

UNA NACIÓN EN EL MAR

La proyección argentina
desde la Cuenca del Plata
al Polo Sur a través de Malvinas
y el Atlántico Sudoccidental

—

CIPEX

UNA NACIÓN EN EL MAR

La proyección argentina
desde la Cuenca del Plata
al Polo Sur a través de Malvinas
y el Atlántico Sudoccidental

Rattenbach, Juan Augusto; **Civale**, María Laura; **Bareiro**, Adilio; **Kataishi**, Rodrigo; **Welsch Casagni**, Carolina.

Diseño de tapa: **Tinte Estudio y Juan Augusto Rattenbach**
Diseño de interior e ilustraciones: **Tinte Estudio**
Revisión y corrección de textos: **Victor Calero**

"Una Nación en el Mar: la proyección argentina desde la Cuenca del Plata al Polo Sur a través de Malvinas y el Atlántico Sudoccidental"
Año: 01 / Nº 1 ; 144 pp. ; 15 x 22 cm.
Ciudad de Buenos Aires, 9 de julio de 2022
ISSN en trámite

ÍNDICE

- **El mar argentino y las vías navegables: sectores estratégicos para el desarrollo nacional** (Sofía De Nicolo) 7
- **La Soberanía Argentina en los Mares** (Juan Augusto Rattenbach) 10

Cuenca del Plata

- **Introducción** (Juan Augusto Rattenbach) 19
- **Legales** (María Laura Civale) 22
- **Economía** (Adilio Bareiro) 33
- **Defensa** (Adilio Bareiro y Juan Augusto Rattenbach) 43

Malvinas y el Atlántico Sur

- **Introducción** (Juan Augusto Rattenbach) 51
- **Legales** (Juan Augusto Rattenbach) 56
- **Economía** 70
  - **Introducción:** Economía del Atlántico Sur hasta la Guerra de Malvinas (Juan Augusto Rattenbach) 70
  - **Pesca** (Adilio Bareiro y Juan Augusto Rattenbach) 74
  - **Hidrocarburos** (Rodrigo Kataishi y Carolina Casagni Welsch) 79
  - **Defensa** (Juan Augusto Rattenbach) 93

Antártida

- **Introducción** (Juan Augusto Rattenbach) 99
- **Legales** (María Laura Civale) 102
- **Economía** (María Laura Civale) 114
- **Defensa y Logística** (María Laura Civale) 126

Conclusión

- Juan Augusto Rattenbach 134

Autores 136

Bibliografía 138

UNA NACIÓN EN EL MAR

La proyección argentina
desde la Cuenca del Plata
al Polo Sur a través de Malvinas
y el Atlántico Sudoccidental

El Mar Argentino y las vías navegables: sectores estratégicos para el desarrollo nacional

El lugar que tiene asignado nuestro país en la división internacional del trabajo ha sido, históricamente, el de un mero exportador de materias primas e importador neto de tecnología. Esto ha impedido *(e impide aún)* el desarrollo de capacidades para el aprovechamiento de los recursos que nuestro país posee. Las tensiones relacionadas con la dinámica de explotación y control de nuestro sector marítimo y fluvial son prueba cabal de esto último.

El actual escenario internacional, caracterizado por el ascenso de China, el declive relativo de poder de Estados Unidos, la emergencia de nuevas potencias de menor rango y el desarrollo de procesos como la transformación de la infraestructura energética global y la revolución tecnológica mediante el desarrollo de la industria 4.0, presenta a nuestro país tanto desafíos como oportunidades.

Si tomamos en cuenta la soberanía argentina en el continente sudamericano, en las Islas del Atlántico Sur y en el continente antártico, tendríamos casi 16 mil kilómetros de costa, y por lo tanto, aproximadamente 6 millones y medio de kilómetros cuadrados de territorio marítimo. El potencial económico del mismo se refleja no solo en sus recursos (hidrocarburíferos, mineros, de macroalgas y algas, pesca y acuicultura), sino también en las industrias necesarias para su aprovechamiento: naval, ictícola, energética,

satelital, y farmacéutica. Industrias que se componen de un alto contenido científico, tecnológico, económico y productivo.

Sin embargo, la dinámica de poder global que rige el control de los océanos y mares impide que nuestro país gestione y aproveche sus recursos fluviales y marítimos como motor de desarrollo. En la actualidad, las grandes potencias marítimas despliegan diversas estrategias para el control de estos espacios. En esta disputa, nuestros mares y ríos se constituyen como una zona geopolítica, geoeconómica y geoestratégica de crucial relevancia en al menos tres aspectos: el control del flujo del comercio internacional; la proyección al continente antártico; la exploración, explotación y aprovechamiento de nuestros recursos naturales.

Frente a esto, nuestro país no puede dejar de tener una estrategia en todos los planos del accionar naval referidos a la prospección, exploración, tráfico mercante, pesca, desarrollo científico y tecnológico, así como a las capacidades industriales y productivas necesarias para garantizar esa soberanía. Este proceso requiere de un Estado capaz de conducir, planificar y dirigir procesos de desarrollo científico, tecnológico e industrial que nos permitan potenciar y aumentar las capacidades nacionales.

En esa línea, desde este espacio, entendemos que en primer lugar es necesario definir **la soberanía fluvial y marítima argentina como una política de Estado.** En segundo lugar, asumir que se constituyen como un **sector estratégico** para el desarrollo nacional.

Un *sector estratégico* debe potenciar las capacidades nacionales industriales, científicas, tecnológicas y productivas; crear ecosistemas de innovación, de retornos crecientes, de efectos multiplicadores en otras industrias; generar empleo calificado, promover la formación, así como la creación de institu-

tos de investigación y universidades para la gestión de tecnologías complejas. Esto nos permitirá construir soberanía en un sector sumamente sensible e históricamente reservado para las potencias centrales.

El presente libro tiene como objetivo describir el estado de situación del sector marítimo en Argentina en aspectos tales, como los legales, económicos o los referidos a la defensa. El análisis está atravesado por dos criterios: por un lado, el concepto de soberanía nacional en tanto faro que ilumina, para cualquiera de los temas abordados, las determinaciones geopolíticas que definen las proyecciones del desarrollo nacional. Por el otro, **la perspectiva regional**: es decir, delimitar espacialmente cada una de las regiones que componen al sector marítimo del país y abordarlas de manera integral. Por esta misma razón el informe se encuentra dividido en tres partes: La Cuenca del Plata, Malvinas y el Atlántico Sur y Antártida.

La redacción de esta obra está inspirada como un homenaje a quienes dieron su vida por la defensa de nuestra soberanía insular y marítima en el Atlántico Sur. La misma está pensada desde un enfoque de **divulgación científica** con el objetivo de hacer amena y accesible toda la información relativa a nuestra soberanía marítima, motivo por el cuál se intentó reducir al mínimo la cantidad de citas textuales para que su lectura sea fluida. De esta forma, el espíritu que inspira estas páginas no es el de lograr una obra académica acabada, sino el de invitar a los lectores a tener una primera aproximación a esta temática que los lleve, en el futuro, a profundizar sobre la misma. Por eso, los invitamos encarecidamente a leer la sección de **Bibliografía**, no sólo para encontrarse con los diferentes autores que la hicieron posible, sino también para adentrarse en las distintas referencias necesarias para poder avanzar sobre los estudios *rioplatenses, atlánticos y antárticos* que son tan indispensables para nuestra soberanía nacional.

Sofía De Nicolo
Directora del OCIPEx

• La Soberanía Argentina en los Mares •

Juan Augusto Rattenbach

Existe en el imaginario social de nuestro país la idea de que la Argentina *es el granero del mundo* y que históricamente se destacó por la cría de ganado bovino, para luego devenir en una potencia agrícola exportadora de cereales y oleaginosas. Esta concepción, nacida de la consolidación del modelo agroexportador de 1880, ponía a la "zona núcleo" de la pampa húmeda en el centro de nuestro país, destacando la producción rural de Buenos Aires, La Pampa, Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba. Siguiendo este lineamiento, un mapa es una representación cartográfica e icónica de la soberanía de un país.

Sin embargo, la República Argentina es, ante todo, una Nación *bicontinental*. Esto quiere decir que la soberanía de nuestro país comprende dos continentes: el sudamericano y el antártico. Los límites extremos de nuestra superficie terrestre son la confluencia de los ríos Grande de San Juan y Mojinete en la Provincia de Jujuy, al Norte, que se oponen al paralelo 90° en el Polo Sur, ubicado en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Hacia el Oeste, tenemos como límite natural en relación a la República de Chile la cordillera de los Andes, y en el Este, la Isla Jorge en el archipiélago de las Islas Sandwich del Sur.

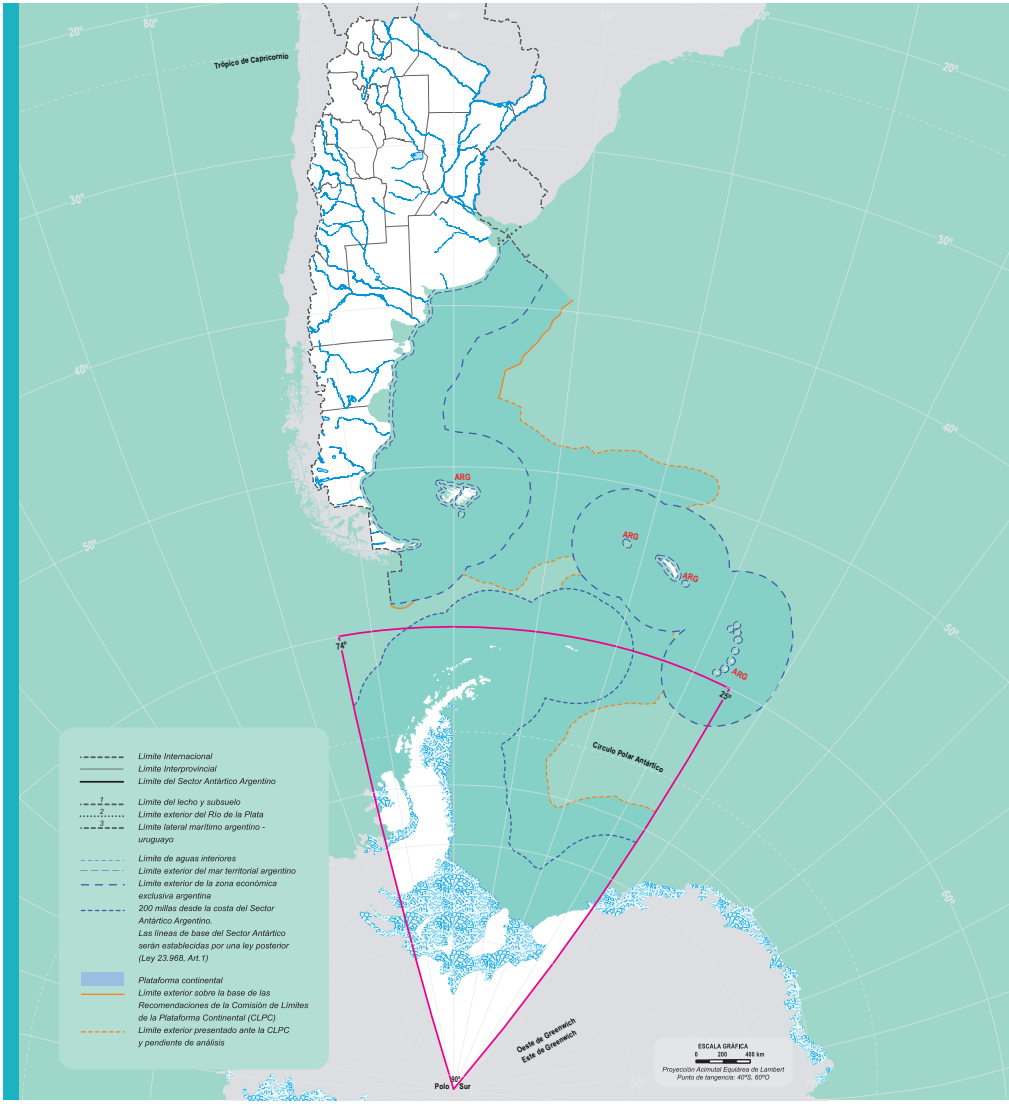
Por mucho tiempo, nuestro sistema educativo optó por el uso de un mapa "tradicional" en donde el límite sur parecía ser la Isla de Tierra del Fuego, y a la derecha, y fuera de escala, teníamos la Antártida argentina como una porción anexa de nuestra soberanía. De esta manera, y en concordancia con el paradigma *bovinocentrista* del modelo agroexportador, el punto céntrico aparente podría ser al Sur de Córdoba o al Norte de La Pampa, según como se calculara. A partir de la década de 1940 surge en términos conceptuales el

mapa bicontinental argentino que contiene una representación más exacta de nuestra soberanía, según la cual el archipiélago de Malvinas se convierte en forma definitiva en el centro geográfico de nuestro país.

MAPA BICONTINENTAL

Fuente:
elaboración propia en base a la Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA)

—



A pesar de la declaración de independencia del antiguo Virreinato del Río de la Plata el 9 de julio de 1816 y la consolidación de nuestro país como Nación bicontinental el 22 de febrero de 1904, hubo que esperar hasta el año 2010, en pleno contexto del bicentenario, para que el mapa bicontinental sea de uso obligatorio en los establecimientos educativos en nuestro país conforme la Ley Nº 26.651.

Resuelta la discusión en torno a la soberanía terrestre sudamericana, insular y antártica, la siguiente pregunta a responder es **¿cuál es el alcance de nuestra soberanía marítima?**

Por empezar, sabemos que los seres humanos habitan de forma sedentaria superficies terrestres que, agrupados en identidades nacionales, nos ayudan intuitivamente a demarcar los límites de los distintos países en términos políticos. De esta forma, cuando hablamos de la soberanía en el mar de una Nación, nos referimos a las proyecciones de los límites continentales o insulares sobre la superficie marítima.

Por siglos, la costumbre fue fijar la soberanía marítima de los Estados en 3 millas marinas desde las costas. Esta distancia tenía como referencia el alcance -a lo lejos- de una bala de cañón. El objetivo primordial de este criterio era la defensa de la soberanía terrestre en donde las infraestructuras portuarias cobraban un protagonismo esencial. Posteriormente, dicha limitación se amplió hasta 12 millas marinas. Sin embargo, la consolidación del capitalismo como sistema de acumulación a escala global entre finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, llevó a los distintos Estados-Nación a disputarse los espacios marítimos con fines predominantemente económicos, para los cuales las 12 millas marinas resultaban ser escasas.

En este sentido, cuando pensamos en un escenario post Segunda Guerra Mundial inmediatamente se nos viene a la cabeza la creación de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el comienzo de la Guerra Fría y la llegada de nuestra especie a la Luna. Sin embargo, lejos estuvieron los países del mundo de ser meros espectadores pasivos de un enfrentamiento colosal de dos superpotencias. Ante la pretensión estadounidense sobre los recursos naturales del mar, el suelo y el subsuelo marino, los países de América Latina reaccionaron de forma inmediata en una sucesión de declaraciones unilaterales que tenían por criterio la extensión y proyección de soberanía sobre el Mar Epicontinental y el Zócalo Continental. La Argentina se manifestó de forma explícita en octubre de 1946 a través del decreto N°14.708/46. Chile, por su lado, fue uno de los pocos países que fijó un límite preciso equivalente a 200 millas marinas. El mismo tenía como objeto coincidir con la corriente fría de Humboldt, espacio donde radica la mayor diversidad de la riqueza ictícola chilena en el Océano Pacífico.

