



Aporte en continuidad con el Manifiesto Nacional por la Soberanía, el Trabajo y la Producción

SOBERANÍA MARÍTIMA-FLUVIAL, PORTUARIA Y PESQUERA

Soberanía Fluvio-Marítima.

Todo modelo económico viable e integral necesita de un sistema logístico: la producción, la circulación y distribución requieren de una integración física que le permita desarrollarse. Nuestro país tiene una enorme extensión, es Eminentemente marítimo y bicontinental, a la vez contiene un sistema fluvial que cruza verticalmente la cuenca del Plata. Pese a eso, nuestros Ríos y nuestros espacios Marítimos están colonizados a tal punto que más del 80% de nuestras exportaciones salen al océano por otro país.

En los años 90, cuando el mundo avanzaba a paso firme hacia el multimodalismo (mover una carga en distintos tipo de transporte), Argentina adoptó medidas contrarias a una visión sistémica de la cuestión fluvial marítima. En efecto, entregó un complejo sumamente estratégico a los fines del desarrollo logístico integral: Las vías Navegables, los puertos, la Marina Mercante y la Industria naval. El denominado consenso de Washington y la imposición de la nefasta idea del “estado mínimo”, trazó una hoja de ruta desarticuladora de nuestro espacio, a partir de la cual la logística y el transporte por agua debía pasar a mano de grandes empresas multinacionales. Si bien esta política de ajuste se implementó en un contexto de agresivo proceso de privatización de relevantes bienes públicos consolidados durante décadas por la inversión del Estado nacional, en este caso un dato

resulta sumamente ilustrativo: la ELMA (empresa y líneas Marítimas Argentinas) no fue ofrecida a ningún privado, fue directamente LIQUIDADA. Ello permitió comprender la profundidad de la política de **desarticulación logística territorial fluvial y marítima, que ha impactado decisivamente no sólo en la consolidación de una estructura oligopólica extranjerizada en sectores clave como el transporte fluvial y marítimo y el comercio exterior, sino la pérdida de control y acceso efectivo a este gran complejo espacial por parte del Estado nacional.** Consecuentemente los argentinos fuimos expulsados del Agua. Es decir que entregamos el dominio de dos de cada tres kilómetros cuadrados de nuestro territorio.

Los acuerdos de Madrid

La restitución de las relaciones diplomáticas con el Reino Unido se plasmaron en los acuerdos de Madrid I y II. Lo que en su momento se presentó como un “paraguas” de Soberanía con la presunción de que era útil a los intereses de la nación más débil, concluyó en una serie de acuerdos que redundaron en la consolidación de la ocupación británica de las Islas y los espacios marítimos circundantes. Y sobre todo, en la creciente explotación de nuestros recursos ictícolas y el otorgamiento de permisos de exploración y posible explotación futura de nuestras cuencas hidrocarburíferas a favor de los ocupantes.

A treinta años de aquellos acuerdos, el Estado ha ido perdiendo capacidad de ejercer la Soberanía sobre el atlántico sur pese a que la CONVEMAR reconoció nuestra jurisdicción sobre el borde exterior de nuestra plataforma submarina hasta una extensión de 350 millas. Un contraste resulta nuevamente ilustrativo, mientras los Británicos han montado una enorme base militar en Malvinas, Argentina ha perdido paulatinamente presencia de mar, capacidad de vigilancia, control y proyección marítima, con una flota cada vez más obsoleta y con la lamentable pérdida del Submarino ARA SAN JUAN (el vector Naval más importante que poseíamos) con 44 compatriotas desaparecidos en el Mar.

Mercosur

Si los acuerdos con el Reino Unido han sido sumamente lesivos de nuestra soberanía, los acuerdos del Mercosur no lo han sido menos. Por el contrario nos han convertido en un país mediterráneo.

