

CLAVES PARA LA SOBERANÍA EN EL SIGLO XXI

El canal Magdalena



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE
BUENOS AIRES

Claves para la soberanía
en el siglo XXI
El canal Magdalena



AUTORIDADES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Gobernador
Axel Kicillof

Vicegobernadora
Verónica Magario

Ministro de Gobierno
Carlos Bianco

Subsecretario de Relaciones Internacionales e Interjurisdiccionales
Juan Padín

Director Provincial de Planeamiento y Cooperación Internacional
Mariano Nicolás Barrios

Directora de Cooperación Internacional
Mariana Vazquez

Director General de Cultura y Educación
Alberto Sileoni

Subsecretario de Educación
Pablo Urquiza

Director Provincial de Educación Secundaria
Gustavo Galli

Directora de Gestión Curricular
Gabriela Carnevale

Subdirectora Institucional
Karina Prandi

Ministro de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica
Augusto Eduardo Costa

Subsecretario de Asuntos Portuarios
Juan Cruz Lucero

Director Provincial de Control de Gestión Portuaria
Matías Remes Lenicov

Directora Provincial de Vinculación Institucional
Micaela Zapata

Director de Enlace Portuario
Juan Manuel Ortiz

Director de Proyectos e Infraestructura Logística
Juan Manuel Quiroga

Dirección General de Cultura y Educación

Claves para la soberanía en el siglo XXI : el canal Magdalena ; Prólogo de Alberto Sileoni, Carlos Bianco y Augusto Costa. - 1a ed. - La Plata : Dirección General de Cultura y Educación de la Provincia de Buenos Aires. Subsecretaría de Educación, 2025.
48 p. ; 297 x 420 cm.

ISBN 978-987-676-175-8

1. Soberanía. I. Sileoni, Alberto, prolog.

CDD 320.15

Equipo de trabajo

Agustina Cepeda

Bahía Luna

Bárbara Centurión

Flavia Rodríguez

Florencia Sierra

Francisco Mainella

Ignacio D'Asero

Juan Rattenbach

Rafael Lerena

Valentina Burke

Edición

Julietta Elffman

Corrección de estilo

Ziomara De Bonis Orquera

Diseño

Daniel Vidable

Ilustración de tapa

Aymará Mont

Coordinación general

Cristina Angelini

Revisión integral

Equipo de la Dirección Provincial de Comunicación

Queda hecho el depósito que marca la Ley N° 11.723

Dirección General de Cultura y Educación de la Provincia de Buenos Aires

Av 13 entre 56 y 57 s/n (CP 1900). Provincia de Buenos Aires.

➔ <https://abc.gob.ar/>

ÍNDICE

Prólogo

Construir futuro en la escuela desde una perspectiva soberana..... 7

Soberanía y futuro: una conversación necesaria 11

¿Cómo llegó este material a la escuela?

Economía, transporte y soberanía 12

El transporte fluviomarítimo: las vías navegables 14

La cuenca del Plata 17

Las vías navegables en la cuenca del Plata a través del tiempo..... 18

La importancia estratégica de la Vía Navegable Troncal 24

¿Quién manda aquí? 26

La infraestructura portuaria: el corazón logístico de Argentina..... 28

Soberanía fluviomarítima 34

El canal Magdalena: soberanía e integración territorial 37

Epílogo

Soberanía, geopolítica, Malvinas y Antártida 40

Glosario 42

¿Qué profesionales se dedican a trabajar en estos temas? 44

Bibliografía consultada 46



PRÓLOGO

Construir futuro en la escuela desde una perspectiva soberana

Somos una nación bicontinental, ribereña y oceánica, con una de las costas atlánticas más extensas de América Latina y una vasta plataforma continental que incluye las islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes. Sin embargo, nuestro país está partido en dos. A pesar de la relevancia que tienen para la economía nacional los ríos de la cuenca del Plata y el mar Atlántico, la conexión entre el litoral fluvial y el litoral marítimo continúa siendo un asunto pendiente. En este contexto, el reclamo por el canal Magdalena que impulsa la provincia de Buenos Aires constituye una cuestión estratégica que trasciende los beneficios económicos. Recuperar la plena soberanía sobre nuestras aguas, promover la integración territorial y garantizar la conexión fluviomarítima resulta esencial tanto para impulsar el desarrollo económico como para fortalecer la defensa y la soberanía marítima del país.

Se trata de una obra de infraestructura vital que, además de representar una mejora técnica y económica para la navegación y ampliar las perspectivas de crecimiento del país, permite vincular la cuenca del Plata con los puertos bonaerenses, patagónicos y con la Antártida Argentina, integrando todo el litoral atlántico nacional sin intermediaciones. Esta conexión fortalecerá la red portuaria, generará empleo y dinamizará la actividad económica en distintas regiones, al tiempo que afianzará el ejercicio efectivo de la soberanía sobre nuestros espacios marítimos. En este sentido, el canal Magdalena constituye un instrumento concreto para proyectar la presencia nacional en el Atlántico Sur, un espacio de gran

relevancia geopolítica donde se encuentran nuestras islas Malvinas, invadidas y usurpadas ilegítimamente por Gran Bretaña en 1833, en el marco de la política colonialista que esta potencia desplegó durante el siglo xix y que aún persiste como enclave colonial en la actualidad.

El fascículo “Claves para la soberanía en el siglo xxi: el canal Magdalena”, elaborado de manera conjunta por la Dirección General de Educación y Cultura, el Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica y el Ministerio de Gobierno de la provincia de Buenos Aires, tiene un propósito claro: abrir horizontes e incorporar miradas críticas que contribuyan a imaginar otros futuros posibles. A lo largo del texto se propone repensar nuestra nación desde una perspectiva soberana que reconozca su carácter bicontinental, ribereño y oceánico; que valore la integración territorial como condición para el desarrollo; que aprecie la importancia de los bienes naturales y que ponga en relieve el lugar que ocupa nuestro territorio, en toda su extensión, en términos geopolíticos y de soberanía marítima.

Carlos Bianco
Ministro de Gobierno

Augusto Costa
Ministro de Producción, Ciencia
e Innovación Tecnológica

Alberto Sileoni
Director General
de Cultura y Educación

Jangadero

Río abajo voy llevando la jangada
Río abajo, por el Alto Paraná
Es el peso de la sombra derrumbada
Que, buscando el horizonte, bajará

Río abajo, río abajo, río abajo
A flor de agua, voy sangrando esta canción
En el sueño de la vida y el trabajo
Se me vuelve camalote el corazón

Jangadero, jangadero

Mi destino sobre el río es derivar
Desde el fondo del obraje maderero
Con el anhelo del agua que se va
Desde el fondo del obraje maderero
Con el anhelo del agua que se va

Padre río, tus escamas de oro vivo
Son la fiebre que me lleva más allá
Voy detrás de tu horizonte fugitivo
Y la sangre, con el agua, se me va

Banda, banda, Sol y Luna, cielo y agua
Espejismo que no acaba de pasar
Piel de barro, fabulosa lampalagua
Me devora la pasión de navegar

Jangadero, jangadero

Mi destino sobre el río es derivar
Desde el fondo del obraje maderero
Con el anhelo del agua que se va
Desde el fondo del obraje maderero
Con el anhelo del agua que se va.

Jaime Dávalos



En septiembre de 2025, el cantante y compositor bonaerense Milo J. lanzó una nueva versión de esta canción en “colaboración” con la legendaria Mercedes Sosa. El tema se basa en una grabación realizada por “la Negra” durante un show de Soledad Pastorutti. Años después, Milo la rescató para rendir homenaje a la voz que marcó la historia del folclor argentino.

[Descubrila acá.](#)





Puerto de Dock Sud.

Fuente: Consorcio de Gestión del puerto de Dock Sud.

Soberanía y futuro: una conversación necesaria

La Argentina es un país bicontinental y oceánico con una inmensa costa marítima de 4.500 kilómetros de longitud desde el límite exterior del Río de la Plata hasta Tierra del Fuego, que se suman a los 11.235 kilómetros de las costas de la Antártida Argentina y las islas australes. Cuenta, además, con un sistema de navegación fluvial en el que se encuentran grandes ríos como el Paraguay, el Paraná, el Río de la Plata y el Uruguay. Una parte importante de ese sistema de navegación atraviesa el norte de la provincia de Buenos Aires.

En las últimas décadas se produjeron cambios en la economía mundial que modificaron la forma de valorar los territorios y las infraestructuras que permiten el transporte y comercio de materias primas, bienes industriales y energía. Argentina presenta condiciones favorables que le permiten proyectarse en el comercio internacional y en la geopolítica regional. En este sentido, se torna necesario asumir los desafíos que puede ofrecer la integración de los corredores logísticos y la potente conexión fluviomarítima.

A lo largo de la historia de nuestro país, encontramos ejemplos de obras de infraestructura que configuraron el territorio potenciando las posibilidades de desarrollo productivo, científico y tecnológico: la red de ferrocarriles; la adecuación de áreas urbanas y la consolidación de grandes ciudades; la construcción de autopistas y rutas que conectan el país; redes de agua potable; puertos, aeropuertos y sus conexiones; canales y ductos; represas hidroeléctricas; el sistema de comunicaciones y parques industriales, entre otros.¹ Cada una de estas obras pone en juego conocimientos, investigación técnica y científica; promueve el desarrollo industrial, genera puestos de trabajo y repercute en la vida cotidiana

de las localidades en las que se emplazan o a las que conectan.

La posibilidad de llevar a cabo la construcción de una obra de infraestructura como la del canal Magdalena abre preguntas que la ciudadanía debe pensar en torno a un proyecto común de nación: ¿qué beneficios podría traer para el futuro de nuestro país el desarrollo de una logística fluviomarítima más eficiente? ¿Cómo se pueden vincular las capacidades y empleos de mi localidad o de la provincia de Buenos Aires con el crecimiento del comercio exterior del país? ¿Cuáles son los vínculos entre nuestra soberanía y la defensa estratégica del espacio fluviomarítimo del territorio argentino? ¿Qué proyecto de país podemos imaginar desde una mirada de la República Argentina bicontinental, desde Jujuy hasta Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur?

El canal Magdalena, su historia, su relación con la cuenca del Plata, la Vía Navegable Troncal (VNT), el espacio marítimo y la perspectiva de una Argentina bicontinental abren interrogantes sobre la posibilidad de una nación que ejerce soberanía sobre sus recursos y bienes naturales vinculados con la producción, la integración territorial, el desarrollo científico y tecnológico y el bienestar común.