Hubo que esperar hasta la década del setenta y comienzos de los ochenta para que se consolidaran estos criterios como universales, permitiéndole a los países de América, África, Asia y Oceanía (que antiguamente habían sido colonizados por Europa) disponer de los recursos vivos y no vivos del mar como insumos para el desarrollo económico. De esta manera, el 30 de abril de 1982 se redactó la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (CONVEMAR), cuya suscripción se abrió en diciembre de ese año, que tenía como requisito para la entrada en vigor la firma y adhesión de 60 Estados. Dicho requerimiento recién se cumplió en noviembre de 1994, con posterioridad a la firma de la República Cooperativa de Guyana. Allí se establecieron los criterios de la soberanía de las Naciones en el mar:

Líneas de Base y aguas interiores

Las Líneas de Base, como bien indica su nombre, se utilizan para medir la anchura de **todos** los espacios marítimos contemplados en la CONVEMAR. Existen dos tipos: las líneas de base "normal" que toman como punto de partida las mareas bajas a lo largo de la costa, y las líneas de base "recta" que se utilizan cuando el Estado tiene aberturas profundas o una franja de islas en la proximidad de sus costas. En este segundo caso se deben unir los puntos apropiados para formar luego líneas rectas que servirán de base para proyectar los espacios marítimos. Una vez definidas las líneas de base, todas las aguas que queden situadas hacia adentro se denominan "aguas interiores".

Mar Territorial

Se entiende como la franja de mar adyacente al territorio cuyo límite se extiende hasta las 12 millas marinas contadas desde las líneas de base. En este espacio, nuestro país ejerce **soberanía plena** sobre el mar, el lecho, el subsuelo y el espacio aéreo. Los Estados ribereños están obligados a permitir el "paso inocente" de los buques de otros Estados mientras se haga de forma rápida, pacífica e ininterrumpida.

Zona Contigua

Se denomina de esta manera por ser el espacio contiguo de 12 millas marinas al Mar Territorial (por lo tanto su límite es la milla 24) contadas desde las líneas de base. En este espacio, el Estado tiene **competencias** para prevenir y sancionar infracciones en materia sanitaria, migratoria, fiscal y aduanera.

Zona Económica Exclusiva

La Zona Económica Exclusiva es el espacio que se extiende más allá del Mar Territorial donde el Estado tiene **derechos de soberanía** limitados a la administración, conservación, exploración y explotación sobre los recursos naturales vivos y no vivos de la columna de agua hasta las 200 millas marinas[1] contadas desde las líneas de base. Además, tiene jurisdicción relativa al establecimiento de islas artificiales, instalaciones y estructuras, investigación científica marina y protección y preservación del ambiente.

Plataforma Continental

La Plataforma Continental comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del Mar Territorial a lo largo de la prolongación natural de su territorio. La CONVEMAR reconoce a todos los Estados 200 millas marinas de plataforma continental contadas desde las líneas de base, pero aquellos Estados que puedan demostrar mediante estudios científicos que su plataforma excede esa anchura, podrán hacerlo hasta las 350 millas marinas. En este supuesto, y tal como lo hizo nuestro país, debe hacerse una presentación ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (órgano técnico creado por la CONVEMAR).

En este espacio marítimo, el Estado tiene **derechos de soberanía** para explorar y explotar los recursos vivos y no vivos sobre el lecho y el subsuelo (excluye la columna de agua).

[1] 1 milla marina = 1.852 kilómetros

Alta mar y Fondos Marinos y Oceánicos

Estos espacios marítimos se encuentran fuera de la jurisdicción de los Estados. Alta mar comprende la columna de agua que se encuentra más allá de la ZEE y donde los Estados tienen libertades de navegación, sobrevuelo, pesca, investigación científica, construcción de islas artificiales, cables y tuberías submarinas. Los Fondos Marinos y Oceánicos comprenden el lecho y el subsuelo que se encuentra más allá de la Plataforma Continental y para su administración se ha establecido un régimen específico por la CONVEMAR.

La soberanía marítima en nuestro ordenamiento jurídico interno

En nuestro país sigue teniendo vigencia la Ley Nº 23.968 de espacios marítimos de 1991 que establece los mismos criterios conforme la CONVEMAR. La Convención, que entró en vigencia a fines de 1994, se terminó de aprobar en nuestro país a través de la Ley Nº 24.543, de 1995.

Hablar de la soberanía argentina en los mares, desde una perspectiva jurídica, implica hacer referencia a la disposición transitoria número 1 de la Constitución Nacional conforme la reforma de 1994, que será uno de los pilares fundamentales del presente libro. Así como recuperar la soberanía en Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur es un mandato consagrado en nuestra *Carta Magna*, que lejos de limitarse a los territorios insulares, también se extiende a los "espacios marítimos correspondientes". Esto se explica por la ocupación británica sobre 200 millas náuticas alrededor de las Islas del Atlántico Sur como consecuencia de la guerra de 1982, tema que vamos a abordar más adelante.

Si bien es común creer que la "soberanía" es algo que tiende a ser estático, cuando hablamos del Atlántico Sur podemos afirmar que la Argentina es un *universo en expansión*. Nuestro país tiene el privilegio de contar con una extensa Plataforma Continental que permite ampliar nuestra soberanía en el lecho y subsuelo hasta la milla 350. Tras cumplir el plazo correspondiente de la presentación de la ampliación en el 2009, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental recientemente se expresó a favor de la Argentina entre 2016 y 2017, evitando expedirse sobre la proyección desde las Islas Malvinas, las Islas del Atlántico Sur y la Antártida dado que son territorios en disputa. Esta expansión de soberanía cada vez más lejos de las costas continentales e insulares la podemos ver reflejada en la reciente Ley Nº 27.557 (aprobada en 2020 por ambas Cámaras del Congreso de la Nación) que es modificatoria de la de "espacios marítimos" de 1991 y que se reflejó en la actualización del mapa bicontinental.

De esta forma, podemos ver que la superficie marítima de nuestro país es superior en kilómetros cuadrados en relación a la superficie terrestre, tanto de la Argentina continental sudamericana, como de la Argentina antártica. A pesar de que Argentina es en su esencia un país marítimo, poco se ha analizado de forma holística su columna fluvio-marítima, desde el río Pilcomayo hasta el Océano antártico, lo que explica la necesidad de la elaboración y publicación del presente libro.



Fuente: 3D render the planet Earth on a black background, high resolutio.
Por **mrtimmi**

—

CUENCA DEL PLATA

Introducción
Legales
Economía
Defensa

—

• Introducción •

Juan Augusto Rattenbach

La Cuenca del Plata comprende una red de navegación fluvio-marítima que conecta a la Argentina, Uruguay, Brasil, Paraguay y Bolivia con el Océano Atlántico. Por definición económica, el transporte de bienes por vías navegables tiene un menor costo en relación al comercio por vía aérea o terrestre. Esto explica en mayor medida la importancia geopolítica de la Cuenca del Plata.

La conquista española de esta región durante el siglo XVI se asentó principalmente en las ciudades de Buenos Aires y Asunción, aunque como bien es conocido, el protagonismo de la región lo tenía la explotación minera de Potosí, la capital económica del Virreinato del Perú. A medida que se iban agotando los yacimientos de plata y Gran Bretaña se consolidaba como potencia industrial, el comercio por el Atlántico a través de la Cuenca del Plata y sus afluentes comenzó a tener una mayor importancia. Esto motivó a España a contener el avance portugués sobre la región, expulsar a los jesuítas de las *Misiones* y crear una nueva jurisdicción para tener un mayor dominio sobre la zona. Nace así el Virreinato del Río de la Plata en 1776 con capital en Buenos Aires.

A pesar de los intentos por resquebrajar el orden colonial-español a partir de la rebelión de Túpac Amaru II (1781-1783) y la revolución de Chuquisaca (1809), hubo que esperar a que el foco revolucionario se desplace a la capital del Virreinato para garantizar su desenlace. De esta manera, Buenos Aires se convirtió en el centro de operaciones para extender la revolución al resto del territorio virreinal, así como revertir la contraofensiva realista de Chile.

Las discusiones entre “proteccionismo” vs “libre navegación” sumadas a la necesidad de controlar esta región y la red de navegación hicieron que el siglo XIX sea marcado por una gran cantidad de conflictos armados internacionales: las invasiones inglesas (1806-1807), primera guerra entre Argentina y Brasil (1825-1828), el bloqueo francés al Río de la Plata (1838-1840), el bloqueo anglo-francés (1845-1850), segunda guerra entre Argentina y Brasil (1851-1852) y la guerra del Paraguay (1865-1870). A esto le sumamos las guerras civiles entre unitarios y federales que, desde la Asamblea del Año XIII hasta la capitalización de Buenos Aires en 1880, buscaron resolver la discusión respecto de la forma de organización política y económica de nuestro país.

El siglo XX, por el contrario, se caracterizó por la resolución de las tensiones regionales a través de acuerdos e instrumentos tanto bilaterales como multilaterales. Desde un punto de vista simbólico, tenemos como ejemplo la reunión entre los primeros mandatarios de Argentina y Uruguay en el Río de la Plata, en 1948, que históricamente se tomó como un punto de partida para resolver los alcances de la soberanía de ambas naciones. El Tratado del Río de la Plata de noviembre de 1973 y los estatutos subsiguientes supusieron dar por finalizadas décadas en torno a la discusión sobre la administración de la Cuenca y sus principales afluentes: el Paraná y el Uruguay.



SOBERANÍA COMPARTIDA
Los presidentes de Uruguay, Batlle Beres y Argentina, Juan Domingo Perón se reúnen en el medio del Río de la Plata (1948).
—

Desde un plano económico, y a casi dos siglos y medio de la creación del Virreinato del Río de la Plata, la Cuenca mantiene su importancia y su hegemonía para las Naciones que se construyeron alrededor de ella. **Por esta red de navegación pasan el 80% de las exportaciones y el 90% de las importaciones de la Argentina, es decir, casi la totalidad del comercio exterior de nuestro país.** Detrás de estas cifras y su relevancia se encuentran las claves para la integración regional tanto desde el plano económico como político.

Fuente:
elaboración propia en base al Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC)
—



• Legales •

María Laura Civale

La soberanía de los ríos en la Constitución Nacional

La discusión entre proteccionismo y libre navegación a la que se hizo referencia en la introducción quedó saldada en el artículo 26 de nuestra Constitución Nacional estableciéndose *la libertad de navegación en los ríos interiores para todas las banderas, con sujeción a los reglamentos nacionales*. Este artículo sólo se modificó de forma breve en la reforma de 1949 hasta su "derogación" por un bando militar en 1956. En relación con la reglamentación de la navegación de los ríos, ésta corresponde al Congreso de la Nación conforme el inciso 10 del artículo 75.

Por otro lado, la reforma constitucional de 1994 introdujo el derecho a un ambiente sano (Art. 41). En esta materia, existe una atribución compartida entre la Nación y las provincias: mientras que la primera se limita a dictar normas que tienen que contener presupuestos mínimos de protección, las segundas se encargan de complementarlas y aplicarlas.

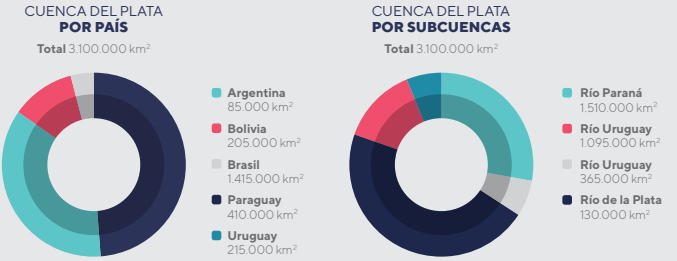
La Cuenca del Plata en el Derecho Internacional

La Cuenca del Plata abarca un extenso territorio constituido por un sistema de drenaje natural de aguas de superficie de distintos Estados que conforman una unidad geográfica y confluyen en una desembocadura común. Está integrada por cuatro importantes subcuencas - Paraná, Paraguay, Río de La Plata y Uruguay - junto con sus redes de afluentes y es el principal sistema de recarga del Acuífero Guaraní. Al estar compartida por cinco Estados - Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay - su regulación se encuadra dentro del Derecho Internacional Público.

DISTRIBUCIÓN DE LA CUENCA DEL PLATA POR SUBCUENCAS

Fuente:
elaboración propia en base al Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC)

—



En 1969, los cinco Estados implicados firmaron el Tratado de la Cuenca del Plata, de duración ilimitada, con el fin de institucionalizar un sistema que permitiera promover el desarrollo armónico y la integración física de la cuenca. Los Estados signatarios se comprometieron a identificar áreas de interés común y realizar estudios, programas y obras que propendieran a la utilización racional del agua y a la facilitación y asistencia en la navegación, entre diversos objetivos.

El órgano supremo de lo que se denomina el Sistema de la Cuenca del Plata está conformado por la Reunión de Cancilleres, que se reúne de manera ordinaria anualmente y se encarga de establecer la política común para cumplir con los objetivos del tratado y adoptar las decisiones que sean necesarias. Además, se estableció un Comité Intergubernamental Coordinador que oficia de órgano permanente y coordina y ejecuta todas las acciones que tienen como objetivo el desarrollo de la cuenca. Está integrado por dos representantes por cada Estado y su sede se encuentra en Buenos Aires desde 1973.

Puesto que varios Estados integran la Cuenca del Plata, a lo largo del tiempo fueron suscribiendo distintos acuerdos bilaterales para regular los ríos internacionales. Entre ellos, se encuentra el *Tratado del Río de La Plata y su Frente Marítimo*, que fue firmado entre Argentina y Uruguay en 1973. Es un instrumento particular en la regulación de los ríos internacionales ya que, en

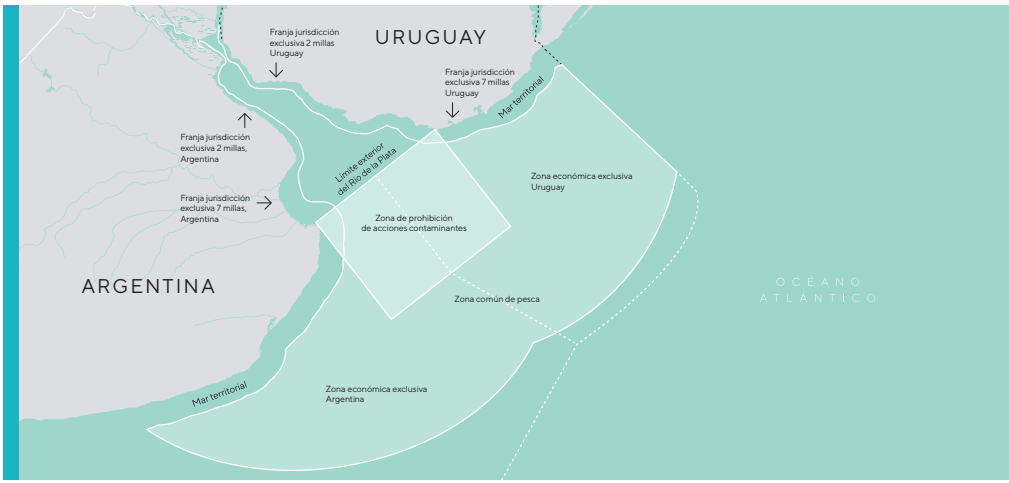
pos de saldar las diferencias existentes entre ambos países, se establecieron disposiciones novedosas en la materia.

¿Cuáles son los límites del Río de La Plata?

El río se extiende desde el paralelo de Punta Gorda (límite interior) hasta la línea imaginaria que une Punta Rasa del Cabo San Antonio con Punta del Este (límite exterior). A su vez, el tratado establece franjas de jurisdicción exclusiva en las aguas fluviales adyacentes a las costas distinguiendo dos zonas: la primera se extiende desde el paralelo de Punta Gorda hasta la línea imaginaria que une Punta Lara con Colonia, donde los Estados tienen dos millas marinas de jurisdicción; mientras que la segunda se extiende desde esta última línea hasta el límite exterior del río, donde tienen siete. Las aguas que quedan fuera de estas mediciones se consideran de uso común. El ejercicio de los derechos y las obligaciones de cada Estado están determinados bajo un marco de igualdad y cooperación, respetando la soberanía de ambos. Por otro lado, el tratado no sólo se circunscribió al río, sino que también amplió su ámbito de aplicación al Frente Marítimo, adelantándose en el tiempo a la firma de la CONVEMAR, explicada en la introducción de este informe.