Más allá de que el MERCOSUR durante todo un periodo defendió la posición de soberanía sobre las islas Malvinas a favor de Argentina, desde su creación en Marzo de 1991 actuó como un Ariete que posibilitó un viejo deseo de los países centrales y las transnacionales: la internacionalización de las vías Navegables.

Nuestro sistema fluvial quedo encorsetado en la llamada “hidrovia” Paraná-Paraguay que en la década de los commodities se convirtió en la columna vertebral de la logística del modelo neocolonial extractivista. Durante el siglo XIX y hasta mediados del siglo XX el sistema ferroviario permitió ampliar la frontera agrícola-ganadera, cuya traza tenía como terminal el puerto de Buenos Aires como salida de materias primas de la semicolonía. En las últimas décadas el crecimiento exponencial de hectáreas sembradas de soja en los países del Cono Sur se exporta a través de la hidrovia. Si quisiéramos seguir la analogía con el ferrocarril nos toca la impostergable tarea del primer gobierno peronista que los estatizó y los puso al servicio del desarrollo nacional. Así, no hay soberanía posible sino comenzamos a descolonizar nuestros ríos y nuestros Mares. En tan sentido, debemos pensar en nuevos esquemas de control de y acceso a nuestros espacios portuarios,

fluviales y marítimos que aseguren el pleno despliegue de estructuras multimodales de transporte y de gestión integrada entre el Estado nacional y las provincias involucradas.

Proteínas

El estuario del Río de la Plata es un punto geopolítico decisivo, es la entrada a la cuenca del Plata el principal proveedor de proteína vegetal del planeta, a la vez es el punto de Unión de la cuenca del Plata con el Atlántico Sur uno de los mayores caladeros del planeta y por tanto proveedor de la proteína de origen animal de más alta calidad.

El desfalco de Vicentin echó luz sobre las triangulaciones financieras para evadir impuestos. Es necesario resaltar que los puertos privatizados y la traza del Paraná son la base material de ese fenómeno. Argentina posee el tramo más importante de vía Navegable; sin embargo la traza determina que esta termine en Uruguay en Nueva Palmira y que para salir a las rutas oceánicas haya que pasar si o si por Montevideo.

Urge que Argentina cuente con una llave logística, con un puerto director en el estuario del Río de la Plata y con un canal de acceso¹, que sea nuestra salida a las rutas oceánicas y que permita unir la Argentina fluvial, con la Argentina Marítima: la Pampa Húmeda, con la Pampa Azul y con el continente Blanco.

Recuperar nuestras vías navegables y nuestra estructura portuaria acompañado de una flota de bandera Nacional con Unidades construidas en Astilleros nacionales cierra un círculo virtuoso donde la nación recupera millones en concepto de fletes y crea miles y miles de puestos de trabajo de alta calificación.

Antártida

En el 2040 vence el tratado Antártico y es necesario que nuestro país reafirme su presencia. A base de un gran esfuerzo fuimos pioneros en sostener bases antárticas y también los primeros en contar con instituto antártico.

Los acuerdos a los que llegó el gobierno de Macri con Theresa May² han permitido que el Reino Unido profundice su política de una fuerte inversión en investigación científica en la Antártida, Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur. Pretenden esconder sus objetivos imperiales detrás de un perfil científico y cuidado del medio ambiente: en concreto incrementan su capacidad logística y poder naval con vistas a fortalecer su presencia militar y el usufructo de los recursos vivos y minerales. Asimismo, intentan implementar políticas de control a través de Áreas Marinas Protegidas sobre nuestros espacios marítimos usurpados y con proyección estratégica hacia la Antártida.

También Chile desde hace años viene incrementando su presencia en la Antártida haciendo una inversión de más de 200 millones de dólares en la construcción de un

¹ Se trata del viejo canal del Sud o el llamado también canal Magdalena se trata de un canal natural que debe ser profundizado para llevarlo a un calado que permita el ingreso de grandes buques. Fue licitado en los últimos años de gobierno de Cristina Fernández de Kirchner y se desestimó con la asunción de Macri cuyo primer acto de gobierno fue la derogación de la resolución 1108 consolidando la posición dominante del puerto de Montevideo en el estuario del Río de la Plata.

