

Informe sobre Estado de situación: Hidrovía Uruguay–Brasil

17ª Reunión del Consejo de Recursos Hídricos — La Charqueada, martes 30/09/2025.

Introducción

La Hidrovía Uruguay–Brasil es un proyecto binacional para mejorar la navegabilidad entre la Laguna Merín y la Laguna dos Patos (vía Canal de São Gonçalo y tramos conexos), con el objetivo de facilitar el transporte fluvial y lacustre de carga y pasajeros entre el sur de Brasil y el Uruguay.

En Brasil, el proyecto forma parte de un plan más amplio de intervenciones hidroviarias en el Estado de Rio Grande do Sul; allí se han venido realizando estudios, diagnósticos y —tras las crecientes extremas de 2024— se han reprogramado e iniciado acciones de dragado y diagnósticos técnicos.

En Uruguay, en principio, el sector privado ha manifestado interés en desarrollar dos terminales portuarias privadas. Los proyectos Tacuarí y Cebollatí se vincularían directamente a la viabilidad de la hidrovía Uruguay-Brasil. Los avances técnicos en Brasil condicionan la operatividad de eventuales futuras terminales uruguayas.

La Hidrovia Uruguay-Brasil es una iniciativa para integrar un sistema navegable que comunique la Laguna Merín con la Laguna dos Patos a través del Canal de São Gonçalo y otros tramos, conectando varios ríos y lagunas en ambos países. El modelo técnico-operativo pensado por Brasil combina dragado localizado, señalización, mantenimiento regular y concesión/operación por parte del sector privado.

La concesión prevista por Brasil incluye responsabilidades de ejecución y mantención (dragado, balizamiento, monitoreo, operación de servicios) durante el plazo contractual.

Marco Institucional

Desde 2010 rige el Acuerdo sobre Transporte Fluvial y Lacustre entre Uruguay y Brasil que dio mandato a la Comisión Mixta y a su

Secretaría Técnica para acompañar y apoyar el desarrollo de la hidrovía. En el marco de la Secretaría Técnica se han conformado grupos de trabajo binacionales en temas clave: cartografía y señalización; seguridad de embarcaciones; aduanas y facilitación del comercio; y protección ambiental y prevención de la contaminación. Estos grupos conforman el canal técnico para coordinar definiciones operativas y ambientales entre ambos países.

Es fundamental destacar que el proyecto de la hidrovía contempla medidas y controles ambientales desde su diseño, mediante evaluaciones técnicas y estudios que permitan asegurar el equilibrio entre la producción, el comercio y la protección de la naturaleza.

La hidrovía se concibe como un mecanismo de integración y de oportunidades, pero siempre bajo la premisa de que los recursos naturales de la Laguna Merín son patrimonio de todos y deben preservarse para las generaciones futuras.

Plan global del Gobierno de Brasil: “Ejecución de Intervenciones Hidroviarias en RS”

El tramo Laguna Merín–Canal São Gonçalo integra un programa más amplio del Estado de Rio Grande do Sul denominado “Ejecución de Intervenciones Hidroviarias en RS”. Ese plan agrupa varios lotes de diagnóstico, relevamientos batimétricos, planes de dragado, supervisión ambiental y obras de mantenimiento para múltiples ríos y lagunas en RS, entre los que se incluye el Canal de São Gonçalo y la Laguna Merín.

Estado actual del tramo Laguna Merín – Canal São Gonçalo (situación técnica y cronología reciente)

a) Estudios y responsabilidad técnica

Entre el 2023–2025 se han venido recopilando estudios de demanda y viabilidad y el Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (DNIT) de Brasil programó la ejecución de relevamientos hidrográficos, monitoreo ambiental y planes de dragado de mantenimiento para el tramo Laguna Merín–Canal de São Gonçalo.

b) Efecto de las crecientes de 2024 y reinicio de trabajos

Las crecientes históricas en Rio Grande do Sul (abril–mayo 2024) produjeron un aporte extraordinario de sedimentos y arrastres que complicaron la navegabilidad y alteraron los cronogramas previstos para intervenciones. Informes oficiales y análisis posteriores reconocen que una mayor sedimentación provocó la necesidad de reasignar obras y replantear volúmenes a remover.

Como consecuencia, algunos procedimientos se vieron demorados; sin embargo, a partir de 2024–2025 se observa una reactivación técnica y operativa: se iniciaron trabajos de diagnóstico y operaciones de dragado (acciones concretas de dragado del Canal São Gonçalo iniciadas como parte del plan estatal y contratos de emergencia), y los programas de diagnóstico están en contratación o ejecución.

c) Regulación y exigencias de ANTAQ (Agencia Nacional de Transportes Acuáticos)

ANTAQ ha pedido mejoras al estudio de viabilidad, exigiendo precisiones en el cronograma, límites del área a concesionar, estimativas de demanda y ajustes económicos antes de avanzar con la concesión. Esa exigencia técnica es un paso regulatorio importante que busca asegurar la viabilidad real del modelo de concesión.

Iniciativas portuarias uruguayas vinculadas (situación y estado de trámites)

Terminal Tacuarí — Hidrovías del Este S.A.

Antecedente: el Poder Ejecutivo uruguayo otorgó en 2017 la ocupación del álveo para la futura construcción/explotación de una terminal en el río Tacuarí (Resolución N° 157/017). Por el tiempo transcurrido, el expediente requiere actualización de estudios, costos y permisos para adecuarse a la realidad actual.

Situación práctica: su viabilidad operativa está condicionada a la navegabilidad del tramo binacional (es decir, depende en parte de las obras y mantenimientos brasileños).

Nodo Logístico / Terminal Cebollatí — CINCLUS S.A. (NLC)

Descripción y avance: iniciativa privada para un Nodo Logístico Fluvial-Vial en la margen del río Cebollatí (a ~8 km de la desembocadura en la Laguna Merín), con planes de muelles y cuatro terminales (granos, contenedores, madera, etc.). Fue declarado de interés departamental y ha presentado documentación preliminar; aún requiere completar estudios ambientales y permisos a nivel nacional (Ministerio de Ambiente, MTOP) y municipales.

Situación administrativa: la Junta Departamental y la Intendencia los han declarado de interés. Faltan estudios ambientales definitivos y autorizaciones de ocupación del álveo para poder iniciar las obras.

Implicancia para Uruguay: ambos proyectos muestran la existencia de demanda privada y voluntad local de invertir, pero su concreción depende de tres elementos: (1) la seguridad real de la ruta navegable (batimetría y dragado), (2) el cumplimiento de exigencias ambientales y permisos nacionales/municipales, y (3) la claridad del esquema de operación/concesión en Brasil que permita el tránsito seguro y rentable.

En ambos casos las intervenciones de dragado y obras portuarias en ecosistemas lacustres requieren Estudios de Impacto Ambiental robustos y procesos de participación pública.

La Secretaría Técnica y su grupo de protección ambiental deben asegurar transparencia y medidas de mitigación una vez que la Hidrovía esté operativa.