LÍMITES DEL RÍO DE LA PLATA

Fuente:
elaboración propia en base a la Comisión Administradora del Río de la Plata
—



Para poder llevar a cabo la gestión conjunta del río, el tratado creó la Comisión Administradora del Río de La Plata (CARP), un organismo binacional integrado por igual número de delegados por cada país, cuya sede se encuentra en la Isla Martín García. Entre sus atribuciones, la CARP se destaca por pronunciarse en cada proyecto de obra que pretenda realizar alguno de los Estados. Además, es la encargada de promover estudios e investigaciones sobre el río y dictar normas reguladoras de la actividad de pesca en miras a prevenir la contaminación y preservar los recursos vivos. El Río Uruguay constituye otro curso de agua de relevancia cuya subcuenca integra el Sistema de la Cuenca del Plata. A diferencia del Río de La Plata, este río de curso sucesivo atraviesa tres Estados, por lo cual hace las veces de frontera con Brasil y Uruguay. Respecto del tramo fronterizo con Brasil, rige el Tratado entre la República Argentina y los Estados Unidos del Brasil referente a la Línea Divisoria de 1898, que reguló la delimitación del río y posteriormente fue complementado por la Convención Complementaria de Límites de 1927. En relación a Uruguay, rigen dos instrumentos. En primer lugar, se encuentra el Tratado de Límites de 1961, cuyo fin fue delimitar el río entre ambos Estados. Posteriormente, en 1975, se firmó el Estatuto del Río Uruguay, que incorporó mecanismos comunes para aprovechar racionalmente el río y creó la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), que tiene funciones similares a su antecesora en el Río de La Plata.

Los ríos y los puertos en el ordenamiento jurídico argentino

La Ley N°20.094 de navegación, sancionada en 1973, establece que las aguas navegables de la Nación que sirven al tráfico y al tránsito entre distintas jurisdicciones se tratan de bienes públicos y están sujetas a la jurisdicción nacional. La delimitación la realiza el Estado Nacional e intervienen las provincias cuando corresponda.

En sus inicios, la actividad portuaria estaba centralizada bajo la Administración General de Puertos (AGP), constituida como empresa del Estado que tenía a su cargo la explotación, la administración y el mantenimiento de todos los puertos marítimos y fluviales del país. En 1987, se transformó en una Sociedad del Estado.

Durante la década del noventa esta actividad se vio afectada por un proceso de desregulación y privatización en el marco de la reforma del Estado. Si bien en un principio la ley N°23.696 (1989) dispuso la descentralización y provincialización de la AGP, previendo la concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias, fue con la sanción de la Ley N°24.093 (1992) sobre actividades portuarias cuando se consumó la transferencia de todos los puertos por parte del Estado Nacional a las provincias respectivas, con excepción del Puerto de Buenos Aires. Además, se determinó la cesión de la operatoria y explotación de los puertos a personas jurídicas estatales, privadas o mixtas y la admisión para que particulares puedan construir, administrar y operar puertos.

Dicha ley, a su vez, clasificó los puertos en función de tres criterios: la titularidad del inmueble, el uso y el destino. En el primer caso, se puede tratar de un puerto nacional, provincial o municipal. El segundo supuesto se relaciona con el uso público o privado que tuviere: se considera público si en razón de su ubicación y características de operatoria debe prestar servicios obligatoriamente a todo aquel que lo requiera y se considera privado si los presta en forma restringida a las necesidades de sus titulares o de terceros vinculados con ellos. Por último, su destino puede ser comercial si presta servicios a buques y cargas; industrial si opera exclusivamente con las cargas específicas de un proceso industrial; o recreativo en general ya sea deportivo, científico o turístico. Todos los puertos comerciales o industriales requieren la habilitación del Estado Nacional y recae en el

responsable de cada puerto el mantenimiento y mejora de las obras y los servicios esenciales, esto incluye el dragado, señalización, remolque, practicaje e instalaciones de amarre.

El Decreto Reglamentario Nº 817/92 también preveía la disolución de la AGP, lo que finalmente no ocurrió y se constituyó como un organismo de control de las concesiones realizadas, teniendo además a su cargo las áreas no concesionadas y el Puerto de Buenos Aires. Actualmente, el sistema portuario quedó integrado de la siguiente manera: la Autoridad Portuaria Nacional (que es la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación), los puertos particulares, el puerto de Buenos Aires y los puertos provinciales.

En materia de protección ambiental y siguiendo con el precepto del Art. 41 de la Constitución Nacional, la Ley Nº25.688 del año 2002 estableció un régimen de gestión ambiental de aguas con el objeto de preservarlas y garantizar su aprovechamiento y uso racional. A tal fin, reconoció la existencia de cuencas hídricas de carácter interjurisdiccional y creó comités de cuencas integrados por representantes de las distintas jurisdicciones que las conforman para llegar a consensos sobre asuntos relacionados con la gestión del agua. Además, existen organismos de cuencas que tienen a su cargo la ejecución de los acuerdos alcanzados en el marco de los comités de cuenca.

¿Qué es la Hidrovía Paraguay-Paraná?

La historia de la hidrovía se enmarca en el Sistema de la Cuenca del Plata ya que se trata de un corredor natural de transporte fluvial de aproximadamente 3400 kilómetros que recorre los ríos Paraguay y Paraná - incluyendo los diferentes brazos de desembocadura del último y el Canal Tamengo - y conecta los puertos de los cinco países implicados. Puntual-

mente, inicia su recorrido en la ciudad de Cáceres en Brasil y finaliza en la ciudad de Nueva Palmira en Uruguay.

Tuvo su origen en la Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata en 1987 cuando por medio de la Resolución N°210 declararon de interés prioritario el desarrollo del sistema fluvial correspondiente a los ríos Paraná y Paraguay. Hacia el año 1989 se le dio un contorno institucional creando el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH). Este órgano, integrado por las delegaciones de todos los Estados, se encarga de evaluar, definir y ejecutar las acciones de los Estados respecto a la hidrovía y su sede se encuentra en Buenos Aires.

En el año 1991, el Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná fue incorporado formalmente al Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata por medio de la Resolución N°238 de la Reunión de Cancilleres. Un año más tarde, se firmó el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná que entró en vigor en 1995. Este acuerdo, surgido en un contexto de integración económica del Mercosur, tiene dos objetivos puntuales: facilitar la navegación y el desarrollo del transporte comercial para promover el acceso en condiciones competitivas a los mercados.

En primer lugar, el acuerdo garantiza la navegación libre para las embarcaciones de los países de la Cuenca del Plata y de terceras banderas. Los buques de los países de la cuenca se reconocen de manera recíproca igualdad de tratamiento respecto de tributos, tarifas, gravámenes, tasas, derechos, trámites, practicaje, pilotaje, remolque y servicios portuarios, sin discriminación alguna. Esto quiere decir que cualquier facilidad que se otorgue a los buques de un tercer país o unilateralmente a uno de la cuenca, ésta se tiene que extender automáticamente a todos los países de la hidrovía.

Además, regula un elemento de importancia que es la reserva de carga. A través de este instrumento se convienen los términos en que los buques de bandera de los países de la cuenca llevan a cabo el transporte en la Hidrovía, pudiendo aplicarse porcentajes o un criterio de reciprocidad. En el acuerdo primó el segundo. En este sentido, se estipula una reserva de carga regional y otra nacional. En cuanto a la primera, los armadores de los países de la cuenca tienen reservado el transporte de bienes y personas que se lleven a cabo con origen y destino en los puertos de la Hidrovía en igualdad de condiciones. Mientras que la segunda establece que se deben eliminar las trabas existentes al transporte de bienes o personas que estén reservados en su totalidad o en parte a los buques que naveguen bajo bandera nacional del país de destino u origen. El transporte de cabotaje nacional es el único que queda reservado en su totalidad para los buques de los países de la cuenca.

En el marco del acuerdo se establecieron dos órganos: el CIH antes mencionado, que oficia de órgano político y una Comisión que constituye el órgano técnico. Con el paso del tiempo se fueron adoptando ocho protocolos adicionales para regular otros aspectos de la hidrovía en materia de seguros, asuntos aduaneros, solución de controversias, condiciones de igualdad para mayor competitividad, cese provisorio de bandera y navegación y seguridad. Los últimos protocolos regularon el ámbito de aplicación temporal del acuerdo, fijando la vigencia indefinida del tratado.

¿Qué es la Vía Navegable Troncal?

Es importante diferenciar la Vía Navegable Troncal (VNT) de la Hidrovía, ya que corresponde al tramo nacional de 1635 kilómetros sujeto a la jurisdicción nacional, cuyo trayecto se desenvuelve entre la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay (a la altura de Barranqueras, Provincia del Chaco) y la desembocadura del Río de La Plata:



MAPA DE LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL

Fuente:
elaboración propia en base a https://www.argentina.gob.ar
—

Los servicios que se encuentran implicados en el desarrollo de la VNT consisten en el dragado y el balizamiento. En el año 1995, se concesionaron mediante el cobro de peaje a la empresa Hidrovía S.A., un consorcio conformado por la empresa Jan de Nul de Bélgica y el Grupo Emepa, de capitales argentinos. A lo largo del tiempo, se fue renegociando el contrato, ampliando las zonas comprendidas inicialmente y estableciendo una mayor profundización del calado, así como mejoras en su señalización. En el acuerdo del año 2009 se estipuló una extensión del plazo hasta el año 2021. Este año, al cumplirse dicho término, se prorrogó por 90 días la concesión a Hidrovía S.A. Una vez cumplido, el Gobierno Nacional por medio del Decreto Nº 427/21 dispuso que la AGP fuera temporalmente la encargada de administrar y mantener el sistema de señalización y tareas de dragado de la VNT por un plazo de 12 meses. En el transcurso, el Ministerio de Transporte deberá avanzar en la confección de los pliegos para una nueva

concesión, por lo que actualmente continúa en curso la toma de decisión en torno a su futuro desarrollo, cuyas implicancias económicas se encuentran analizadas en el próximo apartado de este informe.

Con el fin de otorgarle un enfoque federal, en diciembre del año 2020 por medio de la Resolución Nº 307/2020 el Ministerio de Transporte de la Nación creó el Consejo Federal Hidrovía (CFH) donde se encuentran representadas las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, representantes de los Ministerios de Transporte, de Desarrollo Productivo y del Interior y otros actores interesados en su discusión, como cámaras empresariales y universidades. La primera reunión se celebró el 22 de febrero de 2021 y allí se recibieron distintas propuestas respecto de la hidrovía.

¿Qué es el Canal Magdalena?

Se trata de un canal natural del Río de La Plata que corre de manera paralela a la costa bonaerense con una profundidad de aproximadamente 15 pies.

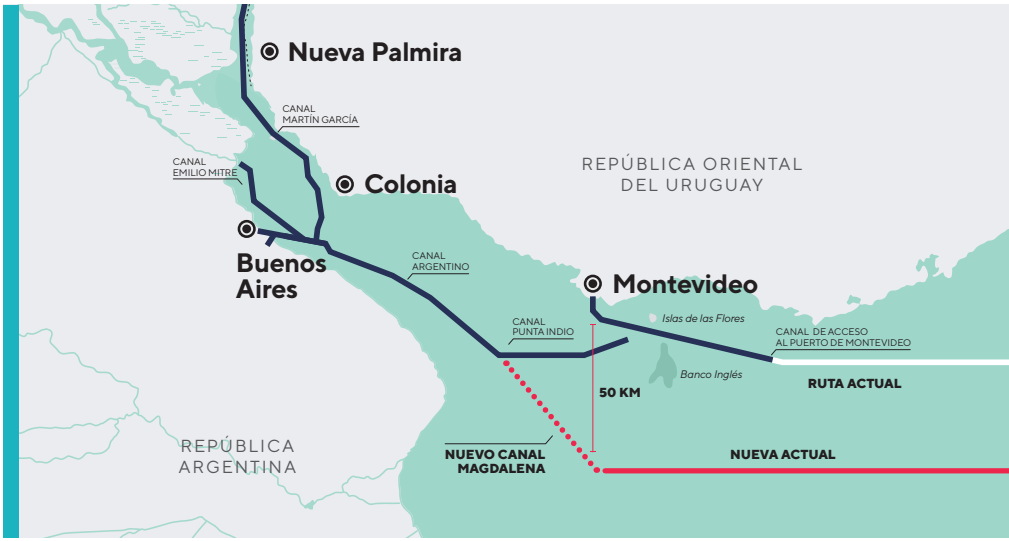
Su importancia radica en que constituye una vía fluvial que desemboca en el Océano Atlántico y permite el transporte comercial de una manera más directa y rápida con el resto del mundo. Actualmente, el canal Punta Indio, conectado con Montevideo, es la única vía de acceso a la Cuenca del Plata.

Desde el año 2013 se promovió el estudio de su dragado y en el año 2014 mediante la Resolución Nº 600/14 se llamó a licitación para la ejecución de la obra desde la zona denominada “El Codillo” hasta la zona de profundidades naturales nombrada “Zona Beta”.

Al tratarse de un canal que se encuentra en las aguas de uso común según la anchura determinada por el Tratado del Río de La Plata y su Frente Marítimo antes explicado, la parte que proyecte la construcción de un canal está obligada a comunicarlo a la CARP, a fin de que pueda determinar si existe la posibilidad de causar un perjuicio sensible. Actualmente, no se han producido avances para la ejecución de la obra.

CANAL DE MAGDALENA

Fuente:
elaboración propia en base a https://www.argentina.gob.ar
—



• Economía •

Adilio Bareiro

La Cuenca del Plata es la clave geoeconómica para las regiones centro o núcleo de cinco países sudamericanos. Su desembocadura es, ni más ni menos, la puerta de entrada de muchos productos manufacturados, así como también la puerta de salida de la mayoría de los productos exportados por Argentina, Uruguay, Paraguay, y en menor medida de Bolivia y Brasil.

Cuatro de las cinco capitales de los países mencionados se encuentran allí: Montevideo, Buenos Aires, Asunción y Brasilia. Las provincias argentinas adyacentes a la subcuenca del Paraná y del Uruguay, producen el 90% de los cereales y las oleaginosas a nivel nacional y son responsables del 70% del stock bovino del país. Para Brasil, estos valores representan el 30% y el 10% respectivamente. Por otro lado, la matriz productiva uruguaya depende casi exclusivamente de la subcuenca del Río Uruguay y del Río de la Plata, produciendo el 100% de cereales y oleaginosas y concentrando el 80% de su stock ganadero en estas áreas. Para Paraguay, la expansión productiva y comercial del cultivo de soja generó una dependencia casi absoluta con las subcuencas del Plata, como también lo generó, en menor medida, para departamentos tales como Santa Cruz en Bolivia. En definitiva, la Cuenca del Plata genera más del 60% del PIB de los países mencionados, y se constituye como un área fundamental para la producción agroalimentaria a nivel global[2].

[2] https://www.oas.org/DSD/plata/demograf%C3%ADaf.htm

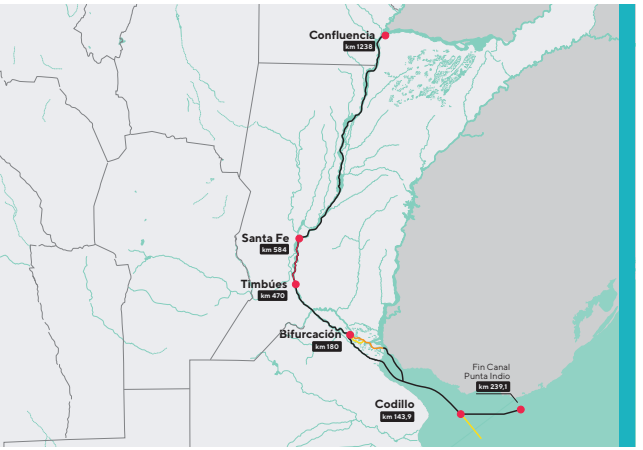


SUBCUENCAS DEL PLATA

Fuente:
elaboración propia en base al Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC)

—

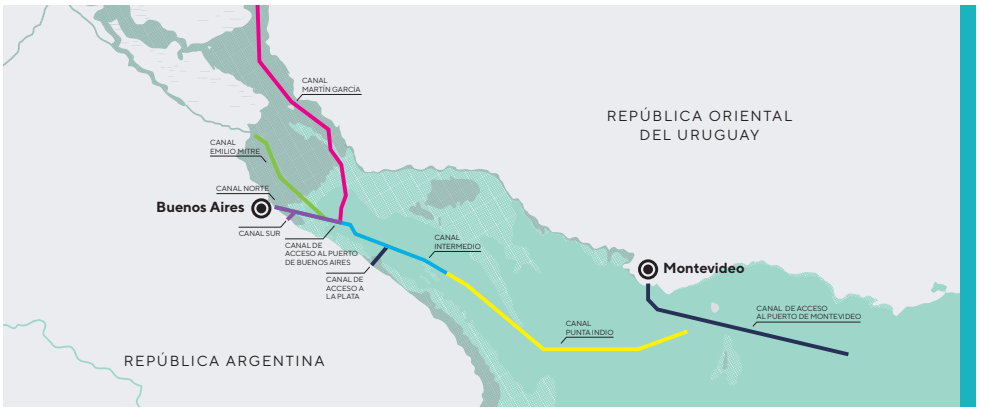
Concretamente, el trayecto de salida que se nuclea dentro del Río Paraná posee distintas "rutas". En primer lugar, la ruta principal se divide en el punto de Bifurcación (Km. 180). Este mismo, se ramifica en diversas vías navegables, el Paraná de las Palmas, el Paraná Guazú, y el Paraná Bravo los cuales, a su vez, entablan conexión con el canal Emilio Mitre -en el caso de salir por el Paraná de las Palmas- o el Canal Martín García, cerca de la costa uruguaya -en el caso de salir por el Paraná Guazú y Bravo-. Estos canales, a su vez, se conectan a un canal intermedio, el cual se enlaza con el Canal Punta Indio.



SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL

Fuente:
elaboración propia en base a la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU)
—

El Canal Punta Indio, resulta ser el tramo más importante de la desembocadura final de la Cuenca del Plata, no por sus cualidades hidrográficas, sino porque es el trayecto en el cual confluyen distintos canales para el ingreso y egreso de los bienes producidos por los cinco países sudamericanos. Este Canal también abarca el ingreso y la salida no sólo de los productos de las terminales portuarias que se nuclean dentro de su Sistema de Navegación Troncal, sino también de los productos que ingresan y salen del Puerto de Buenos Aires. Este trayecto, finalmente, se vincula casi de forma "obligada", al Canal que accede al Puerto de Montevideo, por ende, la logística y el comercio de la Cuenca del Plata, terminan dependiendo del control y las decisiones de nuestros compatriotas orientales.

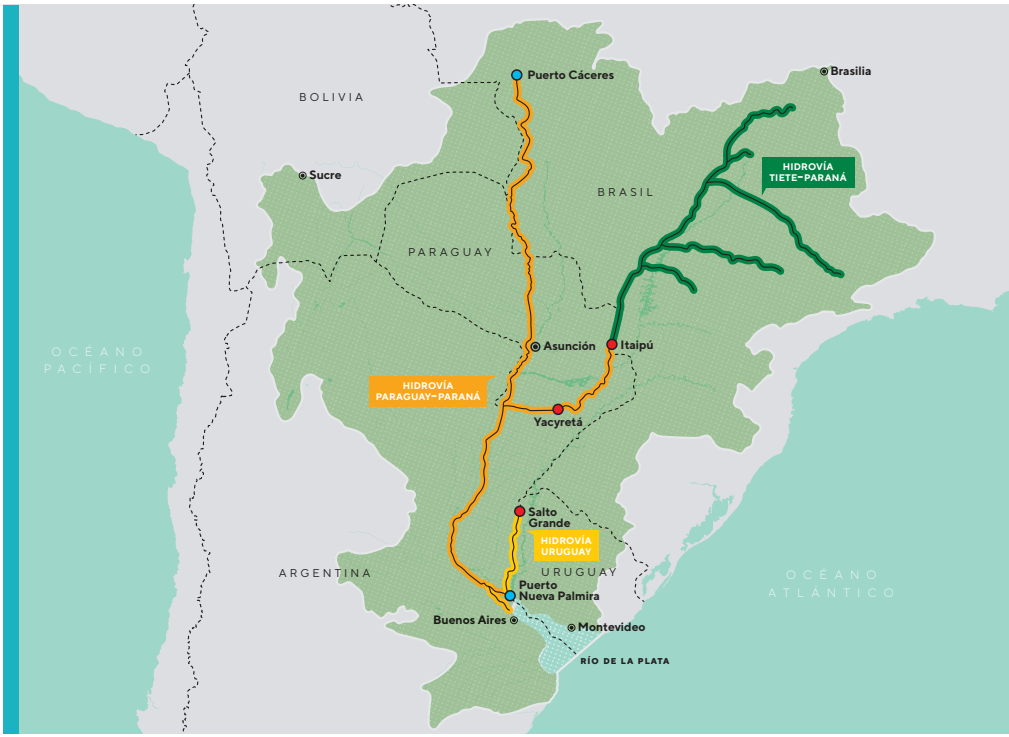


TRAYECTO DE ACCESO AL RÍO DE LA PLATA

Fuente:
elaboración propia en base a PFL
—

El 80% del comercio exterior paraguayo y argentino tiene como principal vía de salida, la Cuenca del Plata. A su vez, Uruguay posee sus dos princi-

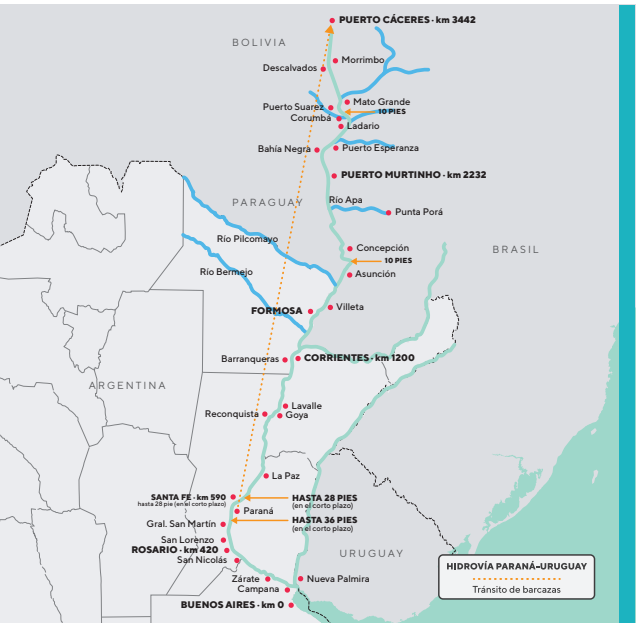
pales puertos en dicha Cuenca, Nueva Palmira y Montevideo, por donde se realiza casi la totalidad de su comercio exterior. Por su ubicación geográfica, Bolivia y Brasil, tal y como se mencionó anteriormente, son los países que dependen en menor medida de la Cuenca para realizar operaciones de comercio exterior.



VÍAS NAVEGABLES DE LA CUENCA DEL PLATA

Fuente:
elaboración propia en base al Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC)
—

Para comprender la complejidad y la importancia geopolítica que reviste la Cuenca del Plata, se la debe analizar como lo que es, es decir, un sistema de navegación. Sistema definido por una realidad geográfica, política e histórica, que determinó las formas y las posibilidades de operar logística y comercialmente en dichas vías navegables.



MAPA DEL TRAMO HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ Y SUS PRINCIPALES PUERTOS

Fuente:
elaboración propia en base al Programa de abastecimiento de energía eléctrica a partir de fuentes renovables

—

Según Adolfo Koutoudjian (2007), el área de influencia, o hinterland, de la HPP abarca una superficie de más de 3.500.000 de km2 e incluye una población de 50.000.000 de habitantes (p.2). El 27% de esta superficie corresponde a la Argentina. Si tomamos la superficie total del área de influencia directa, la HPP comprende 2.000.000 km2 y 24 millones de habitantes. En términos productivos, "la actividad agrícola y agroindustrial es la principal actividad económica del Área de Influencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná (AIHPP)".

Dentro de sus 3.442 km de longitud navegable, longitud que se extiende desde el Puerto de Cáceres en Mato Grosso (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay), la VNT alberga 110 instalaciones portuarias (21 puertos públicos - 89 terminales privadas) interconectadas por 2.539 barcazas, de las cuales el 71% corresponden a Paraguay, el 11% a Bolivia, el 9% a Argentina, el 8% a Uruguay, y el 1% a Brasil[3].

Cabe destacar que Argentina posee 101 puertos fluviales y marítimos, de los cuales 78 se encuentran en la VNT, es decir, el 77% de los puertos marítimo-fluviales argentinos (Buenos Aires y Santa Fe concentran el 60% del total mencionado).

[3] https://comercioexterior.cac.com.ar/noticia/Hidrovia_Paraguay-Parana_Funcionarios_participaron_de_la_reunion_del_Consejo_de_Cargadores_13044

En términos de carga, el 75% de la cuota semanal de ésta es manejada por 5 importantes navieras: Hamburg Sud (Alemania), MSC (Italia, con sede en Suiza), Maersk (Dinamarca), Hapag Lloyd (Alemania) y Evergreen (Taiwán). Cabe destacar que también operan CMA CGM (Francia), COSCO (China) y MOL (Japón).

Durante el año 2019 circularon más de 2600 buques de gran calado que transportaron cerca de 85 millones de toneladas de productos y subproductos agroalimentarios de Argentina, Bolivia, Paraguay y Brasil[3]. En este sentido, datos recientes (2020) revelan que la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación registró una carga aproximada de 129.500.000 Tn (TEU) de los cuales menos del 1% (casi 1 millón de toneladas) representa la carga contenerizada mientras que el resto del total (Aprox. 128.500.000 de TEU) la carga no contenerizada.

Por otro lado, es importante destacar que entre 2007 y 2018, casi la mitad de la carga contenerizada que se generó fue absorbida por puertos extranjeros. Tal es así, que el 41% de la carga generada transitó por Montevideo, lo cual implicó una pérdida de carga para el Puerto de Buenos Aires. Por su parte, los puertos del Sur de Brasil evidenciaron un aumento considerable del volumen de carga (granel y contenerizada). Sin embargo, no contar con información específica sobre el trasbordo de carga nacional que se realizó en puertos brasileños impide estimar la cantidad de carga perdida por el Puerto de Buenos Aires en este tipo de operaciones.

[4]https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/_archivos/000071_Hidrov%C3%ADa%20Paraguay-Paran%C3%A1%20(HPP).pdf

En términos generales, los principales productos que transitan por dicha vía son:

Productos agropecuarios y agroindustriales: soja, maíz, trigo, colza, cebada, sorgo, arroz, maní, azúcar y sus derivados, harinas y aceites.
Minerales: Mineral de hierro (con destino a empresas como Techint).
Cargas líquidas: hidrocarburos y sus derivados, gas natural licuado y biocombustibles.
Cargas varias: fertilizantes, rieles y durmientes, contenedores, entre otros.

Para la Argentina en particular, la VNT transporta, aproximadamente, el 75% de la producción agropecuaria y agroindustrial que se comercializa a nivel internacional. Incluso, por esta vía navegable transitan, además de graneles agrícolas, graneles minerales, combustibles, automóviles, fertilizantes, contenedores, entre otros, que determinan el comercio intrarregional de nuestros países, y la inserción internacional de nuestros productos.

Para dimensionar con más precisión la importancia de la relación geopolítica y geoeconómica que existe entre la Cuenca del Plata, la VNT y el desarrollo nacional, debe tenerse en cuenta que más del 60% del valor del comercio exterior (en dólares) opera por la misma, es decir, un aproximado anual de U$D 70.000 millones, lo que equivale al 80% del volumen del comercio exterior de la República Argentina.

En términos de exportaciones agroindustriales, el poroto de soja y sus derivados (harina, aceites, pellets y expeler) representan los productos más importantes en volúmenes, transportados por la VNT, seguidos por el hierro y los combustibles (incluyendo biodiesel como derivado de la soja).

De tales productos primarios y manufacturas de origen agropecuario, el

82% del total de los graneles sólidos y el 95% de los graneles líquidos agrícolas tuvieron como origen los puertos de la VNT, en tanto los puertos del Gran Rosario fueron los que concentraron la mayor proporción del comercio exterior de estos productos[4].

Como corolario, puede mencionarse que la "primacía" agroexportadora que poseen los puertos del Gran Rosario es una muestra adicional de las debilidades propias del desarrollo federal del sistema económico argentino.

Teniendo en cuenta los valores y porcentajes comerciales citados, resulta interesante traer a colación otra cuestión troncal, que intercede en la comprensión geoeconómica de la Cuenca del Plata, es decir, su concentración agroexportadora.

En 2019, las exportaciones agroindustriales de Argentina representaron el 63% de las exportaciones totales[5], sin embargo, la realidad que debe interpelarnos ante la exposición de este y otros datos, tiene que ver con la estructura y los actores comerciales que integran tal sistema.

Concretamente, la estructura comercial que se origina y se desarrolla en la Cuenca del Plata tiene una conformación estrictamente oligopólica, caracterizada por la existencia de un número reducido de *traders* que dominan el comercio agroindustrial de nuestro país.

En orden de importancia (datos del 2018): 1- Cargill (EE.UU) dominó las exportaciones agroindustriales argentinas con un 14% de participación total; 2- ADM (EE.UU) con un 11%; 3- Bunge (EE.UU) con un 10%; 4- Cofco

[5]Ibídem

[6]https://bcrnews.com.ar/agroindustria/el-sector-agroindustrial-represento-el-63-de-las-exportaciones-en-2019/

(China / primera en la lista durante el año 2019) con un 10% (15% en 2019); 5- AGD (Argentina) con un 10%; 6- Vicentín (Argentina) con un 9% y Dreyfus (Francia) con un 9%; entre otras[6].

Habiendo comprendido las dimensiones geopolíticas y geoeconómicas del Sistema de Navegación Troncal; la diferencia existente entre la VNT y la HPP nos permite reflexionar sobre las oportunidades estratégicas que tenemos ante nosotros como, por ejemplo, la participación estatal en la administración de nuestros corredores fluviales o, la habilitación del Canal Magdalena.

La licitación de la VNT, y las oportunidades que se abrirían ante la habilitación del Canal Magdalena, nos otorgarían la posibilidad de proyectarnos en los distintos planos que se nuclean dentro del Sistema de Navegación Troncal. Estamos hablando de cuestiones comerciales, logísticas, portuarias, agropecuarias, industriales, entre otras.

El conocimiento, la navegación y el control de nuestros ríos interiores es tan importante o más que en antaño. Por ende, es necesario interpretar y accionar por sobre dicho espacio en clave geoestratégica, es decir, en clave de control e influencia y, por sobre todo, en clave de defensa (territorial, marítima y comercial).

Históricamente, existieron distintos tipos de amenazas que la República Argentina debió enfrentar. En primer término, aquellas provenientes de actores estatales como, por ejemplo, Francia e Inglaterra en el siglo XIX. En segundo término, las distintas amenazas que rodearon y rodean la in-

[7]https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/quienes-fueron

capacidad de conocer y controlar la comercialización que se genera dentro los pasos fluviales citados, lo cual genera la libre circulación de mercadería ilegal, sostenida por grupos adeptos al Crimen Organizado. En tercer término, las amenazas y los desafíos impuestos por la concentración comercial existente en la VNT de aquellos bienes comercializados de forma legal. Por último, la realidad de enfrentar un orden en plena reconfiguración, el cual mantiene en vilo y en disputa a las dos superpotencias actuales, es decir, Estados Unidos y la República Popular China, las cuales directa o indirectamente, se asientan, se despliegan y/o se aprovechan de nuestra incertidumbre y de nuestras incapacidades geoestratégicas.

Con base en lo descripto con anterioridad, puede pensarse el debate planteado en la actualidad posee dos aristas básicas:

- Seguir manteniendo el esquema vigente de la HPP, es decir, aquel que se subordinó a las políticas de desregulación y concesión económica de los años 90.
- Utilizar la oportunidad que ofrece la nueva licitación de la VNT, con el objetivo de formalizar un modelo de administración soberano por sobre nuestra principal vía navegable y comercial.

• Defensa •

Adilio Bareiro y Juan Rattenbach

En este apartado, abordaremos la defensa, protección y monitoreo del territorio que comprende la Vía de Navegación Troncal Argentina (VNT) dentro de la Cuenca del Plata.

