



**CENTRO de PATRONES y OFICIALES FLUVIALES,
de PESCA y de CABOTAJE MARITIMO**

PERSONERIA GREMIAL N° 321

Bolívar 424/430 5º Piso (C1066AAJ) Capital Federal - E-mail: gremialpatrones@patronesdecabotaje.org.ar - Tel.: 4342-3505/4080 - 4331-1204

**Centro de Patrones y Oficiales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo de la
República Argentina.**

ANÁLISIS Y PROPUESTAS PARA EL DESARROLLO DEL RÍO URUGUAY MEDIO:

Indice

1. Introducción.....	2
2. Actividad de dragado y balizamiento.....	3
2. a. Desde el puerto de Concepción del Uruguay, km 187 hasta la denominada Fábrica Colón km 227	3
2. b. Desde Fábrica Colón, km 228 hasta Concordia en el km 332	3
2. Balizamiento del río Uruguay Medio	4
2.1. Boyado	5
2.2 Navegación con remolcadores de empuje.....	5
3. El Desarrollo Comercial del Río uruguay: los Nodos Turísticos Fluviales.....	7
3.1 Planificación Estratégica Portuaria con base en el río Uruguay	8
3.2 Puerto de Liebig: el gran puerto argentino del río Uruguay Medio	9
4. La gran oportunidad: el nacimiento de un sistema portuario argentino en el río Uruguay.....	11
4.1 El “Manejo Cooperativo de las Cargas Disponibles”	12
4.1.1 “Políticas Públicas Portuarias”	12
5. Los beneficios directos de dragar desde Concepción del Uruguay hasta Concordia	13



CENTRO de PATRONES y OFICIALES FLUVIALES, de PESCA y de CABOTAJE MARITIMO

PERSONERIA GREMIAL N° 321

Bolívar 424/430 5º Piso (C1066AAJ) Capital Federal - E-mail: gremialpatrones@patronesdecabotaje.org.ar - Tel.: 4342-3505/4080 - 4331-1204

1. Introducción

El tramo objeto de estudio es el del río Uruguay comprendido entre el km 187, puerto de Concepción del Uruguay (ROU) hasta el km 332 puerto de Salto (ROU). Esta parte del río se subdivide, en materia de navegabilidad, en dos tramos:

- a) Desde el puerto de Concepción del Uruguay, km 187 hasta la denominada Fábrica Colón km 227 (en donde se encuentra emplazado los muelles del ex frigorífico Swift / Vizental en Liebig). En este tramo del río se encuentran los puertos de Paysandú (ROU), puerto Colón (ARG) y el de Fábrica Colón (ARG).
- b) Desde Fábrica Colón, km 227 hasta Concordia en el km 332. Allí se encuentra los puertos argentinos de Nueva Escocia, Puerto Yerúa y Concordia; en tanto que por el lado uruguayo se tiene al puerto de Salto.



CENTRO de PATRONOS y OFICIALES FLUVIALES, de PESCA y de CABOTAJE MARITIMO

PERSONERIA GREMIAL N° 321

Bolívar 424/430 5º Piso (C1066AAJ) Capital Federal - E-mail: gremialpatrones@patronesdecabotaje.org.ar - Tel.: 4342-3505/4080 - 4331-1204

2. Actividad de dragado y balizamiento

El dragado y balizamiento constituyen una herramienta fundamental en lo que respecta al desarrollo comercial del río Uruguay, tanto como una herramienta competitiva para desarrollar una logística exportadora para el sector forestal entrerriano como para la industria del turismo fluvial que se podría desarrollar en el corto plazo.

2. a. Desde el puerto de Concepción del Uruguay, km 187 hasta la denominada Fábrica Colón km 227

Nos permitimos señalar que en el tramo comprendido desde Concepción del Uruguay hasta el Paso Perucho Verne, en el km 277,5 del río Uruguay la actividad de dragado no debería revestir mayores inconvenientes dado que el fondo del río es de arena y no se registran fondos duros dentro del canal de navegación. No obstante ello, es necesario consignar que en dicho tramo del río Uruguay existe restinga, las que deberían ser debidamente señalizadas a los efectos de garantizar una navegación segura hasta el Paso Perucho Verne.

