



COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO URUGUAY



SUBCOMISION DE NAVEGACION, OBRAS Y EROSION



INFORME ANUAL 2009

INTRODUCCIÓN:

La Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) es un Organismo Internacional creado por el Estatuto del Río Uruguay, suscripto por los gobiernos de la República Argentina y la República Oriental del Uruguay.

La CARU posee competencia para llevar adelante sus funciones a lo largo de todo el tramo compartido del río Uruguay entre Argentina y Uruguay.

El presente documento tiene como objetivo difundir las actividades que la Comisión ha desarrollado durante el año 2009 en materia de Navegación, Obras y Erosión. Las mismas corresponden a las temáticas de balizamiento, dragado, obstáculos a la navegación deportiva, búsqueda de cascos hundidos y levantamiento integral del río Uruguay contando con aportes de los Organismos Competentes de las Partes (DNVN (RA); PNA (RA); SHN (RA); DNH-MTOP (ROU); PNN (ROU); SOHMA (ROU)), y/o de la CARU. A continuación se realiza una compilación de dichas actividades indicando los resultados y costos asociados que implicaron para la Comisión.

Balizamiento

El balizamiento instalado por los organismos competentes de ambos países fue complementado por la ROU de acuerdo con lo establecido en el acuerdo suscripto en Montevideo en noviembre de 2008, mediante la instalación de las siguientes boyas:

- marzo 2009: Km. 26.5, Km. 27.1, Km. 34.8, Km. 37.2, Km. 65.5 y Km. 88.8
- agosto 2009: Km. 10.5, Km. 54.2, Km. 68.7, Km. 71.5, Km. 74.3 y Km. 86.4

El mantenimiento del balizamiento del tramo Punta Gorda – Puente Internacional General Artigas fue realizado por los organismos competentes de las partes recibiendo apoyo económico de CARU para la reposición de elementos lumínicos faltantes y para la recuperación y puesta en servicio de las enfilaciones. En este marco, se puso en servicio en junio de 2009 la enfilación de Paso Montaña Km 165.5 (Puerto Viejo de San Javier) y se comenzaron las tareas tendientes a la recuperación de las restantes enfilaciones.

La Comisión comunicó a las Partes la adjudicación a la República Argentina del Balizamiento del Río Uruguay en el Tramo Concordia-Puerto Yeruá.

En dicho marco, la DNVN, proyectó e instaló el balizamiento para navegación diurna en el tramo mencionado, recibiendo a esos efectos el apoyo económico

de la Comisión.

Tal como es habitual, los asesores de la Subcomisión con equipamiento de los organismos a que pertenecen, realizaron campañas de inspección del balizamiento en los meses de marzo, junio, agosto y septiembre. La campaña de agosto comprendió solamente el balizamiento complementario instalado en el tramo Puerto Yerúa – Concordia.

Se destaca que para la ejecución de las tareas anuales de balizamiento del Río Uruguay, la Comisión brindó un apoyo económico por un total de U\$S 65.413 (Dólares Estadounidenses sesenta y cinco mil cuatrocientos trece con 00/100).



Fig. 1 Embarcación de la DNVN –RA realizando maniobras de colocación de boyas.

Dragado

En el período del informe, la DNH realizó la implantación del dragado del Paso Almirón Grande e inició la ejecución del mismo extrayendo aproximadamente 45000 m³ de material. La obra se interrumpió en julio de 2009 debido a una creciente del río. No se realizaron campañas de inspección de dragado.



Fig. 2 – Draga de la DNH –ROU, trabajando en la zona de Almirón Chico

Obstáculos a la navegación deportiva

Durante el año 2009 el SOHMA preparó, para su impresión por CARU, el tríptico del tramo Colón-Liebig a partir de la información relevada por los asesores con equipamiento de los organismos a que pertenecen.

Se hicieron campañas de búsqueda de obstáculos en el embalse de Salto Grande en el tramo desembocadura río Mocoretá – vieja Federación (febrero) y en el tramo Punta Gorda – Puerto Aldao (julio). A partir de esta última se formuló una recomendación de señalización que fue aprobada por la Comisión y será ejecutada por el SERBA y la DNH con financiamiento de CARU en el correr del año 2010.

Se han impreso y distribuido entre las Prefecturas locales y Clubes Náuticos de cada margen 1000 ejemplares de trípticos de la zona Concepción del Uruguay – Paysandú/Colón, así como otros 1000 correspondientes a la zona Colón/Liebig.

