

**Pedido de informe al Poder Ejecutivo de la República Argentina en torno a la Delegación Argentina, en la Comisión Administradora del Río de la Plata, con relación las obras de profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo, así como las causas y fundamentos por los cuales se dejó sin efecto, la construcción del Canal Magdalena.**

**PARLAMENTO DEL MERCOSUR**

**MERCOSUR/PM/PI 02/2018**

**VISTO:**

El Tratado de Asunción firmado el 26 de marzo de 1991 ; el Protocolo de Ouro Preto, sobre la estructura institucional del MERCOSUR 1994, el "Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo", suscripto entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay en la ciudad de Montevideo el 19 de noviembre de 1973, y

**CONSIDERANDO:**

Que la Comisión Administradora del Río de la Plata autorizó la profundización a 14 metros (46 pies) del canal de acceso al Puerto de Montevideo.

Que existe una seria preocupación de autoridades y personas argentinas por mermas en cargas futuras.

Que la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) es un organismo internacional, de carácter binacional, creada para llevar adelante las negociaciones en materias que sean de interés común tanto para Argentina como para Uruguay.

Que asimismo ,la CARP regula y administra las cuestiones que atañen a estos dos países con respecto al Río de la Plata y su Frente Marítimo y las cuestiones relacionadas con la pesca, navegación, obras hidráulicas, practicaje, contaminación, etc.

Que resulta dicha resolución trascendente y no es un hecho menor desde el punto de vista de la historia de la administración de los canales de acceso en el Río de la Plata.

Que de esta manera, Uruguay queda habilitado a profundizar a 14 metros el canal de



acceso y su extensión irá hasta el kilómetro 55.

Que la resolución del organismo resulta en un hecho de extrema gravedad porque consolida la posición mediterránea de Argentina.

Que resulta de la interpretación de esta medida que la extensión del Canal del Puerto de Montevideo en la República Oriental del Uruguay, bloquea directamente la salida al mar de la República Argentina.

Que la anulación del denominado Proyecto del Canal Magdalena es rezagar al puerto de Buenos Aires a no tener salida al mar.

Que la realización del proyecto del canal resultaría en la salida más eficaz y económica para la Argentina, asegurando la soberanía portuaria.

**POR ELLO:**



**EL PARLAMENTO DEL MERCOSUR SOLICITA:**

**Artículo 1°:** Al Consejo del Mercado Común requiera al Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina efectúe un informe completo en torno a lo actuado por la Delegación Argentina, integrante de la Comisión Administradora del Río de la Plata, en relación a las negociaciones bilaterales con la República Oriental del Uruguay respecto a las obras de profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo, así como los motivos por los cuales se dejó sin efecto, la construcción de un nuevo canal, denominado Magdalena, para derivar la carga del puerto de Buenos Aires, Argentina..

**Artículo 2°:** Informar y derivar los detalles enunciados en el Artículo 1° a la Comisión de Asuntos Internacionales, Interregionales y de Planeamiento Estratégico a fin de incorporar los antecedentes para su posterior tratamiento.

**Artículo 3°:** De forma.

## FUNDAMENTOS:

El presente proyecto procura que, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la Nación de Argentina, esta parlamento cuente con toda la información necesaria para evaluar el actuar de la Delegación Argentina que integra la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) y el proceso de negociaciones con la Delegación Uruguay que culminó con la resolución para la realización de las obras de La profundización del canal de acceso al Puerto de Montevideo.

“La profundización del canal de acceso al Puerto de Montevideo, aprobada la semana pasada por la Comisión Administradora del Río de la Plata, permitirá recibir los barcos de mayor calado que existen en el mundo”, dijo el ministro de Transporte de Uruguay, Víctor Rossi. La iniciativa está prevista en el Plan Maestro 2018-2035 coordinado por la Administración Nacional de Puertos, que aún está en elaboración. Este plan, elaborado con aportes del sector privado, establecerá las líneas estratégicas de la actividad portuaria para los próximos años.

Rossi explicó que, paralelamente, Argentina promovió la construcción de un nuevo canal llamado Magdalena, para derivar carga del Puerto de Buenos Aires por un canal propio. En este sentido, detalló que la cancillería uruguaya estableció las condiciones para su autorización. Además, puntualizó que se acordó el mantenimiento por parte de ambas delegaciones de las condiciones de navegación de ese canal que fluye entre ambos puertos.

Al mismo tiempo, Argentina promovía la construcción de un nuevo canal, denominado Magdalena, para derivar la carga del puerto de Buenos Aires por una vía propia. La cancillería uruguaya dejó sin efecto su intención de participar en igualdad de condiciones en ese canal. “Es una resolución trascendente. Pasó mucho tiempo. No es un hecho menor desde el punto de vista de la historia de la administración de los canales de acceso”, valoró el ministro en diálogo con Búsqueda. De esa manera, Uruguay queda habilitado a profundizar a 14 metros el canal de acceso y su extensión irá hasta el kilómetro 55.

La Comisión Administradora del Río de la Plata habilitó a Uruguay a realizar el proyecto de profundización y extensión del canal de acceso al puerto de Montevideo, según informó en conferencia de prensa el ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, el

término del Consejo de Ministros de este lunes.

