



El Canal Magdalena y la proyección estratégica de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur

Alejandra Victoria Portatadino

Malvinas en Cuestión, (1), e008, Ensayos, 2022

ISSN 2953-3430 | <https://doi.org/10.24215/29533430e008>

<https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas>

Universidad Nacional de La Plata

La Plata | Buenos Aires | Argentina

El Canal Magdalena y la proyección estratégica de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

Magdalena Canal and the Strategic Projection of Tierra del Fuego,
Antarctica and South Atlantic Islands

Alejandra Victoria Portatadino
aleportata@gmail.com

Fundación Interactiva para Promover la Cultura del Agua
Argentina

Resumen

En este ensayo se aborda la discusión actual sobre el río Paraná y la construcción del Canal Magdalena en relación con la situación de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Se analiza la importancia geoestratégica del estuario del Río de La Plata y se plantea la necesidad de mejorar la conectividad marítima patagónica con los puertos fluviales de la Argentina. Por ello, se aborda la relevancia que adquiere la habilitación y profundización del Canal Magdalena, un canal natural en el Río de la Plata, contemplando la sostenibilidad económica y la soberanía territorial. Luego, se recorre la sinuosa historia de la industria naval argentina en aras de dar cuenta de las capacidades con que aún cuenta el país para el desafío de concretar su proyección marítima y bicontinental. Por último, se plantea una propuesta de construcción de un puerto excavado en Caleta La Misión, cerca de la ciudad de Río Grande, lo cual permitiría lograr la sostenibilidad de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, facilitaría el desarrollo económico e industrial de la ciudad de Río Grande y aportaría a la proyección antártica de nuestro país.

Palabras clave

Río Paraná, Canal Magdalena, industria naval, Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, geoestrategia

Abstract

This study addresses the current discussion about the Paraná River and the construction of the Magdalena Canal in relation with the situation of Tierra del Fuego, Antarctica and South Atlantic Islands. It analyzes the geostrategic importance of the Rio de La Plata estuary and proposes the need of an improvement of the maritime Patagonian connectivity with the river ports of Argentina. Therefore, the relevance that is acquired by enabling and deepening the Magdalena Canal, a natural canal in the Rio de La Plata, is addressed thus ensuring the contemplation of the economic sustainability and the territorial sovereignty. Afterwards, there is a go through of the winding history of the naval Argentine industry to ensure the capacities the country still counts on with in order to achieve its maritime and bi-continental projection. Finally, the question that arises is that the construction of an excavated port in Caleta La Misión near the city of Rio Grande would achieve the sustainability of Tierra del Fuego, Antarctica and South Atlantic Islands and facilitate the economic and industrial development of the city of Rio Grande thus providing to the Antarctic projection of our country.

Keywords

Paraná River, Magdalena Canal, Naval industry, Tierra del Fuego, Antarctica and South Atlantic Islands, geo-strategy



Introducción

El río Paraná es un medio de comunicación con el océano Atlántico que favorece de manera directa los intercambios comerciales de cuatro países: Bolivia, Paraguay, Brasil y Argentina. El estuario del Río de la Plata es la salida al océano Atlántico de las cuencas de los ríos Paraná y Uruguay, lo cual le otorga una importancia geoestratégica como vía de comunicación entre los puertos fluviales y marítimos argentinos y una salida de nuestros productos al exterior. El Canal Punta Indio, ubicado en el Río de la Plata y el cual permite la comunicación entre los puertos y la salida al Atlántico, es un canal obsoleto, caro de mantener y dificulta la conectividad marítima patagónica con los puertos fluviales de nuestro país. Por estas razones, se aborda en este ensayo la relevancia que adquiere la habilitación y profundización del Canal Magdalena, un canal natural en el Río de la Plata —frente a la provincia de Buenos Aires—, que sumado a la propuesta de construcción de un puerto excavado en Caleta La Misión —cerca de la ciudad de Río Grande—, permitirá lograr la sostenibilidad de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y facilitará el desarrollo económico industrial de la ciudad de Río Grande.

Desde 1810, el intento argentino de control soberano de tránsito y aduana de los ríos Paraná y Uruguay comenzó a perjudicar los llamados “intereses comerciales” de España, Francia y Reino Unido, quienes ejercían el control del comercio, el contrabando y la evasión de impuestos a nuestro país (conocido es el famoso apodo de Rosario, la “Chicago argentina”, por el contrabando). El control comercial que detentaban aumentaba significativamente las ganancias para el tesoro de esos países en detrimento de la Argentina, que a su vez era endeudada por empréstitos de la banca británica.



De este modo, mediante el endeudamiento y la dificultad de recaudar para poder pagar las deudas, esas potencias intentaban obligar a la Argentina y al Uruguay a abandonar el ejercicio soberano de sus ríos interiores y permitirles al Reino Unido, Francia y España navegar libremente sin ningún control. Así como transportaban los minerales saqueados del Potosí a sus países, libres de impuestos y controles aduaneros, pretendían ingresar sus productos, destruyendo todo intento de industrialización de nuestra región. Entre agosto de 1845 y agosto de 1850, ante el intento argentino de no perder el control de sus ríos para evitar el contrabando y la evasión de impuestos, se realizó el bloqueo anglo-francés al Río de la Plata, donde las escuadras de esos países cerraron al comercio todos los puertos de la Argentina y del Uruguay, con excepción del de Montevideo. Luego, en 1933 se consolidó la entrega con el deplorable acuerdo Roca-Runciman, que implicaba medidas proteccionistas para los frigoríficos británicos que estaban asentados sobre las riberas de los ríos Paraná y del Plata. En ese acuerdo se estipulaba que el 85 % del transporte de la carne tenía que realizarse por medio de frigoríficos y buques de bandera inglesa.

