

Pautas para Planificación de Viaje

“Passage Plan” – IMO Resolutions A.960(XXIII) y A.893(XXI).

Río de la Plata a Puertos del Río Paraná Medio y viceversa **Opción entre canales Martín García o Emilio Mitre**

Para navegar entre los puertos del Río Paraná y el Río de la Plata, río arriba o río abajo, hay dos rutas posibles:

- Por el canal Martín García (CMG)
- Por el canal Emilio Mitre (CEM)

Ambas vías convergen en el Km.234 de la ruta troncal, el Río Paraná. La diferencia de distancias entre una y otra no es significativa (aproximadamente 10 Kilómetros menos por CEM). La elección de una u otra reside principalmente en lo que hace a la **seguridad de la navegación** y a las **demoras en la realización del viaje**.

Navegando vía CMG el buque debe navegar desde/hacia Km. 234 por los ríos Paraná Guazú, Pasaje Talavera, nuevamente el Paraná Guazú, eventualmente el Paraná Bravo y finalmente por el canal de Martín García, que comienza en Km. 145 y finaliza en Km. 39, próximo a Zona Común, donde se realiza el cambio de prácticos.

Navegando vía CEM desde/hacia Km. 234, los buques deben transitar el río Paraná de las Palmas, el CEM y parte del canal de Acceso al Pto. de Buenos Aires hasta Km. 37.

Es recomendable, en general, usar el CMG con buques en lastre, en navegación aguas arriba, y usar el CEM con buques cargados.

Las siguientes razones justifican este criterio:

- El CMG en su mayor parte (Km. 39 a Km. 118) es de una sola vía. En ese tramo, está permitido el cruce a buques entre 120 m y 200 m de eslora máxima, o con calado superior a los 24 pies (7.31 m) en sólo tres lugares (Km. 86,2 / 93.0 – Km. 107.6 / 110,5 and Km. 116.2 / 145,5). Para buques de más de 200 m el cruce se permite también en tres lugares (Km. 88,1 / 91.1, Km 107.6 / 110.5 and Km 118.2 / 145.5).
- La navegación de estos 80 kilómetros exige timoneles muy bien entrenados y una extrema team del puente, dado que:
 - El canal es relativamente estrecho y la menor desviación del centro del mismo hace difícil el gobierno. Por tal motivo es necesario reducir la velocidad, lo cual prolonga el tiempo de tránsito por la vía navegable.
 - En varios tramos la corriente de marea fluye atravesada al canal. El abatimiento necesario aumenta la manga aparente del buque, con lo que se necesita mayor ancho de canal.
- La profundidad actual del canal (9,75 m), es inferior al del CEM (10,00 m ó más). En ambos canales la profundidad está afectada por las mareas. La hora de la pleamar es aproximadamente la misma en ambos canales, pero la pleamar a considerar para la determinante del CMG (Pto. de Colonia), suele ser inferior a la correspondiente al CEM (Pto. de Buenos Aires) en hasta 0,40 m, como indican las Tablas de Mareas.
- Los únicos lugares permitidos para el fondeo a espera de marea (Calados alrededor de 30 pies), Km. 124.3 a 130.2 y Km. 137.3 a 141.4, están muy alejados del lugar de la determinante (Km. 63.5) y obligan a hacer una previsión muy precisa, por lo cual debe considerarse un margen adicional, ya que una vez iniciada la navegación no existe la posibilidad de maniobrar, fondear o retornar.

- En el Km. 63,5, lugar de la determinante del CMG, el fondo es rocoso. La reglamentación exige un margen de seguridad bajo la quilla de 0.60 m. Los standards internacionales de reconocidas instituciones establecen 1,20 m o más de margen bajo la quilla cuando el fondo es duro. Se ha producido un acaecimiento en este lugar con serias averías en el casco del buque – con otras consecuencias potenciales. En la vía CEM el fondo es de fango blando, no ofreciendo ningún riesgo.
- En toda la vía del CEM se efectúan batimetrías y mantenimiento de las profundidades con regularidad. Por el contrario, en los 106 kilómetros de la vía CMG que comprende los ríos Paraná Guazú, Pasaje Talavera y Paraná Bravo, no hay relevamientos regulares ni mantenimiento.
- El tráfico con los puertos del Río Paraná consiste en su mayor parte de buques que suben en lastre y bajan cargados con cereales y subproductos.
- En el Río Paraná de las Palmas (vía CEM) hay numerosos tramos en que está prohibido el cruce. Los buques en navegación aguas arriba deben esperar a los que navegan aguas abajo, lo cual produce a veces considerables demoras a todos los buques, y el efecto de “cola” o convoy, que se suma a la necesidad de guardar la adecuada distancia de seguridad. Si los buques en lastre utilizan el CMG, se evitan los riesgos y demoras mencionadas.
- Por todos los motivos expuestos anteriormente, **es conveniente que los buques cargados utilicen la vía canal Emilio Mitre en tanto que los buques en lastre en navegación aguas arriba naveguen por el CMG.** No obstante, cuando un buque va **cargado aguas arriba** (carga de material de hierro o fertilizante para las factorías de San Nicolás, Villa Constitución, etc.) **es igualmente conveniente el uso del canal Emilio Mitre**, por todos los factores de seguridad ya mencionados.
- Pese a lo expuesto hasta aquí, es posible que en oportunidades sea conveniente tomar la decisión opuesta, por diversos motivos, por ejemplo:
 - Obstrucción de una de las dos vías por buques varados u operaciones de dragado.
 - Temporales o fuertes vientos que puedan afectar a buques con mucha obra muerta expuesta al viento, particularmente en el CMG que está en aguas abiertas, menos protegidas, las boyas pequeñas y el retorno del mar (“clutter”) en el radar dificulta la detección. A ello se agrega que en un buque en lastre y apopado, los ecos se pierden a mayor distancia por la posición de la antena
 - Niebla densa y persistente en el río Paraná de las Palmas.

Notas:

- Los **buques en lastre en navegación aguas abajo** no tienen las limitaciones de los buques cargados, por lo que **pueden optar navegar por CMG.**
- El MGC ha sido diseñado como de una sola vía, para un buque tipo de 245 m de eslora y 32.60 m de manga máximos. Pese a ello, las actuales regulaciones autorizan la navegación de buques mayores (hasta 277 m de eslora y 43 m de manga), bajo ciertas condiciones meteorológicas y de marea. Los buques que sobrepasen estas medidas requieren que se consulte a la concesionaria (Hidrovia S.A.) y a las autoridades Marítimas. No obstante, el tránsito se hará bajo la exclusiva responsabilidad del usuario.

Altura de puentes: CMG (Paraná Guazú), 47,50 m. CEM (Zárate), 49 m. (Ambos al Cero de marea local)

Abril 2004 - Sujeto a revisión y actualización, acorde a las circunstancias.



Asociación Civil Prácticos del Río Paraná

Lavalle 391 – P. 2 Of. A – (C1047AAG) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Tel.: +54 +11 4311-0188 Fax: +54 +11 4311-2455

Practicos-Parana@ciudad.com.ar Web Site: <http://pilots-rioparana.com>