El diseño de implementación de una política de defensa y seguridad efectiva requiere de una profunda compresión de qué es lo que se pretende defender. Esta región, compartida con los países del MERCOSUR, contiene importantes recursos naturales como el Acuífero Guaraní; infraestructura energética como la hidroeléctrica "Yacyretá"; recursos minerales, forestales e ictícolas, rutas terrestres y fluviales que permiten la logística para el transporte de las exportaciones; gran biodiversidad, entre sus muchos recursos estratégicos.

Descontadas la supervivencia del Estado y su población, éstos intereses estratégicos son sólo algunos de los más importantes, pero de ninguna manera representan la totalidad de los que deberían considerarse para la elaboración de políticas de defensa y seguridad integrales. El paradigma geopolítico de hipótesis de conflicto entre Estados de la región ha sido abandonado, el Cono Sur es un territorio de Paz y por ello las políticas de defensa deben estar direccionadas a proteger los elementos fundamentales para el desarrollo social, económico y soberano de la Argentina en conjunto con la Región. Sobre esta visión conjunta y de cooperación el libro blanco de la defensa del año 2010 señala en su presentación:

Cualquier agresión externa contra un país de la región en búsqueda de sus recursos afecta también los intereses estratégicos de nuestro país. Suramérica es una tierra de potencialidades humanas y culturales y de

enormes riquezas naturales. América del Sur tiene el 44% de la reserva natural de agua del planeta; el 25% de las tierras agrocultivables y el 26%, aproximadamente, de las reservas de hidrocarburos fósiles, entre gas y petróleo. Por ello, las Fuerzas Armadas deberán estar alertadas al desafío de su protección soberana, que es el de toda la región.

No queremos dejar de mencionar que cualquier política de defensa tiene una herramienta fundamental y transversal a cualquier doctrina: la diplomacia. La política exterior de nuestro país cumple un rol fundamental en la protección de nuestros intereses.

¿Cómo se defiende la Cuenca del Plata? ¿Con qué capacidades contamos?

A partir del retorno a la democracia en 1983 y la separación de tareas que realizan las Fuerzas Armadas de las que realizan las Fuerzas de Seguridad, la Prefectura Naval Argentina (PNA) es la encargada de controlar la seguridad en el Mar Argentino y Aguas Interiores contra toda amenaza o ilícito que cometan actores no estatales. Es decir, contra cualquier amenaza o violación de soberanía cometida por organizaciones criminales y todo grupo o individuo.

El patrullaje a cargo de la PNA, cuenta con la asistencia de las FF.AA. en cuestiones logísticas y de apoyo, principalmente con la Armada y la Fuerza Aérea. Para formalizar esta cooperación, el 23 de febrero de 2021 el Ministerio de Defensa creó el Comando Conjunto Marítimo bajo dependencia directa del Estado Mayor Conjunto (EMCO)[7] que se encarga de la vigilancia de *"los espacios marítimos nacionales y el Atlántico Sur que constituyen*

[8] Misión del EMCO: Asistir y Asesorar al Ministro de Defensa en materia de Estrategia Militar y realizar el Planeamiento Estratégico Militar, a fin de contribuir en forma coordinada con las otras Fuerzas de la Nación al Sistema de Defensa Nacional.

un área de valor estratégico en virtud de sus reservas de recursos naturales, por ser una vía de comercio internacional y constituir una puerta natural de los intereses nacionales hacia el Continente Antártico".

Una de las herramientas más importantes para la tarea del monitoreo sobre toda la jurisdicción marítima y de vías navegables con la que se cuenta es el "Sistema Guardacostas". La PNA utiliza servicios satelitales de geolocalización y junto a la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE) llevan adelante un monitoreo permanente de alrededor de 200.000 embarcaciones que se encuentran en las áreas fluviales y marítimas del mundo, incluso pudiendo observar las que dejan de emitir la señal de identificación obligatoria con claras intenciones de cometer algún ilícito dentro de nuestra jurisdicción.

En cuanto a la presencia física de la PNA en la VNT ofrecemos en este mapa ilustrativo en donde se puede apreciar la distribución por zonas de actuación.


ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y DESPLIEGUE JURISDICCIONAL DE LA PNA
Fuente:
elaboración propia en base a https://www-argentina.gob.ar
REGIÓN NORTE
REGIÓN CENTRO
REGIÓN SUR
PZAP
PZPP
PZAU
PZBP
PZBU
PZDE
PZMN
PZRP
PZLC
PZMS
PZAB · PREFECTURA DE ZONA ALTO BAJO PARANÁ
PZAU · PREFECTURA DE ZONA ALTO URUGUAY
PZPP · PREFECTURA DE ZONA PARANÁ SUPERIOR Y PARAGUAY
PZBU · PREFECTURA DE ZONA BAJO URUGUAY
PZBP · PREFECTURA DE ZONA BAJO PARANÁ
PZDE · PREFECTURA DE ZONA DELTA
PZRP · PREFECTURA DE ZONA RÍO DE LA PLATA
PZMN · PREFECTURA DE ZONA MAR ARGENTINO NORTE
PZMS · PREFECTURA DE ZONA MAR ARGENTINO SUR
PZLM · PREFECTURA DE ZONA LACUSTRE Y DEL COMAHUE

El ámbito de actuación de la PNA para el Río Paraná y la Cuenca del Plata abarca la mayor parte de sus dependencias. Dentro de estas zonas, la PNA
El ámbito de actuación de la PNA para el Río Paraná y la Cuenca del Plata abarca la mayor parte de sus dependencias. Dentro de estas zonas, la PNA
lleva adelante las tareas formales de "Servicio de Policía de Seguridad de la Navegación; el Servicio de Policía de Seguridad y Prevención del Orden Público; la Policía de Protección del Medio Ambiente y Conservación de los Recursos Naturales; la Policía Judicial; la Policía Auxiliar Aduanera, Migratoria y Sanitaria; y la Jurisdicción Administrativa de la Navegación"[9]. En otras palabras, tiene a su cargo la supervisión de embarcaciones, áreas portuarias y cualquier actividad que ponga en peligro la seguridad interior o de los ciudadanos.

El incremento del comercio que se viene dando en la VNT en los últimos 20 años significa un aumento en el tránsito de barcazas, de buques de contenedores, de lanchas de transporte y deportivas, en definitiva, de embarcaciones en general. Esto amplió los desafíos y complejidades de las tareas de supervisión y control en la vía navegable en el periodo histórico en el cual se contaba con las menores capacidades para hacerlo, es decir, el actual.

Por último, no podemos dejar de mencionar problemas estructurales como la comisión de delitos como el contrabando por parte de empresas ubicadas a lo largo de la VNT. Estas prácticas se caracterizan por la triangulación de exportaciones y la subdeclaración de las cantidades, presenta una clara traba al crecimiento económico de la Nación.

En efecto, el sector de la Defensa Nacional (DFN) en su conjunto no fue ajeno a la disputa de modelos de desarrollo que generó avances y estanca-

[9] https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval/bienvenida

mientos en el proceso de industrialización argentino. La DFN sufrió significativos retrocesos con el modelo económico implementado por el golpe cívico-militar de marzo de 1976. Durante este periodo se desmantelaron tramas productivas completas, como la industria automotriz nacional, y se detuvieron procesos de aprendizaje y generación de valor, como el desarrollo aeroespacial entre los casos más representativos.

Con el fin de la dictadura en 1983, los gobiernos democráticos que se sucedieron mantuvieron políticas de desinversión hacia las Fuerzas Armadas, impidiendo que administren grandes presupuestos y muchas veces causando directamente el deterioro de las capacidades existentes. Posteriormente, la privatización de sectores estratégicos del Estado durante la década de los 90' profundizó la pérdida de capacidades navales y tuvo como mayor consecuencia la disolución de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas.

Después de la crisis de 2001 y la recuperación económica que tuvo lugar en la primera década del siglo XXI cambió el paradigma de desinversión y se comenzaron a recuperar ciertos procesos de producción para la defensa. Actualmente, la creación por Ley Nacional Nº 27.565 del Fondo Nacional para la Defensa (FONDEF) es un esfuerzo para reconstruir esas capacidades, generar previsibilidad y contar con recursos estables por 4 años que permitan a las FF.AA. elaborar proyectos, llevarlos adelante y finalizarlos, sin perder financiamiento por cambios en la visión de desarrollo nacional.

• Conclusión •

A modo de conclusión, sólo queremos enfatizar que cada uno de los temas planteados en este apartado merece ser abordado en profundidad. En particular, el avance hacia una política de defensa y seguridad, acorde a intereses estratégicos que promueva el desarrollo nacional y regional; acompañado de una política exterior acorde a estos objetivos y que en simultáneo promueva la recuperación de las capacidades humanas, que conforman la trama productiva para alcanzar la modernización del equipamiento de las FFAA y de Seguridad.

En ese sentido, se presenta un gran desafío a la hora de pensar la defensa de la Cuenca del Plata. **Por un lado, la tarea de defensa y seguridad debe considerar una visión conjunta con los Estados de la región y al mismo tiempo debe ser soberana. Por otro lado, debe contar con una clara definición de la compleja red de intereses estratégicos allí emplazados y que son necesarios para maximizar el desarrollo de la Nación.** Por último, la visión de la defensa debe incorporar la modernización y el equipamiento de las Fuerzas Armadas y de Seguridad con el objetivo de mantener las ventajas logísticas de la Cuenca y generar el desarrollo tecnológico que permita monitorear y actuar ante la posible amenaza de la infraestructura estratégica a lo largo de la VNT.



Fuente: Tierra detallada. Sudamerica. Tierra del Fuego.
Por **Antón Balazh**

MALVINAS Y EL ATLÁNTICO SUR

Introducción
Legales
Economía
Defensa

• Introducción •

Juan Augusto Rattenbach

Malvinas es un archipiélago compuesto por dos Islas Mayores ("Soledad" al Oriente y "Gran Malvina" al Occidente) separadas por el estrecho de San Carlos y rodeadas por casi 200 islotes. Su superficie total equivale a media Provincia de Tucumán o 60 veces la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Las Islas se encuentran unidas con el continente americano a través de la Plataforma Continental argentina, razón que explica sus grandes similitudes en términos geográficos con la Patagonia Austral.

Existen en la actualidad debates académicos en torno al primer avistamiento del archipiélago. Ya sea que se considere a Américo Vespucio o Hernando de Magallanes, nadie duda de que el descubrimiento de las Islas fue realizado por expediciones en nombre de la corona española, algo que se vio reflejado en los mapas del siglo XVI. La palabra descubrimiento es aplicable en este caso dado que Malvinas era tierra deshabitada (t*erra nullius*) y por lo tanto no había presencia de los que hoy denominamos como pueblos originarios.

Desde un punto de vista de Derecho Internacional Público, el mero avistamiento no genera derechos de soberanía. Es así como los primeros en habitar el archipiélago fueron los franceses en 1764, quienes las bautizaron como "Îles Malouines" en honor al puerto de Saint Maló. Los españoles reclamaron inmediatamente su soberanía sobre las Islas, invocando entre otras cosas, la división territorial originada por el Tratado de Tordesillas de 1494. El buen entendimiento familiar entre los Borbones, tanto de un lado como del otro de los Pirineos, hizo que Francia reconociera la soberanía española en el Atlántico Sur recibiendo a cambio una suma en dinero metálico para solventar los gastos del asentamiento y la expedición.

Los británicos, por su parte, quisieron instalarse en Malvinas de forma clandestina en 1765. Al enterarse, los españoles los intimaron a desalojar las Islas de forma inmediata. Ante la negativa británica, los españoles atacaron sus instalaciones y triunfaron militarmente en 1770. Los británicos, de esta forma, reconocieron la soberanía española y se retiraron pacíficamente cuatro años después. Tras la creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776, Malvinas se convirtió oficialmente en una dependencia con el grado de Comandancia.

La figura jurídica que atraviesa los procesos de independencia de América es la de *Uti Possidetis Iuris* que consiste en que las antiguas delimitaciones virreinales pasan a convertirse en Estados independientes. Es así cómo se pasó del *Virreinato del Río de la Plata a las Provincias Unidas del Río de la Plata*, incluyendo por supuesto, la soberanía argentina en Malvinas.

Lejos de recaer en un mero formalismo jurídico, nuestro país ejerció soberanía plena sobre el archipiélago especialmente en el decenio de 1820, previo a la usurpación británica. El objetivo era instalar un poblado permanente y económicamente sustentable. Es en este período (1825) cuando el Reino Unido reconoce a la Argentina como un país independiente de España sin ningún tipo de objeción territorial. La creación de la Comandancia Política y Militar de Malvinas en 1829 daba cuenta de la prioridad que significaba para el gobierno argentino, no sólo ejercer soberanía sobre las Islas, sino su proyección hacia la Patagonia y las demás "adyacencias" que representaban las Islas Georgias y Sandwich del Sur.

En un contexto donde no existía el petróleo ni el canal de Panamá, Malvinas se caracterizaba por tener una doble importancia geoeconómica y geopolítica: por un lado, en sus costas abundaban mamíferos marinos cuyas grasas y aceites eran insumos fundamentales para la industria de

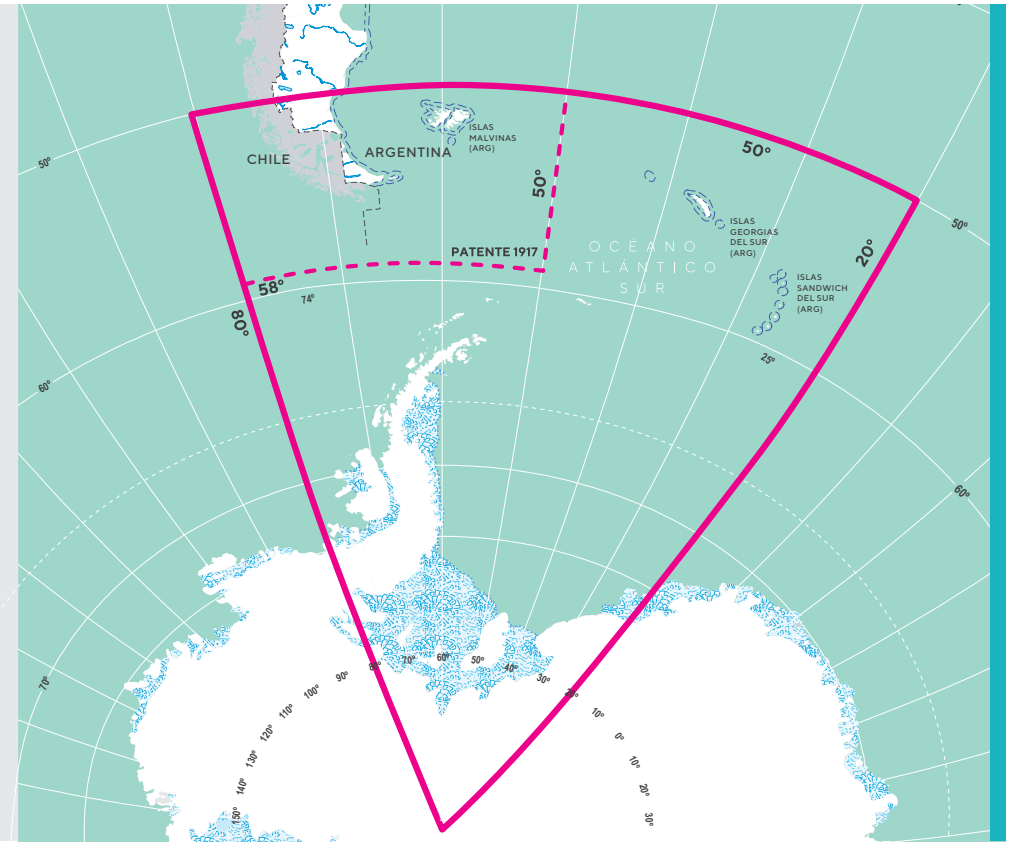
la época. Por el otro, suponía la entrada del único pasaje bioceánico que comunicaba el Atlántico con el Pacífico. El primer punto explica el bombardeo estadounidense a Malvinas de 1831 y sus intereses económicos ligados a la caza de lobos marinos. El segundo, la usurpación británica de 1833 para hacerse del punto geopolítico estratégico en el Atlántico Sur que les permitiera controlar las rutas que conectaban las colonias británicas de África con las de Oceanía y Asia. Los intereses mancomunados anglo-estadounidenses de 1831/1833 intuitivamente sirven para entender los acontecimientos de 1982.