Esa política de endeudamiento y sometimiento también fue aplicada en la Argentina con las leyes 21526/1977, de Entidades Financieras —de Martínez de Hoz— y 21382/93, de Inversiones Extranjeras —de Domingo Cavallo—. Asimismo, en los años noventa, con el Consenso de Washington, se entregaron los puertos argentinos a manos extranjeras. A lo que se suman los endeudamientos con el Fondo Monetario Internacional (FMI), organismo que se había instalado con una oficina en nuestro propio Banco Central hasta el 2006 (a la cual regresaría en 2018). Ya en pleno siglo XXI, con esas mismas herramientas de presión se intenta obligar a la Argentina a entregar sus puertos y vías navegables (ver decretos 949/20 y 625/22), quedándose con el control y manejo de la proteína vegetal de nuestro país. En ese sentido, se pretende ampliar la dominación extranjera entregando el control de los ríos Paraná, Uruguay y de la Plata mediante el invento de la llamada “hidrovía”, nombre que significativamente ostenta una empresa extranjera, Hidrovía S.A. Esta empresa tiene, de esa manera, el manejo arbitrario del tránsito fluvial y la conexión con el Atlántico de las cuencas del Paraná, Uruguay y del Plata, correspondientes a la República



Argentina, haciéndose con el control logístico absoluto de la vinculación comercial desde el océano Atlántico hacia otros países. Así, la Argentina queda como mero espectador, convertida en un país mediterráneo sin ninguna incumbencia sobre sus ríos navegables. Permitir el dominio de las vías de transporte marítimo fluvial comercial más importantes de Latinoamérica, como son los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay, y la continuidad de las leyes 21382 y 21526, son errores con consecuencias inconmensurables que sufrimos año tras año.

En la actualidad, los puertos están manejados por empresas multinacionales, con un control fiscal estatal deficiente, gracias a lo cual la evasión y triangulación de productos con terceros países les otorga a aquellas grandes sumas de dinero a costa del tesoro argentino. La mayor prueba de ello lo da el caso Vicentín (Rovelli, 2020). Se busca, entonces, la internacionalización de nuestras vías navegables, con la pérdida consecuente de su identidad, intentando despojar a nuestro país del control soberano de las mismas y, con eso, asegurar su uso solamente con fines mercantilistas y extractivistas (Rausch, 2020).

Industria naval, desindustrialización, soberanía y capacidad actual

A continuación, planteamos un breve recorrido por la historia reciente de nuestra industria naval. La siderúrgica, proveedora de materia prima, las universidades, fuentes de conocimiento e innovación, y los astilleros son sinónimos de soberanía marítima y fluvial, generando desarrollo tecnológico propio. La industria naval, generadora de empleo especializado directo e indirecto, fomenta y estimula en la población la adquisición de conocimientos universitarios, técnicos y de oficios; mientras que, como consumidora, moviliza las industrias siderúrgicas del acero, las fundiciones de cobre y aluminio y las metalmecánicas a través de la fabricación de piezas y motores.

La Argentina fue pionera en América Latina en la aplicación de políticas destinadas a incentivar y fortalecer las industrias nacionales y el transporte fluvial-marítimo. Con el Plan Quinquenal de 1953 se pensaba fortalecer el desarrollo propio siderúrgico, metalmecánico e industrial. Las políticas



siderúrgicas propuestas por el ingeniero Manuel Savio proveerían de chapa naval, materia prima para nuestros astilleros que conjuntamente eran una fuente de empleo e ingresos estratégicos tanto en términos materiales como logísticos e intelectuales para el país, ya que el transporte naval mueve el comercio a gran escala de productos primarios e industriales.

En materia de puertos y vías navegables se determinaban en aquel entonces (1953) las acciones necesarias para satisfacer adecuadamente las necesidades de la distribución interna de la producción, así como el manejo soberano de las cargas de importación y exportación. La profundidad de las vías navegables y de los accesos de los puertos, así como la eficiencia del balizamiento, serían mantenidas en función del volumen del movimiento máximo y en relación con la conformación natural de los ríos y la seguridad de la navegación. Se fortalecía la industria de la construcción naval.

Juan D. Perón entendía que la industria y el transporte naval mercante tenían que ser acompañados con la defensa de nuestros recursos, era la piedra angular de la soberanía geoestratégica, pues todo el sector este de la República Argentina linda con los ríos y el mar. No se puede ejercer soberanía sobre lo que no se puede vigilar y proteger, por eso no solo se limitó a la fabricación de buques mercantes y la creación de una empresa naviera, sino que también se comenzó con la fabricación de buques de guerra para el fortalecimiento de la defensa. Perón lo volvió a demostrar al regresar del exilio en 1973, intentando restablecer el Sistema Productivo Naval Argentino¹.

Al perderse la guerra de recuperación de nuestras Islas Malvinas, en 1982, se paralizó la construcción de submarinos, quedando el primero de la serie de cuatro que se iban a construir en la Argentina, el ARA Santa Fe, sin terminar. En 1983 recibimos, al estar ya comprados, los ARA San Juan y Santa Cruz, pero ya se había cancelado el proyecto de construcción nacional (Blinder, 2018; Industria naval y conectividad..., 2021).