¹ En muchos casos, estas obras fueron originadas e impulsadas por empresas estatales emblemáticas como Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), Aerolíneas Argentinas, Agua y Saneamientos Argentinos (AySA), astilleros como TANDANOR y Río Santiago, Fabricaciones Militares, INVAP y ARSAT.

¿Cómo llegó este material a la escuela? Economía, transporte y soberanía

Los productos que utilizamos en la vida cotidiana o que adquirimos en un negocio de nuestro barrio viajan –la mayoría de las veces– cientos e incluso miles de kilómetros a través de diferentes redes de circulación.

Estas redes están conformadas por la infraestructura –los elementos físicos fijados en el territorio (rutas, vías ferroviarias, estaciones, canales de navegación, puertos y aeropuertos)–, la organización de los servicios –cómo se dispone y se gestiona el transporte– y los flujos –el resultado de la utilización de esa infraestructura y esos servicios medido en cantidad de personas o en toneladas.

Existen cinco formas principales de transporte de bienes, personas e información:

- **Transporte terrestre**, que incluye el transporte vial (rutas, autopistas, caminos), el ferrocarril y los ductos (gasoductos, oleoductos, acueductos).
- **Transporte acuático** (fluvial, marítimo o lacustre), realizado mediante diferentes embarcaciones.
- **Transporte aéreo**, que se lleva a cabo a través de aeronaves.

- **Telecomunicaciones**, que requieren redes físicas (antenas, cables, torres y satélites).
- **Transporte eléctrico**, que se desarrolla por medio de redes de alta, media y baja tensión.

A partir de factores como la disponibilidad de recursos naturales, la conformación de las estructuras industriales, el grado de desarrollo científico y tecnológico y las políticas públicas de los Estados se configura un mapa de la economía global en el que interactúan los distintos actores.

La forma en que una sociedad organiza el transporte para la circulación de personas y bienes está estrechamente vinculada con los procesos de ocupación y organización del sistema de asentamientos humanos, así como con la valorización económica de los territorios en función de un proyecto político y económico de la nación.

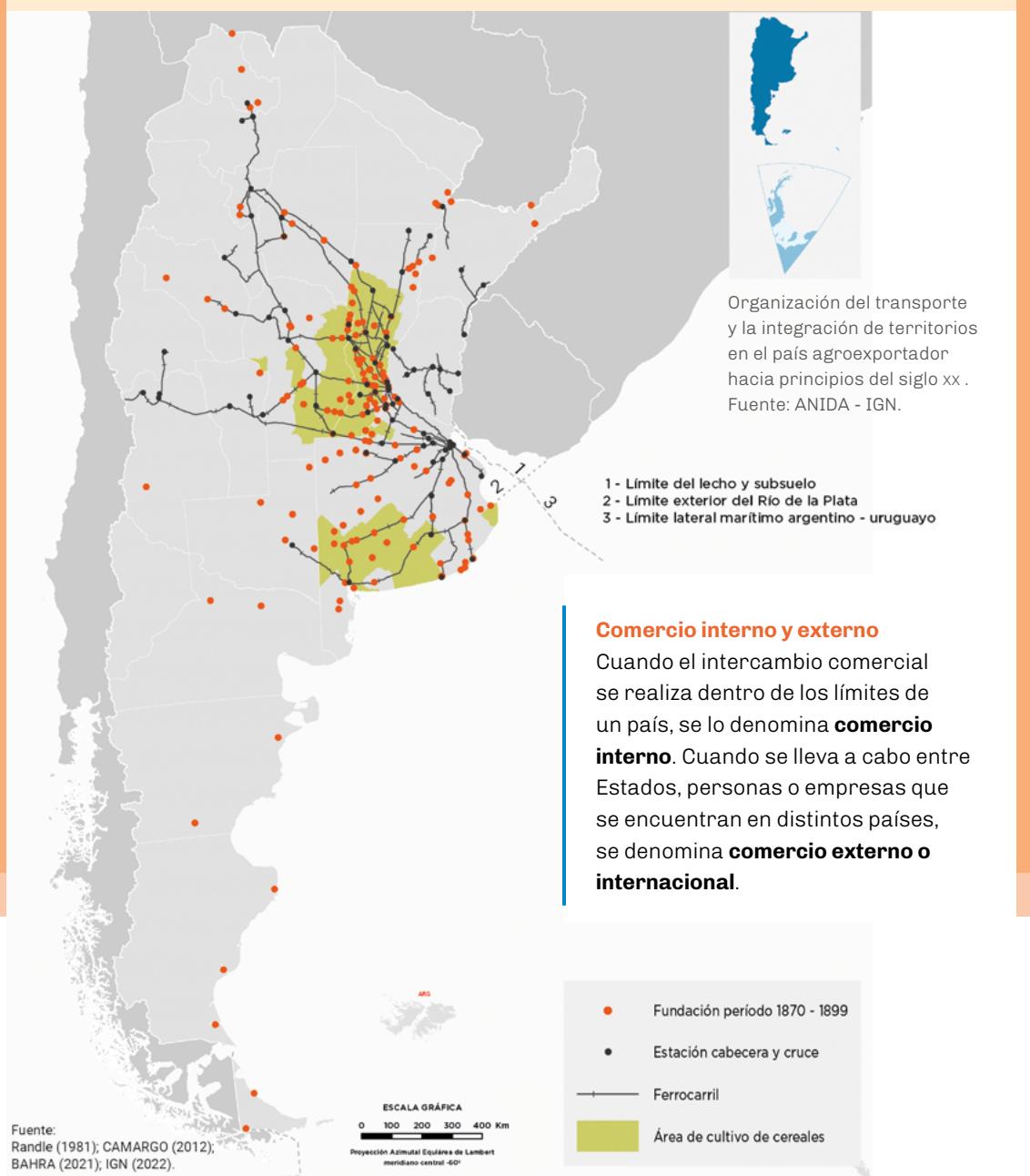


Transporte y territorio en clave histórica

A lo largo de la historia de nuestro país, se trazaron nuevas rutas y se adoptaron nuevas tecnologías, se interrumpieron y abandonaron proyectos, se priorizaron ciertos modos de transporte por sobre otros y se regularizaron sus formas de funcionamiento.

En el último tercio del siglo xix, se consolidó un modelo económico orientado al océano Atlántico, en función de la demanda de materias primas y de alimentos de los países europeos. La construcción de la red ferroviaria –financiada por inversiones privadas, tanto extranjeras como nacionales, y con la participación del Estado– constituyó un factor clave en el poblamiento del territorio y el desarrollo económico del país. Su diseño radial, en forma de abanico, conectaba las zonas agrícolas y ganaderas con los puertos, en particular el de Buenos Aires, y a través de ellos con los mercados internacionales.

En un contexto de expansión del capitalismo mundial y de crecimiento del comercio internacional, el área pampeana se configuró como la zona central y más dinámica de la economía, especializada en la producción ganadera y la agricultura. Este modelo también moldeó las áreas periféricas, organizadas en torno a economías regionales cuya producción estaba destinada principalmente al mercado interno.



El transporte fluviomarítimo: las vías navegables

Las vías navegables, aunque no resultan fácilmente visibles, cumplen una función similar a las rutas o las vías del tren por las que circulan bienes y personas. Para que un río o canal pueda convertirse en una vía navegable, no basta con que exista el curso de agua: hacen falta obras de infraestructura, como el dragado que asegure la profundidad necesaria o el balizamiento para orientar la navegación y la conexión con los puertos.²

Analizar las vías navegables de un país también implica pensar en las relaciones entre lo que se produce, lo que se compra y se vende, y su distribución. En este marco, es necesario tomar múltiples decisiones vinculadas con la gestión y administración de los circuitos, su financiamiento y el cuidado ambiental.

Cada una de estas definiciones repercute en la vida de las personas que conformamos una sociedad, así como en el alcance del papel estratégico que una vía navegable puede tener en el desarrollo a distintas escalas (local, regional y nacional).

Su administración requiere de definiciones importantes, como por ejemplo:

- ¿Qué modelo de gestión se quiere implementar? Existen diferentes opciones, como la administración privada, estatal o mixta (gestión estatal con contratación de obras a agentes privados).
- ¿Qué debe considerarse para el diseño de los cursos de las vías de navegación? Es necesario tener en cuenta el ancho y la profundidad, las zonas de sobre-paso entre buques y la vinculación con los puertos.
- ¿Qué modelo de financiación se debe contemplar para el dragado? Las vías navegables requieren dragado de sedimentos, lo que implica una inversión muy onerosa. Estos costos se suelen solventar mediante el pago de tarifas de peaje por parte de los usuarios.

sedimentos, lo que implica una inversión muy onerosa. Estos costos se suelen solventar mediante el pago de tarifas de peaje por parte de los usuarios.

- ¿Qué debería contemplar el pago de peaje? La determinación de la tarifa está vinculada con la sección (tramo a recorrer), el tamaño de los buques y su peso. Esto condiciona el desarrollo de puertos y regiones, así como la capacidad de financiar las tareas de mantenimiento y mejora de la vía navegable.
- ¿Cómo asegurar el seguimiento de estudios y planes de gestión ambiental? Supervisar los aspectos ambientales de las obras de dragado, la habilitación de zonas de descarga de sedimentos y la definición de planes de adaptación y mitigación es una responsabilidad del Estado.
- ¿Cómo y quién lleva adelante la señalización? En el caso de las vías navegables, la tarea de señalización se denomina balizamiento. Consiste en instalar señales (tales como boyas, balizas y luces) para marcar rutas de navegación seguras, indicar obstáculos o áreas de riesgo y facilitar la visibilidad. Para garantizar la seguridad de la navegación, es necesario que organismos especializados establezcan los lugares, las características técnicas, además de

2 Podemos pensar, por analogía, cómo un sendero se convierte en un camino por el que pueden transitar camiones, autos o bicis: no alcanza con que exista el terreno por el que circular, sino que se deben realizar trazados, trabajos de pavimentación y señalización. Todo esto forma parte de los acuerdos comunes que se establecen en una sociedad.

controlar el funcionamiento de los equipos de balizamiento.