² Del interés británico en Argentina, "en el área de la infraestructura asociada, una cantidad de empresas británicas ofrecen servicios de primera línea en la Argentina, entre ellas BT, Turner & Townsend, y Vodafone". Empresas que además actúan en la Minería (artículo de Mariano Memolli)

rompehielos. Hace apenas semana la cancillería chilena mando un carta objetando que la publicación del Mapa del territorio Argentino tal cual lo reconoció la ONU con el fallo de la CONVEMAR que nos reconoce la Jurisdicción de nuestra Plataforma Submarina hasta las 350 Millas. Los hermanos chilenos deben comprender que nuestros destinos como pueblos latinoamericanos son comunes en la Antártida, de manera tal que es relevante que ambos pueblos construyamos una mística de acción común binacional sobre los espacios antárticos, evitando que los intereses foráneos usurpadores británicos, maximicen su margen de maniobra a través de la típica política del divide y reinarás. Por ende, resulta fundamental intentar consolidar una cosmovisión común sobre estas cuestiones, al riesgo de debilitarnos irreparablemente en términos soberanos.

La instalación de una comisión Nacional Antártica en Ushuaia es fundamental. Necesitamos contar con un polo científico-Logístico en la puerta de la Antártida para reforzar nuestra soberanía en el atlántico Sur, Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sándwich del Sur y el Continente Blanco. Asimismo, es fundamental asegurar, en nuestra Tierra del Fuego, el cruce por aguas nacionales y el efectivo cumplimiento de la ley 26.776, de forma tal de asegurar la integración física de nuestro territorio continental e insular.

Industria para la defensa.

La Defensa de nuestra Soberanía fluvio-Maritima no se puede realizar sin presencia efectiva. Si lo tomamos de Manera integral tenemos una de las flotas más obsoletas del Planeta, si tomamos por caso la flota pesquera tiene buques cuya edad promedio supera los 40 años, idéntica situación registra la flota de Mar de la Armada Argentina.

Es necesario quebrar una Lógica: **los buques son junto con los satélites los bienes de capitales más complejos que puede construir un país.** En el resto del Mundo la industria naval recibe fuertes incentivos, subsidios y distintas medidas protectorias en nuestro País se dejan ingresar buques Usados con lo cual se deja sin trabajo a los Astilleros y a la vez nos condena a ser el chatarrerio naval del planeta.

El rol del Estado es fundamental porque actúa como espejo para los privados. Si el Estado (que además tiene Astilleros propios) importa buques usados no tenemos ningún futuro posible.

El 2020 ha sido elegido como el Año del General Manuel Belgrano, es una extraordinaria oportunidad para lanzar un ambicioso plan de construcciones Navales integrando los Astilleros Estatales con los Astilleros privados, las unidades académicas y las industrias asociadas en favor del desarrollo y la producción nacional para la defensa.

"Una nación que deja hacer por otra una navegación que puede hacer por sí misma compromete su futuro y el bienestar de su pueblo"

Soberanía Pesquera:

Los recursos pesqueros son un Bien Común, esto significa que nos pertenecen a todos, por esta razón es el Estado quien debe resguardarlos. Sin embargo, muchos de ellos han sido sobreexplotados, perdiendo más del 80 % de su biomasa virgen.