Durante la presidencia de Carlos Saúl Menem se dismanteló todo el proyecto y las instalaciones del Astillero Ministro Domecq García, ya que se proyectaba convertir esas instalaciones en un *shopping*, tan de moda en



esa Argentina de los noventa, con tantos trabajadores desempleados y un sistema productivo destruido (La Argentina abandona..., 1996; Frassa y Russo, 2012).

Astilleros Argentinos Río de La Plata S.A. (ASTARSA), empresa argentina de construcciones navales y metalmecánicas que se destacó en la construcción y reparación de buques y locomotoras ferroviarias —además de la fabricación de caños, máquinas industriales y tractores—, quebró en 1994. También cerraron sus puertas los astilleros Alianza y Príncipe y Menghi (donde se construyó el buque polar Bahía Paraíso). Si bien eran considerados en 1982 entre los astilleros navales más importantes de América Latina, dejaron de existir entre 1985 y 1991. Los astilleros SANYM quebraron, pero pudieron ser recuperados por sus trabajadores.

Mientras tanto, el Astillero Río Santiago, que inició sus actividades el 15 de junio de 1953 a través del Decreto 10627 del presidente Perón —que establecía la creación de Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE)—, intentó ser privatizado en los noventa y pudo sobrevivir por la lucha de sus trabajadores (Castillo et al., 2005). Al día de hoy, de esos grandes astilleros, el único que pudo recuperar sosteniblemente su producción (trabajando sin subsidios) es el Complejo Naval Industrial Argentino (CINAR), compuesto por los astilleros Tandanor y Almirante Storni, recuperados a partir del gobierno de Néstor Kirchner. Debido a decisiones políticas muy acertadas, cuenta con un directorio ejecutivo que, junto con los trabajadores, ha recuperado el funcionamiento de ambos astilleros, los cuales se encuentran realizando obras de reparaciones y construcciones de nuevas embarcaciones y metalmecánicas con una administración operativa muy eficiente.

Entonces, es necesario formular una pregunta. La Argentina cuenta con aproximadamente 481 facultades de Ingeniería, con cerca de 700 carreras entre grado y especializaciones de posgrado. Ahora bien, ¿por qué no existe una verdadera articulación entre las empresas y las universidades argentinas para producir nuevos desarrollos tecnológicos propios y se prefiere comprar tecnologías a otros países?

Las capacidades locales de proyección y diseños de trabajos colectivos



son una realidad irrefutable. Un ejemplo de las capacidades técnicas de nuestras universidades argentinas en la industria naval son los premios obtenidos en el 2017 por la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), que participó del concurso internacional Dr. James Lisnyk de la Sociedad de Arquitectos Navales e Ingenieros Marinos (SNAME) de Estados Unidos. En esa oportunidad, un proyecto diseñado por estudiantes avanzados resultó galardonado con el primer premio, habiendo competido con universidades de renombre en países fuertes en tecnología naval, como la Universidad de Ciencia y Tecnología de Noruega (NTNU). El proyecto consistió en el diseño de un buque tipo AHTS destinado a operar en los mares del sur argentino. Al año siguiente, en el 2018, la UTN volvió a participar obteniendo nuevamente el primer premio, ahora con el diseño de un buque de investigación pesquera denominado Fisheries Research Vessel, destinado a modernizar la flota del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP), ya que permite estudiar el lecho marino y la fauna, y hacer relevamientos sobre los recursos pesqueros. Finalmente, en el 2019, la UTN volvió a presentarse y se llevó nuevamente el máximo galardón con el proyecto de un Buque Logístico Polar, pensado como buque de apoyo para el rompehielos Almirante Irizar (Alumnos de ingeniería..., 2019). ¿Cómo capitalizar esos logros promoviendo nuestra industria naval? Es otra tarea que tenemos que realizar.

Por último, vale mencionar la capacidad técnica del Astillero Río Santiago, donde profesionales argentinos han realizado el diseño de una embarcación denominada BOM (Buque Oceánico Multipropósito) 85. Este diseño cuenta con una flexibilidad de adaptación para diferentes usos, ya que desde una misma plataforma pueden fabricarse corbetas, cañoneras o BPO (Buques Patrulleros Oceánicos). Pero lo más destacable es su desarrollo focalizado para navegar en las duras condiciones de nuestro Atlántico Sur, así como su gran autonomía de navegación. Se trata de un buque que, desde su concepción, fue pensado y desarrollado para la Argentina. Sin embarcaciones de patrulla oceánica no se puede controlar ni fiscalizar, es decir, no se puede ejercer soberanía.



Canal Magdalena: soberanía y comercio sustentable para la Argentina

El Plan Quinquenal del Gobierno nacional de 1953 contemplaba que la profundidad de los ríos debería corresponder a la racional densidad del tránsito, mientras que los dragados y balizamientos serían sistematizados para permitir la eficiente utilización de los equipos donde el servicio de balizamiento debería prestarse con máxima eficiencia y economía. De este modo, se lograría optimizar los costos de servicios portuarios, racionalizándolos para aumentar su eficiencia a fin de disminuir las estadías y agilizar el flete.

En ese sentido, por ejemplo, tenemos que conocer la morfología de los cauces y caudales del río Paraná, que se bifurca en el kilómetro 231, donde un 77 % de su caudal se dirige al Paraná Guazú, que es su afluente principal, y solo un 23 % a la vía secundaria del Paraná de las Palmas, por donde pasa el Canal Emilio Mitre. El Canal Mitre tiene una longitud de 50,37 km y un ancho promedio de 100 metros, fue terminado en 1977, como me ha mencionado el ingeniero Horacio Tettamanti, “con errada concepción, y asentado en un hipotético conflicto limítrofe con Uruguay, ya resuelto en 1973 por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo” (H. Tettamanti, comunicación personal, 2020).