- ¿Cómo y quién lleva adelante las obras de dragado? Establecer las pautas de la obra, determinar quién se encarga de

ejecutarla, definir las zonas a dragar y la frecuencia de su mantenimiento son parte de la planificación que debería desarrollar el Estado. Las tareas de dragado y balizamiento pueden compararse con asfaltar y señalizar una ruta.

Vías navegables del mundo

¿Quiénes definen la forma de administrar las vías navegables de un país? ¿Cómo se relaciona esa decisión con la defensa de la soberanía?

Algunas de las vías navegables más importantes del mundo son la cuenca del río Amazonas en América del Sur, el sistema Rhin-Main-Danubio en Europa y el río Yangtze en Asia. En cuanto a la forma de administrarlas, Estados Unidos, por ejemplo controla, opera y mantiene de manera estatal su vía navegable más importante a través del Cuerpo de Ingenieros del Ejército. Por su parte, Brasil regula el transporte acuático y la actividad portuaria por medio de la Agencia Nacional de Transporte por Vías Navegables, mientras que el Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes gestiona el dragado, la señalización y el mantenimiento de rutas navegables.



Puerto de Bahía Blanca.
Fuente: Consorcio de Gestión del puerto de Bahía Blanca.



Fuente: Una Nación en el Mar.
La proyección argentina desde la Cuenca
del Plata al Polo Sur a través de Malvinas
y el Atlántico Sudoccidental.

La cuenca del Plata

La cuenca del Plata comprende una red de navegación y conectividad fluviomarítima de 3.100.000 kilómetros cuadrados que vincula a Argentina, Uruguay, Brasil, Paraguay y Bolivia con el océano Atlántico. Se trata de una de las regiones hidrográficas más grandes y estratégicas de América del Sur, y concentra un porcentaje importante de la actividad económica y la población del continente.

La cuenca del Plata está conformada por las aguas de los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay, junto con numerosos afluentes más pequeños que desembocan en ellos y fluyen hacia el Río de la Plata y, finalmente, al océano Atlántico. En la región se encuentran las capitales de los cinco países que lo componen: Buenos Aires (Argentina), Brasilia (Brasil), Asunción (Paraguay), Montevideo (Uruguay) y Sucre (Bolivia). Otras ciudades relevantes son San Pablo (Brasil) –que con 18 millones de habitantes constituye una de las mayores concentraciones urbanas del mundo y uno de los principales centros industriales del planeta–, Rosario (Argentina) y Porto Alegre (Brasil).

El transporte de bienes por vías navegables tiene un menor costo, consume menos

combustible y permite movilizar un mayor volumen de carga en comparación con el transporte por vía terrestre (camiones y ferrocarriles) o aérea. En términos económicos, según el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC), el 70 % del Producto Bruto Interno (PBI) de los cinco países involucrados se genera en este territorio.

Debido a su extensión territorial y a su importancia económica, la gestión de la cuenca involucra leyes, acuerdos, disputas de intereses y numerosos actores. Para coordinar las acciones y regular sus usos, los Estados nacionales establecieron normativas y organismos.

Principio de libre navegación

El principio de libre navegación es una norma de derecho internacional que establece que los barcos de otras banderas tienen derecho a transitar por las vías de ríos, siempre y cuando cumplan con las leyes y regulaciones del país ribereño. Además, existen comités y comisiones binacionales o multinacionales que discuten y coordinan temas como la hidrología, el dragado o la seguridad de la navegación en la cuenca.

- El **Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata** (CIC) está formado por los cinco países (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay).
- El **Tratado de la Cuenca del Plata** (1969) busca coordinar el desarrollo y el uso de los recursos de la cuenca. Este trabajo es llevado adelante por el CIC.
- El **Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná** (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), suscrito por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay en 1994, consagra la libertad de navegación, de tránsito y de transferencia de carga.

Las vías navegables en la cuenca del Plata a través del tiempo

Recorrer nuestra historia a través de la cuenca del Plata permite construir una perspectiva compleja y crítica para reflexionar sobre el mundo contemporáneo. El análisis de los procesos históricos posibilita identificar los diversos proyectos de país que se han delineado en el transcurso del tiempo, así como los conflictos e intereses de distintos grupos sociales.

A partir de la invasión y la conquista de América, los espacios coloniales se organizaron alrededor de la explotación de los bienes naturales del continente. En el caso de América del Sur, el Virreinato del Perú tuvo su centro en la explotación minera en Potosí. Sin embargo, en 1776 se creó el Virreinato del Río de la Plata, cambiando el eje del comercio hacia el océano Atlántico. De esta manera, tomó mayor relevancia la circulación por los ríos de la cuenca del Plata y Buenos Aires, como principal puerto, pasó a ser la sede de las autoridades virreinales.

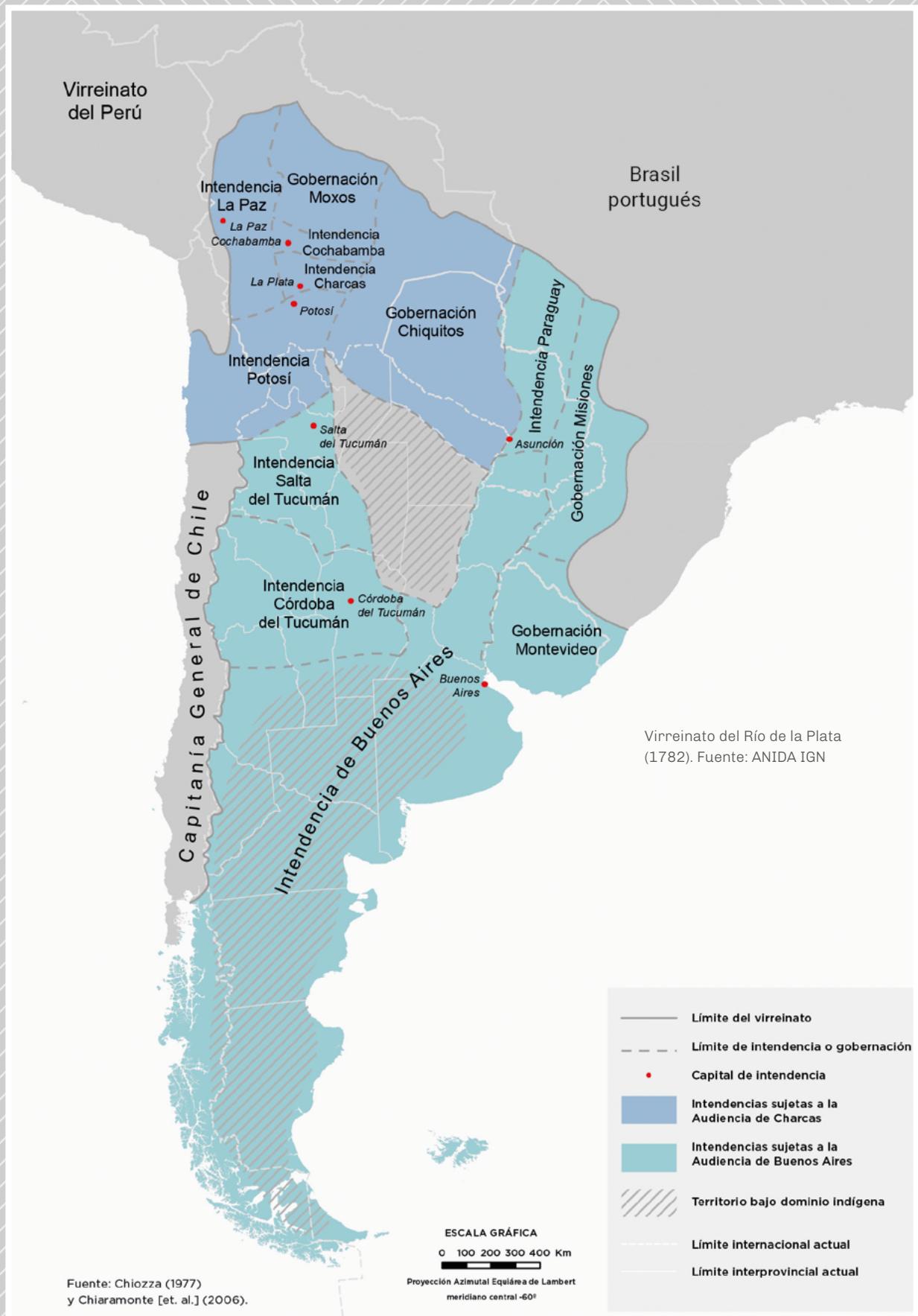
A medida que se agotaban los yacimientos de plata de Potosí en Perú, y Gran Bretaña se consolidaba como potencia industrial, el comercio por el océano Atlántico a través de la cuenca del Plata y sus ríos afluentes comenzó a tener mayor importancia, lo que desembocó en enfrentamientos bélicos. En 1806 y 1807 las fuerzas británicas quisieron apoderarse de la cuenca del Plata en las llamadas “invasiones Inglesas”. Ante esta situación, el pueblo de Buenos Aires se organizó en milicias abriendo un proceso de militarización de la sociedad. Una vez llegados los refuerzos de los territorios que conformaban el virreinato, se pudo expulsar definitivamente a las tropas británicas, evitando que estos territorios se convirtieran en una colonia inglesa.

Estos episodios, sumados a la caída del poder de la corona española, enmarcan el inicio de la Revolución de Mayo de 1810, la conformación del primer gobierno patrio y

las guerras por la Independencia. Buenos Aires se convirtió en un centro de operaciones desde donde se expandió la revolución al resto del antiguo territorio virreinal, sumando progresivamente apoyo popular a las ideas revolucionarias hasta lograr los triunfos patriotas en Chile y en Perú.

Tras la declaración de la Independencia, el 9 de julio de 1816, comenzó un largo proceso de guerras civiles y conflictos internos: los enfrentamientos entre unitarios y federales. Las discusiones no solo se centraron en la **forma de gobierno** –si debía prevalecer un gobierno centralista o las autonomías provinciales– sino también en el **modelo económico** que debía adoptar la Argentina: uno orientado a la exportación de recursos naturales, incluyendo la llamada libre navegación de los ríos interiores, o uno orientado a la producción y la industria, estableciendo medidas proteccionistas.

En 1835, el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas, a cargo de las relaciones exteriores de la Confederación Argentina, promulgó la Ley de Aduanas, sancionada por la Junta de Representantes bonaerense, con el fin de aplicar aranceles a las importaciones que pusieran en riesgo la producción local y limitar la navegación interna a barcazas de bandera argentina. Esta decisión provocó la oposición de las dos grandes potencias de la época, Francia y Gran Bretaña, suscitando una serie de conflictos que incluyeron el bloqueo del Río de la Plata.