Desde ese entonces, nuestro país reclamó la soberanía sobre las islas de forma diplomática y pacífica. Primero, de manera estrictamente bilateral (1833-1945) y, tras la creación de las Naciones Unidas (1945) y el Comité de Descolonización (1961), en ámbitos de integración multilateral. Los resultados positivos de estas últimas instancias tuvieron como corolario discusiones bilaterales para resolver el diferendo de soberanía, particularmente, desde junio de 1974 hasta febrero de 1982.

La Isla de Tierra del Fuego (al igual que gran parte de la Patagonia Austral) no fue ajena a las pretensiones coloniales británicas. La fundación de Ushuaia por una misión anglicana con vínculos y apoyo logístico de las Islas Malvinas marcaba una tendencia expansionista. Recién a partir del 12 de octubre de 1884 comenzó a flamear la bandera argentina en Ushuaia, donde previamente se encontraba una británica.

Las proyecciones argentinas sobre las Islas Georgias Sur, Sandwich del Sur y la Antártida a comienzos del siglo XX trajeron como respuesta la Carta Patente británica de 1908, que no sólo consideraba propias las Islas del Atlántico Sur y los territorios antárticos, sino también la Isla de Tierra del Fuego y el sur de la Provincia de Santa Cruz. En este esquema, Malvi-

nas ocupaba un rol central en la estructura colonial británica, tanto en el Atlántico sudoccidental como en la Antártida. Dicha carta, lejos de ser una fantasía cartográfica, probó ser una hoja de ruta imperial. Este tema será abordado más adelante, en los apartados de *economía del Atlántico Sur* y el capítulo sobre sector antártico.



PRETENSIONES BRITÁNICAS SOBRE EL ATLÁNTICO SUR Y LA ANTÁRTIDA CONFORME LA CARTA PATENTE DE 1908

Fuente:
elaboración propia en base a Fontana, Pablo (2014)
—

Tal como mencionamos, detrás de la disputa de Malvinas se encuentran también las discusiones por las Islas del Atlántico Sur (Georgias y Sandwich del Sur) y la proyección hacia la Antártida. La guerra de 1982, por su parte, cambió la dinámica del reclamo de soberanía comprometiendo tam-

bién los espacios marítimos correspondientes y la explotación económica de los recursos ictícolas e hidrocarburíferos. Estamos, por lo tanto, ante una de las disputas territoriales más grandes de la actualidad, y también de la historia de la humanidad.

• Legales •

Juan Augusto Rattenbach

Desde un punto de vista jurídico la cuestión Malvinas nace en nuestra Constitución Nacional, en su disposición transitoria número uno:

> *La Nación Argentina ratifica su legítima e imprescriptible soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes, por ser parte integrante del territorio nacional.*
>
> *La recuperación de dichos territorios y el ejercicio pleno de la soberanía, respetando el modo de vida de sus habitantes, y conforme a los principios del derecho internacional, constituyen un objetivo permanente e irrenunciable del pueblo argentino.*

Dicha disposición se incorporó en la reforma constitucional de 1994. De esta manera, la recuperación de dichos territorios, que se encuentran bajo dominio de facto e ilegal por parte del Reino Unido de Gran Bretaña, pasa a ser un mandato de rango constitucional.

Malvinas una cuestión de derecho internacional

Tal como se mencionó en la introducción, después de la Segunda Guerra Mundial se crean las Naciones Unidas con el objeto de evitar una escalada bélica global y tener un espacio eficaz para dirimir las diferencias entre las distintas naciones del mundo por la vía diplomática. Al momento de incorporarnos a la ONU y previo a la ratificación de su Carta Orgánica, nuestro país presentó reservas de soberanía sobre Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur, las islas antárticas y las tierras polares continentales.

La ONU tiene varios preceptos rectores, uno de ellos es el de terminar con el colonialismo en el mundo. Finalizada la Segunda Guerra Mundial se generó una espiral de "movimientos de liberación" en África, Oriente Medio y Asia que buscaban su independencia respecto de las estructuras de dominación europeas. A partir de 1961, como consecuencia de la Resolución 1514 de Naciones Unidas, se crea el "Comité de Descolonización" con el propósito de encuadrar desde un plano jurídico y diplomático los procesos de liberación a nivel mundial.

Es en este contexto que, en 1964, el delegado argentino ante la ONU, José María Ruda, presenta un alegato homónimo con el objeto de que la cuestión Malvinas ingrese al recientemente inaugurado comité. La contundencia de nuestros argumentos de soberanía fueron (y son) tales que la Asamblea General de la ONU decidió a fines de 1965 aprobar la Resolución 2065 aceptando de esta manera el ingreso de la Cuestión Malvinas al Comité de Descolonización. En este sentido Argentina y Gran Bretaña eran instadas a resolver el diferendo de soberanía mediante el diálogo tomando en cuenta los intereses de los habitantes de las Islas.

INAUGURACIÓN DEL AERÓDROMO DE MALVINAS CONSTRUIDO POR LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

Fuente:
Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur
—



En 1973 la Asamblea de la ONU aprobó la Resolución 3160 en donde se reforzaba la Resolución 2065 y reconocía particularmente los esfuerzos de Argentina para la resolución definitiva de la disputa de soberanía. En este sentido las negociaciones bilaterales derivadas de la 2065 dieron como resultado en junio de 1974 una propuesta de devolución definitiva de las Islas a través

de un sistema de "condominio" o "administración conjunta" en un contexto donde las Islas comenzaban a integrarse al resto del territorio continental.

A instancias de la Declaración Política aprobada por la Conferencia de Ministros de Relaciones Exteriores de los Países No Alineados de agosto de 1975, la Asamblea General aprobó la Resolución 31/49, que además de continuar con los lineamientos de la 2065 y la 3160, establece la prohibición tanto a la Argentina como al Reino Unido de adoptar medidas o modificaciones unilaterales con respecto a la situación de las Islas, mientras se atraviesa el proceso de descolonización.

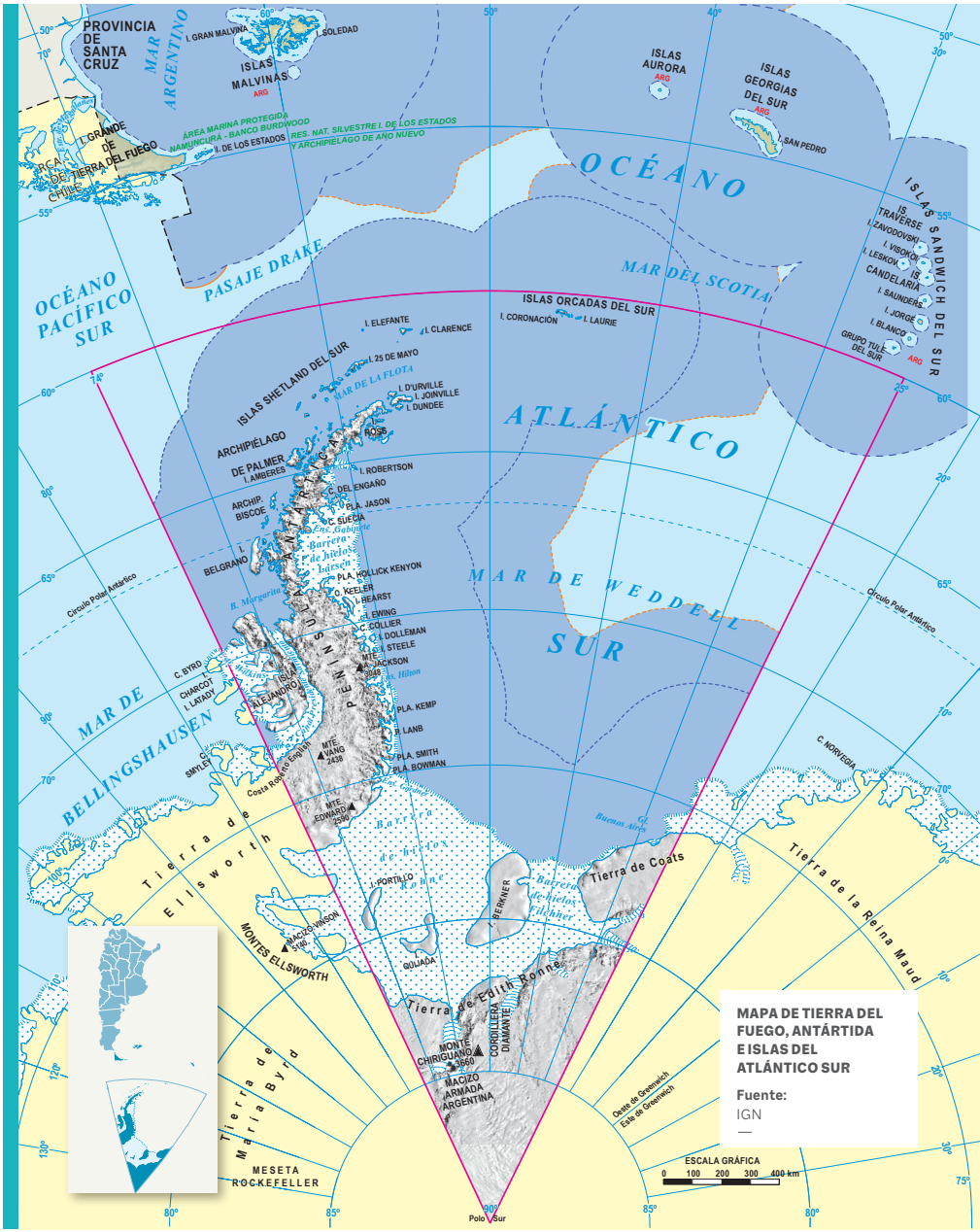
Como consecuencia de la guerra de 1982 los británicos pasaron de ocupar Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y 3 millas marinas alrededor de cada una a 200 millas marinas en concepto de *Zona Económica Exclusiva*. Esta ocupación ilegal sobre los espacios marítimos y los recursos naturales del Atlántico Sur realizada desde mediados de los ochenta hasta nuestros días viola todas las resoluciones de Naciones Unidas y en particular la 31/49.

Con posterioridad al Conflicto del Atlántico Sur o *Guerra de Malvinas*, la Asamblea General aprobó, en noviembre de 1982, la Resolución 37/9 que establecía la plena vigencia de las resoluciones 2065 y 3160 dejando bien en claro de que "el mantenimiento de situaciones coloniales es incompatible con el ideal de paz universal de las Naciones Unidas". Luego, las resoluciones 38/12 y 39/6 de 1983 y 1984, respectivamente, dejaron asentado el andamiaje jurídico por el cual nuestro país reclama la soberanía sobre las Islas Malvinas, que luego se traduciría en la redacción de la disposición transitoria número uno de nuestra Constitución Nacional.

Malvinas en el ordenamiento jurídico interno

Además de nuestra Constitución Nacional existen una gran cantidad de leyes federales que regulan el *status* jurídico no sólo de Malvinas sino también del Atlántico Sur. Desde la sanción de las cédulas reales del período colonial hasta la creación de los territorios nacionales en 1880, las Islas Malvinas al igual que las demás Islas del Atlántico Sur y la Patagonia Austral eran dependencias de la Provincia de Buenos Aires. Tras su fragmentación a fines del siglo XIX, había quedado establecido que Tierra del Fuego sería el epicentro político donde se consolidaría la soberanía argentina sobre el Atlántico Sur y entrado el siglo XX sobre el continente antártico. Este criterio se mantuvo a excepción del breve período de abril a junio de 1982 en donde Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur se constituyeron temporalmente como una provincia autónoma distinta de Tierra del Fuego. Quizás este episodio efímero y el resultado de la guerra, llevaron a que el proyecto original de provincialización de Tierra del Fuego a mediados de los ochenta excluyera a las Islas del Atlántico Sur y el Sector Antártico argentino.

Tras arduos debates, recién en abril de 1990 triunfó el proyecto de *Provincia Grande*, convirtiéndose en Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur conforme lo dispone la Ley Nº 23.775. Lo curioso de este proceso fue que el primer artículo donde se establecían los límites de la nueva provincia fue observado por el Poder Ejecutivo Nacional, invitando al Poder Legislativo a modificarlo. Hubo que esperar 19 años para que se aprobara finalmente la Ley Nº 26.552, de noviembre de 2009, que establecía en detalle los límites de la actual provincia.



MAPA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

Fuente:
IGN

—

Cuando hablamos de ejercicio de soberanía no solamente nos remitimos a la mera titularidad del espacio en cuestión, sino también al usufructo y explotación de sus recursos naturales. Como consecuencia de la guerra, la explotación ictícola del Atlántico Sur por parte de buques auspiciados por la ocupación británica de Malvinas llevó a que nuestro ordenamiento jurídico se adecúe a esta realidad sancionando a quienes pesquen en nuestras aguas sin la debida autorización provincial o nacional. Si bien la Ley Federal de Pesca (N° 24.922) se remonta a 1998, hubo que esperar hasta su modificación diez años después (conf. Ley N° 26.386) para darle mayores atribuciones al Consejo Federal Pesquero para lidiar con la pesca ilegal, posibilitando un endurecimiento de las sanciones a aquellos buques que estén en aguas jurisdiccionales argentinas (por ejemplo, alrededor de Malvinas) sin su debida autorización. Este endurecimiento del régimen federal pesquero se va a consolidar en el año 2020 con la modificación de la Ley N° 26.564 que actualiza los montos de multas a la pesca ilegal, tomando como equivalencia un UP *(unidad pesca)* representada en un litro de gasoil, y estableciendo una actualización de carácter semestral. Cabe destacar que el régimen de multas no se actualizaba desde la sanción de la ley en 1998.

Algo similar sucedió con la explotación de hidrocarburos en la Plataforma Continental, regulada por las leyes nros. 26.659 y 26.915 de los años 2011 y 2013 respectivamente, en donde se establecían fuertes sanciones a aquellas empresas que estén realizando actividades económicas sin la debida autorización nacional.

La Ley "Gaucho Rivero" y su impacto nacional y continental

En agosto de 2011 la legislatura fueguina aprobó la Ley número 852 "Gaucho Rivero". La misma comienza reafirmando la imprescriptibilidad del reclamo como parte integrante del territorio de la Provincia (artículo 1)

seguido de una prohibición de amarre, permanencia o abastecimiento de buques británicos o de conveniencia que hayan realizado tareas de exploración o explotación de los recursos naturales, o de buques militares que hayan estado en la cuenca de Malvinas sin la debida autorización provincial. Las legislaturas de las demás provincias ribereñas (Santa Cruz, Chubut, Río Negro y Buenos Aires) aprobaron leyes idénticas de forma solidaria con la provincia fueguina.

Este andamiaje jurídico a escala provincial tuvo su impacto en la legislación nacional conforme las reformas de las leyes de pesca e hidrocarburos que analizamos previamente. El espíritu de la Ley "Gaucho Rivero" se terminó de proyectar a nivel continental cuando los países nucleados en la Unasur y el Mercosur iniciaron un bloqueo económico a las operaciones británicas en el Atlántico Sur, y a la economía malvinense en particular, como una medida de rechazo al colonialismo. El mismo se fue desarticulando paulatinamente como consecuencia de la política exterior argentina del período 2015-2019 en donde no sólo se puso en riesgo la existencia de los organismos de integración regional (Unasur disuelto en los hechos y Mercosur con fuertes tensiones internas) sino que además la relación de acercamiento bilateral con el Reino Unido dio señales de flexibilización del reclamo de soberanía a nivel regional.

Proyecto Pampa Azul y las Áreas Marinas Protegidas (AMP)

En abril de 2014 se presentó el proyecto "Pampa Azul" que consistía en la creación de un espacio interministerial e interdisciplinario que estudiara científicamente, con perspectiva sostenible, el Mar argentino y el Atlántico Sur para contribuir a la soberanía, seguridad y desarrollo nacional.