A nuestro criterio, el puerto de Liebigh debería ser el primer puerto comercial argentino del río Uruguay Medio, por lo que se debería dragar hasta dicho puerto argentino con la misma profundidad que se le está dotando en la actualidad al puerto uruguayo de Paysandú, es decir de diecinueve (19) pies al cero de profundidad.

En cuanto al acceso al puerto "Fábrica Colón" Liebigh, dicha operatoria no reviste dificultad por hallarse su emplazamiento cercano al veril del Canal de Navegación, desde unos 300 metros aguas arriba de la desembocadura del Arroyo Perucho Verne. (más adelante se desarrolla con mayor amplitud las potenciales de este puerto).

2.b. Desde Fábrica Colón, km 228 hasta Concordia en el km 332

En éste segundo tramo del Río Uruguay Medio, los pasos críticos que presenta el río son más restringidos en cuanto al ancho disponible para navegar por las siguientes causas:

- porque ésta actividad se realiza más cerca de la restinga (fondo duro);
- también se ve limitada la profundidad disponible de navegación
- otra limitante adicional: el fondo duro / piedra.



CENTRO de PATRONOS y OFICIALES FLUVIALES, de PESCA y de CABOTAJE MARITIMO

PERSONERIA GREMIAL N° 321

Bolivar 424/430 5º Piso (C1066AAJ) Capital Federal - E-mail: gremialpatrones@patronesdecabotaje.org.ar - Tel.: 4342-3505/4080 - 4331-1204

En consecuencia, al restringirse el ancho navegable, es aconsejable armar convoyes de cuatro (4) barcazas con no más de dos (2) barcazas de manga (ancho) y dos (2) barcazas de eslora.

Aguas arriba del puerto de Liebig se tienen nueve (9) pasos críticos hasta el puerto de Concordia, el canal de navegación se encuentra próximo a fondos duros (restinga), la profundidad disminuye significativamente para aquellas embarcaciones comerciales que naveguen por esa zona.

En el km 297 al puerto de Nueva Escocia, sobre la costa de Argentina, margen derecha; se trata de un puerto natural ubicado en el km 297, en la desembocadura del Arroyo Tala. Hasta esta zona, es segura la navegación con remolcadores de empuje con convoyes de no más de cuatro (4) barcazas – 2 barcazas de manga X 2 barcazas de eslora -. A partir de este kilometraje, sería recomendable desde el punto de vista de la seguridad de la navegación, operar con dos barcazas tipo Mississippi hasta Nueva Escocia.

Desde el puerto de Nueva Escocia hasta Concordia, navegando aguas arriba, se tienen cuatro (4) pasos críticos, entre ellos: “Hervidero”, así denominado por el comportamiento del agua que surca el fondo duro que da la imagen de que la misma está hirviendo; la navegación se realiza entre la restinga y los remansos del río, restringiendo la navegación a dos (2) barcazas.

El último paso crítico antes de arribar al puerto de Concordia se tiene a “El Corralito”, es una zona del río de fuertes corrientes, sinuosa y con muchos cambios de rumbos, registrándose en el fondo del mismo, saltos – alteraciones de la profundidad con restingas y bajos fondos de piedra -.

Antes de arribar a Concordia se tiene Puerto Yerúa, en el km 306 del río Uruguay, el que tiene una limitante en lo que respecta al acceso al mismo. Tal limitación radica en el hecho de que primero se debe franquear el paso crítico “Hervidero” y luego navegar aguas abajo cuatro (4) kilómetros aproximadamente para poder acceder al mencionado puerto argentino.

Teniendo en cuenta las limitaciones relacionadas con los pasos críticos, las características de la corriente y la poca distancia existente entre Nueva Escocia, km 297 y Puerto Yerúa, km 306 -9 kms. -, sería recomendable operar desde Nueva Escocia con remolcadores de empuje y barcazas.