En este contexto, las dos principales potencias conformaron una alianza e invadieron los cursos fluviales, se enfrentaron con las fuerzas de la Confederación Argentina el 20 de noviembre de 1845 en Vuelta de Obligado, y fueron finalmente derrotadas el 4 de junio de 1846, en la localidad de Punta Quebracho. Tras la derrota de la flota anglofrancesa, ambas potencias firmaron acuerdos de paz reconociendo la navegación soberana de los ríos interiores de estos territorios.

Los conflictos internos continuaron hasta el triunfo de Justo José de Urquiza contra Juan Manuel de Rosas que desembocó en el acuerdo de San Nicolás y la sanción de la Constitución Nacional de 1853. En ella, firmada por todas las provincias de la Confederación excepto Buenos Aires, se ratifica la libre navegación de los ríos interiores, que se convierte así en un derecho de alcance constitucional.

Tratados internacionales y regulación de los espacios estratégicos rioplatenses

En el siglo xx, la resolución de los conflictos regionales se canalizó mediante acuerdos bilaterales y multilaterales. Entre los tratados internacionales se destacaron los acuerdos que consideraban los espacios marítimos. Un hito significativo fue la reunión entre los presidentes de Argentina y Uruguay en el medio del Río de la Plata, en el año 1948, como punto de partida para resolver los conflictos entre ambos países. Algunos ejemplos sobre regulaciones internacionales de espacios estratégicos son: el **Tratado de la Cuenca del Plata** (1969), firmado por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Bolivia; el **Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo** (1973) y el **Estatuto del Río Uruguay** (1975) entre Argentina y Uruguay.



Juan Manuel de Rosas y la Vuelta de Obligado
Ilustración: Aymará Mont

Las vías navegables en el contexto neoliberal

La crisis internacional de 1970, el endeudamiento externo creciente durante la última dictadura cívico-militar y la implementación de políticas neoliberales sentaron las bases para la reestructuración del rol del Estado en la economía Argentina.

Entre 1991 y 1996, como parte de los acuerdos firmados entre Argentina y el Fondo Monetario Internacional, se privatizaron empresas de servicios públicos y se aplicaron medidas de desregulación económica. Un ejemplo de ello es el proceso de privatización de la Marina Mercante conocida como ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas) hasta su liquidación en 1996. Como consecuencia de esto, disminuyeron fuertemente los buques de bandera nacional en la navegación de cabotaje, perdiendo soberanía sobre el comercio exterior y la navegación.

También se privatizaron y provincializaron los puertos antes nacionales, con excepción del puerto de Buenos Aires (hasta mediados de 1990, la actividad portuaria era un servicio público y las obras de dragado las realizaba el Estado nacional). Esto fue posible por la sanción de la Ley 24093 de Actividades Portuarias en el marco de la Ley de Reforma del Estado.

En 1995 entró en vigor el **Acuerdo de Transporte Fluvial por la hidrovía Paraguay-Paraná** suscripto con Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. En este contexto se lanzó la licitación para las obras en el tramo argentino de la vía navegable más importante de la cuenca del Plata: la Hidrovía Paraguay-Paraná. Así, el Estado nacional adjudicó, a través del Decreto 253/95, las tareas de dragado y balizamiento del río Paraná a Hidrovía S.A. por 10 años. Este consorcio internacional estaba conformado por una empresa de capitales de origen belga y una empresa argentina. En 1997, mediante otro decreto, se extendió la concesión y luego, en 2010, se amplió aún más, lo que permitió que el contrato se mantuviera vigente hasta abril del 2021.

Desde entonces y hasta la fecha de esta publicación, se realizaron varios intentos por parte de los distintos gobiernos nacionales para concretar una nueva licitación. Dado que no prosperaron, se mantuvo la gestión en manos del Estado nacional bajo la autoridad responsable del control de las vías navegables.

Desde un plano económico, la cuenca del Plata mantiene su importancia y su hegemonía para los Estados que se construyeron a su alrededor. Por esta red de navegación pasa el 80% de las exportaciones y el 90% de las importaciones realizadas en buques de la Argentina, es decir, casi la totalidad del comercio exterior de nuestro país. Detrás de estos datos es posible identificar claves político-económicas para la integración regional así como para el desarrollo de políticas productivas, de investigación y de comercio exterior.

El canal Magdalena en la historia

El canal Magdalena (originalmente canal Sur) fue utilizado históricamente por la Armada Argentina como una vía estratégica para la defensa nacional y el control de la soberanía. Su proximidad a la costa lo hacía más fácil de vigilar, permitiendo patrullajes, campañas militares y expediciones hacia el sur. Incluso en la actualidad, la Armada Argentina lo considera clave para su proyección naval hacia las zonas australes. También fue empleado por los Estados nacional y provincial como herramienta de integración territorial y consolidación de la presencia soberana. En el siglo XX, su uso fortaleció la conectividad fluvial y marítima entre el Litoral, Buenos Aires y la Patagonia. Por su parte, la marina mercante y las návieras privadas lo utilizaron como ruta natural y directa para el comercio hacia los puertos del sur. Desde fines del siglo XIX, comerciantes, exploradores, científicos, misioneros e incluso buques internacionales recurrieron al Magdalena como parte de itinerarios de investigación, confirmando su valor estratégico, económico y cultural en la historia argentina.





¿Qué futuro común queremos construir como nación soberana en el mundo contemporáneo?

Puerto La Plata.
Fuente: Consorcio de Gestión del puerto La Plata.

La importancia estratégica de la Vía Navegable Troncal

En la cuenca del Plata se encuentra la Vía Navegable Troncal (VNT), un corredor natural de 1.477 kilómetros de extensión conformado por el río Paraná y el Río de la Plata. Este sistema conecta a la Argentina con cuatro países vecinos y con el resto del mundo.

El Río de la Plata y el río Paraná funcionan como arterias estratégicas para vincular la producción, promover el mercado interno y movilizar un gran volumen de bienes naturales y alimentos destinados a la exportación.³ Las principales mercaderías que circulan por la VNT son granos y legumbres, madera, cargas pesadas, fertilizantes, combustibles líquidos y gaseosos.

Del total de carga que se transporta por vía fluviomarítima en Argentina, la VNT concentra:

- El 80 % del volumen total de exportaciones.
- El 90 % de las exportaciones de productos agroindustriales y de contenedores.
- El 100 % de lo movilizado por la industria automotriz.
- El 75 % de todos los buques que operan en el país (4.500 buques al año).



Puerto de Bahía Blanca.
Fuente: Consorcio de Gestión del puerto de Bahía Blanca.

³ Fuente: Informe de gestión de la Administración General de Puertos (2022): https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/11/anual_2022_if_gestion_vnt.pdf

¿De qué hablamos cuando hablamos de la Hidrovía Paraguay-Paraná?

La Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) es el sistema fluvial de la cuenca del Plata conformado por los ríos Paraná y Paraguay. Con una extensión total de 3.442 kilómetros, conecta puertos de Brasil, Paraguay, Bolivia, Argentina y Uruguay. Cada año moviliza alrededor de 115 millones de toneladas, de las cuales entre 65 y 80 millones son de proteína vegetal (principalmente soja). Además, traslada entre 850 y 900 mil TEU.

En este sistema, Argentina posee el tramo más largo (1.477 kilómetros desde la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay hasta la zona de aguas profundas en el Río de la Plata), la **Vía Navegable Troncal (VNT)**. Es decir, la VNT constituye el tramo argentino de la HPP.



Hidrovías en la cuenca del Plata.

Fuente: Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata.

El término “estratégico” se emplea para referirse a aquellas situaciones en las que es necesario definir qué posición adopta el país frente a determinados desafíos y oportunidades de crecimiento social y económico.

Un tratamiento estratégico exige políticas públicas que fortalezcan los vínculos entre el conocimiento científico-tecnológico y el sistema productivo, al tiempo que promuevan enfoques relationales capaces de articular a diversos actores –globales, regionales, nacionales y locales– con intereses específicos e incluso contrapuestos.

¿Quién manda aquí?

Las decisiones sobre la administración de la Vía Navegable Troncal (VNT) adquirieron especial relevancia en 2021, cuando finalizó la concesión otorgada a la empresa privada Hidrovía S. A. en 1995. A partir del cierre de este contrato, se intensificaron los debates sobre la autoridad competente y las formas más adecuadas de gestión.

En el plano jurídico-administrativo, la VNT se rige por un conjunto de leyes, normas y acuerdos en el que intervienen múltiples niveles de autoridad y decisión. El Estado nacional argentino y los Estados provinciales buscan maximizar los beneficios (ingresos, empleo, desarrollo regional), ejerciendo plena soberanía. El funcionamiento impacta particularmente en las provincias ribereñas, por lo que cualquier esquema de administración debe contemplar su participación en los procesos de decisión.

A su vez, es posible identificar otros actores intervenientes con intereses diferentes: potencias internacionales como China y Estados Unidos, que han manifestado su interés en el destino de la VNT; países de la región que la utilizan como salida única al mar; y actores privados, como empresas agroexportadoras, compañías de dragado y balizamiento, navieras y armadores, operadores portuarios, sindicatos de trabajadores portuarios, dragadores y marítimos.

La discusión en torno de la VNT: un debate vigente

Entre las decisiones más sensibles se encuentra la gestión de las tarifas de peaje, es decir, definir cuánto se cobra por circular por la VNT. Esto impacta en los costos de exportación e importación, en la competitividad de los productos nacionales y en la capacidad de financiar las obras necesarias para el mantenimiento de la vía. Además,

influye en la promoción y el control de las inversiones destinadas a garantizar que la VNT permanezca en condiciones óptimas.

El Estado puede o no conservar el control directo de estas definiciones. De hacerlo, priorizaría las necesidades nacionales y, al mismo tiempo, concentraría información clave: qué barcos circulan, de dónde provienen, hacia dónde se dirigen y qué contenido transportan. Esta información resulta estratégica, ya que preservar nuestra principal vía de comercio exterior es condición fundamental para ejercer soberanía en las decisiones económicas y garantizar la seguridad nacional.