El Estado debe garantizar un **desarrollo sostenible** de las pesquerías, ello significa un desarrollo que satisfaga las necesidades de la generación actual sin poner en peligro el acceso al bien de las generaciones futuras, garantizando la preservación del ambiente. Este desarrollo sostenible otorgaría beneficios para toda la comunidad, garantizando que las pesquerías se transformen en una actividad generadora de empleo, en la perspectiva de consolidar el objetivo de la soberanía alimentaria. Asimismo, es importante implementar un enfoque ecosistémico integral, lo cual no sólo contempla la preservación de la especie y el ecosistema en cuestión, sino que, además, debe incorporar dimensiones sociales y participativas, para beneficio de toda la comunidad en pos de la generación de un desarrollo regional más armónico.

La Subsecretaría de Pesca es el área institucional que administra la política pesquera a través del **Consejo Federal Pesquero (CFP)**. Este organismo está integrado por cinco representantes provinciales, uno por cada provincia con litoral marítimo, y cinco representantes del Estado Nacional. Esta composición de sus miembros se debería revisar, ya que su función no es solo **administrar la pesca** sino también definir las políticas de **investigación pesquera**, para lo cual sería necesario la representación de trabajadores vinculados a la pesca y a la investigación. En la actualidad se escuchan únicamente los reclamos del sector empresarial. Además, su composición no debería estar limitada solo a representantes de las provincias con litoral marítimo.

En la actualidad la administración pesquera para varias especies marinas se realiza a través de las **Cuotas Individuales Transferibles CIT**. Las CIT son un instrumento de mercado para el manejo de las pesquerías, a través de las cuales el Estado pierde soberanía en el manejo de sus recursos, situación que se debe revertir inmediatamente. La concesión de las CIT finaliza en el 2025 y **no deben ser renovadas**, ya que:

- el Estado pierde control soberano sobre estos recursos al establecerse un **derecho de propiedad privada** sobre el uso de los recursos pesqueros, que consiste en otorgar un título de propiedad por barco de una determinada cantidad de toneladas por especie, durante 15 años. Así, se establecieron cuotas favoreciendo a los buques de mayor tamaño, asociados a los grandes capitales. Ese título de propiedad se puede transferir a otros barcos.
- se ha comprobado que favorece la concentración de cuotas en pocas empresas, debido a su transferibilidad
- disminuye el trabajo en tierra y genera mayor descarte, es decir, se desechan peces muertos que no alcanzan la talla comercial, ya que son juveniles que aún no se reprodujeron y no deben ser extraídos del mar.
- destruyen la biomasa marina y la efectiva capacidad de reproducción de la misma, legitimando así condiciones insostenibles e inaceptables de sobrepesca.

Por lo tanto el Estado debe ser un socio activo, que le permita participar de las ganancias de la pesca ya que, como mencionamos, los recursos pesqueros son un Bien Común Natural y nos pertenecen a todos. Establecer **otra forma de administración pesquera**, donde no solo al Estado se le otorgue mayores ingresos, sino también, garantizar que la actividad pesquera genere mayores fuentes de trabajo dignas revirtiendo la actual precarización en el sector, añada valor agregado y estimule el mercado interno,

garantizando que nuestros bienes ictícolas se incorporen como fuente nutritiva a la alimentación sana y saludable de nuestras familias. Garantizar que los trabajadores vinculados a la pesca estén registrados, eliminando las seudocooperativas, el trabajo ilegal y el trabajo infantil. Por otro lado garantizar también embarcaciones en buen estado, de forma tal que no se corran riesgos laborales originados en el deficiente estado de los barcos a la hora de salir a navegar. Proteger la pesca artesanal y de pequeñas embarcaciones, que son menos depredatorias y aseguran mayor mano de obra.

La Coordinación Nacional de Trabajadores/as de Industria (CNTI), creada en julio de 2018, es parte de la Central de Trabajadores de la Argentina Autónoma (CTA Autónoma), está integrada por más de 30 mil trabajadores/as del sector farmacéutico, curtiembre, industria azucarera, textil, tecnología, telecomunicaciones, astilleros navales, siderurgia, fabricaciones militares, trabajadores/as civiles de FF.AA., fábrica de aviones, minería, energía atómica y agua pesada.