



EXPTE. D- 1281 124-25



Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires

## PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS  
AIRES

### DECLARA

Su repudio a la inconsulta decisión Gobierno Nacional de prestar conformidad a la realización por parte de la República Oriental del Uruguay de las obras de ampliación y dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo, desconociendo las obras de infraestructura pendientes en favor de la navegabilidad sobre los puertos provinciales, lo que deviene en un gran perjuicio económico para la Provincia de Buenos Aires y una pérdida de soberanía en relación a sus intereses portuarios y de navegación marítima y fluvial.

Asimismo, vería con agrado que el Poder Ejecutivo provincial tenga a bien adoptar en forma urgente todas las medidas administrativas y judiciales que considere pertinentes a los efectos de reivindicar los derechos vulnerados con tal decisión.

  
JUAN MARTIN MALPELI  
Diputado  
H. Cámara de Diputados Prov. de Bs. As.

  
PULTI GUSTAVO  
Diputado  
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

## FUNDAMENTOS

El presente proyecto tiene por finalidad expresar el repudio de este Honorable Cuerpo a la inconsulta decisión Gobierno Nacional de prestar conformidad a la realización de las obras de ampliación y dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo por la República Oriental del Uruguay, desconociendo las obras de infraestructura pendientes en favor de la navegabilidad sobre los puertos provinciales, lo que deviene en un gran perjuicio económico para la Provincia de Buenos Aires y una pérdida de soberanía en relación a sus intereses portuarios y de navegación marítima y fluvial.

Asimismo, vería con agrado que el Poder Ejecutivo provincial tenga a bien adoptar en forma urgente todas las medidas administrativas y judiciales que considere pertinentes a los efectos de reivindicar los derechos bonaerenses vulnerados con tal decisión.

La reprobada decisión del Gobierno Nacional fue exteriorizada por los representantes de la Delegación Argentina en la Comisión Administradora del Río de la Plata ( CARP) el pasado 31 de enero del corriente,

De este modo se autorizó a la República Oriental del Uruguay a dragar el Canal Punta Indio en el Río de la Plata hasta catorce metros de profundidad, con lo que de hecho se reemplazará la soberanía hídrica argentina por la uruguaya.

Esta decisión inexplicable y de entrega de soberanía, implica prácticamente la cancelación definitiva de la postergada obra de habilitación del Canal Magdalena, vía natural argentina que es más profunda y más ancha, y que permite el paso de buques de mayor calado en ambos sentidos, quedó que sobre todo conlleva una mejor ruta para nuestro comercio exterior.

Mediante la ley 20645 se aprobò el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay. En este se sientan las bases de cooperación entre ambos países en una zona de aguas de



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

uso común. Fue firmado el 19 de noviembre de 1973 y establece el marco legal para la protección ambiental y desarrollo sostenible de los usos y recursos naturales del Río de la Plata y la Zona Común de Pesca con relación a la jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires, según la Ley provincial 11.447.

El Tratado crea la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), un organismo de carácter binacional que administra el marco jurídico y encauza el diálogo entre la Argentina y el Uruguay, para la gestión compartida del Río de la Plata.

Al fijarse los límites del Río de la Plata, se dispuso la existencia de una franja de jurisdicción exclusiva adyacente a la línea de costa de cada país. En la franja superior del Río de la Plata la jurisdicción de cada país es de 2 millas de ancho y en el medio de 7 millas. Entre los límites exteriores de las respectivas franjas costeras se extiende un sector fluvial que el Tratado denomina "aguas de uso común". Se trata de un espacio de considerable importancia, tanto para la navegación comercial, como para la construcción de obras de infraestructura y la explotación de los recursos acuáticos.

Respecto a la navegación dentro del área de competencia del Tratado del Río de la Plata, el Canal Punta Indio en la actualidad es la única vía de ingreso y egreso a los puertos del Río de la Plata, del Río Paraná, Paraguay y el Río Uruguay, tanto para buques de ultramar provenientes de Europa, Asia u otras partes del mundo, como para buques que provienen del litoral marítimo argentino, de los puertos del sudeste de la Provincia de Buenos Aires, los puertos del litoral patagónico; los archipiélagos del Atlántico Suroccidental, los mares correspondientes y la Antártida y los transportes que a través del Estrecho de Magallanes provienen desde y hacia el Océano Pacífico, en razón de las dificultades crecientes del Canal de Panamá para poder posibilitar la navegación de los grandes buques de carga.