Desde 1995, cuando se concesionó por 25 años la vía navegable por el Canal Mitre, se dragaron en esa traza unos 742 millones de metros cúbicos de sedimentos. Para entender la gravedad de esta situación, en una nota dirigida al Ministerio de Transporte de la Nación, desde la Federación Argentina de Yachting se expresó que “los lugares en donde se celebraron campeonatos internacionales (como los mundiales de las clases Optimist, Star, 470 y 49er., como así también los Juegos Olímpicos de la Juventud Buenos Aires 2018), hoy ya no pueden ser utilizados para navegar” (Barletti, 2022, s. p.).

El Canal Mitre, junto al Canal Punta Indio, hacen que la navegación en el Río de la Plata, para entrar o salir del río Paraná, sea altamente deficitaria, dependiendo de canales angostos y costosos de mantener. Es necesario observar atentamente que los buques provenientes del Atlántico tienen que desplazarse al norte del Río de la Plata, entrar y esperar en aguas



uruguayas (frente a Montevideo, en la llamada zona alfa), hasta 12 días el permiso y turno para entrar por el Canal Punta Indio. Toda esa espera no es gratis, sino que las empresas navieras lo tienen que pagar: bien lo explica el capitán Oscar Arce en un informe publicado por el Centro Naval en el año 2018 (Arce, 2018). A su vez, el Canal Punta Indio es angosto, por lo que tiene que ser utilizado unidireccionalmente: dos buques no pueden salir ni entrar al mismo tiempo, tienen que transitar en un mismo sentido y luego tienen que hacer una nueva parada de espera en el sector argentino del Río de la Plata. Esta debilidad quedó expuesta durante la varadura del buque gasero noruego Hoegh Esperanza, que mantuvo cortado en julio del 2021 todo el sistema troncal de navegación durante un día.

Pero lo trágico no es solo que Uruguay es quien decide los tiempos de espera y paso de cada buque sobre el Río de la Plata, sino que, además, el Río de la Plata posee un canal natural mucho más ancho que el Canal Punta Indio, llamado Canal Magdalena, que incluso permite la doble circulación de buques. Este canal es más económico de mantener y contiene menos sedimentos que remover para su operatividad, lo que lo hace también más sustentable ambientalmente. En ese sentido, el dragado del Canal Punta Indio provoca un embancamiento precipitado del Río de la Plata, que provoca que sea prácticamente innavegable, en grandes zonas, por embarcaciones menores. El promedio anual de lo que se draga en el Canal Punta Indio es 6.139.660 m³, mientras que la sedimentación estimada en el Magdalena es de 2.800.000 m³, es decir, menos de la mitad (Orduna, 2020).

El Canal Magdalena, unido a un sistema troncal de navegación por el Paraná Guazú, que tiene una profundidad natural mayor que el Paraná de las Palmas, permitirá a la Argentina poder contar con un paso soberano y una articulación eficiente entre el Atlántico y los ríos argentinos, propiciando a su vez la sostenibilidad comercial de nuestra Patagonia [ver Figura 1].

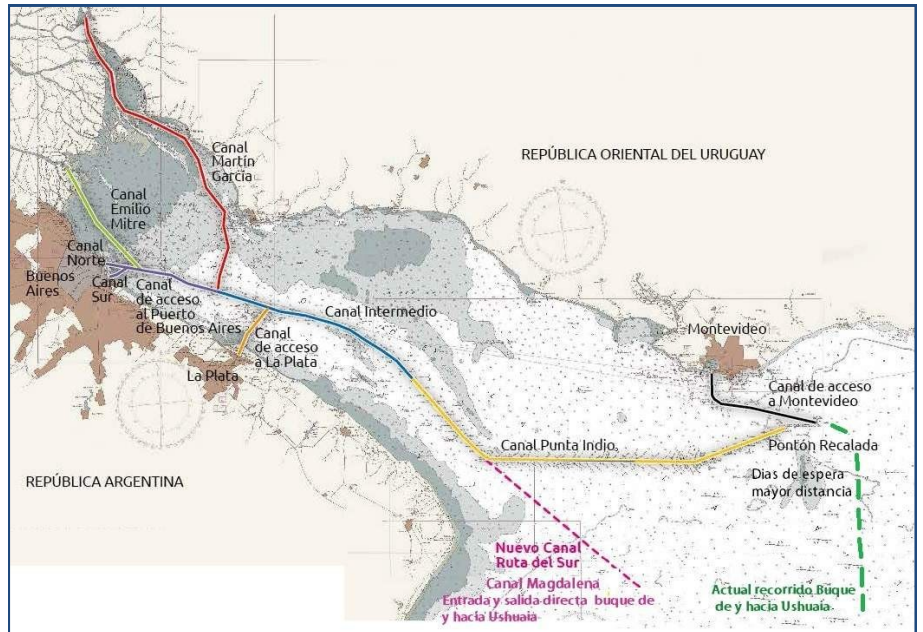


Figura 1. Esquema de los canales de navegación del Río de la Plata
Fuente: La apertura del Canal Sur (2020)

Canal Magdalena y puerto en Río Grande: una conexión estratégica

El Canal Magdalena junto con la construcción de un puerto excavado en Caleta La Misión, cercano a la ciudad de Río Grande, podrían resultar estratégicos para el desarrollo industrial sostenible de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Se puede observar en las figuras 2 y 3 la ubicación y los servicios que podría brindar tal puerto de Río Grande.