Para la ejecución de las campañas de relevamiento así como impresión de información, la Comisión destinó un total de U\$S 15.060 (Quince mil sesenta con00/100 dólares estadounidenses).

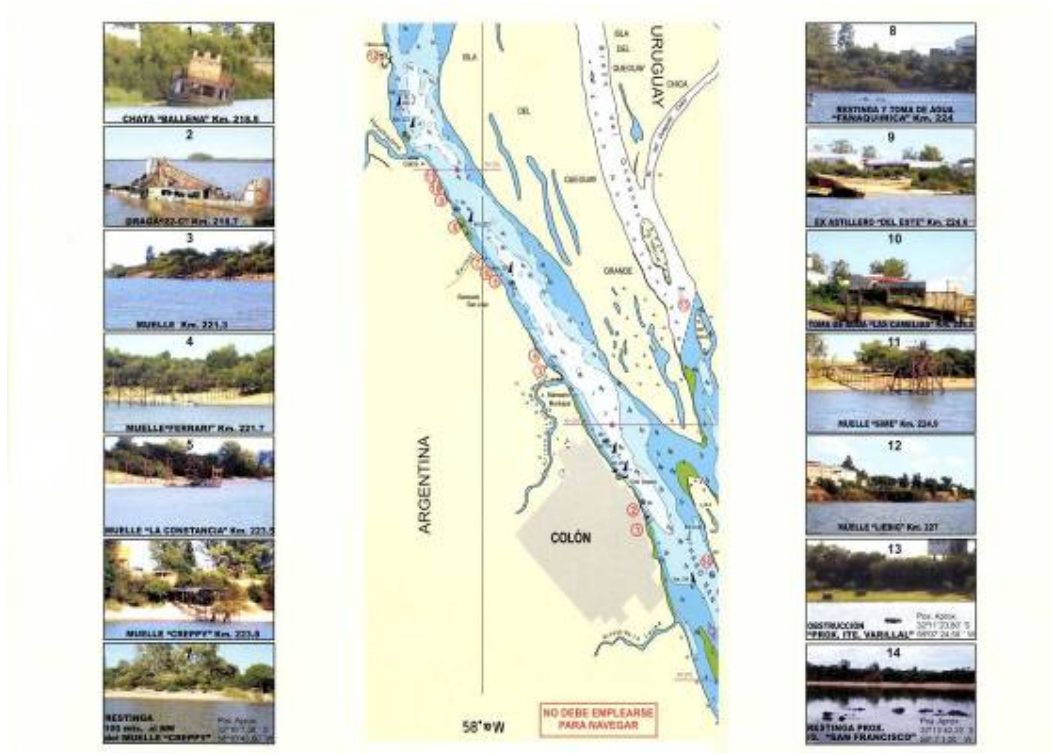


Fig. 3 – Tríptico Obstáculos a la Navegación Deportiva. Zona Colón/Liebig.

Búsqueda de naufragios

Se realizaron campañas de búsqueda de naufragios en los meses de mayo y agosto según el siguiente detalle:

- 27 al 29/5/09 – Se procedió a la búsqueda de los cascos “HH 21” km 220 y “Campana” km 221, no siendo localizados. En esta campaña se realizó otra búsqueda, también infructuosa, en la zona de dragado del paso Almirón Grande, a partir de información suministrada por el personal de dragado de la DNH.

- 12 al 14/8/09 – En ese período se realizó la búsqueda de los cascos “General Mitre” y “Barcaza TN 1605” en las proximidades del km 302 y km 289 respectivamente, no pudiéndose localizar.

En la misma campaña se realizó la búsqueda de la “draga Patria” en el Km 302, localizándose.

Se destaca que la Comisión ha destinado en la temática para la ejecución de campañas de búsqueda y relevamiento, recursos económicos por un total de U\$S 6.505 (Dólares estadounidenses seis mil quinientos cinco con 00/100).