Un país federal: el rol de los Estados provinciales

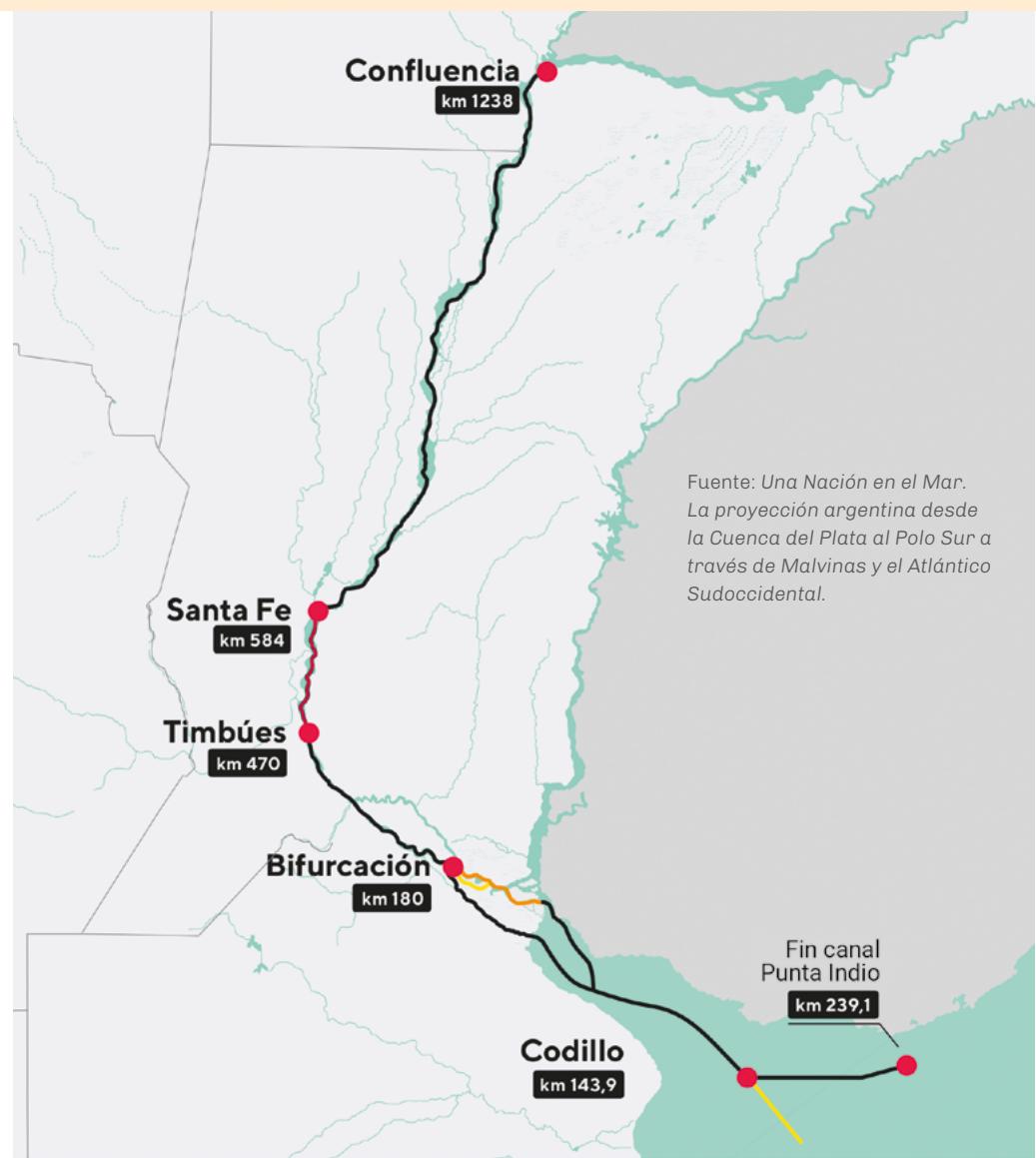
Si bien la jurisdicción de la VNT es nacional, las provincias atravesadas por el río Paraná tienen un interés directo, dado que sus economías dependen en gran medida del acceso a esta vía y son responsables de su preservación ambiental. Por eso, su voz resulta clave en la toma de decisiones. En cada provincia hay numerosos puertos de gestión provincial o mixta que utilizan la VNT, y buscan garantizar tanto la competitividad de esas terminales como la llegada de inversiones.

La dimensión jurídica

En el plano internacional, rigen el Tratado del Río de La Plata y su Frente Marítimo (1973), que dio origen a la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP); el Estatuto del Río Uruguay (1975), que creó la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU); y el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (1992), que institucionalizó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH).

En el plano interno, la Constitución Nacional establece la jurisdicción federal sobre los ríos navegables que comunican provincias entre sí o con el exterior. Esto significa que el control y la regulación de la VNT recaen principalmente en el Estado nacional. Asimismo, los artículos 41 y 124 consagran el derecho al ambiente sano, asignan responsabilidades y definen el dominio de los recursos naturales.

Finalmente, la Ley General del Ambiente (25675) establece principios e instrumentos de política ambiental aplicables a la gestión de la VNT.



Puerto de Bahía Blanca.
Fuente: Consorcio de Gestión del puerto de Bahía Blanca.

La infraestructura portuaria: el corazón logístico de Argentina

La Vía Navegable Troncal (VNT) es un sistema integral que requiere una sólida infraestructura portuaria. Los puertos son los puntos donde se realiza la carga y descarga de mercaderías, enlazando el transporte terrestre (camiones, trenes y oleoductos) con el acuático.

En Argentina, los puertos son diversos y se adaptan tanto a las características de su ubicación como al tipo de carga que manejan. Constituyen eslabones estratégicos en la cadena logística, porque permiten que la producción de regiones alejadas llegue a la VNT y, desde allí, al mundo, aprovechando las ventajas del menor costo del transporte fluvial.

A menudo operan como “puertos abastecedores”, un punto de transbordo donde

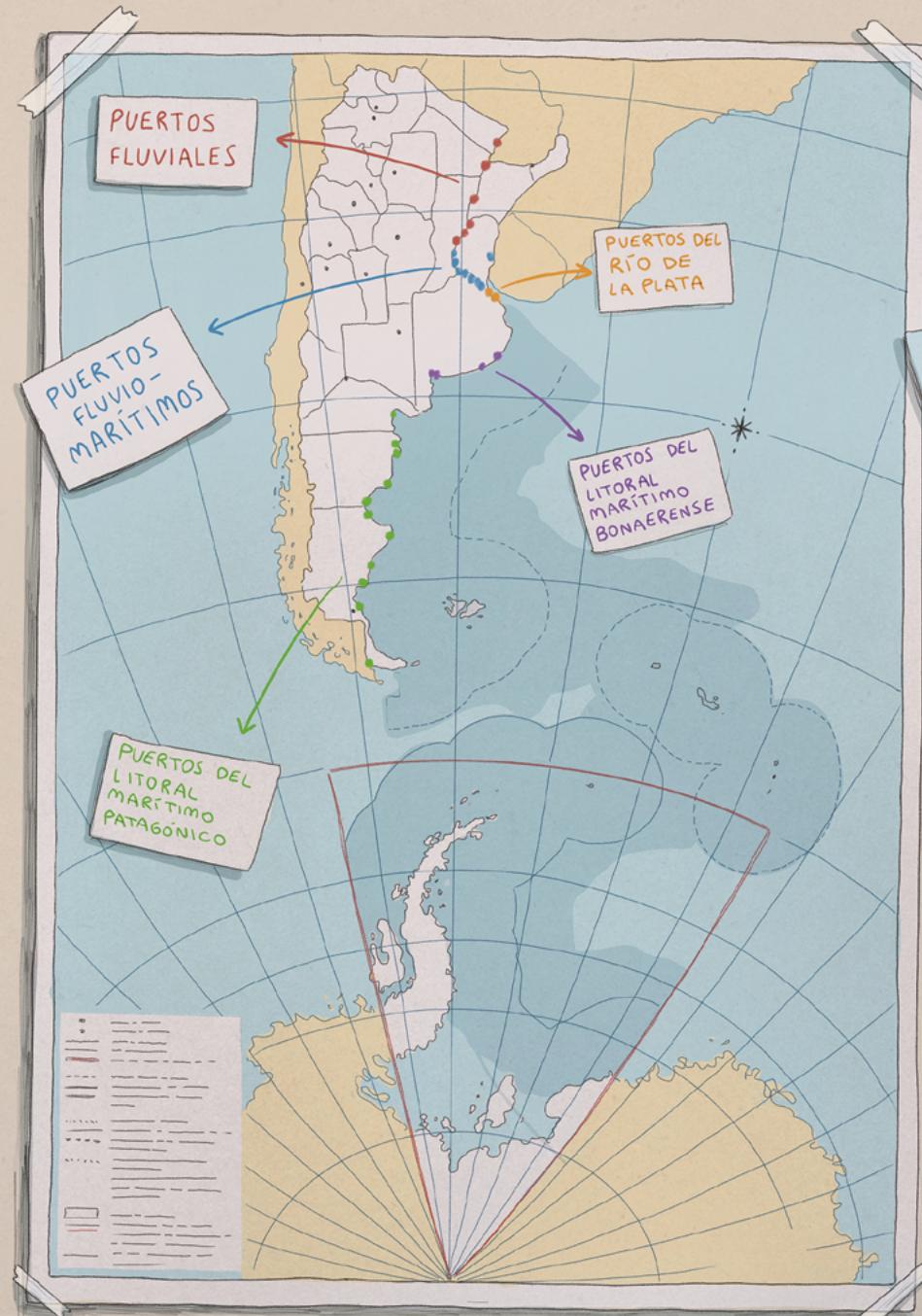
buques de menor porte recolectan carga de puertos interiores o más pequeños y la trasladan hasta puertos centrales. Allí, la mercadería se concentra y se transfiere a buques transoceánicos de mayor capacidad que realizan viajes de larga distancia. El mismo proceso se da en sentido contrario, distribuyendo la carga que llega del comercio internacional hacia los puertos del interior.



Puerto de San Nicolás. Fuente: Consorcio de Gestión del puerto de San Nicolás.

PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES

RÍOS → MAR

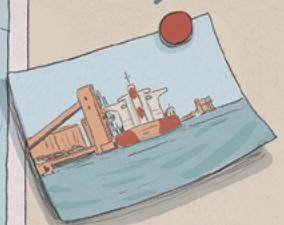


LOGÍSTICA
FLUVIO-MARÍTIMO =
CONEXIÓN

EMBARCACIONES:
BUQUES OCEÁNICOS

Ilustración: Aymará Mont

VÍA
NAVEGABLE
CENTRAL
(VNT)



DRAGADO
+
SEÑALIZACIÓN

70%
PBI



Puertos emplazados dentro de la Vía Navegable Troncal

• **Puertos fluviales.** Se encuentran río arriba, en tramos cuya profundidad solo admite la navegación de buques fluviales o barcazas de menor calado. Su función principal es servir como centros de acopio y transferencia de carga. Están distribuidos a lo largo del río Paraná, más allá del gran Rosario (Santa Fe), y en otros cursos como el río Paraguay y el río Uruguay. También se destacan los puertos de Corrientes, Chaco y Misiones.

• **Puertos fluviomarítimos.** Se localizan en tramos de ríos con la suficiente profundidad para recibir tanto buques oceánicos como embarcaciones fluviales de menor tamaño. Funcionan como un puente entre el mar y el interior del continente. Un ejemplo destacado es la zona del gran Rosario, que incluye los puertos de San Lorenzo, Timbúes, Puerto General San Martín y el propio Rosario. En la provincia de Buenos Aires se encuentran los puertos públicos comerciales de San Nicolás y San Pedro, además de otros puertos privados. Por ellos circula la mayor parte de las exportaciones de *commodities* agrícolas del país: granos (soja, maíz, trigo) y también aceites, harinas, fertilizantes y biocombustibles, entre otros productos.

Puertos emplazados fuera de la Vía Navegable Troncal

• **Puertos del Río de la Plata.** Constituyen la puerta de entrada y salida de la VNT al ubicarse cerca de la desembocadura de la vía. Sus características permiten operar con grandes buques oceánicos. Los puertos de Buenos Aires y Dock Sud son los principales puntos de carga y descarga de contenedores del país, manejando gran parte del comercio exterior de productos. Además, sirven para el transporte de pasajeros, incluyendo *ferries* hacia Uruguay y cruceros turísticos. Por su parte, los puertos de Dock Sud y La Plata, además

de manipular contenedores, funcionan como importantes centros de movilización de hidrocarburos.

• **Puertos del litoral marítimo bonaerense.** Ubicados en la costa atlántica de la provincia de Buenos Aires, tienen acceso directo al mar y se destacan por su cercanía a grandes centros de consumo y producción. Comprenden las unidades portuarias de Mar del Plata, Quequén (Necochea), Coronel Rosales y Bahía Blanca. Manejan diversos tipos de carga, como granos, productos pesqueros, petróleo y derivados, contenedores y carga general. La conexión de estos puertos marítimos con la VNT se realiza a través del transporte multimodal, redirigiendo las cargas a sus destinos mediante el transporte marítimo y el fluvial-terrestre.

• **Puertos del litoral marítimo patagónico.** Con acceso directo al océano Atlántico, se extienden desde el sur de la provincia de Buenos Aires hasta Tierra del Fuego. Resultan cruciales para las economías regionales, ya que gestionan actividades vinculadas con la pesca, el petróleo y el gas (la región más rica en hidrocarburos del país), además de minerales y turismo. Entre los más destacados se encuentran Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Río Gallegos y Ushuaia. Por su proximidad a la Antártida e islas del Atlántico Sur, cumplen un papel geoestratégico relevante en el legítimo reclamo argentino por la soberanía sobre las islas Malvinas.

La interacción entre los cinco tipos de puertos y la VNT conforma el complejo sistema logístico fluvial y marítimo de Argentina. La capacidad de dragado, balizamiento y señalización de la VNT resulta fundamental para que puedan operar de manera eficiente y para que la mercadería nacional llegue a destino. Se trata de un engranaje crucial que impacta de forma directa en el desarrollo de la economía y en la capacidad del país de insertarse en el comercio global.

Puertos y vías navegables



146 Vias Navegables



Soberanía fluviomarítima

Es evidente la relevancia que tiene, para el desarrollo de un país, el sistema de transporte de materias primas, productos industriales, personas e información. Por ello, los canales constituyen obras de infraestructura clave: vías navegables construidas sobre cursos de agua ya existentes, que requieren obras de dragado, de apertura, su correspondiente señalización y un mantenimiento periódico.

En la actualidad, la única vía de ingreso y egreso de buques hacia los puertos del Río de la Plata, el río Paraná y el río Uruguay, es decir, hacia la Vía Navegable Troncal, es el canal Punta Indio. Por allí circulan tanto los buques con destino a ultramar (Europa, Asia y otras regiones) como aquellos que viajan hacia el sur argentino. Este canal se encuentra próximo a las costas de Uruguay, frente al puerto de Montevideo, por lo que los buques que pretenden ingresar en él deben solicitar permiso a la autoridad naval uruguaya. Su recorrido se inicia en el “Pontón Recalada” y se extiende a lo largo de 120 kilómetros, atravesando “El Codillo” hasta confluir con el canal Intermedio, en el kilómetro 121 del Río de la Plata.

Algunas dificultades de la logística actual: el canal Punta Indio

Si bien existen registros del uso del canal Sur, actual canal Magdalena, que ofrece un recorrido más directo hacia el océano, las decisiones históricas y logísticas de la segunda mitad del siglo xx favorecieron la consolidación del canal Punta Indio, orientado hacia el noreste.

Con el crecimiento del comercio marítimo y la aparición de buques de mayor porte, se volvió necesario contar con canales de mayor calado. En este contexto, en 1961 el canal Punta Indio fue dragado para alcanzar 10 metros de profundidad, lo que lo convirtió en una alternativa viable para la navegación de barcos de gran tamaño. Con el paso del tiempo recibió inversiones en balizamiento, señalización electrónica y tecnología de navegación.

Durante el siglo xx, la política portuaria argentina –concentrada en Buenos Aires– priorizó el acceso por el canal Punta Indio, orientado hacia los puertos europeos y estadounidenses, principales destinos de las exportaciones argentinas de alimentos e industrias de la época. El hecho de que la mayor parte de los buques estuviera ligada al capital trasnacional de Europa y Estados Unidos contribuyó a que las empresas extranjeras respaldaran el uso de este canal, favoreciendo sus intereses logísticos.

Sin embargo, este canal presenta algunas dificultades estructurales:

- Su **traza** no es rectilínea.
- Presenta tasas de sedimentación elevadas, por lo que su dragado de mantenimiento es más **costoso**.
- No sigue la dirección de las principales **corrientes**.
- Se **orienta** en contra de los principales vientos y oleajes del Río de la Plata.
- Por último, el canal Punta Indio es **angosto**: solo puede ser transitado por un buque a la vez. Esto provoca demoras que generan altos costos económicos. Según el ex-Ministerio de Transporte de la Nación, el 65% de las embarcaciones sufre la mayor demora en este tramo. Si el canal llegara a obstruirse, el comercio argentino –y toda la actividad vinculada con la VNT– quedaría afectado hasta que el problema se resolviera. (El resto de la VNT, con excepción de algunos cruces, es de doble vía).



Puerto de Bahía Blanca.

Fuente: Consorcio de Gestión del puerto de Bahía Blanca.

En otras palabras, la principal fuente de ingreso de divisas de nuestro país depende de un único canal, cuyo trazado y dimensiones han demostrado limitaciones frente a las tendencias actuales del comercio marítimo global, y que además se encuentra, en última instancia, bajo la influencia de una autoridad extranjera. De este modo, es posible afirmar que existe una desconexión entre una Argentina fluvial al norte y una Argentina marítima al sur.

La importancia del canal Magdalena

En este marco, el canal Magdalena se plantea como una alternativa estratégica. Ubicado en el centro del Río de la Plata, constituye una salida natural hacia el Mar Argentino.

Su trazado presenta dos ventajas fundamentales:

- **Mayor profundidad natural:** cuenta con 15 pies (4,5 m), lo que reduce las obras iniciales de dragado.

- **Orientación en el sentido de la corriente:** al fluir en el mismo sentido, acumula menos sedimentos, disminuyendo los costos de mantenimiento y adaptándose mejor a las demandas actuales del comercio marítimo.

Características técnicas del canal Magdalena

- Comienza en el km 143.074 del Río de la Plata y finaliza en el km 197.300.
- Se extiende desde la zona denominada “El Codillo” hacia el sur, a lo largo de 54,3 kilómetros.
- Cuenta con un calado actual de 15 pies, con un proyecto de profundización a 36 pies, que podría ampliarse en un futuro.
- El ancho del canal proyectado es de 150 metros, lo que permitiría una doble vía de circulación, una condición con la que hoy no se cuenta.



Puerto de Dock Sud.
Fuente: Consorcio de Gestión del puerto de Dock Sud.

El canal Magdalena: soberanía e integración territorial

El canal Magdalena ofrece una salida directa al mar y mejora la conectividad fluviomarítima, permitiendo conectar la cuenca del Plata con la Antártida sin necesidad de atravesar aguas administradas por otro país. De este modo, contribuye a consolidar la integración de la Argentina bicontinental.

La Prefectura Naval Argentina ha señalado la necesidad de implementar obras complementarias de infraestructura que eleven los estándares mínimos de seguridad para la navegación y, de esta manera, mejorar la gestión del tráfico, una cuestión de gran importancia para el comercio internacional de la República Argentina.

Si bien por su ubicación implica una distancia mayor para los buques que ingresan desde el océano hacia la Vía Navegable Troncal, al mismo tiempo ofrece ventajas

significativas, entre ellas, una mayor velocidad de tránsito. De todas maneras, es importante señalar que la utilización del canal Magdalena no implica anular el funcionamiento del canal Punta Indio, sino generar una alternativa.

Por todo ello, el canal Magdalena es más que una obra de infraestructura: constituye una respuesta concreta a los problemas planteados y una decisión geoestratégica fundamental desde el punto de vista geopolítico, económico y de soberanía nacional.