Figura 2. Posible ubicación de un puerto excavado en Río Grande
Elaboración propia en colaboración con el Ing. Juan José Chiappino

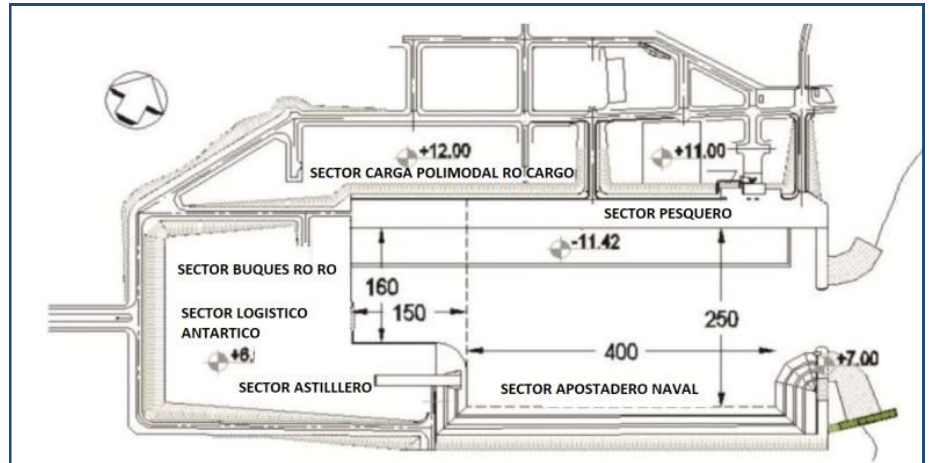


Figura 3. Plano de proyección de un puerto excavado en Río Grande
Elaboración propia en colaboración con el Ing. Juan José Chiappino

Actualmente, la mercadería que consumimos en la Isla Grande de Tierra del Fuego viene en camión, recorriendo 3.000 km por ruta, tardando en promedio 7 días en llegar. Vale recordar que una tonelada de carga recorre 16 km por litro de combustible en camión contra 216 km por litro de combustible que recorrería en un buque. Si a eso le sumamos que con la construcción del Canal Magdalena un buque tardaría 6 días en llegar a la isla desde la provincia de Buenos Aires, los costos se abaratarían considerablemente. Un 80 % de la industria fueguina se encuentra instalada en la ciudad de Río Grande, que a su vez concentra la mayor población de la isla. Al mismo tiempo, todo el pescado que se consume en la isla viene congelado del continente, desde los puertos de Mar del Plata y Puerto Madryn, con precios siderales.

Es por ello que planteamos la construcción de un puerto excavado polimodal en Río Grande, que contenga un sector pesquero de embarcaciones y procesos de pescado, más un polo logístico internacional antártico para terceros países. Río Grande cuenta con infraestructura en galpones y talleres de metalmecánica, por lo que se podría generar empleo directo incluyendo mano de obra especializada, ofreciendo una nueva salida laboral a egresados de la Facultad de Ingeniería de la UTN (en materia pesquera, electrónica, química), y a egresados carreras conexas de la Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.



A su vez, este puerto junto a un interconectado naval entre puertos argentinos podría favorecer la radicación de nuevas industrias, que se ven impedidas de instalarse debido al alto costo de los fletes. Al respecto, se ha podido consultar informes de la Aduana de Chile que dan cuenta que por el paso fronterizo de San Sebastián, entrada terrestre al sector argentino de la Isla Grande de Tierra del Fuego, ingresan aproximadamente 4.500 camiones por mes, que transportan 70.000 toneladas mensuales promedio. Mientras que la Dirección de Puertos de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur estima que por mar se mueven por el Puerto de Ushuaia un aproximado de entre 12 mil y 15 mil contenedores anuales, que es un 35 % del total de los contenedores que entran a la provincia, por lo que el otro 65 % de contenedores ingresa y egresa por camión, es decir, por vía terrestre. Asimismo, de ese 35 % que llega a Ushuaia, la mayoría es trasladada por camión, por la ruta 3, hasta Río Grande (alrededor de 170 camiones diarios).

Los ingenieros conocemos que, en condiciones normales, el buen estado de la capa rodante de las rutas es de aproximadamente 10 años en hormigones y 6 años en asfaltos, y que su conservación también depende directamente de los pesos de las cargas de los camiones. En zonas de gran amplitud térmica, con temporadas que se encuentran bajo cero, la pérdida estructural completa de la vida útil de un pavimento se calcula generalmente restándole un 35 % menos de tiempo. El peso de los camiones y las variaciones térmicas que se incrementan por el cambio climático (el cual provoca dilataciones y contracciones en los asfaltos), terminan fatigando los materiales del pavimento, acelerando sus procesos de ruptura. Se agrega también la acción de las cadenas de los vehículos que, aparte de mellar la capa rodante, suman vibraciones a la estructura. El mantenimiento en zonas con condiciones climáticas como las de la Isla Grande de Tierra del Fuego se debe realizar luego de cada invierno.