"Se gestionaba desde hace mucho tiempo. Se había demorado por una serie de interrogantes permanentes de la delegación argentina", explicó el funcionario y aseguró que con esta modificación el puerto de Montevideo podrá recibir a los barcos de mayor calado del mundo.

Frente a este contexto, el Gobierno Nacional Argentina no puede quedarse de brazos cruzados, sino que debería estar tan preocupado en despejar cualquier tipo de duda en torno a las negociaciones bilaterales, en el seno de la la Comisión Administradora del Río de la Plata, tanto en relación a la profundización y extensión del canal del Puerto de Montevideo así como de la cancelación del denominado canal Magdalena, para derivar la carga del puerto de Buenos Aires por una vía propia.

El ex presidente del Centro de Navegación del Uruguay, Mario Baubeta, dijo que ésta decisión debe ser vista como "una oportunidad" por el país vecino. "Si Uruguay lleva el canal de acceso a 14 metros, estaríamos teniendo dos metros de profundidad más que nuestro competidor para poder navegar con mayor carga y seguir teniendo puertos complementarios. De lo contrario, el país quedaría al margen de las escalas de los grandes buques y podría terminar siendo un puerto feeder de Buenos Aires", aseveró Baubeta.

En este contexto no podemos soslayar la importancia de los conceptos y políticas desarrolladas por el Ing **Horacio Tentamanti**, \*Ex subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación. Ingeniero UBA – Mat. 374, que es una entrevista del 13 julio, 2016, sostiene: "La Argentina debe reponer la boya kilómetro 196 del canal Magdalena como objetivo central y estratégico de política marítima y fluvial."

La Argentina a través de la disposición 584 /2013 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación (BO 32.691 del 31 07 2013) habilitó para la navegación a profundidades naturales el llamado canal Magdalena.

A los efectos de demarcar tal traza la Armada Argentina conjuntamente con el Servicio de Hidrografía Naval y el ministerio de Interior y Transporte de la Nación colocó en su sitio la boya IALA media canal kilómetro 196, al mismo tiempo que las cartas náuticas oficiales argentinas así lo señalaban .

La presencia de dicha boya en aguas compartidas del Río de la Plata fue objetada por la Republica Oriental del Uruguay a pesar que dicho canal no afectaba ni comprometía

ningunos de sus intereses.

Si bien la Argentina entendía que había dado cumplimiento con anterioridad a los prescrito por el artículo 17 del Tratado del Río de la Plata (TRP ) procedió a retirar la boya, que hoy se encuentra en el frente del edificio sede de la autoridad portuaria nacional.

De esa manera, se dio satisfacción al reclamo, y al mismo tiempo se reiniciaba en el ámbito de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) la correspondiente solicitud de aprobación de dicho proyecto. Luego de un extenso proceso, la Argentina acreditó todas las evidencias necesarias y suficientes a los efectos de dar como probado que el canal Magdalena no afecta ningún interés de la navegación del Uruguay ni tampoco modifica el régimen de las aguas del Río de la Plata.

Inobjetable

La Argentina en un trabajo extenso y técnicamente inobjetable realizado con el concurso de la Armada, Prefectura e Hidrografía Naval y los ministerios de Relaciones Exteriores e Interior y Transporte, dio satisfacción a todos los puntos presentados por las autoridades uruguayas sin merecer objeción alguna. Se dio cumplimiento a todos los pasos y plazos prescritos por el artículo 17 del TRP y en consecuencia se encuentra habilitada a proseguir con el emprendimiento del canal Magdalena.

### **Provincia de Corrientes, Argentina**

Este proyecto debe constituir un objetivo central y estratégico de nuestra política marítima y fluvial. La habilitación y apertura del canal Magdalena se debe definir como una política de estado en tanto y cuánto constituye una piedra angular de su soberanía marítima.

No reponer la boya del kilómetro 196 del Magdalena volcando en las cartas náuticas oficiales la traza de este canal y no continuar las acciones para lograr la concreción de una vía navegable que sirva a los intereses de la Nación, volverá a debilitar la posición Argentina en el concierto internacional.

Asimismo, se permitirá que continúe consolidándose una estructura logística por agua cuasi colonial que condena a nuestro país a una dependencia de las economías centrales, y compromete aspectos esenciales de nuestra soberanía e intereses nacionales.

Esperemos que las nuevas autoridades dispongan el traslado de la boya a su lugar, que es

marcar la soberanía nacional en la puerta del Río de la Plata y evitar que termine como una nueva pieza en la triste colección de reliquias de un país que quiso ser y no pudo.

Por ello, y frente a la despreocupación e inactividad del Poder Ejecutivo Nacional de la Argentina para aclarar esta situación, solicito a mis pares me acompañen en la presente iniciativa a los efectos de recabar información que permita arrojar luz sobre esta grave cuestión que repercute negativamente en el desarrollo económico y estratégico de la República Argentina ante el concierto mundial.

Referencias: Proyecto Canal Magdalena



  
DR. ALEJANDRO KARLEN  
PARLAMENTARIO DEL MERCOSUR  
ARGENTINA