Al año siguiente, el proyecto se vio complementado por la Ley Nº 27.167 que crea el "Programa Nacional de Investigación e Innovación Productiva en Espacios Marítimos Argentinos" (PROMAR).

Liderados por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Investigación el comité del proyecto se completa con la participación de los siguientes ministerios:

INTEGRANTES DEL COMITÉ DEL PROYECTO	
Ministerio de Ciencia, Tecnología e Investigación	Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca
	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable
	Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
	Ministerio de Defensa
	Ministerio de Seguridad
	Ministerio de Turismo y Deportes

ÁREAS GEOGRÁFICAS DE ESTUDIO PRIORITARIOS
Banco "Burdwood"/Namuncurá
Golfo San Jorge
Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur ("Islas subantárticas")
Sistema fluvio-marítimo del Río de la Plata

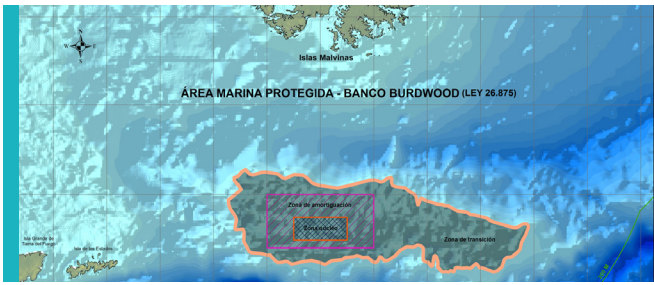
Ante la baja de intensidad de la ejecución del proyecto durante el período 2015-2019 el mismo fue relanzado desde el Poder Ejecutivo Nacional en julio de 2020.

Otro aspecto vinculado con la soberanía marítima desde una óptica sustentable y en relación con el cuidado del ambiente es el referente a las Áreas Marinas Protegidas (AMP). Desde un punto de vista jurídico y sistémico, la creación de AMP tiene por objeto proteger y conservar los espacios marinos representativos de hábitats y ecosistemas que se encuentran regulados por la Ley N° 27.037 de 2014, con su respectiva modificación de la Ley N° 27.490 de 2018, siguiendo los lineamientos de la Ley de Espacios Marítimos y la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos "CCRVMA" (Véase el capítulo de la Antártida).

Conforme la mencionada Ley N° 27.037, existen 5 categorías de áreas marinas protegidas que van de mayor a menor rango de protección, las que a su vez pueden ser únicas o combinadas para cada área:

ÁREAS MARINAS PROTEGIDAS
Reserva Nacional Marina Estricta
Parque Nacional Marino
Monumento Nacional Marino
Reserva Nacional Marina para la Ordenación de Hábitats
Reserva Nacional Marina

Argentina cuenta con dos AMP. En primer lugar, la AMP Namuncurá-Banco Burdwood I y II que consiste en una meseta sumergida ubicada a 150 km al este de la Isla de los Estados y 200 km al sur de Malvinas.



AMP - BURDWOOD-NAMUNCURÁ

Fuente:
Pampa Azul

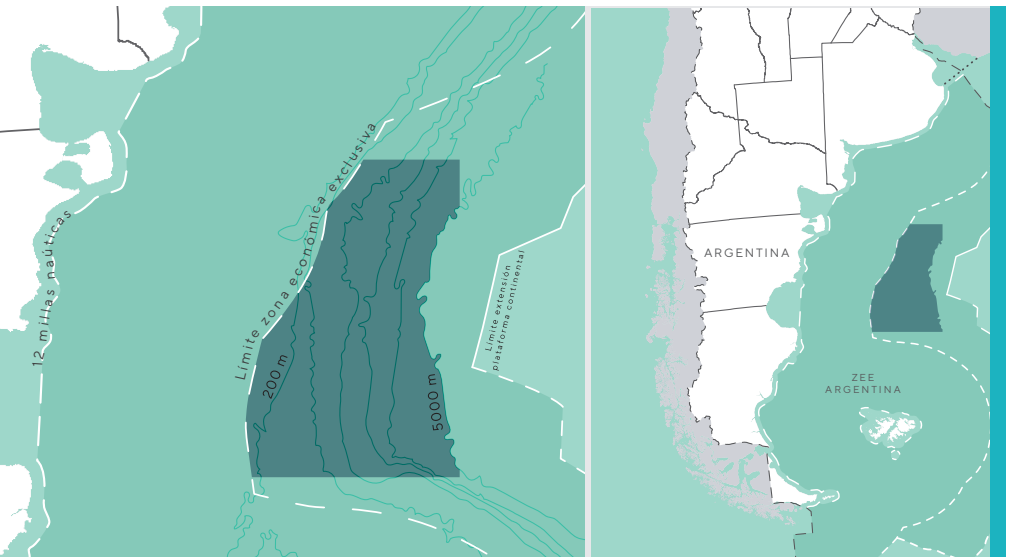
En esta AMP, la primera área oceánica protegida de nuestra historia, contiene una gran cantidad de fitoplancton en sus aguas, lo que permite que sea rica en biodiversidad, y un lugar de reproducción de especies marinas de fuerte interés económico, como la polaca, la merluza negra y la sardina fueguina. En sus profundidades se encuentran los restos del Crucero ARA General Belgrano, que es además un Lugar Histórico Nacional y tumba de guerra.

En segundo lugar, la AMP Yaganes se encuentra al sur de la Isla Grande de Tierra del Fuego. Esta AMP se destaca por integrar los Océanos Pacífico y Atlántico e involucrar cuencas oceánicas de profundidades de más de 4000 metros con una amplia diversidad biológica.

AMP - AGUJERO AZUL

Fuente:
elaboración propia
en base al Anexo I del
proyecto de ley (HCDN)
—

Desde el año 2020 también se ha presentado como proyecto de ley la creación de una nueva AMP denominada “Agujero Azul”.



El proyecto consiste en delimitar una zona equivalente a 164.000 km cuadrados sobre la Plataforma Continental lindante al límite de las 200 millas marinas de Zona Económica Exclusiva. La misma tiene por objeto el cuidado de las especies bentónicas vulnerables, la protección del único sector de la plataforma que se encuentra en aguas internacionales (pasadas las 200 millas) en miras de aumentar la presencia argentina sobre los mares para poder consolidar una estrategia de control sobre una de las zonas de mayores intensidades relacionadas con el transbordo marino asociado a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Por su parte, y dentro de una estrategia para controlar el Atlántico Sur, el Reino Unido ha establecido AMP en la zona de las Islas Georgias y Sandwich del Sur de manera ilegal, llevando adelante actos unilaterales contrarios a la ya mencionada Resolución 31/49.

La Secretaría y el Consejo de Malvinas

En el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, en diciembre de 2013, se creó la "Secretaría de Asuntos Relativos a las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes" dentro de la órbita de la Cancillería, siendo Daniel Filmus su único titular. El objetivo de esta creación era darle una mayor prioridad dentro del Estado nacional a la cuestión Malvinas. La misma fue degradada a subsecretaría en febrero de 2016 como un gesto hacia al Reino Unido para bajar "las tensiones" en relación a la disputa de soberanía.

La misma fue recreada en diciembre de 2019 con el nombre "Secretaría de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur" incorporando al interior de su organigrama la Dirección Nacional del Antártico (DNA), el Instituto Antártico Argentino (IAA) así como la Comisión Nacional del Límite Exterior de la

Plataforma Continental (COPLA). Al ampliarse las competencias de la Secretaría, nuestro país está dejando en claro que tanto la soberanía argentina en el Atlántico Sur como la de la Antártida son dos cuestiones indivisibles.

El contraste de la política exterior de 2015-2019 en relación con la de 2003-2015 hizo que Malvinas haya formado parte de los debates en las elecciones presidenciales de 2019. Ante la peligrosidad de que la cuestión Malvinas se encuadre en un movimiento "pendular" y de corto plazo, se creó en agosto de 2020 a través de la Ley Nº 27.558 el Consejo Nacional de Asuntos Relativos a las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los Espacios Marítimos e Insulares Correspondientes para delinear estrategias y generar los consensos políticos y sociales para que se implementen políticas públicas sostenidas en el largo plazo, relacionadas con los territorios que actualmente se encuentran en disputa con el Reino Unido.

El Consejo, conforme el artículo 3, se compone de la siguiente manera:

Consejo Nacional de Asuntos Relativos a las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes	El presidente/a de la Nación, quien lo preside
	El Ministro/a de R.R.E.E., Comercio Internacional y Culto
	El Secretario/a de Malvinas, Antártida e Islas del Atlántico Sur
	Un/a diputado/a y un/a senador/a por cada uno de los 3 bloques con mayor representación de la HCDN y de la HCSN
	El gobernador/a de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.
Se suman a los anteriores	Dos especialistas en derecho internacional (g), tres representantes del sector académico (h) y científico de reconocida trayectoria en la materia y un representante de los ex combatientes de Malvinas (i).

En los casos de (d), (e), (g) y (h) debe respetarse la diversidad de géneros. En los casos de (g), (h) e (i) permanecerán en funciones por cinco (5) años y pueden ser reelegidos/as. Las recomendaciones que realice el Consejo son de carácter no vinculante.

Ley Nacional de Educación y el Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur

En el año 2006 se sancionó la Ley Nº 26.206 de Educación que establece en su artículo 92 cuáles son sus contenidos comunes a todas las jurisdicciones de nuestro país. Entre ellos figuran la construcción de una identidad nacional abierta, en consonancia con la integración latinoamericana, el ejercicio de la memoria colectiva sobre los procesos históricos vinculados al terrorismo de Estado y la plena vigencia de los Derechos Humanos y la causa de recuperación de nuestras Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, en consonancia con la disposición transitoria número uno de la Constitución Nacional.

El Museo Malvinas e islas del Atlántico Sur fue creado a partir del Decreto Nº 809/2014 y tiene por objeto hacer una reivindicación de la soberanía nacional sobre las Islas Malvinas, Islas del Atlántico Sur, el Sector Antártico y los espacios marítimos correspondientes conforme los lineamientos de la disposición transitoria número uno de la Constitución Nacional. Emplazado en el Espacio Memoria y Derechos Humanos (ex ESMA) el Museo Malvinas se creó para invitar a conocer la geografía, la flora y la fauna de las Islas Malvinas así como su historia político-cultural, en el marco del reclamo de soberanía que lleva casi 200 años con una mirada pedagógica e inclusiva.

A tales efectos fue inaugurado el día 10 de junio de 2014, fecha en la cual se conmemora el Día de la Afirmación de los Derechos Argentinos sobre Malvinas, Islas y Sector Antártico conforme Ley Nº 20.561 de 1973. En sus primeros dos años de vida el Museo tuvo una cantidad promedio de visitantes de 5.500 personas por día, en parte, por la asistencia y coordinación de programas del Ministerio de Educación y el Ministerio de Ciencia y Tecnología. Durante el período 2016-2019 tuvo una merma significativa del público visitante de la mano de un fuerte recorte presupuestario. En el contexto actual de la pandemia de Covid-19 se hizo una fuerte apuesta a los contenidos audiovisuales en el marco de la virtualidad, así como una fuerte inversión y puesta en valor de su muestra museográfica.

Con motivo del 40° aniversario del Conflicto del Atlántico Sur, se presentó a fines de 2021 una mesa interministerial "Malvinas 40 años" integrada por los ministerios de Relaciones Exteriores, Interior, Defensa, Educación, Ciencia y Tecnología y Cultura con la inclusión del Museo Malvinas y del Consejo Asesor de Malvinas. Dicha mesa fue creada a los fines de organizar los actos conmemorativos por el "Día del Veterano y Caído en Malvinas", teniendo como eje principal no sólo la memoria de quiénes fueron a combatir en 1982, sino también el reclamo de soberanía.

· Economía ·

Economía del Atlántico Sur hasta la Guerra de Malvinas

Juan Augusto Rattenbach

Cuando hablamos de la economía insular sudatlántica, solemos referirnos a las actividades realizadas principalmente en Tierra del Fuego, Malvinas y Georgias del Sur y sus mares adyacentes. El principal atractivo estratégico de la región, previo a la existencia del Canal de Panamá en 1914, era el de obtener el control de las únicas rutas marítimas que conectaban el Atlántico Sur con el Pacífico Sur.

A mediados del siglo XVIII, cuando Malvinas se transformó en el presidio más austral del Virreinato del Río de la Plata, fueron introducidos en la Isla Soledad los primeros ejemplares bovinos que pudieron proliferar sin problemas. La Revolución de Mayo y la consolidación de la Argentina como una Nación independiente de los dominios de la corona española llevaron a los distintos gobiernos de Buenos Aires a lo largo de la década de 1820 al establecimiento de una población estable y económicamente sustentable.

Es así como durante este período se realizan concesiones de las tierras fiscales del archipiélago de Malvinas a la sociedad Pacheco-Vernet. De esta manera, se proyectaron en Malvinas las actividades económicas de Buenos Aires, mediante la producción de carnes saladas y cueros, así como la introducción de las primeras ovejas. También se realizaron acuerdos comerciales con los Tehuelches, liderados por María "la Grande", y se obtenían ingresos de aprovisionar a los buques que hacían escala en las Islas, previo a cruzar hacia el Pacífico a través del estrecho de Magallanes o el Canal de Beagle.

Dados los fuertes vientos del archipiélago, y a diferencia de Tierra del Fuego, en Malvinas hay una ausencia total árboles y de bosques por lo que la madera debía de traerse de la Isla de los Estados. La gran fuente de energía calórica para sobrevivir a las condiciones climáticas era a través combustión de panes de turba, un vegetal mineralizado característico de la Isla Soledad.

Pero la actividad económica más atractiva era la de *caza de anfibios* (lobos y elefantes marinos del Sur) por parte de buques loberos provenientes de Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia quiénes debían de pagar un *canon* al gobierno de Buenos Aires. El nombramiento de Luis Vernet como Comandante Político y Militar en 1829 tenía por objetivo hacer cumplir las regulaciones de caza de estos animales y el resguardo de la soberanía económica de Malvinas.

Tras apresar a tres buques estadounidenses que no estaban autorizados para la caza de lobos marinos, Puerto Soledad fue bombardeada por la corbeta militar USS Lexington en defensa de sus intereses comerciales en el Atlántico Sur. Al poco tiempo de este hecho es cuando se consolida la usurpación británica en Malvinas, de enero de 1833. Los intereses económicos conjuntos de ambos países consistían en que el Imperio británico tuviera el control de las rutas marítimas y comerciales que unieran a sus colonias de Sudáfrica en relación con las de Oceanía (Australia y Nueva Zelanda), mientras que los Estados Unidos obtuvieran el libre acceso a la explotación de los mamíferos marinos de las costas de Malvinas. La cría de ganado ovino y la creación, años después, de la empresa monopólica *Falkland Island Company* (FIC) marcarían la estructura económica de Malvinas por más de un siglo.

En el caso de Tierra del Fuego, tras la toma de posesión de Ushuaia en 1884, se produjo un fenómeno de "fiebre del oro" bajo la certeza de que en el Norte de la Isla había una gran cantidad yacimientos auríferos. No obstan-

te, las actividades agropecuarias organizadas en las famosas “estancias” fueron las protagonistas de la economía fueguina a lo largo del siglo XX, lo que trajo como consecuencia el desplazamiento y posterior genocidio del pueblo Selknam.

Luego de la crisis internacional de 1930 y tras años de exploraciones, comienza la explotación de hidrocarburos a través de YPF generando un cambio significativo en la matriz productiva de Tierra del Fuego. Posteriormente, en la década del 60’, la visión que tuvo el por entonces gobernador Manuel Campos consolidó la estructura económica moderna de la Isla, estableciendo perfiles diferenciados en relación a sus dos ciudades más importantes: Ushuaia, con una orientación más ligada a la explotación turística y Río Grande focalizado en la producción industrial.

Esta visión se tradujo en la famosa Ley Nº 19.640 de Promoción Industrial de Tierra del Fuego, convertida en una política de Estado hasta nuestros días, que logró transformar a la Isla en una zona franca, libre de impuestos y gravámenes nacionales. Dicha ley luego se convirtió en la base para el significativo proceso de industrialización a escala provincial durante el período 2003-2015.

