

AUDIENCIA PÚBLICA POR EL CANAL MAGDALENA

## **Cambiar el rumbo**

**Mario M. Volpe – Vicedirector del IMalvinas –**  
Ex soldado conscripto combatiente en Malvinas

Nuestro Instituto promueve la intervención en políticas públicas que definan y produzcan un país pleno y soberano, con igualdad social y capacidad de defensa y crecimiento sostenido del Patrimonio Nacional.

- Venimos a acompañar la iniciativa por la implementación del Canal Magdalena, así como hemos apoyado y protagonizado otros desarrollos desde la Ingeniería energética, aeroespacial, y desde servicios sociocomunitarios, por su importancia estratégica, económica y productiva.
- En este sentido general, nuestra intervención plantea “cambiar el rumbo”, a través de una síntesis entre Soberanía, Ingeniería y Ambiente.
- Llegamos aquí habiendo participado en los debates y discusiones sobre la oportunidad histórica que tiene nuestro país de producir una nueva herramienta -el Canal Magdalena- que complemente la disposición de políticas públicas soberanas.
- Hemos constatado que hay una amplia coincidencia respecto a la importancia estratégica y geopolítica del Canal Magdalena para nuestra Nación en el vínculo entre ríos, Mar Argentino y el Océano Atlántico.
- También estudiamos -desde nuestra experticia institucional- la documentación puesta a disposición por el Ministerio de Transporte, con la cual coincidimos en la factibilidad técnica y ambiental del proyecto.

Por fin, también entendemos los intereses de particulares que se ponen en cuestión y argumentamos por aquellos que responden a los objetivos constitucionales del desarrollo integral de nuestra República Argentina en sus capacidades soberanas.

### **Aspectos generales**

- Disponer de una salida al mar directa y eficiente, que mejore la conectividad fluvio-marítima, es una oportunidad que recompone nuestra capacidad de operar los propios recursos y remediar procesos históricos que los pusieron al servicio de particulares o, más grave aún, de países o corporaciones globales.
- El proyecto de la puesta en marcha del Canal Magdalena abre la puerta a múltiples procesos y convenios sociales y económicos, a la producción de fuentes de trabajo genuino, al incremento del comercio interior y exterior - fortalecido por el abaratamiento y potenciación del transporte de mercaderías-, a la definitiva integración de los territorios continentales, fluviales, costeros, marítimos, submarinos, con lógicas de conectividad concretas, y sentido soberano.
- La alternativa beneficio social versus costo constructivo y operativo es un planteo falaz en su opcionalidad. Se trata de equilibrarlos entre las necesidades de

coyuntura y las estructurales del conjunto nacional. La economía política ofrece mejores resultados que la mera ecuación de menores costos técnicos.

### **Aspectos específicos**

El proyecto del Canal de Navegación Magdalena surge como alternativa para mejorar las condiciones de seguridad de la navegación por el Río de la Plata. Técnicamente, implica el dragado de apertura (extracción y disposición del material dragado) y el balizamiento del canal, y los posteriores dragados de mantenimiento.

La documentación que sustenta esta opción también satisface las condiciones sinérgicas entre las etapas constructivas y operativas, respecto de los impactos ambientales integrales (biológicos, ecológicos, sociales y culturales).

En este sentido es que la variante Magdalena respecto de la entrada por Punta Indio es superior por efecto de sobrantes beneficios indirectos, tangibles, permitiendo producir un círculo virtuoso sustentado entre la renta neta, su reinversión y la renta productiva.

Uno de los impactos favorables de esta alternativa es que la navegación con cercanía inmediata a los puertos de La Plata, Dock Sud y Buenos Aires, resultará en una potente tracción al desarrollo de estos puertos y de otros emprendimientos, como por ejemplo, puertos deportivos, servicios náuticos, turismo, industria naval y demás actividades asociadas a la navegación comercial, de logística y de practicaje.

Argentina, como Estado-Nación, tiene las condiciones y debe tener la voluntad de construir este proceso de desarrollo que genera una tasa de retorno para reinvertir en la misma producción de manera continua por medio de un sistema administrativo que dé garantías sobre dichas reinversiones, sin endeudamientos leoninos que las condicionen a la usura o la fuga ruinosa.

La construcción y puesta en marcha del Canal Magdalena permitirá establecer una continuidad fluvio-marítima a través de sus propias aguas, favoreciendo la autonomía en la salida al Atlántico Sur, a la vez de otras ventajas técnicas, como la referida a la dirección de su traza que, al acompañar la dirección de las corrientes y el transporte de los sedimentos, requiere menor mantenimiento. Por otra parte, una de las mayores ventajas de esta nueva traza, es que satisface los lineamientos básicos del buen diseño de las vías navegables, recomendados por las normas y asociaciones internacionales:

- Esta obra verifica una traza rectilínea, evitando trazados en "S" (curva seguida de contra curva).
- Su traza sigue la dirección de las corrientes principales, de manera que se minimiza el efecto de las corrientes transversales.
- La orientación es favorable para que se eviten los temporales de través, es decir, en la dirección del oleaje reinante.
- El canal Magdalena, como vía de navegación, es el que presentaría la menor acreción o depósito de sedimentos, comparativamente con el canal actual.