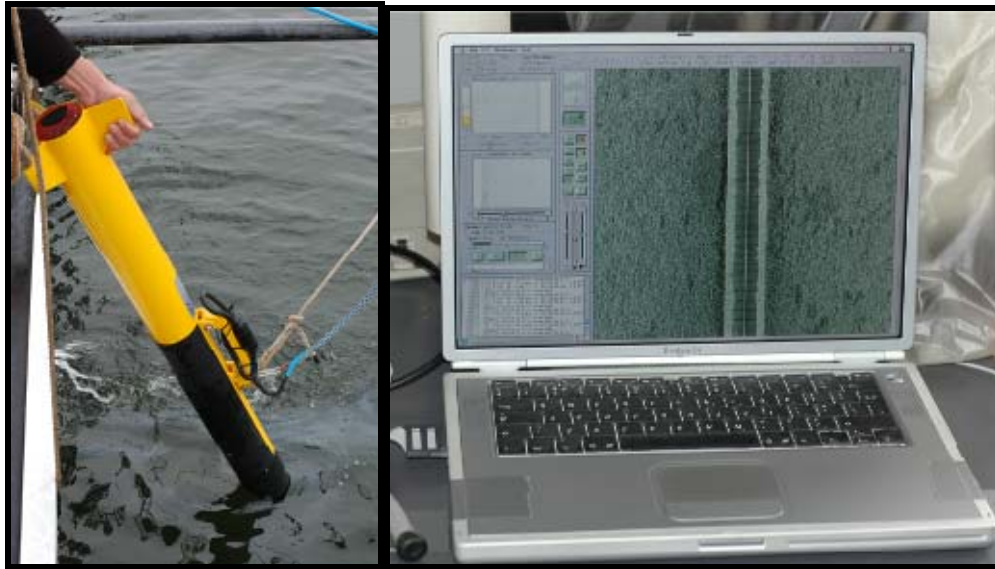


Figura 4 – Sonar de Barrido Lateral (SBL),-Tow Fish, y PC pertenecientes al SOHMA.



Figura 5 - Imagen de Sonar de barrido Lateral, destacándose sobre Estribor sobre el fondo regular, como único contacto al Naufragio Patria

Levantamiento Integral del Río.

En el período, el SOHMA realizó el relevamiento del tramo Km. 220 al Km. 284.4 en todo el ancho del río con recolección y caracterización granulométrica de muestras de sedimentos superficiales de fondo cada 500 m.

La DNH ejecutó el relevamiento y procesamiento de datos de los brazos del embalse correspondientes a los arroyos Ceibal Chico y Grande, río Arapey y arroyo Boycuá. El relevamiento del arroyo Espinillar se ha finalizado y se están procesando los datos, en tanto que el relevamiento de los arroyos Itapebí Grande e Itapebí Chico continúa en ejecución. Durante el mes de febrero se proyecta relevar el arroyo Yacuí y entregar a la CARU la totalidad de la información en el mes de marzo de 2010.

La DNVN ha entregado la información correspondiente al relevamiento batimétrico de la zona costera, margen derecha, del tramo Presa Salto Grande – Río Mocoretá.

El SHN colectó 207 muestras de fondo entre el Km 284 y la Presa Salto Grande con apoyo logístico de PNA – RA., efectuándose el respectivo análisis granométrico cualitativo y cuantitativo.

La Escuadrilla Aeronaval de Vigilancia Marítima de la Armada Argentina realizó vuelos aerofotogramétricos en toda la extensión del río Uruguay entre Punta Gorda y el río Cuareim, totalizando 23 corridas y 430 fotogramas brindando cobertura total del área relevada a una escala media de 1:40.000.

Asimismo se llevó a cabo la campaña de apoyo fotogramétrico de campo en conjunto con el SGM – ROU. Dicha campaña debió ser suspendida debido a la crecida extraordinaria del río. Al momento se midió casi el 90% de los 205 puntos preestablecidos, quedando pendientes 15 en territorio argentino y 10 en territorio uruguayo. Se prevé finalizar dicha actividad a partir de Marzo de 2010. Finalmente se comenzó a preparar el material para la restitución fotogramétrica, procediéndose a obtener copias diapositivas de los negativos de los fotogramas y su respectivo escaneo para luego ser empleados en el software de restitución digital, previéndose finalizar dicho proceso en Marzo de 2010.

Se destaca que el apoyo brindado por CARU a las actividades anteriormente descriptas asciende a la suma de U\$221.253 (doscientos veintiún mil doscientos cincuenta y tres con 00/100 dólares estadounidenses).



Figura 6 – Fotomosaico resultado de los vuelos fotogramétricos realizados.

