

Deleersnyder, Gustavo, "Hidrovia: una autopista sin banquetas", *Nuestro Mar*, Buenos Aires, Argentina, 07 de mayo de 2014.

Consultado en:

<http://www.nuestromar.org/noticias/categorias/06-05-14/hidrovia-una-autopista-sin-banquetas>

Fecha de consulta: 22/11/2014.



La vía navegable quedó tan angosta que se parece a una ruta de una sola vía, o una pista que no se acondicionó para aviones como el Boeing 787 o el Airbus A-340.

Los ingenieros civiles construyen rutas. Ellos hacen los cálculos, confeccionan los planos y dirigen las obras necesarias para preparar esas vías de comunicación por las que circulamos cotidianamente personas, vehículos y bienes. Hay algo que no notamos, pero están allí, para ayudarnos, cuando autos, motos, micros o camiones y/o sus conductores, precisan desviarse para esquivar un peligro o, simplemente, cuando por falta de cálculo, distracción o vaya a saber uno por qué, las utilizamos: las banquetas.

Pese a que el ancho máximo permitido por la ley nacional de tránsito y seguridad vial para cualquier vehículo que circule por rutas nacionales es de 2,6 metros y el ancho de la cinta asfáltica rara vez es menor a 5 metros, aún así todos entendemos -pese a no tener los conocimientos técnicos para construir rutas- lo necesario que ese ancho adicional, es decir, las banquetas.

Nuestros canales de la hidrovía Paraná-Paraguay, en su tramo Santa Fe-océano, tienen un ancho garantizado en sus zonas críticas: 116 metros entre Santa Fe y el km 57 del río Paraná de las Palmas (aguas debajo de Escobar), y de 100 metros desde allí hasta la salida al mar (incluyendo el canal Emilio Mitre, el canal de acceso al puerto de Buenos Aires, los canales intermedio y Punta Indio).

Estas medidas fueron calculadas en 1995, cuando se concesionó la construcción, mantenimiento y señalización de dichos canales, y se tuvo en cuenta un buque de diseño de 230 metros de eslora y 32,2 metros de manga, para un calado de 28 pies (8,53 metros), para pasar a luego a 32 pies (10,05 metros) y más tarde a 34 pies (10,36 metros) de calado. En tanto, se mantuvo siempre el mismo ancho del canal.

Pero desde ese año de inicio de la concesión, el tamaño de los buques cambió. Sencillamente, ahora se hacen más grandes.

En aquel entonces se calculó sobre la base del buque más grande que podía cruzar las esclusas el Canal de Panamá, el denominado Panamax. Dentro de dos años finalizará la ampliación de dicho canal, que permitirá el cruce de barcos de hasta 366 metros de eslora y 49 metros de manga.

Como el mundo económico aprovecha al máximo las oportunidades que tiene de mejorar su productividad y eficiencia, hace ya un buen par de años que se construyen buques más grandes que los viejos Panamax, que paulatinamente están siendo reemplazados.

Mientras, nosotros aquí, seguimos manteniendo el mismo ancho navegable pero con barcos 40% más anchos de aquél que se utilizó de base para diseñar los canales. Y con calados, profundidades de uso de ese canal, cada vez mayores, lo que produce efectos en el gobierno y control de esas naves que dificultan grandemente su maniobra.

Y entonces, ¿por qué lo que consideramos normal y necesario para el tráfico automotor no se aplica en el tráfico marítimo? ¿Aterrizan un Boeing 787 Dreamliner o un Airbus 340 en la

misma pista que los viejos DC3 o el antiguo 707? No, las pistas se adaptaron a los nuevos "monstruos" del aire.

No sucedió ni sucede lo mismo en nuestros canales. Y para no incrementar todavía más el riesgo de accidentes y sus consecuencias, la Prefectura Naval Argentina se ha visto obligada a restringir el tráfico a una sola vía para buques especialmente sensibles por su tipo de carga (gas licuado de petróleo), por su tamaño (mayores a 40 metros de manga) o por el número de víctimas potenciales (buques de pasajeros), generándose congestiones, costosas demoras y extracostos enormes para todo el sistema de navegación de la hidrovía.

Imaginen ustedes la ruta 8, entre Buenos Aires y Córdoba, con tramos en los que, en lugar de la doble vía que tiene hoy, se utilizara, por ejemplo, entre Pergamino y Buenos Aires, de 0 a 8 sólo en una dirección y de 8 a 16 en la opuesta. La congestión de tránsito sería infernal. Eso mismo pasa hoy con los barcos, pues hay reservas de canal múltiples para diferentes tipos de barcos. Y en el río no hay ruta alternativa.

Por lo tanto y para evitar o disminuir al máximo los riesgos y demoras que cargan sobre los costos logísticos, que influyen a su vez sobre los precios de lo que exportamos e importamos, necesitamos: canales más anchos, acorde al tamaño de los grandes buques que son cada día más habituales en el tráfico mundial; con más zonas de cruce; más anchas que las actuales, de 200 metros; más zonas de espera y de maniobra más anchas, para poder así agilizar al máximo el tráfico fluvial, haciéndolo más eficiente y económico, y haciendo a la vez a la Nación más productiva, y a nuestros canales más seguros.