Traza del canal Magdalena como alternativa logística

Fuente: Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica de la PBA

Beneficios

¿Qué beneficios, oportunidades y desafíos implicaría para el país? ¿Y para las y los bonaerenses? Existen diversos estudios que demuestran que la construcción del canal Magdalena traería beneficios tanto técnicos como económicos. Entre ellos, se destacan los siguientes:

Aspectos técnicos

- Reducción del recorrido de navegación para una profundidad de 36 pies (de 95,2 a 54 kilómetros).
- Menores volúmenes de dragado de mantenimiento debido a la menor sedimentación.
- La dirección de los vientos y sus corrientes no impacta negativamente sobre la navegación (a diferencia de lo que ocurre con el actual canal de Punta Indio).
- Mayor fluidez en la navegación al contar con doble vía.
- Mejores condiciones de seguridad en la navegación gracias al mayor ancho de solera.
- Incremento de la velocidad de navegación.
- Mayor capacidad de adaptación a la tendencia internacional de incremento del tamaño de los buques comerciales.
- Mejores condiciones en la zona de fondeo (estacionamiento, donde los barcos pueden esperar sin necesidad de amarrarse a un muelle) y en los servicios de reparaciones y abastecimiento.

Aspectos económicos

- Se estima que al menos el 35% de los buques que actualmente navegan por la VNT podrían utilizar el canal

Magdalena, cifra que podría incrementarse, en un escenario de máxima, a un 90% de las embarcaciones que circulan por la zona.

- Generaría importantes beneficios económicos debido al ahorro de millas recorridas y de tiempo de navegación.
- Su construcción permitiría el desarrollo de un polo de servicios de una red de asistencia orientada a los buques que transitan el sistema logístico fluvio-marítimo argentino y a sus tripulaciones, servicios que actualmente son provistos por Uruguay a las embarcaciones que utilizan el canal Punta Indio. Entre ellos se destacan:
 - Provisión de alimentos, víveres y agua potable.
 - Servicios médicos y traslados de emergencia.
 - Remolcadores y lanchas de asistencia.
 - Servicios de practicaje.
 - Limpieza de bodegas.
 - Gestión de residuos.
 - Hotelería y traslados.
 - Servicios en astilleros.
 - Servicios de comunicación e internet.
 - Bunkering (abastecimiento o suministro de combustible de barco a barco).
 - Servicio de las agencias marítimas (despachos).
 - Servicios mecánicos, metalúrgicos y generales para reparaciones menores.

De este modo, Argentina podría brindar servicios desde sus propias costas, generando ingresos de divisas y promoviendo el desarrollo de polos de servicios, lo que repercutiría en la generación de nuevos puestos de trabajo y en la diversificación

de la actividad económica en distintas localidades bonaerenses.

¿Cuál es la situación actual del canal Magdalena?

Desde 2019, con el impulso del gobierno de la provincia de Buenos Aires se han realizado intentos por concretar la obra del canal Magdalena. Muchas de las acciones estatales no tienen un impacto inmediato, ya que sus efectos se observan a largo plazo; en este sentido, las obras de infraestructura

constituyen políticas públicas. Dada su magnitud, estas obras requieren llevarse a cabo mediante la apertura de una licitación pública, cuyo responsable principal es el Estado nacional, permitiendo que empresas privadas presenten sus propuestas, como ocurrió en los intentos promovidos en 2014 y 2023. Al momento de esta publicación, el proyecto se encuentra paralizado, en contraposición con otros proyectos de reactivación concebidos desde una perspectiva soberana y de futuro.



EPÍLOGO

Soberanía, geopolítica, Malvinas y Antártida

Argentina es un país bicontinental y oceánico. Los ríos y el mar, en su abrazo al Atlántico Sur, representan una nueva oportunidad de configurar un territorio en clave soberana frente a los desafíos geopolíticos del siglo xxi.

La plataforma continental argentina es rica en minerales, utilizados como insumos para las industrias. Las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur forman un conjunto de archipiélagos ubicados sobre la plataforma continental Argentina, a 346 kilómetros de la Isla de los Estados (provincia de Tierra del Fuego) y a 12.686 kilómetros del Reino Unido.

El control de los mares y de enclaves estratégicos fue uno de los pilares de la expansión colonialista de Gran Bretaña. En este sentido, el mar ha sido históricamente considerado un “territorio a conquistar”. En 1833, cuando el imperio británico invadió las islas Malvinas y expulsó a la población que residía allí, estas tierras resultaban decisivas para la extracción de recursos naturales y para el control del estrecho de Magallanes. La importancia geopolítica de las islas se mantiene vigente en la actualidad. La pesca sigue siendo la principal fuente de ingresos de la población isleña gracias a las ilegítimas licencias de explotación pesquera que el Reino Unido otorga a grandes empresas extranjeras.

Desde la década de 1970, los británicos exploran la zona en busca de potenciales reservas de hidrocarburos. Diversos informes estiman que alrededor de las islas existen cuencas con grandes reservas de petróleo y de gas. El Reino Unido halicitado la explotación a empresas que no podrían hacerse responsables ante cualquier desastre ecológico, al no contar con respaldo para reparar los daños. La ausencia de control ambiental

estatal pone en riesgo a toda la región y en especial a los recursos naturales de nuestro país. El Estado argentino ha denunciado ante organismos internacionales tanto la explotación como la depredación de la fauna ictícola de la zona en reiteradas ocasiones.

Por otra parte, para Gran Bretaña, estos territorios representan la vía hacia la mayor reserva de agua dulce del mundo: la Antártida. Siete países reclaman soberanía sobre la región antártica: Argentina, Australia, Chile, Nueva Zelanda, Francia, Noruega y Reino Unido. Es importante destacar que Monte Agradable, la base militar británica más grande, se encuentra a 48 kilómetros de Puerto Argentino, en las islas Malvinas. La Argentina denuncia permanentemente ante las Naciones Unidas los ejercicios militares británicos en esta región de paz, que es América del Sur.

En este sentido, **las Malvinas no constituyen únicamente una causa nacional, sino también una causa regional que busca construir un futuro justo y soberano.**

El mapa bicontinental como horizonte

El mapa bicontinental de Argentina resalta el papel estratégico y simbólico de las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, posicionándolas en el centro de una perspectiva territorial que refuerza el reclamo de soberanía.

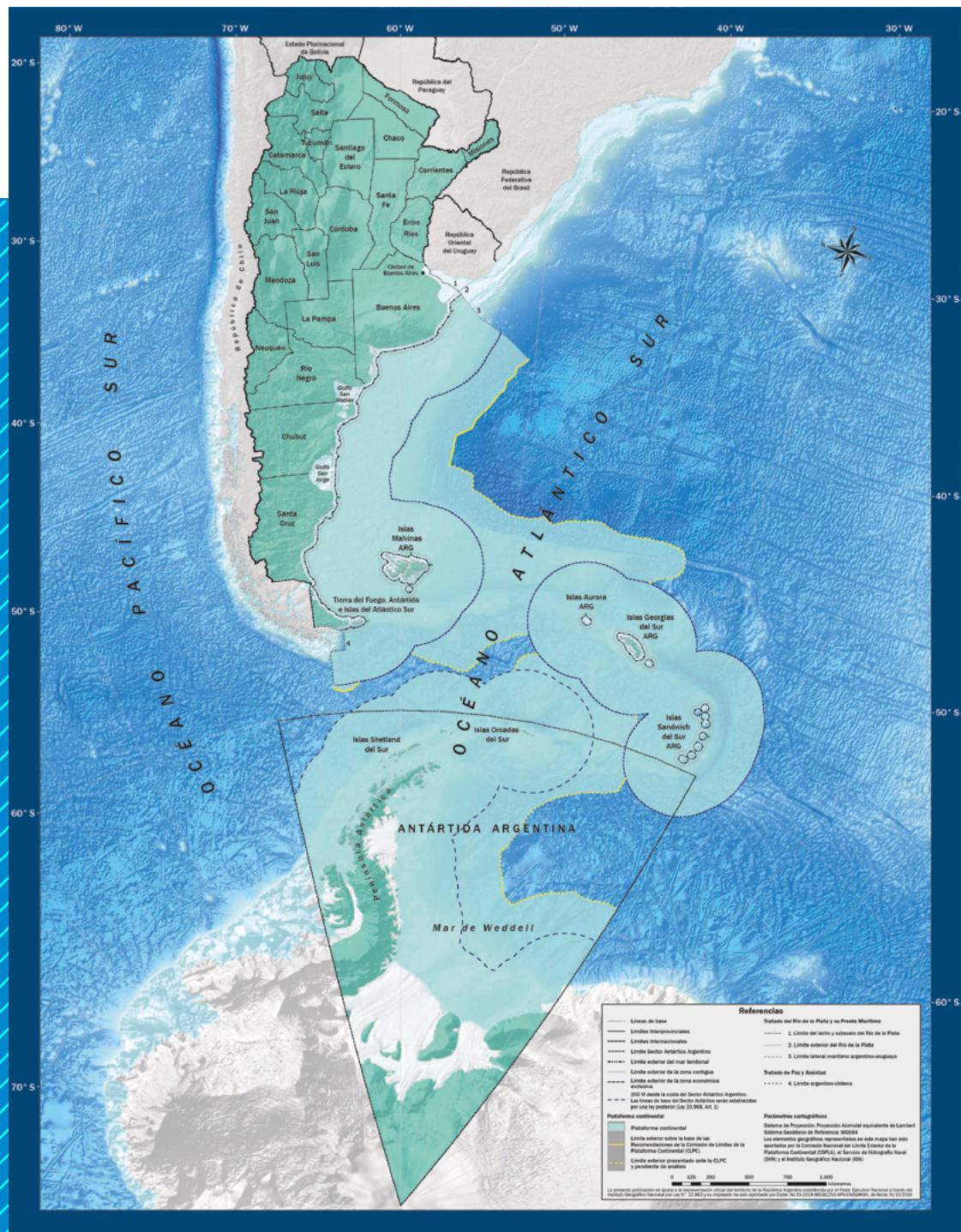
Este mapa recuerda el conflicto iniciado con la usurpación británica de las islas Malvinas en 1833 y visibiliza la dimensión

de los sectores marítimos, en especial la extensión y el límite exterior de la plataforma continental argentina.

Más allá de su dimensión geográfica, el mapa también funciona como un objeto cultural y político que activa sentidos y memorias colectivas, “acorta” distancias e invita

a pensarnos como un país con un extenso litoral y vastos espacios marítimos que es necesario conocer, preservar y aprovechar.

Hacer visibles estos territorios abre la posibilidad de narrar nuevas historias, proyectar sueños comunes y emprender acciones colectivas para construir futuro.



Fuente: Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA).

