

Últimas Noticias.com.uy, "Uruguay: El diálogo con Argentina tiene ahora una nueva meta, el canal Martín García", *Boletín Nuestro Mar*, Núm. 36, Buenos Aires, Argentina, Fundación Nuestro Mar, 04 de septiembre de 2010.

Consultado en:

[http://www.nuestromar.org/noticias/transporte\\_maritimo\\_y\\_fluvial/05\\_09\\_2010/32688\\_uruguay\\_el\\_dialogo\\_con\\_argentina\\_tiene\\_ahora](http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial/05_09_2010/32688_uruguay_el_dialogo_con_argentina_tiene_ahora)

Fecha de consulta: 29/08/2013.

La gran prioridad es ahora el canal Martín García, decisivo para revitalizar el tránsito fluvial de mercaderías.

La Cancillería uruguaya -así quedó en claro en una nota informativa publicada días atrás en Últimas Noticias- se esfuerza hoy por acelerar la negociación con Argentina sobre temas que quedaron pendientes durante el largo período en que el país vecino fue refractario a todas las demandas nacionales, como consecuencia del diferendo por la fábrica de celulosa en Fray Bentos. Y la gran prioridad es ahora el canal Martín García, decisivo para revitalizar el tránsito fluvial de mercaderías. Conviene entonces volver sobre algunos datos de un tema al que prestarle la mayor atención.

Todo parece indicar que se ha llegado a una solución en el grave diferendo con Argentina sobre la instalación de una planta de celulosa en la margen uruguaya del Río Uruguay. En los últimos días se firmó el acuerdo sobre el monitoreo ambiental de esa vía fluvial fronteriza y un fuerte abrazo de los cancilleres Almagro y Timerman dio cuenta ante los medios del final de un período de confrontaciones.

Pero la realidad sigue indicando que en las relaciones entre Argentina y Uruguay quedan todavía asignaturas pendientes, la primera y más importante de las cuales es el dragado del canal Martín García. Para Uruguay y su futuro como eje del transporte marítimo regional el tema resulta hasta más importante que el ilegal corte del puente José de San Martín.

La isla de Martín García es uno de los primeros territorios del Río de la Plata sobre el que desembarcaron conquistadores españoles. En el caso se trató, en 1516, de la expedición de

Juan Díaz de Solís, piloto mayor del Reino, que la bautizó en homenaje a uno de los miembros de su tripulación que fue enterrado en sus tierras salvajes. El mismo Solís moriría días después, a manos de indígenas de la zona. Su tripulación bautizó entonces al gran río descubierto, al que el conductor de la expedición había llamado “Mar Dulce”, como “Río de Solís”, una designación justa pero que no resultó muy duradera.

Hoy Martín García es también el nombre del canal fluvial que comunica el Río de la Plata con el río Uruguay, cerca de la costa uruguaya, y cuya navegabilidad resulta decisiva para Nueva Palmira y otros puertos uruguayos en la ribera del río homónimo. Livianamente podría decirse que es la “competencia” del canal Mitre, abierto del lado argentino para garantizar la navegación de buques de mayor calado hacia los puertos argentinos del Paraná, de Campana a Rosario, esta última puerta fluvial del granero del mundo.

Hoy el canal Martín García está dragado a 32 pies de profundidad y cuenta durante gran parte de su desarrollo con un ancho de 90 metros. Tales dimensiones no son las suficientes para atender a los nuevos buques de carga, mayores en calado y con una eslora y manga también ampliados y que dificultan la navegación por canales de ese ancho (el canal de entrada a Montevideo tiene 140 metros de ancho, por ejemplo).

En la actualidad las limitaciones del canal son una gran desventaja especialmente para Nueva Palmira, ya que no es posible cargar por completo a los buques que allí operan, para evitar que un mayor peso les amplíe el calado y les haga imposible la navegación. Para los buques tal cosa significa mayores costos, ya sea por operar por debajo de sus posibilidades como por los gastos derivados de un segundo ingreso a un puerto de mayor calado para completar la carga. Aparte, cualquiera sea la carga el peaje es el mismo y encarece los fletes.

El canal Martín García es regido por la Comisión Administradora del Río de la Plata (Carp), entidad binacional como la Caru. Pese a multiplicadas instancias uruguayas durante todo el período en el que se complicaron las relaciones con Argentina, el tema del dragado, que debe ser atendido de modo conjunto, fue ignorado por los representantes de la otra

orilla. Era claro que un mayor calado en Nueva Palmira le iba a facilitar la gestión a Botnia, que carga en Fray Bentos su producción en barcazas para trasladarla a Nueva Palmira y proceder desde allí al embarque de los panes de celulosa al lugar de destino, ya en buques de porte.

Superado hoy el diferendo que condujo a la hostilidad contra Uruguay y contra la planta de celulosa, se presenta el momento de priorizar en el esfuerzo diplomático con Argentina el tema del dragado del canal, que ahora se sitúa en 32 pies y que Uruguay aspira sea aumentado a 36, con 110 metros de ancho.

Se trata de una obra que estimativamente insumirá 60 millones de dólares y un año y medio de trabajo. Y que significará también muy onerosas interrupciones en el tránsito fluvial, ya que -particularmente frente a Colonia- será necesario recurrir a explosivos para quebrar el lecho rocoso, lo que en cada ocasión implica un cierre del tránsito por varias horas.

Existe también la posibilidad de concretar un by-pass dragado en terreno fangoso, pero ello también implicará gastos adicionales sustantivos. Lo real es que la obra hay que realizarla si es que se aspira a mejorar la posición de Montevideo como puerto regional y a capitalizar el tránsito de las mercaderías de exportación de Paraguay y Bolivia. Nueva Palmira es el lógico final del posible tránsito de barcazas por la hidrovía del Paraná, para su posterior embarque marítimo, ya sea directo en buques de porte mediano como intermedio para alimentar la carga de cargueros de gran porte en Montevideo o en el puerto de aguas profundas que llegue a instalarse en Rocha.

El dragado es una portentosa obra de tecnología que está signada por su invisibilidad para el hombre común. El trabajo queda hundido bajo las aguas, no hay fotos ni es práctico realizar un corte de cintas. No obstante, se mueven verdaderas montañas de material, se utilizan bajo el agua dragas que incluso cuentan con instrumentos capaces de cortar la roca y se despliega en toda la obra una tecnología de avanzada, hoy necesaria para convertir realmente al Uruguay en el gran polo logístico y de comunicaciones regionales para el que la geografía lo ha predestinado.