2. Balizamiento del río Uruguay Medio

Entendemos que el mismo debería ser apto para la navegación de remolcadores de empuje y de buques feeders hasta el puerto de Liebig; debiendo concentrar los esfuerzos, en cuanto a dragado, colocación de ayudas a la navegación y a la delimitación de zonas de amarre de barcazas en la zona comprendida entre Liebig y Concordia; las que deberían asegurar las condiciones ideales para la navegación con empujes en esa zona durante las 24 horas del día.



CENTRO de PATRONOS y OFICIALES FLUVIALES, de PESCA y de CABOTAJE MARITIMO

PERSONERIA GREMIAL N° 321

Bolívar 424/430 5º Piso (C1066AAJ) Capital Federal - E-mail: gremialpatrones@patronesdecabotaje.org.ar - Tel.: 4342-3505/4080 - 4331-1204

2.1. Boyado

Las mismas deberían permitir la navegación diurna y nocturna, particularmente aguas abajo de Liebig. Asimismo, la señalización debería ser la adecuada para este tipo de navegación comercial – remolcadores de empuje-, particularmente con balizas y señales de enfilación. Particularmente, se debería mantener actualizado el balizamiento, en forma permanente, más aún en los pasos críticos “El Sombrerito” y “Hervidero”, según la altura del río.

Un aspecto a considerar se refiere al mantenimiento del dragado para ésta parte del río, el que se debería realizar en forma permanente para que la navegación sea segura todo el año; debiéndose prestar especial atención a las bajantes, cuando la represa de Salto Grande está cerrada por un tiempo prolongado y, además, cuando se produce la liberación de grandes caudales de agua en épocas de creciente.

Cuando el caudal del río es fuerte, se produce el arrastre gran cantidad de sedimentos que determinan que los bancos se proyecten / “corran” hacia el canal de navegación, tapándolo y restringiendo las profundidades disponibles para las embarcaciones que realizan navegación comercial en la zona.

2.2 Navegación con remolcadores de empuje

Se debería planificar un sistema de amarres en la costa o mediante la colocación de boyas de amarre para barcasas a lo largo del río Uruguay, particularmente, en la zona del río Uruguay Medio, lo cual permitiría trabajar con “cortes” de barcasas y así facilitar una operatoria ágil, segura y competitiva durante las épocas de bajante, especialmente, en la zona aguas arriba del puerto de Liebig.

Aguas arriba del paso “Perucho Verne”

La navegación comercial sería de siete (7) pies al cero, el que debería ser profundizado a nueve pies (´9), lo cual dejaría disponible para operar comercialmente con remolcadores de empuje, con un ancho navegable de no más de dos (2) barcasas tipo Missipi de manga (ancho del convoy).

No obstante lo señalado en el párrafo anterior, se debe tener en cuenta respecto de la planificación operativa fluvial del río Uruguay de que la principal carga disponible para operar en el “Río de los Pájaros” es la madera proveniente de los montes entrerrianos y del sur de Corrientes.

Esta carga proveniente del Complejo Foresto Industrial Argentino, tiene la característica de tener mucho volumen y poco peso y las barcasas que transporten esta carga no podrían cargar más de ochocientos (800 ton.) toneladas, a lo sumo novecientos toneladas (900 ton.), debiendo navegar con un calado no mayor a los noventa (9) pies.



CENTRO de PATRONES y OFICIALES FLUVIALES, de PESCA y de CABOTAJE MARITIMO

PERSONERIA GREMIAL N° 321

Bolívar 424/430 5º Piso (C1066AAJ) Capital Federal - E-mail: gremialpatrones@patronesdecabotaje.org.ar - Tel.: 4342-3505/4080 - 4331-1204

De cualquier manera, se debe tener presente que también se podría transportar cereal y para que una barcaza tipo Mississippi pueda zarpar con carga completa, es decir con unas mil cuatrocientas toneladas (1.500 ton) de cereal, la profundidad disponible para navegar con seguridad debería ser del orden de los trece (13').

