

## CANAL COSTANERO

(El Servicio de Hidrografía lo denomina Ex Canal Costanero y para DNVN no existe)

El llamado canal costanero se extiende desde la desembocadura del Río Lujan en el Río de la Plata hasta frente Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires cercano a dársena F del Puerto de Buenos Aires.

El Ingeniero Emilio Mitre proyectó en el siglo XIX construir el puerto de Buenos Aires como un largo muelle sobre la costa en esta zona donde los buques mercantes atracaran de una banda.

Este canal era la entrada de buque mercantes menores < 8 pies calado desde el puerto de Buenos Aires al delta del Paraná por el Paraná de las Palmas ( San Fernando, Campana, Zarate, Paraná al norte).

En la década de 1970 se realizó la construcción del Canal Emilio Mitre con el corte de la isla Zarate permitiendo la salida directa a las aguas del Río Paraná de las Palmas al Río de la Plata. Este canal tenía originalmente 28 pies y en la actualidad 34 pies. Esta nueva entrada al Paraná fue llamada “el canal de la Esso” porque permite llegar al puerto de Campana desde el sur argentino por una ruta mas corta, sin pasar por el Canal Martín García, Paraná Guazú y luego bajar por el Paraná de las Palmas. La ruta del canal Martín García es la ruta histórica y natural de ingreso de los buques mercantes al río Paraná, y río Uruguay.

El gran caudal del Río Paraná que siempre baja trayendo disuelto en sus aguas los cerros de Salta y Bolivia por su afluente el Río Bermejo, se desagota en el Río de la Plata por distintas bocas.

La salida del Paraná de las Palmas al Río de la Plata, antes de la construcción del canal Emilio Mitre, volcaba menor caudal y a una menor velocidad que la actual, con el Canal Emilio Mitre y el corte de la isla canalizada con los paredones de piedra. En consecuencia por el río Lujan sale menos agua, a mas baja velocidad. Este fenómeno se incrementó cuando el Canal Emilio Mitre pasó de los 28 pies originales a los 34 actuales.

La menor velocidad hace que se depositen los sedimentos tapando el viejo canal costanero y avanzando el delta frente a San Isidro, a este avance se suma las descargas del dragado artificial del canal Emilio Mitre en el Río de la Plata.

Del caudal total que trae el Paraná de las Palmas, luego de la construcción y ahora la profundización del Canal Mitre a 34 pies, gran cantidad de agua sale por este disminuyendo la que salía por , Capitán y Urion, San Antonio, Canal de Vinculación , Lujan y finalmente canal costanero, produciendo un auto dragado en la salida del Mitre y no en la salida del Lujan. Esto lo confirma la mayor corriente que se observa en el Mitre que fuera de él. La unión del Canal de Vinculación y San Antonio está embancado lo mismo que el Capitán en la unión con el Paraná.

Aparte de dragar un canal costanero abría que proveerlo de agua para que se mantenga.

Las antiguas profundidades naturales, mantenidas por el pasaje continuo de los buques en el canal Costanero antes de la construcción del Mitre no se mantienen mas en forma natural, lo natural ahora es el embancamiento.

El dragado mecánico se realiza en las rutas comerciales y en este caso para sacar los granos de exportación. No se puede pensar en un canal costanero sin tener en cuenta el canal Emilio Mitre con su dragado mecánico permanente, los dos están en el lecho de un mismo río.

Con el mitre a 34 pies y en un futuro a 36, hay que pensar con que rumbo va a desagotar el río Lujan en el Río de la Plata pareciera que va a ser Este para unirse con el mitre por la boya KM 33 en lugar de SSE. Si esto fuera así el delta que avanza frente a la costa de Buenos Aires convertiría la gran ensenada que se extiende entre San Isidro y Aeroparque en una zona de bajas profundidades.

Los barcos mercantes que circulaban por el canal costanero ahora lo hacen por el Mitre independientemente de su calado.

La disminución de profundidad del Canal Costanero afecta a los barcos deportivos y de placer que están amarrados a lo largo de sus costas y en el río Lujan. En los últimos 30 años el canal disminuyó su profundidad y los barcos aumentaron su tamaño y calado.

La flota náutica que amarra en la zona norte no puede entrar y salir de los clubes, llegar a río abierto o circular libremente por su calado, entre la boca del río Lujan y canal de acceso a dársena del puerto de Buenos Aires para poder alcanzar los eventos de regatas así como los astilleros y talleres de reparaciones.

Este artículo pretende hacer una contribución al planteo y entendimiento del problema surgido de charlas e intercambio de información con el Ing. J. J. Lavaisse el cual sufre con otros navegantes este inconveniente.

Victoria, 30 enero 2012

Ing. José Luis Medan