Por otra parte, desde el punto de vista logístico y de seguridad, la doble vía navegable de 150 metros de solera representa una evidente ventaja.

En referencia a la inversión y mantenimiento del sistema sostenemos la importancia estratégica de un sistema administrativo eficiente y compatible con las reinversiones necesarias para su correcto funcionamiento. Con tal fin proponemos la creación de un Ente de Inversión y Administración, más la creación de un Fideicomiso para los procesos

de inversión. Estas herramientas deberán garantizar la inversión y reinversión trazable, como también así eficientizar la gestión del sistema.

En este sentido, destacamos la oportunidad de impulsar el crecimiento del dragado con empresas propias, que permitirá generar divisas, mano de obra y un apoyo a las vías navegables nacionales.

### **Aspectos geopolíticos - Integración regional**

El Canal Magdalena es una obra que nos permitirá visualizar lo que intencionalmente se pretende que se desconozca, así como todas aquellas otras obras de carácter complementario como las comprendidas en la red troncal fluvial. El Canal Magdalena es una obra que nos permitirá visualizar lo que intencionalmente se pretende que se desconozca, así como todas aquellas otras obras de carácter complementario como las comprendidas en la red troncal fluvial. El nuevo Mapa Bicontinental de los Espacios Marítimos creado por Ley Nacional N° 27.758 da cuenta de la magnitud (4.700 km.) de costa de nuestro litoral marítimo, la plataforma continental y los enormes espacios marítimos argentinos, con una actividad concentrada en un pequeño listado de puertos donde la actividad está principalmente ligada a la linealidad externa y no a una integración transversal, continental, bicontinental.

Es una necesidad comprender y armonizar el proyecto estratégico del canal Magdalena con el amplio espacio en que impactará, dinamizando diversos sectores del mapa productivo: los más importantes entienden desde las obras de infraestructura fluvio-marítima, a las obras que potencien a la industria naval, incluyendo los astilleros, recreando las mejores tradiciones del Estado nacional al respecto (por ejemplo el Primer Plan Quinquenal de 1946).

Entre las consecuencias geopolíticas debemos destacar:

- El beneficio estratégico de una obra que favorece nuevas conectividades fluvio-marítimas. La posibilidad de las facilidades para que los buques se recuesten sobre los Puertos Argentinos, daría un importante impulso a la Industria Naval Argentina, a la conectividad económica con evidentes mejoras técnicas y materiales, a la capacidad de gestión de los recursos fluvio-marítimos en su más amplio espectro (seguridad, autonomía, desarrollos tecnológicos, capacitación profesional, etc.).
- La navegación en un corredor próximo a las costas de Buenos Aires, le otorga un importante impulso al desarrollo de los puertos locales. Por su cercanía e importancia económica mejorarán las operaciones en los puertos y vías desde la región mesopotámica, Buenos Aires, Dock Sud y La Plata, incluyendo a Bahía Blanca, y siguiendo hasta los de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.
- Una salida franca a todo nuestro Atlántico Sur que mejorará no sólo la comunicación marítima sino la posibilidad de integración soberana de nuestro país bicontinental (incluyendo la irredenta soberanía sobre las Islas Malvinas y la irrenunciable proyección Antártica).

### **Consideración final**

Cuando las políticas de gestión del Estado prescinden de un modelo de desarrollo y propician los intereses exclusivos de las cadenas meramente extractivas, exportadoras de materias primas e importadoras de productos con valor agregado -muchas veces de dudosa calidad en su agregación-, nuestro país involuciona en sus capacidades democráticas, en un destino soberano.

Proponemos recuperar la línea de pensamiento que tiene a Manuel Belgrano como uno de sus más contundentes impulsores: la producción de cada proyecto como parte integrante de un modelo de desarrollo e integración virtuosa, con capacidad de decisión sobre imperativos soberanos y construcciones minuciosas y seguras desde lo técnico, lo social, lo económico y lo político. Aquel Belgrano que definió a nuestro mar como un verdadero “camino de la seda”, virtuoso, que hoy es expoliado e intervenido masivamente por potencias y corporaciones que tienen al Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte como su garante violento, hegemónico, situado, vigilante.

Se trata de encontrar respuestas concretas, operativas, económicas, solidarias, a las preguntas incómodas de, por ejemplo en lo específico del tema que nos ocupa, por qué mantener un canal más peligroso, más largo, más costoso para llegar al océano; o aquella de que analiza cual es el sentido de navegar aguas internacionales para luego volver a las propias.

Este solo aspecto resulta suficientemente robusto para justificar la construcción y operación de la obra que se propone.