Por ello, es que se podría concluir que si bien se restringe la profundidad disponible para navegar en esta zona del río Uruguay, se debería contemplar el hecho de que la principal carga para transportar en esta hidrovía es el raleo de eucalipto o bien troncos de la misma especie o de pino.

Al respecto , se debería señalar que esta madera – los rollizos de eucalipto / pino - también podría ser enviada por vía fluvial a bordo de barcas hasta al puerto de Concepción del Uruguay (ARG) o a cualquier otro puerto comercial ubicado sobre el río Uruguay, para su posterior reembarque en contenedores con destinos diversos, entre ellos China.



CENTRO de PATRONOS y OFICIALES FLUVIALES, de PESCA y de CABOTAJE MARITIMO

PERSONERIA GREMIAL N° 321

Bolívar 424/430 5º Piso (C1066AAJ) Capital Federal - E-mail: gremialpatrones@patronesdecabotaje.org.ar - Tel.: 4342-3505/4080 - 4331-1204

3. El Desarrollo Comercial del Río Uruguay: los Nodos Turísticos Fluviales

Desde el punto de la navegación comercial en el río Uruguay en general y del río Uruguay Medio, en particular; entendemos que la misma no solo consiste en el transporte de cargas, por ello, nos permitimos sugerir que se planifique y desarrolle todo lo relacionado con el quehacer TURÍSTICO FLUVIAL.

Para ello, se debería desarrollar en el corto plazo el “Tridente Turístico Fluvial” integrado por:

TURISTAS / PASAJEROS	-	PUERTO	-	EMBARCACIÓN
----------------------	---	--------	---	-------------

Por ello, creemos que se debería planificar y facilitar en esta zona del río Uruguay Medio todo lo referente a la actividad fluvial - turística regional capaz de receptor turismo internacional y nacional.

Como se observa, la actividad comercial fluvial - portuaria se encuentra en condiciones de ser un catalizador en el proceso de integración binacional argentino - uruguaya porque:

- en cuestiones de navegación comercial relacionadas a las cargas, se robustece y afirma cuestiones de orden comercial;
- en tanto que en el caso del quehacer turístico fluvial, no solo se trabaja en lo comercial sino que además surgen otros aspectos no menos importantes de los procesos de integración regional: económico, cultural, histórico, social, laboral y educativo.

El primero y principal Nudo Turístico Fluvial, se debería desarrollar en la ciudad de Concepción del Uruguay mediante la instalación de una estación fluvial turística binacional similar al “Puerto de Frutos” que existe en el delta del Paraná, en la ciudad de Tigre, provincia de Buenos Aires.

Esta “Estación Fluvial Turística Binacional”, no solo integraría regionalmente a nuestro país con la República Oriental del Uruguay sino que, además, se podría llevar adelante una integración fluvial con las ciudades de San José, Liebigh, Parque Nacional “El Palmar” y Concordia aguas arriba, en tanto que aguas abajo podría unir la ciudad de Concepción del Uruguay.

Una adecuada planificación estratégica de neto corte desarrollista implica, que la integración fluvial no solo sea comercial sino que, además, con la actividad turística se afianzarían los lazos históricos, sociales, educativos, culturales y laborales en toda la región.



CENTRO de PATRONES y OFICIALES FLUVIALES, de PESCA y de CABOTAJE MARITIMO

PERSONERIA GREMIAL N° 321

Bolívar 424/430 5º Piso (C1066AAJ) Capital Federal - E-mail: gremialpatrones@patronesdecabotaje.org.ar - Tel.: 4342-3505/4080 - 4331-1204

3.1 Planificación Estratégica Portuaria con base en el río Uruguay

La Planificación Estratégica que proponemos, es aquella que debería determinar que cada ciudad ubicada sobre la vera del río Uruguay deba especializarse en una determinada actividad económica con base en dicha hidrovía.

No obstante ello, se debe destacar que el único puerto comercial debidamente habilitado para operar con turismo y/o con cargas es el de Concepción del Uruguay, por lo cual, la primer política portuaria debería ser la planificación de un sistema portuario provincial y el tipo de estación portuaria a desarrollar, de acuerdo, a las cargas disponibles en la región o bien, que puedan hacer uso del mismo.