Se trata de un canal artificial de una sola vía, con aproximadamente 120 km de longitud, 100 metros de ancho y 34 pies de profundidad, que muestra claros



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



signos de agotamiento para las exigencias actuales del comercio marítimo caracterizado por buques de gran porte, cuyo tamaño viene aumentando en forma sostenida.

El canal se inicia en la zona de "Pontón Recalada", frente al Puerto de Montevideo y se extiende hacia el oeste por "El Codillo" hasta confluir con el Canal Intermedio en el Km 121 del Río de la Plata.

Debido a las características del Canal Punta Indio -en particular por su condición de única vía- en la actualidad, un buque de cualquier parte del mundo (Unión Europea, Estados Unidos, Asia, África), que tenga la intención de ingresar a puertos fluviales argentinos a través del Río de la Plata, debe fondear en una "zona de espera" ubicada en aguas de uso común del Río de la Plata, cuyo tráfico se encuentra administrado por Uruguay, entre Piriápolis y Montevideo.

Allí las embarcaciones quedan a la espera de una habilitación para el ingreso por parte de la autoridad marítima de Uruguay, el Centro de Control del Tráfico del Río de la Plata y la Prefectura Naval Argentina (PNA).

Como hemos dicho, el Canal Punta Indio es la única vía de ingreso y egreso de los puertos del Río de la Plata, el Río Paraná, Paraguay y el Río Uruguay, tanto para buques de ultramar provenientes de Europa, Asia u otras partes del mundo, como para buques que provienen del litoral marítimo de nuestro país. Ello implica que los buques que parten de un puerto argentino a otro puerto argentino, deben pasar por aguas de uso común y solicitar autorización de una autoridad marítima extranjera para transitar.

A modo de ejemplo, un buque proveniente de la Unión Europea, con descargas en Brasil, que tenga como destino final el Puerto de Dock Sud, en la provincia de Buenos Aires, debería ingresar al Río de la Plata desde el océano por el norte, bordeando la costa uruguaya hasta las proximidades de Montevideo. Una vez allí, queda fondeado en la Zona de Espera, a la espera de habilitación para ingresar al Canal Punta Indio. Obtenido el permiso, debe pasar por "Pontón Recalada", un buque estacionario de la PNA que es utilizado como punto de



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

embarque de los prácticos que conducen a las embarcaciones a través del río. Con este práctico a bordo, los buques comienzan su tránsito por el Canal Punta Indio, hacia el oeste, debiendo realizar una maniobra de giro en "El Codillo", para orientar su dirección al norte. Continúa su trayecto hasta unirse con el Canal Intermedio, y finalmente pasa por la Zona de Espera ubicada entre La Plata y la Ciudad de Buenos Aires a la espera de poder ingresar al puerto.

Por otro lado, un buque de cabotaje para hacer el trayecto desde el Puerto de Rosario a los Puertos argentinos de Mar del Plata o Bahía Blanca, debe pasar por aguas de uso común en el Río de la Plata, pero cuyo tráfico se encuentra administrado por Uruguay, por lo que se exige una autorización marítima de este país para transitar.

Ambos, casos son un ejemplo que demuestran acabadamente la total inconveniencia operativa y económica de esta navegación.

A las desventajas enumeradas se suma la reciente decisión mencionada de la delegación argentina en la Comisión Administradora del Río de la Plata que otorgó la aprobación al proyecto de ampliación y profundización a 14 metros del canal de acceso al Puerto de Montevideo, lo cual importa que los grandes buques se concentrarán en ese puerto, transformándose en un ámbito de transferencia y logística, pues como es sabido, la profundidad de aguas arriba del Río de La Plata no supera los 10 metros.

La construcción del "Canal Magdalena" es el proyecto más adecuado para permitir una navegación integral fluvial-marítima autónoma y la consolidación de la declamada Argentina Bicontinental, al contar con una vía de acceso independiente del Uruguay, satisfaciendo todas las exigencias del comercio global.