Glosario

- **Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná:** convenio internacional firmado en 1992 por los países Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, que regula la navegación, comercio y transporte en la Hidrovía Paraguay-Paraná, facilitando el tránsito de embarcaciones y la integración regional.
- **Argentina bicontinental:** concepto geográfico y político que reconoce a la Argentina como un país con presencia en dos continentes: América (territorio continental y marítimo) y la Antártida. Incluye también las islas del Atlántico Sur y la proyección de la plataforma continental.
- **Balizamiento y señalamiento:** conjunto de dispositivos flotantes o fijos (boyas, faros, balizas, luces) utilizados para guiar a las embarcaciones en canales y vías navegables, garantizando la seguridad en la navegación.
- **Canal artificial:** vía de agua construida para permitir la navegación fluvial o marítima de barcos y el transporte de personas y mercancías.
- **Canal Magdalena:** proyecto de canal de navegación ubicado en el Río de la Plata, sobre la margen argentina, que busca unir de manera más directa los puertos fluviales con el Mar Argentino, evitando el desvío hacia el canal Punta Indio en aguas de control compartido con Uruguay.
- **Canal Punta Indio:** principal vía de acceso marítimo al Río de la Plata desde el Atlántico. Se encuentra bajo administración conjunta con Uruguay a través de la CARP y constituye la ruta actual de ingreso a los puertos fluviales argentinos.
- **Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP):** organismo binacional creado por el Tratado del Río de la Plata de 1973, encargado de regular y coordinar los usos del Río de la Plata y su frente marítimo entre Argentina y Uruguay.
- **Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH):** institución creada para coordinar las políticas y medidas necesarias para el desarrollo, operación y mantenimiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná, integrada por los cinco países miembros del acuerdo.
- **Commodities:** bienes primarios estandarizados de origen agrícola, energético o minero que se comercializan a nivel global y cuyo precio se determina en los mercados internacionales (por ejemplo: soja, petróleo, trigo).
- **Compañías navieras:** empresas dedicadas al transporte marítimo de mercancías o pasajeros, propietarias o gestoras de flotas de buques que operan en rutas internacionales o regionales.
- **Contenedor:** estructura metálica estandarizada utilizada para transportar mercancías de manera segura y eficiente. Los más comunes son de 20 y 40 pies de largo, y permiten la intermodalidad entre barco, tren y camión.

- **Cuenca del Plata:** extensa cuenca hidrográfica que abarca territorios de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Incluye los ríos Paraná, Paraguay, Uruguay y sus afluentes, constituyendo una de las principales reservas de agua y redes de transporte fluvial de Sudamérica.
- **Divisas:** monedas extranjeras utilizadas en operaciones internacionales de comercio, turismo e inversión. En Argentina, la divisa más utilizada es el dólar estadounidense.
- **Dragado:** obra que consiste en la extracción de sedimentos acumulados en el fondo de los cursos de agua, con el fin de abrir nuevas vías de navegación, ampliar las existentes o mantener sus condiciones. Para ello se utilizan dragas, que cortan, succionan y trasladan el material a lugares de disposición ambientalmente aptos, fuera de la vía navegable.
- **Empresas armadoras:** sociedades que poseen, operan o fletan buques para realizar transporte de carga internacional o de cabotaje, organizando logística y servicios marítimos.
- **Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP):** sistema de navegación fluvial que se extiende a lo largo de 3.442 kilómetros, desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay), que permite la conexión y el transporte de cargas a bajo costo para los países miembros.
- **Plataforma Continental:** prolongación natural del territorio terrestre hacia el lecho y subsuelo del mar. En el caso argentino, incluye los fondos marinos hasta las 200 millas náuticas y, tras la extensión reconocida por la ONU, más allá de ese límite en algunas áreas.
- **Soberanía:** poder supremo que tiene un Estado para ejercer autoridad sobre su territorio, población y recursos, tanto en el ámbito terrestre como en el marítimo y aéreo.
- **TEU (Twenty-foot Equivalent Unit):** unidad de medida estándar en el transporte marítimo internacional, que equivale a un contenedor estándar de 20 pies de largo (6,1 m), 8 pies de ancho (2,4 m) de ancho y 8,5 pies de alto (2,6 m). Se estima que en un contenedor de 1 TEU caben más de 5.000 pares de zapatillas.
- **Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo:** acuerdo firmado en 1973 entre Argentina y Uruguay, que delimitó la jurisdicción en el Río de la Plata y su frente marítimo, estableció normas de navegación y creó organismos de gestión binacionales como la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP).
- **Vía navegable:** curso de agua natural o artificial apto para la navegación de embarcaciones, ya sea de carga, de pasajeros o recreativa.
- **Vía Navegable Troncal (VNT):** corredor fluvial que conecta el sistema Paraná-Paraguay con el Río de la Plata, incluyendo los canales de acceso al mar. Es la principal ruta de exportación de granos, minerales y combustibles de la Argentina.

¿Qué profesionales se dedican a trabajar en estos temas?

La escuela bonaerense tiene entre sus propósitos la preparación para los estudios superiores y la vinculación con el mundo del trabajo. Estas son algunas carreras, profesiones y oficios relacionados con el transporte fluvio-marítimo.

Puerto de San Nicolás.

Fuente: Consorcio de Gestión del puerto de San Nicolás.



- Ingeniería en Logística Marítimo Portuaria
 - Ingeniería Marina
 - Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo
 - Ingeniería Naval
 - Ingeniería Portuaria
 - Ingeniería en Sistemas y Tecnología Naval
 - Licenciatura en Transporte Marítimo
 - Licenciatura en Plantas Propulsoras Marinas
-
- Capitán
 - Timonel
 - Contramaestre
 - Marina
 - Comisario Naval
 - Piloto de ultramar
 - Practicaje
 - Tripulaciones de remolcadores
 - Lanchas de servicio
 - Bomberos, fontaneros, cocineros, azafatas, caldereteros o mayordomos
-
- Maquinista naval
 - Jefatura de máquinas
 - Oficial de máquinas
 - Motorista naval
 - Oficial de telecomunicaciones
 - Personal de tráfico marítimo
 - Remolque
 - Tecnicatura en Transporte Fluvial
-
- Piloto de pesca
 - Patrón de pesca
-
- Personal de salvamento marítimo
 - Personal de salud y emergencias
 - Técnica de prevención y medioambiente
 - Inspección sanitarios y fitosanitarios
-
- Administración Portuaria
 - Tecnicatura Laboral en Operación Portuaria
 - Inspección de Seguridad Portuaria
 - Formación en Seguridad y Turismo Marítimo
 - Personal de seguridad portuaria
 - Agente de Aduanas
 - Personal de consolidación/ desconsolidación
 - Personal de mantenimiento civil
 - Gestión Logística y Transporte
 - Administración de documentación
 - Agentes marítimos
 - Comerciales portuarios
 - Autoridad portuaria
-
- Conducción de equipos terrestres
 - Supervisión de operaciones
 - Sobordista
 - Estiba
 - Amarre
 - Personal de agencia consignataria
 - Sobrecargo
 - Operación de grúas
 - Planificación logística
 - Personal de bunkering
-
- Representantes de organismos de gobierno
 - Representantes de organismos internacionales
 - Asesoría legal

Bibliografía consultada

- Arce, O. (2018). Los costos en el Río de la Plata. La rectificación del Canal Magdalena. *Boletín del Centro Naval*, 848(136). <https://fadara.armada.mil.ar/assets/publicaciones/doc/canal-magdalena-arce20220504133646.pdf>
- Argentina.gob.ar. Proyecto del Canal de Navegación Magdalena. <https://www.argentina.gob.ar/administracion-general-de-puertos-se/navegabilidad/proyecto-canal-de-navegacion-magdalena>
- Barletti, A. (2021). *La hora del canal Magdalena*. Editorial Globalports. <https://www.calameo.com/globalports/read/006200032fc3b325deeba>
- CEPA. (2022). El canal Magdalena. Un desafío soberano. <https://centrocepa.com.ar/informes/348-el-canal-magdalena-un-desafio-soberano>
- Consejo Federal de Inversiones. (2024). Estrategia logística para la Región Centro. Modo fluvio marítimo. <https://cfi.org.ar/assets/docs/FluvioMaritimoInformeREGIONCENTRO.pdf>
- Consejo Federal de Inversiones. (2024). Estrategia logística Provincia de Buenos Aires. Transporte fluvio-marítimo. https://cfi.org.ar/assets/docs/estrategias_logisticas/PBA-Fluvio-Maritimo-CFI.pdf
- Consejo Federal de Inversiones. (2024). Transporte por Agua en el Norte Grande. Módulo 2 “Diagnóstico componentes del sistema logístico”. https://cfi.org.ar/assets/docs/Transporte_por_agua.pdf
- Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario. (2018). *Presente y futuro del transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná. Perspectiva económica de su ampliación*. Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario. http://www.hidrovia.org/userfiles/0-libro_hidrovia_final_c-t.pdf
- Gómez Lende, S. y otros. (2023). *Atlas histórico y geográfico de la Argentina. Economía I*. Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires. <https://www.fch.unicen.edu.ar/atlashyg/economia-ebook.pdf>
- Instituto Geográfico Nacional (IGN). (s/f). Atlas Geográfico Digital de la Argentina. <https://anida.ign.gob.ar/>
- Prefectura Naval Argentina. (2009). El Río de la Plata y sus Canales de Navegación. Proyecto de rectificación del Canal Principal de Navegación (Canal Punta Indio). Prefectura Naval Argentina (PNA).
- Rattenbach, J. y otros. (2022). *Una Nación en el Mar*. OCIPEX. https://museomalvinas.cultura.gob.ar/wp-content/uploads/2024/05/Una_Nacion_en_el_Mar_Digital.pdf

MINISTERIO DE
GOBIERNO

MINISTERIO DE PRODUCCIÓN,
CIENCIA E INNOVACIÓN
TECNOLÓGICA

DIRECCIÓN GENERAL DE
CULTURA Y EDUCACIÓN



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE
BUENOS AIRES

La posibilidad de construir una obra de infraestructura como la del canal Magdalena abre preguntas que invitan a reflexionar: ¿qué beneficios podría traer para el futuro del país el desarrollo de una logística fluvio-marítima más eficiente? ¿Cuáles son los vínculos entre nuestra soberanía y la defensa estratégica del espacio fluvio-marítimo del territorio argentino? ¿Qué proyecto de nación es posible imaginar desde una mirada de la República Argentina bicontinental?

ISBN 978-987-676-175-0



9 789876 761758