El desarrollo de un “Nodo Turístico Fluvial” determina la necesidad de contar con su respectiva flota de catamaranes / buques de pasajeros y de un puerto especializado en receptor y brindar servicios turísticos.

Asimismo, estos Nodos Turísticos Fluviales podrían ser unidos por un Crucero Turístico de mayores dimensiones que esté en condiciones de navegar uniendo, por ejemplo, Gualeguaychú con el puerto Concordia, realizando recaladas (ingresos) en el resto de los puertos turísticos del río Uruguay, lo que determinaría la necesidad de desarrollar un “Sistema Portuario Turístico Fluvial Binacional”.

En cuanto a los “Nodos Turísticos Fluviales” a desarrollarse en puertos argentinos sobre el río Uruguay, entendemos que se deberían desarrollar los siguientes:

- Gualeguaychú, interactuando con Fray Bentos (ROU), Nueva Berlín (ROU) y zona de influencia
- Concordia, que enlazaría con Salto (ROU) y zona de influencia.
- Concepción del Uruguay: posee una fortaleza que surge de contar con un proyecto, actualmente en marcha, consistente en implementar un tren turístico que una la Estación del Ferrocarril de Concepción del Uruguay y el Palacio San José – en primera instancia- y luego hasta Basavilbaso – en una segunda instancia -. La materialización de este proyecto en el corto plazo es factible, considerando el estado actual de las vías y la disponibilidad de un tren en la esfera del gobierno entrerriano. Tal proyecto prevé, además, la articulación dicho “**Nodo Turístico Ferroviario**” con **Nodo Turístico Fluvial** con eje en el puerto uruguayense. Asimismo, enlazaría Colón, con San José (ARG), Liebig (ARG) y el Parque Nacional El Palmar (ARG) más la CIUDAD PUERTO de Paysandú (ROU).



CENTRO de PATRONES y OFICIALES FLUVIALES, de PESCA y de CABOTAJE MARITIMO

PERSONERIA GREMIAL Nº 321

Bolivar 424/430 5º Piso (C1066AAJ) Capital Federal - E-mail: gremialpatrones@patronesdecabotaje.org.ar - Tel.: 4342-3505/4080 - 4331-1204

3.2 Puerto de Liebig: el gran puerto argentino del río Uruguay Medio

Con la posibilidad cierta y cercana de que los gobiernos de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay, a través de la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) decidan dragar el río Uruguay Medio, surge una cuestión que debería ser atendida por el gobierno nacional: y se refiere a la necesidad de asegurarle al puerto de Liebig condiciones óptimas de navegabilidad, similares a las que posee el puerto de Paysandú.

Según trascendió, la CARU tendría decidido dragar el río Uruguay aguas arriba del puerto uruguayo de Paysandú a doce (12) pies al cero hasta el puerto Nueva Escocia, en tanto que, aguas arriba de este puerto y hasta el puerto de Salto, serían diez (10) pies al cero el agua disponible para las embarcaciones comerciales que naveguen esta zona.

Así las cosas, los intereses fluvio-portuarios argentinos podrían verse negativamente afectados porque si no se aclara debidamente en el correspondiente pliego de licitación del dragado del río Uruguay Medio, al puerto de Liebig se lo dragaría a tan solo doce (12) pies; siendo aconsejable para preservar los intereses y los beneficios para la región entrerriana que las tareas de dragado consistan en llevar la profundidad de este paso a diecinueve (19) pies al cero.

En realidad, entendemos que a dicha estación fluvial se le deberían asegurar las mismas condiciones de navegabilidad que se le están asignando al puerto de Paysandú en la primer etapa del dragado del río Uruguay.

Esto presupone, no solo dragar el Paso San Francisco – cuyo fondo es de arena – sino que además se haría necesario señalar la restinga que se encuentra a ambos márgenes del canal principal.