El "Canal Magdalena" es una vía de navegación que comienza en la progresiva Km 143,074; se extiende desde "El Codillo" hacia el sur y cuenta actualmente con un calado de 15 pies y una extensión aproximada de 55 Km. Esta profundidad impide que los buques de mayor porte lo utilicen como vía de acceso a los puertos fluviales del Río de la Plata, el Río Paraná, Paraguay y el Río Uruguay.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

Por tales motivos, se hace necesaria una obra de dragado de profundización, ensanche y balizamiento que permita su utilización como vía de navegación para el transporte fluvial y su vínculo al marítimo y, viceversa.

En el año 2013, la entonces Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación impulsó el proyecto Canal Magdalena, el cual propone la posibilidad de contar con un canal de doble vía, de 14 metros de profundidad, por lo tanto, apto para buques de gran porte. Planteándose una profundización inicial a 36 pies con la posibilidad de ampliación.

Ello permitiría una alternativa de acceso -sin dependencia de Uruguay- a los puertos fluviales argentinos localizados en la Provincia de Buenos Aires, además de las Provincias de Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa fe; así como lograr una integración marítima-fluvial de todos los puertos del litoral patagónico con las Provincias ribereñas del Paraná y los puertos de Paraguay, Bolivia y Brasil, en forma autónoma, operativamente óptima y más económica.

Es un proyecto que habrá de consolidar la soberanía nacional en el marco del respeto a los Tratados y Acuerdos Internacionales con los países integrantes del MERCOSUR.

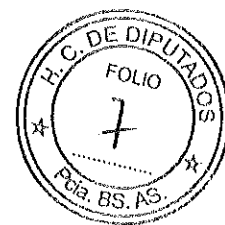
Durante 2013 se dispuso habilitar para la navegación el Canal Magdalena como alternativa al Canal Punta Indio, definiéndose la traza, profundidades, ancho de solera y se planificó el dragado.

A su vez, el Servicio de Hidrografía Naval (SHN) realizó los relevamientos batimétricos correspondientes, mientras que PNA abordó las medidas de seguridad para ordenar el paso de buques y la comunicación en el nuevo canal.

Asimismo, se realizó el estudio hidro-sedimentológico y la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible manifestó la no objeción ambiental

Seguidamente, a través de la Resolución 600/2014, el Ministerio de Transporte aprobó los pliegos para el llamado a licitación.

El proyecto se paralizó durante en el año 2015 y dicha situación de mantuvo durante cinco años, todo ello con el agravante que en el año 2018 la delegación



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

argentina administradora del Tratado del Río de la Plata aprobó la profundización a 13 metros del canal de acceso al Puerto de Montevideo, y que el 31 de enero de 2024 nuevamente la delegación argentina de la CARP aprobó la profundización a 14 metros, con las consecuencias ya señaladas; por cierto cuestiones de tal relevancia que debieran ser -al menos- ratificadas por el Poder Ejecutivo Nacional.

En el año 2021, y con la mira puesta en avanzar en la ejecución de la obra se creó la Unidad Ejecutora Especial Temporaria Canal Magdalena cuyo principal objetivo era asistir y asesorar en todo lo vinculado al proceso de licitación de la obra.

En ese contexto se desarrollaron las audiencias públicas en materia ambiental y en el año 2022 se incluyó el proyecto en el Presupuesto 2022.

Sin perjuicio de lo anterior, el procedimiento quedó paralizado y a tenor de la actual política de autorizar la profundización del canal de acceso al Puerto de Montevideo y ante el silencio del Poder Ejecutivo Nacional respecto a la licitación relativa al Canal Magdalena, podría estimarse que se ha desactivado de hecho este proyecto central para la soberanía nacional y la integración autónoma, productiva y comercial de argentina fluvial y marítima, máxime cuando se avanza con el decreto 949/2020.

La realización del proyecto "Canal Magdalena" resulta central para consolidar la soberanía nacional y el desarrollo poblacional, industrial y social de las provincias ribereñas del Paraná y del litoral marítimo del sudeste bonaerense y patagónico, los archipiélagos del Atlántico Honorable Cámara de Diputados Provincia de Buenos Aires Suroccidental, los mares correspondientes y la Antártida, además de mejorar ambientalmente las operaciones a través de un tránsito y transporte más eficiente.