Por lo tanto, otra de las consideraciones que hay que contemplar con respecto a la amortización del puerto en Río Grande es el ahorro en reparaciones de rutas por kilómetro que implica el menor desgaste y ruptura que produce el tránsito pesado. Por los altos costos de transporte terrestre, pese a las exenciones impositivas, la provincia de Tierra del

Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur resulta económicamente inviable para cualquier radicación industrial que pretenda operar para el mercado externo o exportar de una manera sostenible, sin subsidios del Tesoro Nacional. Ello resulta en una extrema fragilidad, dejando expuesta la economía provincial a una alta vulnerabilidad.

Como han señalado los ingenieros Juan José Chiappino y Horacio Tettamanti, el doctor Mariano Memolli, junto a la autora y otros profesionales, en el simposio de Río Grande realizado el día 3 de noviembre del 2021 sobre la factibilidad de un puerto para esa ciudad (Simposio..., 2021), por las condiciones mareométricas y climáticas de la región patagónica, el proyecto más viable es construir un puerto excavado sobre el continente, como el de Caleta Paula [Figura 4 y 5], ubicado en el sector sur de la ciudad de Caleta Olivia (provincia de Santa Cruz). Con un puerto excavado en Río Grande, la Provincia y su industria podrían mantenerse sosteniblemente, y ello permitiría la radicación de nuevas industrias, generando más empleos directos e indirectos, pudiendo bajar costos de fletes de mercaderías de consumo diario al contar con un puerto multipropósito.



Figura 4 y 5. Puerto Caleta Paula en Santa Cruz y sectores para servicios portuarios
Fuente: Unidad Ejecutora Portuaria de la Provincia de Santa Cruz

A continuación, se enumeran los beneficios que brindaría un puerto en Río Grande:

1. Tener una flota pesquera con industria de procesamiento del pescado.
2. Tener un atracadero multipropósito para buques RO CARGO o RO PAX.
3. Tener un Centro Logístico Antártico propio y otro para brindar servicios de estiba y almacenamiento de equipos a terceros países.
4. Tener un sector de abastecimiento y reaprovisionamiento de buques antárticos propios y brindar servicios a terceros países.
5. Contar con un astillero elevado como el de Caleta Paula, que además de trabajos de astillero pueda prestar servicios de construcción de estructuras metalmecánicas pesadas.
6. Ejercer un control real soberano del movimiento marítimo sobre el estrecho de Magallanes y el sector norte del Atlántico Sur, instalando radares fabricados por el INVAP en la zona norte del sector argentino de la Isla para monitorear el tráfico marítimo.

Esto último permitiría, ante cualquier situación de tránsito ilegal de buques, interceptarlos con buques oceánicos BOM 85, que se encuentren destinados a un apostadero naval que ubicado en el puerto excavado descrito. Actualmente, la Argentina no ejerce ningún control efectivo sobre el tránsito marítimo sobre el canal, enterándose del mismo a través de la capitanía de puerto chilena de Punta Arenas (Unos 400 buques chinos..., 2021).

Proyección antártica del Puerto de Río Grande

Las ciudades de Ushuaia y Río Grande se encuentran equidistantes del sector antártico argentino, ya que si bien Ushuaia se encuentra más al sur, la navegación para llegar a ese puerto demanda aproximadamente 300 km entre ida y vuelta por el Canal Beagle, igualando en trayecto la distancia de Río Grande hacia la Antártida.



El poder brindar servicios logísticos antárticos para terceros países impulsaría al nuevo Puerto de Río Grande a poder competir directamente y con menores costos con los proyectos de puertos en la región, por la disponibilidad de galpones y diversos talleres ya existentes, a lo que se suma un alojamiento más económico que en Ushuaia (por ser esta última un destino turístico). A su vez, los buques logísticos de Europa tendrían una entrada directa sin pasar por el Canal de Beagle. Estas ventajas lo convertirían en un puerto complementario al de Ushuaia, que se mantendría como importante puerto turístico y científico antártico.

De hecho, desde la Fundación Pro Antártida y la Fundación Interactiva para Promover la Cultura del Agua (FIPCA) sostenemos que trasladar el Instituto Antártico Argentino a Ushuaia es una necesidad geoestratégica imperante, más aún existiendo la posibilidad de instalarlo en el excasino, ubicado en pleno centro de la ciudad, que hoy está en manos del Gobierno provincial. Este edificio resulta muy adecuado para oficinas y como centro de conferencias y exposiciones internacionales. Ello aumentaría la presencia argentina antártica en la zona austral, ya que Ushuaia es la capital de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Asimismo, la ciudad de Río Grande debe insertarse en la cuestión geopolítica del Atlántico Sur y la Antártida (Memolli et al., 2020). La Política Nacional Antártica es una de las políticas de Estado más largas de la República Argentina, por esa razón debe adecuarse y adaptarse a los desafíos del siglo XXI. Los cambios producidos en el Sistema del Tratado Antártico, el cambio climático global, los desafíos ambientales y las tensiones geopolíticas obligan a una revisión del Programa Antártico Argentino para ubicarlo entre los mejores del mundo con una eficiencia productiva en cuanto a los resultados señalados en nuestra Política Nacional (Memolli, 2021; Memolli y Portatadino, 2021).

La ruta al sur permite el tránsito aéreo y marítimo hacia el mar de Weddell y el mar de Bellingshausen. La actividad antártica no puede circunscribirse a una actividad meramente estatal, con presupuesto del Estado nacional y provincial, debe considerarse como una actividad que permita ser

sustentable económicamente al brindar servicios a terceros países y operadores privados.

La propuesta de vincular el apoyo nacional, provincial y no gubernamental hará más operativo el proyecto que debe ser conocido a escala global.