Justifican las afirmaciones aquí vertidas, el hecho de que en épocas pasadas, funcionó el frigorífico de capitales ingleses “Swift” y desde este puerto argentino, llamado “Fábrica Colón” (Liebig) operaban buques de ultramar que llegaron a transportar hasta diez mil (10.000) toneladas de conserva de carne vacuna.

Características del puerto de Liebig

Según consigna el Derrotero Argentino correspondiente al Río Uruguay, el puerto de “Fábrica Colón” se encuentra ubicado en el kilómetro 228 del río Uruguay, sobre la margen derecha. El mismo contaba con tres muelles, teniendo cada uno de ellos 24 metros, el primero, 40 metros el del medio y 10 metros el que estaba más abajo. Inclusive; las profundidades que se contaban al cero eran de 15 pies, 27 pies y 22 pies, respectivamente.



CENTRO de PATRONES y OFICIALES FLUVIALES, de PESCA y de CABOTAJE MARITIMO

PERSONERIA GREMIAL N° 321

Bolívar 424/430 5º Piso (C1066AAJ) Capital Federal - E-mail: gremialpatrones@patronesdecabotaje.org.ar - Tel.: 4342-3505/4080 - 4331-1204

Como se ve, esto nos daría una idea primigenia de las profundidades que tenía este puerto exportador de conservas al mundo, por lo cual, desde el Centro de Patrones y Oficiales Fluviales de la República Argentina, entendemos que se debería construir / readecuar un muelle especializado en la operatoria de barcasas y de buques feeders, los que podrían transportar contenedores y carga general similares a los que operan en la hidrovía Paraná - Paraguay.

De ésta forma, nuestro país podría contar con un puerto de similares características en cuanto a la navegabilidad que Paysandú, contando con las siguientes fortalezas:

- desde Liebíg podrían operar embarcaciones que dispondrían de 19 pies de profundidad al cero, quedando garantizada la operatoria con remolcadores de empuje de hasta nueve (9) barcasas y con buques portacontenedores que podrían zarpar con su bodega completa. Pudiendo desarrollarse una línea fluvial que podría unir este Liebíg con los puertos de Concepción del Uruguay, Ibicuy, Buenos Aires, La Plata y Montevideo, entre otros.
- Se encuentra ubicado a pocos metros del canal de navegación principal, lo que presupone que las tareas de reacondicionar el acceso, serían mínimas.
- La cota de construcción por parte de sus antiguos dueños ingleses, le han otorgado una fortaleza fundamental: que el mismo sería operativo durante todo el año, teniendo en cuenta el pico de la mayor crecida histórica.
- Si desde Liebíg se uniera, aguas arriba a otro puerto como Nueva Escocia y, aguas abajo a Concepción del Uruguay / Ibicuy, no solo se conformaría un sistema portuario entrerriano, sino que sería el puntapié inicial para desarrollar la navegación fluvial de cabotaje nacional.
- Otro de los aspectos que consideramos como una fortaleza para el puerto de Liebíg es que cuenta con acceso terrestre directamente conectado con la Autovía Artigas (ruta 14), distante a tan solo cinco (5) kilómetros, por lo cual se maximizarían los beneficios del intermodalismo; el que surge de combinar la operatoria del transporte rodoviario (camión) con el transporte fluvial. Asimismo, dispone de grandes espacios para el acopio de las cargas que entren o salgan de dicho puerto.

Por ello, se hace necesario dotar al puerto argentino de Liebíg de las mismas condiciones de navegabilidad que se estará brindando al puerto de Paysandú porque significaría constituir un punto logístico regional a partir del cual podría pivotear la operatoria de cargas del norte de la provincia de Entre Ríos y sur de Corrientes; tanto de exportación, de importación siendo el puntapié inicial para desarrollar la navegación fluvial de cabotaje nacional.



