

SESIONES ORDINARIAS

2004

ORDEN DEL DIA N° 1201

COMISION DE INTERESES MARITIMOS,
FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS

Impreso el día 28 de septiembre de 2004

Término del artículo 113: 7 de octubre de 2004

SUMARIO: **Obras** viales en el río Uruguay, puertos de Concordia, Federación y represa de Salto Grande. Inclusión de las mismas en el plan de inversiones 2004-2005. **Cecco** y **otros**. (2.192-D.-2004.)

Dictamen de comisión

Honorable Cámara:

La Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios ha considerado el proyecto de resolución del señor diputado Cecco y otros señores diputados por el que se solicita al Poder Ejecutivo que se incorporen a las obras del plan de inversiones 2004-2005 las obras de dragado hasta el puerto de Concordia, el balizamiento del río Uruguay hasta la represa de Salto Grande y un estudio para que el puerto de Federación sea operable hasta la cota mínima de operación del lago de Salto Grande; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconseja la aprobación del siguiente

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo que incorpore al plan de inversiones 2004-2005 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables las obras de dragado hasta el puerto de Concordia, el balizamiento del río Uruguay hasta la represa de Salto Grande y un estudio tendiente a la operatividad del puerto de Federación, provincia de Entre Ríos, referida a la mínima cota de operación del lago de Salto Grande.

Sala de la comisión, 14 de septiembre de 2004.

*Eduardo De Bernardi. – Gustavo Di Benedetto. – Rosana Bertone. – Miguel**A. Baigorria. – Carlos Larreguy. – Eduardo A. Arnold. – Sergio Basteiro. – Hugo Cettour. – Fernando Chironi. – Víctor Cisterna. – Gustavo Ferri. – Roddy E. Ingram. – Nélide B. Morales. – María F. Ríos. – Hugo Toledo.*

INFORME

Honorable Cámara:

La Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, al considerar el proyecto de resolución del señor diputado Cecco y otros señores diputados, lo modifica en razón de una mejor técnica legislativa y cree innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan, por lo que los hace suyos y así lo expresa.

Eduardo De Bernardi.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

En diversos medios se ha anunciado –por parte del presidente de la Nación– una inversión de ocho millones trescientos mil pesos para obras en el río Uruguay en el Plan de Inversiones 2004-2005.

Señalándose que tres millones serán para la reparación de las dragas, un millón trescientos mil pesos para el balizamiento y cuatro millones para el dragado.

El río será dragado desde Punta Gorda hasta el puerto de Concepción del Uruguay elevando el calado de 16 pies a 21, con un ancho de solera de 60 metros lo que resulta auspicioso.

Pero consideramos menester tener en cuenta que la navegación fluvial se imposibilita a la altura de

los accidentes naturales consistente en afloraciones rocosas en los lugares denominados “Hervidero” (km 309,50 a 312) y “Corralito” (km 328 a 331).

Lo que hace falta son sólo 20 boyas a fin de señalar estos pasos que hoy en día imposibilitan la continuación de la navegación hasta el puerto de Concordia.

Sabido es el impulso al desarrollo del turismo que se da en una amplia región denominada de Salto Grande del que su último puerto de acceso antes de la represa es el de Concordia.

En el tramo del río Uruguay comprendido entre Colón-Concordia (República Argentina) y Salto (República Oriental del Uruguay) (km 216 al 335/337), el río presenta un ancho de 1.000/1.500 m, su lecho es de pedregullo y arena, con respingas aisladas. Ambas costas son bajas, sobre toda la Argentina. Las islas abundan y son grandes. Un poco al sur de Concordia se hallan las principales respingas de piedras: Hervidero y Corralito. Se halla actualmente con un balizamiento prácticamente nulo y no posee señales para la navegación nocturna. Las últimas crecientes afectaron desfavorablemente este tramo en lo que respecta a la profundidad de los pasos críticos y la desaparición de poco boyado existente. La determinante de este tramo se encuentra en el km 228/232 (Paso Perucho Verne) con 0,80 m al cero.

La Prefectura Naval Argentina señala las características de estos pasos:

El Paso Hervidero (km 309,5 al 312): peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 60 m bajos fondos de piedra basáltica con determinante natural de 9°. Fuerte corriente. Para sortearlo se utilizan 3 enfilaciones emplazadas sobre costa argentina. En condiciones normales los buques gozan de visibilidad mutua. Paso peligroso por falta de balizamiento y balizas en enfilación (deterioradas).

Paso Yuqueri Chico (km 319,2 a 320,6): peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 60 m bajos fondos de arena y pedregullo. En condiciones normales los buques gozan de visibilidad mutua.

Paso Yuqueri Grande y Corralito (km 323,9 a 331): peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 50 m bajos fondos de piedra basáltica en todo el ancho del río (determinante natural 9°). Imposibilidad de realizar navegación nocturna por no existir balizamiento. En condiciones normales los buques gozan de visibilidad mutua.

Paso Caballada (km 335 a 337): peligrosidad provocada por reducción del ancho del canal a 60 m con el río bajo, la existencia de respingas de piedra hacen no aconsejable la navegación por el paso. En condiciones normales los buques gozan de visibilidad mutua.

Por ello sugerimos incluir las siguientes obras (cuos kilómetros los establecemos en base al estudio realizado por la Universidad Nacional del Litoral, Facultad de Ingeniería y Ciencias Hídricas, para el Proyecto CARU-Unión Europea Desarrollo Regional y mejora de la Navegabilidad del Río Uruguay):

a) Dragado hasta el puerto de Concordia en especial de los pasos conocidos como Paso Hervidero (km 309,5 al 312): Paso Yuqueri (km 322,5 a 326): Paso Corralito (El Boyero) (km 328,5 a 331) y Paso Caballada (km 335 a 337) en el río Uruguay para permitir la navegación fluvial deportiva hasta el puerto de la ciudad de Concordia.

b) Balizamiento hasta la represa de Salto Grande en particular de los pasos conocidos como Paso Hervidero (km 309,5 al 312): Paso Yuqueri (km 322,5 a 326): Paso Corralito (El Boyero) (km 328,5 a 331) y Paso Caballada (km 335 a 337) en el río Uruguay a fin de promover el desarrollo de la región de Salto Grande.

c) Operatividad del puerto de Federación en la provincia de Entre Ríos. Dentro de los muchos despropósitos en la construcción de la nueva ciudad de Federación durante el proceso de la dictadura militar sin duda se puede inscribir la construcción del puerto.

El mismo está ubicado a pocos metros del centro de la ciudad, frente al Centro Cívico, y queda sin agua a los pocos metros que descienda por debajo del nivel de operación normal de la represa (cota 35 m), lo que lo hace inoperable ya que queda seco cuando el lago registra menos de 32 metros de altura, como ha sucedido en muchas oportunidades y se reitera en la fecha.

Por las razones expuestas, solicito la aprobación del presente proyecto.

Carlos J. Cecco. – José C. G. Cusinato. – Gracia M. Jaroslavsky. – Carlos G. Macchi.

ANTECEDENTE

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo para que incorpore a las obras del plan de inversiones 2004-2005 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables las obras de dragado hasta el puerto de Concordia, el balizamiento del río Uruguay hasta la represa de Salto Grande y un estudio para que el puerto de Federación (provincia de Entre Ríos) sea operable hasta la cota mínima de operación del lago de Salto Grande.

Carlos J. Cecco. – José C. G. Cusinato. – Gracia M. Jaroslavsky. – Carlos G. Macchi.