Desde el punto de vista geopolítico, el Canal Magdalena es una pieza clave para interconectar el troncal fluvial más importante de Argentina con el Atlántico Suroccidental y desde éste al mundo, sin tener que depender de terceros países y, el ejercicio cierto de la argentina bicontinental, la argentina del continente



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

americano y el continente antártico, sin el quiebre de la intervención de un tercer Estado en el enlace fluvial-marítimo argentino.

En materia económica permite una mayor autonomía argentina en la importación y exportación de bienes mediante la administración nacional de la navegación sin intervención de terceros países, la mejora de la calidad y tiempo de los transportes y la reducción del costo de los fletes en el Paraná, el Río de la Plata y el Atlántico Suroccidental, antártico y transoceánico, aparte de favorecer el desarrollo de las ciudades portuarias, pesqueras y turísticas del litoral marítimo. Al mismo tiempo, el costo de mantenimiento del Canal Magdalena, dada las condiciones naturales de la circulación de las corrientes, resultará más económico.

En materia de ingreso de divisas por la provisión de servicios, en el nuevo trazado de navegación quedarán en favor de la Argentina, en lugar del país vecino como hoy. Respecto a la operatividad el Canal Magdalena permitiría ahorrar tiempo y costos en la circulación de los buques, haciendo más eficiente el uso de esta nueva vía y el consecuente ahorro de fletes.

En materia ambiental, la sola disminución de los tiempos de espera, asegura una menor contaminación del Río de la Plata y del mar adyacente, pero al margen de ello, incentivaría el desarrollo del transporte marítimo en todo el litoral marítimo en lugar del transporte terrestre, de mayor costo, con el consiguiente deterioro de las rutas y mayor contaminación ambiental.

En materia técnica como ya hemos dicho, ya están dadas todas exigencias relativas a los acuerdos regionales, las cuestiones administrativas, técnicas, ambientales y la participación ciudadana para el llamado a la licitación y adjudicación de su construcción, debiéndose adecuar los valores, formas de pago y ajustes, para asegurar el interés por parte de los oferentes.

En materia de seguridad, la pérdida de control a partir del paso obligado por Montevideo debilita el control argentino en las cuestiones relativas a la seguridad en el trabajo, narcotráfico y contrabando de creciente importancia; precisamente,





Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires

en un Puerto que está siendo considerado de riesgo por los transbordos de pesca ilegal que se realizan en esa unidad portuaria.

En paralelo a ello, la Provincia de Buenos Aires en función de las expectativas y actos realizados por el gobierno nacional, llamados a licitación, audiencias, etc. ha venido desarrollando en forma coordinada con las restantes jurisdicciones nacionales y provinciales, tareas relativas a la infraestructura del Puerto de La Plata y las anexas de vinculación terrestre a todo el país y el exterior, para permitir disponer de un puerto de aguas profundas y el ingreso de buques de gran calado, terminando con la dependencia en materia de navegación que la Argentina tiene con Montevideo desde la época de la colonia, donde la concentración de la actividad en este Puerto transforma a la Argentina en un país alimentador (feeder) de los grandes buques en Uruguay.

La Argentina, con un troncal fluvial de 1.615 Km y 6.816 Km (CONICET, Instituto Argentino de Oceanografía, Universidad Nacional del Sur) de costas de litoral marítimo, está encorsetado como si se tratara de un país mediterráneo, ya que la principal salida de bienes al mundo (el 60% de los contenedores que intervienen en el comercio exterior argentino lo hacen a través de Montevideo) depende de un tercer país, lo que resulta desde el punto de vista soberano y económico inaceptable.

A los argumentos explicitados, cabe agregar que la construcción del Canal Magdalena es una acción de soberanía nacional, ya que los 47 pies a los que se arribaría en la Ensenada de Barragán, permitirán 42 pies hasta el Rio Paraná; 42 pies en la Cuenca del Plata y que a partir del Paraná Guazú y del kilómetro 180 llegar a la zona de San Martín y Timbúes con 34 pies, todo lo cual transformaría la matriz portuaria y de circulación fluvial-marítima, permitiendo así una acción estratégica que colocaría a la Argentina en el concierto del comercio mundial.

Por todo lo expuesto, solicito a los Sres. Legisladores acompañen con su voto la presente iniciativa.

  
**JUAN MARTÍN MALPELI**  
Diputado  
H. Cámara de Diputados Prov. de Bs. As.

  
**BULTI GUSTAVO**  
Diputado  
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.