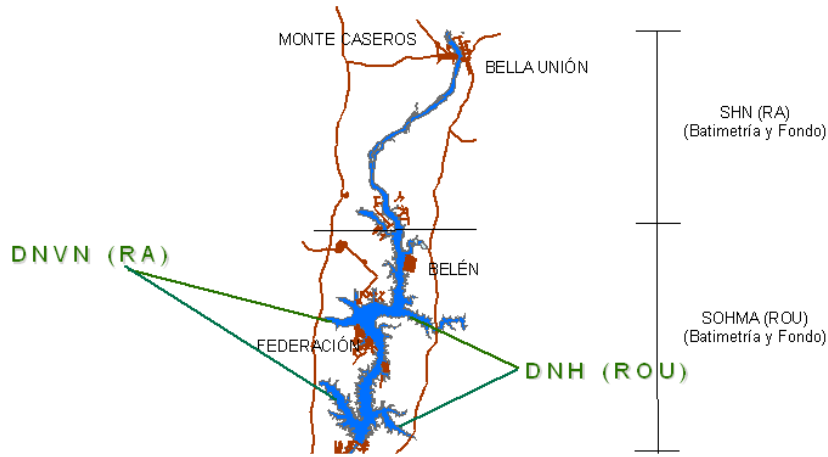


Figura 7 – Distribución institucional para llevar a cabo el relevamiento batimétrico del embalse de SG.

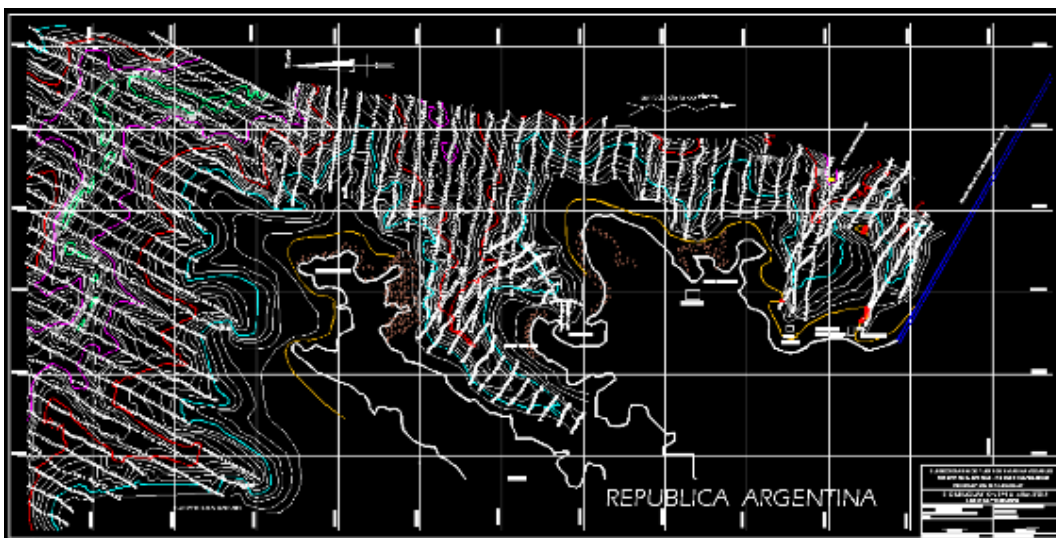


Figura 8 – Plano con la batimetría de parte de un brazo del embalse de SG.

Acuerdos entre puertos de Paysandu y Concepcion del Uruguay

Delegados de la Comisión han participado de la reunión en la que se firmó un Memorandum entre el Puerto de Paysandú y el de Concepción del Uruguay donde se establece:

“1ª) Las partes, como administradoras de puertos sobre ambas márgenes del Río Uruguay, desean reafirmar como objetivo prioritario, en beneficio del mejor aprovechamiento del referido cauce, aplicar los mayores esfuerzos y potenciar la participación de ambos países; 2º) Brindar apoyo técnico que permita evacuar aquellos proyectos y ejecución de las obras necesarias que tengan por finalidad el mejoramiento de la vía navegable del Río Uruguay; 3º) Promover la navegación fluvial y realizar estudios conjuntos del mercado potencial de la hidrovía destinada al comercio y consolidando la navegación integral, dirigida al intercambio regional, promoviendo la complementariedad entre los puertos, la cual se reflejará en beneficio de las poblaciones ribereñas.”

CUADRO RESUMEN

TAREA	APOYO (U\$S)
Balizamiento	65.413
Obstáculos a la Navegación Deportiva	15.060
Búsqueda de Naufragios	6.505
Levantamiento Integral del Río	221.253
TOTAL	308.231

Aportes de CARU a las actividades en materia de navegación desarrolladas durante el año 2009