Tenemos que considerar la carrera iniciada por el Reino Unido y la República de Chile para lograr el afianzamiento como polos logísticos y centros turísticos antárticos. El Reino Unido amplió la pista de aterrizaje de Puerto Argentino, permitiendo vuelos directos desde Europa a las Islas Malvinas —como lo prueba el vuelo realizado por un avión Airbus de la empresa Lufthansa (García, 2021)— y está aumentando la capacidad hotelera de la ciudad para recibir cruceros y embarcaciones científicas (La polémica en Argentina..., 2021). A su vez, ha creado otro territorio independiente de ultramar llamado Territorio de Ultramar de las islas Sandwichs y Georgias del Sur, con bandera, escudo y lemas propio, y está construyendo un puerto en Punta Coronel Zelaya, ubicado en la Isla de San Pedro, y otro en la Isla Belgrano (que incluye una pista de aterrizaje), ubicado en lo que denominan Territorio de Ultramar Antártico (El 25 de mayo los británicos inauguraron..., 2020; Islas Falkland firman contrato..., 2020) [Figura 6]. Por su parte, la República de Chile está ampliando el puerto de Punta Arenas y planifica construir otro puerto en la isla 25 de Mayo, en el sector argentino (Empresa Portuaria Austral..., 2020; Nuevas obras portuarias..., 2020).



Figura 6. Mapa de los dominios ilegítimos británicos en el Atlántico Sur y la Antártida
Fuente: Elaboración propia



Mientras tanto, la Argentina está empeñada en mantener un solo puerto en la Isla Grande de Tierra del Fuego, en Ushuaia, sin contemplar las debilidades geoestratégicas y económicas para brindar un servicio de calidad logístico a terceros países, que nos dejarán fuera de competencia y debilitados ante los avances sobre la región del Reino Unido y la República de Chile (cuyo Instituto Antártico se encuentra ya ubicado en la región, en la ciudad de Punta Arenas)².

Reflexiones finales

Para concluir, afirmamos que la Argentina podría poseer importantes ventajas operativas y geopolíticas al contar con construcciones navales propias y un puerto en aguas del Atlántico Sur cercano a la ciudad de Río Grande, donde a las ventajas económicas se sumaría un mecanismo sustentable de financiamiento para las campañas antárticas. Estas actividades se fortalecerán con la construcción del Canal Magdalena, que permitirá la interconectividad marítima y fluvial argentina.

En particular, un puerto excavado en Caleta La Misión podría contener: a) un polo logístico antártico a terceros países; b) un sector para el cruce vehicular a Santa Cruz; c) una zona logística para buques Ro Cargo, que transporten camiones y contenedores directamente desde Buenos Aires; d) un sector pesquero para dotar a la población de proteína animal de alta calidad; y e) un apostadero naval y de prefectura que contenga un sector para submarinos. Todo este conjunto de operaciones permitirían consolidar sosteniblemente la economía de la Provincia y ofrecer una base para el control soberano de nuestros mares del Atlántico Sur, aportando a la proyección marítima y bicontinental nacional.

AGRADECIMIENTOS

A los ingenieros Horacio Tettamanti, Juan José Chiapino, Gonzalo Ibendahl y al doctor Mariano Memolli, con quienes hemos escrito y compartido varias notas manteniendo innumerables intercambios de ideas y conceptos técnicos sobre estos temas. Al ingeniero Miguel Tudino y al personal de los astilleros Tandanor y Río Santiago, por los apoyos brindados para que los estudiantes y profesores de los establecimientos educativos de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur puedan contar con la embarcación científica La Sanmartiniana para navegar nuestros mares correspondientes, acrecentando los conocimientos que son fuente de toda soberanía.

REFERENCIAS

- Alumnos de Ingeniería Naval de la UTNBA volvieron a ganar un concurso internacional. (9 de septiembre de 2019). *Universidad Tecnológica Nacional*. <https://www.frba.utn.edu.ar/alumnos-de-ingenieria-naval-de-la-utnba-volvieron-a-ganar-un-concurso-internacional/>
- Arce, O. M. (2018). Los costos en el Río de la Plata. La rectificación del Canal Magdalena. *Boletín del Centro Naval*, (848), 146-161.
- Barletti, A. (31 de mayo de 2022). El deporte náutico agoniza por el Canal Emilio Mitre. *El Cronista*. <https://www.cronista.com/transport-cargo/el-deporte-nautico-agoniza-por-el-canal-emilio-mitre/>
- Blinder, D. (5 de julio de 2018). Armas, Gran Bretaña y la restricción interna. *Agencia TSS*. <https://www.unsam.edu.ar/tss/armas-gran-bretana-y-la-restriccion-interna/>
- Castillo, C., Pantanali, S., Timko, L. y Di Bastiano, D. (2005). Astillero Río Santiago: Una aproximación descriptiva a la conciencia de clase de sus trabajadores [Ponencia]. *IV Jornadas de Sociología de la UNLP*, La Plata.
- El 25 de mayo los británicos inauguraron un nuevo muelle en las islas Georgias que usurpan a la Argentina [Archivo de video]. (1 de junio de 2020). *Agenda Malvinas*. <https://www.facebook.com/watch/?v=597942931113500>
- Empresa Portuaria Austral adjudica licitación pública para la Segunda Etapa de Ampliación del Muelle Arturo Prat de Punta Arenas. (27 de octubre de 2020). *EpAustral*. <https://www.epaustral.cl/empresa-portuaria-austral-adjudica-licitacion-publica-para-la-segunda-etapa-de-ampliacion-del-muelle-arturo-prat-de-punta-arenas/>
- Frassa, J. y Russo, C. (2012). Trayectoria reciente y perspectivas futuras de la industria naval pesada argentina: Los astilleros estatales. *Revista de estudios regionales y mercado de trabajo*, (8), 77-98.
- García, J. G. (29 de enero de 2021). El vuelo de Lufthansa hacia las Islas Malvinas pasará sobre Mar del Plata. *Aviacionline*. <https://>



www.aviacionline.com/2021/01/el-vuelo-de-lufthansa-hacia-las-islas-malvinas-pasara-sobre-mar-del-plata/