CENTRO de PATRONOS y OFICIALES FLUVIALES, de PESCA y de CABOTAJE MARITIMO

PERSONERIA GREMIAL N° 321

Bolívar 424/430 5º Piso (C1066AAJ) Capital Federal - E-mail: gremialpatrones@patronesdecabotaje.org.ar - Tel.: 4342-3505/4080 - 4331-1204

4. La gran oportunidad: el nacimiento de un sistema portuario argentino en el río Uruguay

Con el dragado del río Uruguay Medio, la República Argentina podría contar con tres puertos comerciales, los que conformarían un “Sistema Portuario de Cargas”, más un “Sistema Portuario Fluvial Turístico” que se crearía a partir de los Nodos Turísticos Fluviales que se emplazarían en las principales ciudades argentinas ubicadas a lo largo del río Uruguay.

En cuanto al Sistema Portuario de Cargas, sobre la margen derecha, se tienen las siguientes ciudades: Concepción del Uruguay, en el km 187 del río Uruguay Inferior, y en el río Uruguay Medio, los puertos de Fábrica Colón – Liebig en el km 228 y el puerto de Nueva Escocia en el km 297.

Como se observa, desde el punto de vista portuario, podemos afirmar, en primera instancia, que si habilitaran puertos aguas arriba de Concepción del Uruguay se tendrían los siguientes beneficios para los intereses estratégicos nacionales:

- Argentina pasaría a reactivar la navegación de cabotaje nacional (la que se realiza entre puertos argentinos), dando la oportunidad a que la misma sea realizada exclusivamente por embarcaciones que enarboles la bandera de Argentina, teniendo como consecuencia inmediata la reactivación de su flota fluvial.
- Entre Ríos, tendría su propio sistema portuario sobre el río Uruguay, constituyendo esto una fortaleza porque si bien, con el dragado del río Uruguay Inferior (entre el km 0 y el km 188) solo se tiene un solo puerto comercial especializado en cargas, Concepción del Uruguay; con el dragado del río Uruguay Medio se podría contar con un sistema portuario constituido por: Nueva Escocia – puerto barcazero con 9/10 pies al cero -, Liebig – puerto barcazero y containero con 19 pies al cero – y Concepción del Uruguay – puerto containero, barcazero y de ultramar con 25 pies al cero-.

Así las cosas, la balanza portuaria sobre el río Uruguay, se equilibraría dado que el dragado del río Uruguay Medio favorecería los intereses portuarios argentinos, afianzándolos.

A partir de una concepción de la Integración Binacional de manera multidimensional, la misma se vería sumamente favorecida dado que si ambos países logran integrar sendos sistemas portuarios, en base a un manejo cooperativo de las cargas disponibles, TODOS podrían operar, sin mayores inconvenientes y se favorecería el crecimiento y desarrollo de las CIUDADES – PUERTOS, el que debería ser armónico y sustentable.



CENTRO de PATRONOS y OFICIALES FLUVIALES, de PESCA y de CABOTAJE MARITIMO

PERSONERIA GREMIAL N° 321

Bolivar 424/430 5º Piso (C1066AAJ) Capital Federal - E-mail: gremialpatrones@patronesdecabotaje.org.ar - Tel.: 4342-3505/4080 - 4331-1204

4.1 El “Manejo Cooperativo de las Cargas Disponibles”

En la región, significa implementar una planificación que involucre a ambos estados nacionales, provinciales y municipales que tenga por objetivo primordial “repartir” las cargas para que las mismas no sean acaparadas en un solo puerto, circunstancia que podría ir en detrimento de otros puertos del mismo estado o del país hermano. Esto solo podría lograrse con una “Planificación Portuaria Desarrollista Cooperativa Binacional” en lo estratégico e implementada en su faz táctica, a través de “Políticas Públicas Portuarias Binacionales”.

4.1.1 “Políticas Públicas Portuarias”

Son aquellas que deberían basarse en la racionalidad de las decisiones y en un aprovechamiento de los puertos de forma competitiva, es decir, se debe tener en claro el “hinterland” (ámbito de influencia de cada puerto) que integre el “Sistema Portuario Binacional”, debiendo tener presente otros aspectos como: tipo de carga disponible y que deberá operar (madera, cereal, fruta, contenedores, turismo / pasajeros), la logística, facilidades disponibles en cada uno de ellos y otras cuestiones inherentes al quehacer operativo de cada uno de los puertos que integren este sistema binacional.