Industria naval y conectividad fluvial marítima, el enemigo de los imperios y la salida de Argentina. (22 de agosto de 2021). *Radio Universidad UTN TDF*. <https://www.radiouniversidad.com.ar/2021/08/22/industria-naval-y-conectividad-fluvial-maritima-el-enemigo-de-los-imperios-y-la-salida-de-argentina/>

Islas Falkland firman contrato para construir un puerto nuevo. (7 de abril de 2020). *MercoPress*. <https://es.mercopress.com/2020/04/07/islas-falkland-firman-contrato-para-construir-un-puerto-nuevo>

La apertura del Canal Sur de Magdalena y la soberanía de las vías fluviales hacia el Atlántico. (24 de agosto de 2020). *Tiempo Fueguino*. <https://www.tiempofueguino.com/la-apertura-del-canal-sur-de-magdalena-y-la-soberania-de-las-vias-fluviales-hacia-el-atlantico/>

La Argentina abandona la construcción de submarinos. (16 de enero de 1996). *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/politica/la-argentina-abandona-la-construccion-de-submarinos-nid171226/>

La polémica en Argentina por la construcción de un nuevo puerto británico en las islas Malvinas/Falklands.(26 de agosto de 2021). *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-58336737>

Memolli, M. (2021). Los desafíos antárticos de la Argentina en el siglo XXI. *Ciencia, Tecnología y Política*, 4(6), 056. <https://doi.org/10.24215/26183188e056>

Memolli, M.; Tettamanti, H.; Portatadino, A. (20 de diciembre de 2020). El puerto de Río Grande como ejercicio de la Soberanía y generación de empleo. *Tiempo Fueguino*. <https://www.tiempofueguino.com/el-puerto-de-rio-grande-como-ejercicio-de-la-soberania-y-generacion-de-empleo/>

Memolli, M. y Portatadino, A. (25 de enero de 2021). Las nuevas puertas de ingreso a la Antártida y la falta de visión y acciones de Argentina. *Tiempo Fueguino*. <https://www.tiempofueguino.com/las-nuevas-puertas-de-ingreso-a-la-antartida-y-la-falta-de-vision-y-acciones-de-argentina/>

Nuevas obras portuarias en Bahía Fildes en la Antártica Chilena partirían el



próximo año. (27 de julio de 2020). *Mundo Marítimo*. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/nuevas-obras-portuarias-en-bahia-fildes-en-la-antartica-chilena-partirian-el-proximo-ano>

Orduna, H. D. (4 de noviembre de 2020). Análisis de la superioridad técnica y económica del canal Magdalena frente al canal Punta Indio. *ArgenPorts*. <https://www.argenports.com.ar/nota/analisis-de-la-superioridad-tecnica-y-economica-del-canal-de-navegacion-magdalena-respecto-del-canal-punta-indi>

Rausch, G. A. (2021). Privatización, eficiencia e integración: la “verdad” sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90. *Íconos. Revista De Ciencias Sociales*, (69), 143–162. <https://doi.org/10.17141/iconos.69.2021.4202>

Rovelli, H. (24 de junio de 2020). Vicentin, Paraguay y su ejemplo histórico. *Córdoba Primero*. <https://cordobaprimero.com.ar/index.php/2020/06/25/vicentin-paraguay-ejemplo-historico/>

Simposio sobre el Puerto de Río Grande. (3 de noviembre de 2021). *El Sureño en la web*. <https://www.surenio.com.ar/simposio-sobre-el-puerto-de-rio-grande/>

Unos 400 buques chinos cruzaron el Estrecho para depredar el Mar Argentino. (3 de enero de 2021). *Nuevo Día*. <https://www.eldiarionuevodia.com.ar/regionales/info-general/2021/1/29/unos-400-buques-chinos-cruzaron-el-estrecho-para-depredar-el-mar-argentino-136652.html>

NOTAS

1. Perón proyectó dotar a la flota de mar con 8 submarinos. Mediante el Decreto 768/74 se ensamblaron en Tandano dos submarinos Tipo 209: los ARA Salta S-31 y San Luís S-32, de origen alemán. Con otro decreto, el 956/74, se realizó un convenio con el astillero Thyssen Nordseewerke donde se compraron las patentes y planos de dos tipos diferentes de submarinos: los TR 1700 y TR 1600, que impulsarían a la Argentina a construir submarinos diésel defensivos. Se comenzaría con la construcción de una serie de seis submarinos TR-1700, dos construidos en Alemania y los siguientes cuatro de industria nacional, construidos íntegramente en la Argentina. Para ello se emplazó el Astillero Ministro Domecq García, uno de los más modernos del mundo en ese entonces.

2. Véase la página web del Instituto Antártico Chileno: <https://www.inach.cl/inach/>