Como se ve, con el dragado del río Uruguay Medio, nuestro país dejaría de tener tan solo un puerto comercial en el río Uruguay y contaría con la oportunidad de desarrollar, en el corto plazo, un sistema portuario integrado por tres puertos comerciales argentinos.

Siguiendo con un análisis prospectivo de las consecuencias favorables de contar con ésta obra de infraestructura fluvial, Concepción del Uruguay, Liebig y Nueva Escocia bien podrían articular su operatoria entre sí, particularmente éste último con la estación fluvial uruguayense. En tanto que todos ellos – los tres puertos-, podrían transportar sus cargas a las pasteras uruguayas, si de madera se trata (raleo de eucalipto) y/o al puerto de Ibicuy, el cual debería adquirir el rol de ser el gran puerto HUB – concentrador de cargas - de toda la región vinculada al río Uruguay -.

Un Sistema Portuario Fluvial Turístico es el que debería estar conformado por las ciudades cabeceras en las cuales se constituirían cada “Nodo Turístico Fluvial”, en Gualeguaychú, Colón y Concordia; en tanto que Concepción del Uruguay pasaría a contar dos nodos turísticos, articulados entre sí: el ferroviario con el fluvial.



CENTRO de PATRONOS y OFICIALES FLUVIALES, de PESCA y de CABOTAJE MARITIMO

PERSONERIA GREMIAL N° 321

Bolívar 424/430 5º Piso (C1066AAJ) Capital Federal - E-mail: gremialpatrones@patronesdecabotaje.org.ar - Tel.: 4342-3505/4080 - 4331-1204

5. Los beneficios directos de dragar desde Concepción del Uruguay hasta Concordia

El dragado y el balizamiento del río Uruguay desde el kilómetro 0 hasta el puerto de Concordia constituye un salto cualitativo desde el punto de vista logístico fluvial porque dotaría de competitividad al complejo exportador foresto industrial argentino – la principal carga disponible para transportar-, a las cargas contenedorizadas de importación y exportación y al turismo fluvial, sumando a ello, contar con una hidrovía moderna con una profundidad y una señalización de última generación.

A partir del dragado del río Uruguay Medio, la República Argentina pasaría a tener un sistema portuario nacional porque se le aseguraría a Nueva Escocia doce (12) pies de profundidad al cero, el puerto de Liebig con diecinueve (19) pies al cero y Concepción del Uruguay ofrecería al complejo agroexportador y frigorífico de la región un conjunto de alternativas logísticas porque podrían operar buques de ultramar, portacontenedores feeders y remolcadores de empuje.

Atento a ello, la Hidrovía del Uruguay debería ser mantenida en forma permanente no solo en lo atinente al dragado y sino que también en su balizamiento desde el puerto de Salto hasta el km 0 del río Uruguay. Asimismo, el “Río de los Pájaros” debería receptor las políticas públicas para convertirlo en una herramienta de desarrollo de un sistema de puertos argentinos sobre el río Uruguay.

En consecuencia, si se analiza con una visión prospectiva y desde el punto de vista de la logística portuaria, los beneficios de realizar el dragado del río Uruguay Medio, es que la República Argentina podría contar con tres puertos comerciales que se podrían desarrollar a lo largo del río Uruguay, sobre la margen derecha:

- Río Uruguay Inferior: Concepción del Uruguay, en el km 187
- Río Uruguay Medio: a) los puertos de Fábrica Colón – Liebig en el km 228 y b) el puerto de Nueva Escocia en el km 297 / puerto en el ex Frigorífico Yuquerí.

Es necesario destacar que la operatoria de dragado y balizamiento en el río Uruguay Medio debería contemplar no solo el dragado de la vía navegable, propiamente dicho sino que, además, se hace necesario facilitar la profundización, la operatoria y los accesos a las mencionadas estaciones fluviales (Liebig y Nueva Escocia / Yuquerí).

Julio González Insfrán
Capitán Fluvial
Secretario General