Fue en este contexto de mediados de la década del 70’, a la par de la propuesta de devolución de soberanía a través de un sistema de condominio, que las empresas del Estado nacional argentino desembarcaron en Malvinas, ante una demanda de bienes y servicios y mejora de la calidad de vida de los isleños. Se instaló una estación de YPF con la infraestructura y logística proveniente de la ciudad de Río Grande, así como Gas del Estado, que le permitió a los habitantes de Malvinas acceder a una fuente de energía calórica alternativa a la turba. Los vuelos de LADE (Líneas Aéreas del Estado) permitían una comunicación fluida entre las Islas y el continente con

destinos recurrentes a Buenos Aires, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos. Si a esto le sumamos la Compañía Argentina de Pesca en las Islas Georgias del Sur y la presencia en nuestros mares de buques de bandera argentina de ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas), que a su vez proveían itinerarios turísticos hacia la Antártida, podemos afirmar que la integración económica de lo que hoy conocemos como la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur era total.



INSTALACIÓN DE LA PLANTA DE COMBUSTIBLES "ANTARES" DE YPF EN MALVINAS (1974)

Fuente:
Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur

Todos estos avances, tal como mencionamos en la introducción de este apartado, se dieron con un esfuerzo acumulado de casi 150 años de reclamo de soberanía por Malvinas como una política de estado a largo plazo. El Conflicto del Atlántico Sur no sólo supuso un retroceso en las negociaciones diplomáticas por la soberanía de Malvinas sino que además se tradujo en la ocupación colonial británica de los espacios marítimos alrededor de las Islas, cambiando así de forma significativa, la economía del Atlántico Sur en detrimento de los intereses soberanos argentinos.

En este capítulo sobre la Economía del Atlántico Sur nos enfocaremos principalmente en dos actividades en particular: la explotación ictícola (pesca) y la de hidrocarburos (gas y petróleo).

Pesca y recursos ictícolas

Adilio Bareiro y Juan Augusto Rattenbach

El pescado y sus derivados (harinas, aceites, entre otros) se constituyen como alimentos nutritivos y cruciales en muchas zonas del mundo, proveyendo a un aproximado de 3.300 millones de personas, casi el 20% de la ingesta media per cápita de proteínas animales[10]. Por otro lado, cerca de 820 millones de personas dependen directa e indirectamente de la actividad pesquera y acuícola (producción, procesamiento, comercialización, distribución y venta)[11]. Por ende, la realización de esta actividad económica resulta ser un factor determinante en el ordenamiento económico y social de muchos emplazamientos urbanos alrededor del mundo.

Según el último informe de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), "El estado mundial de la pesca y la acuicultura: la sostenibilidad en acción" (2020), la coyuntura ictícola global se encuentra atravesada por las siguientes cuestiones:

- El consumo per cápita de pescado, se duplicó en los últimos 50 años.
- Un 34% de las poblaciones de peces, se pescan excediendo los niveles de sostenibilidad biológica.
- Se estima que un 30-35% de la pesca de captura se desperdicia. Porcentaje que puede variar dependiendo de la región analizada.
- **Una porción considerable (estimada en una tercera parte) de la población de peces es objeto de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR).**

[10] https://www.embajadaabierta.org/post/el-valor-geopol%C3%ADtico-de-la-pesca

[11] http://www.fao.org/rural-employment/agricultural-sub-sectors/fisheries-and-aquaculture/es/

Lo que muchos/as expertos/as en la temática advierten, teniendo en cuenta la realidad descripta y las recientes experiencias conflictivas que rodean a la cuestión pesquera, es que la misma debe analizarse como lo que es, es decir, una arista más de los conflictos geopolíticos del siglo XXI.

A nivel nacional, la cuestión ictícola y la cadena de valor que se nuclea detrás de ésta, contribuyen fuertemente al desarrollo de centros pesqueros localizados en el litoral marítimo bonaerense y patagónico, actividades que representan a su vez, una fuente de empleo y generación de divisas, un instrumento de radicación poblacional e industria y una herramienta estratégica de ocupación marítima.

Si bien jurídicamente la actividad se encuentra regulada por el Régimen Federal de Pesca (Ley N° 24.922), en la práctica, esta cuestión posee dos limitantes, uno interno y otro externo. El primero se encuentra vinculado a las capacidades productivas y científico-tecnológicas de nuestro país, y el segundo, a la injerencia de actores externos (estatales y privados) que explotan nuestros recursos como consecuencia de que, por mucho tiempo, el Estado Nacional tuvo serias limitaciones para controlar la actividad.

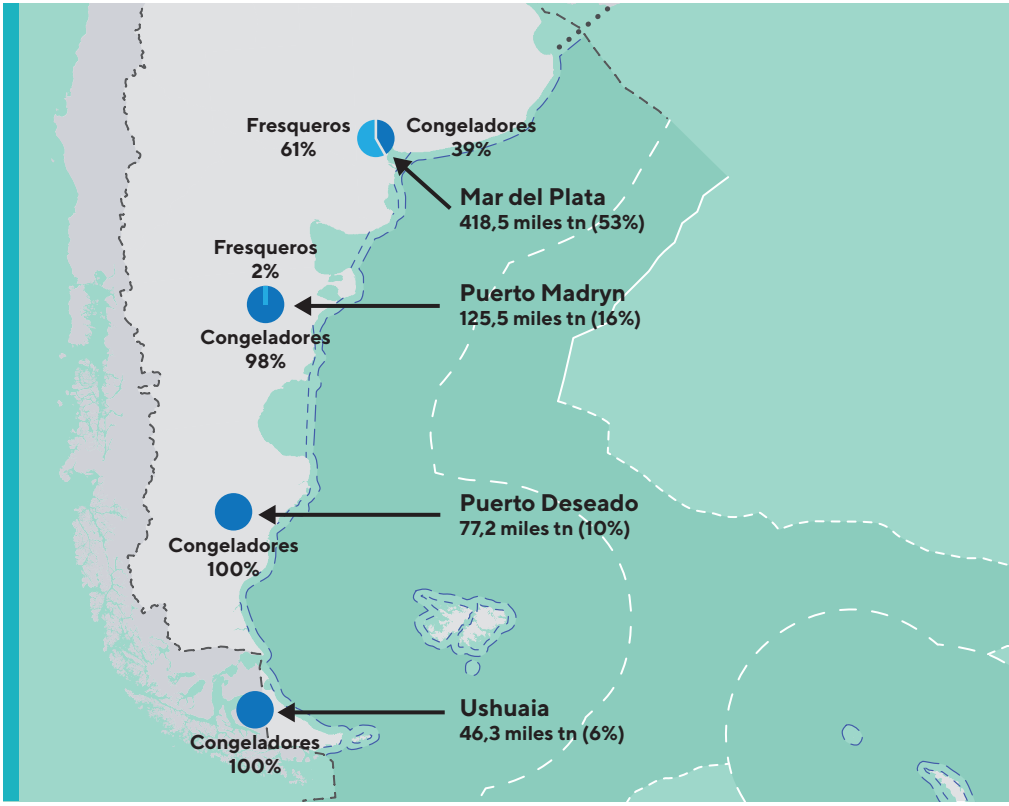
Concretamente, la actividad pesquera de nuestro país se constituye como el octavo complejo más relevante de nuestra matriz exportadora, detrás del complejo de la soja, el automotriz, el maicero, el petroquímico, el de carne y cueros bovinos y el comercio de oro y plata. Principalmente, la actividad se concentra en la pesca de captura marítima, la cual explica alrededor del 98% de la producción nacional. En términos de especies, el 55% de la producción corresponde a peces, principalmente merluza hubbsi (33%), seguido por un 32% de crustáceos, en donde se destaca el langostino (22%), y un 13% de moluscos, con una relevancia relativa del calamar Illex (16%)[12].

[12] https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/sspmicro_cadenas_de_valor_pesca_0.pdf

Por otro lado, los desembarques de las capturas marítimas se distribuyen entre los puertos de Mar del Plata (53% de las capturas), donde opera una importante flota fresquera (buques de distinta eslora -tamaño-, que transportan las capturas realizadas de forma refrigerada), Puerto Madryn (16%), Puerto Deseado (10%) y Ushuaia (6%), donde opera casi de forma exclusiva la flota congeladora (buques pesqueros de altura que poseen un sistema de congelación mecánico -placas, túneles u otros- y pueden operar de distintas maneras)[13].

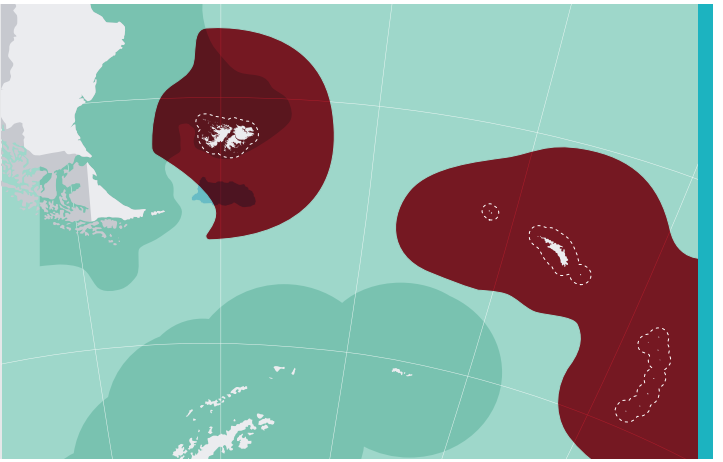
ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DE ARGENTINA DEFINIDA EN LA LEY N° 23.968

Fuente: elaboración propia en base a SSPMicro con base en Subsecretaría de Pesca y Acuicultura



[13] Ibídem

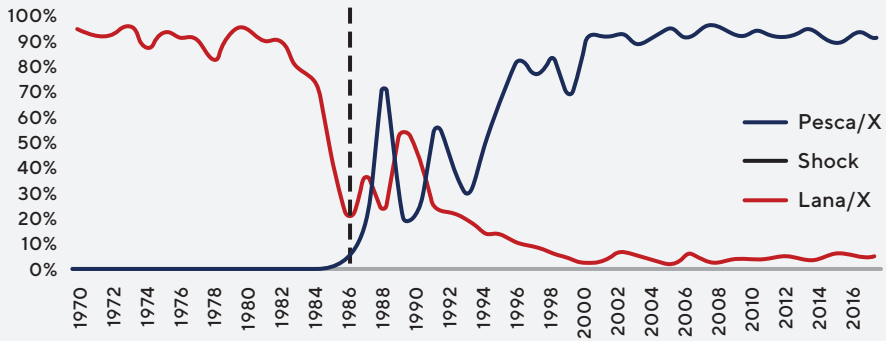
Sin embargo, cuando hablamos de pesca en el Atlántico Sur no podemos obviar lo que sucede en las 200 millas alrededor de Malvinas como consecuencia del Conflicto Bélico de 1982.



USURPACIÓN BRITÁNICA SOBRE LOS ESPACIOS MARÍTIMOS DESPUÉS DE 1982

Fuente:
Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur
—

Por empezar, a fines de la década del 70' se produjeron innovaciones técnicas que permitieron mejorar la captura del calamar *illex*. Como referimos en apartados anteriores, el Reino Unido de Gran Bretaña ocupó de forma ilegal 200 millas náuticas en concepto de "zona económica exclusiva" alrededor de Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur. Esto trajo como desenlace un cambio significativo en la economía malvinense: de una matriz productiva orientada a la cría de ganado ovino para producir un bien de escasa demanda mundial (lana sucia), a las consecuentes licitaciones y explotaciones de bienes de altísima demanda mundial como lo son los recursos ictícolas del Atlántico Sur.



PARTICIPACIÓN DE LA PESCA SOBRE LAS EXPORTACIONES (LÍNEA AZUL) VS. PARTICIPACIÓN DE LA LANA DE OVEJA SOBRE LAS EXPORTACIONES (LÍNEA ROJA) (1970-2017)

Fuente:
Rattenbach, JA (tesis)
—

Esta modificación de la estructura económica isleña a mediados de los 80 se vio potenciada por la pertenencia del Reino Unido a la Unión Europea, lo que le permitió a la economía colonial británica en el Atlántico Sur exportar moluscos sin el pago de aranceles aduaneros, obteniendo así una altísima rentabilidad siendo España su principal y casi único importador.

De esta manera, tomando en cuenta la escasa población de las Islas, afirmamos que el PBI per cápita de Malvinas (riqueza dividido cantidad de habitantes) es uno de los más altos del mundo a la par de Liechtenstein o Luxemburgo.

Como vimos anteriormente, desde un punto de vista estrictamente legal, las actividades económicas en las 200 millas alrededor de Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur son ilegales, no solo para nuestro ordenamiento jurídico interno dada la no participación del Estado nacional y el Estado provincial fueguino, sino también para el Derecho Internacional y las resoluciones de Naciones Unidas. Desde un punto de vista económico, todos los ingresos que sostienen al colonialismo británico en el Atlántico Sur se generan en detrimento de la economía, del Estado y del pueblo argentino.

Hidrocarburos

Rodrigo Kataishi y Carolina Casagni Welsch

Los hidrocarburos se constituyen hace ya varias décadas como un **recurso natural de carácter estratégico**. Esto se ha dado por diversos factores que hoy en día siguen actuando como catalizadores que potencian la necesidad del seguro abastecimiento de energía para la mantención o mejora de los procesos de desarrollo de las poblaciones del mundo.

Debemos recordar que los hidrocarburos son recursos naturales no renovables y como consecuencia de los mayores niveles de extracción se han empezado a vislumbrar áreas convencionales que empiezan a sufrir **agotamiento**. Debido a esto último, como así también a las numerosas innovaciones científico-tecnológicas que se han generado en los últimos tiempos, han surgido nuevas **estrategias de exploración y explotación**, y se han desarrollado nuevas tecnologías que han permitido el estudio y aprovechamiento de otras áreas a las que previamente no se tenía acceso, como así también se ha puesto mayor énfasis al impulso de las energías renovables, tendiendo hacia una modificación de la matriz energética mundial.

La **producción costa afuera (*offshore*)** se constituye como una de aquellas innovaciones en las formas de exploración y explotación de hidrocarburos. En la actualidad, se ha observado un incremento de la explotación de hidrocarburos offshore. Según un informe del CIECTI (2018) *más del 90% de los grandes descubrimientos de hidrocarburos en el mundo se dieron bajo las aguas de los mares.*

Una cuestión importante a destacar respecto de la explotación de hidrocarburos offshore es su vínculo directo con otros dos aspectos: el primero tiene que ver con los **costos de oportunidad respecto de otras**

alternativas tecno-productivas, el segundo, con el **precio del barril del petróleo y sus altibajos.**

La conveniencia económica (o más específicamente, la tasa esperada de retorno de las inversiones) de la explotación *offshore* es relativa a las otras tecnologías y reservas disponibles. Esto dependerá de forma directa, en primer lugar, de la **disponibilidad de recursos inshore convencionales**, segmento en el cual se estima que las grandes reservas -campos gigantes de más de 80 Mm^3- ya han sido descubiertas y que la extracción convencional tiende a ser cada vez de menor escala y mayor complejidad; en segundo lugar, de la emergencia de **nuevas tecnologías** que permitan la explotación no convencional, como el fracking (o fractura hidráulica), y que simultáneamente reducen los costos de explotación debido a las escalas de las técnicas de extracción, permitiendo la revalorización de yacimientos convencionales cuya explotación no era considerada rentable. Aunque según expertos, esta ganancia económica está **asociada a riesgos ambientales de gran importancia.**

A nivel global, Argentina ocupó el lugar número 28 entre los productores mundiales de petróleo para 2020, con una producción promedio de 440.000 barriles por día. El ranking, elaborado por la OPEP está encabezado por EEUU, Rusia y Arabia Saudita, mientras que a nivel latinoamericano se encuentra liderado por Brasil (8), México (14) y Colombia (20). Sin embargo, en términos de reservas potenciales, Argentina se ubica en segundo lugar mundial, detrás de China. La puesta en actividad de Vaca Muerta consolidó dicho escenario. Con respecto a la producción *offshore*, aproximadamente el 28% de la producción mundial de petróleo se ha orientado paulatinamente hacia la implementación de tecnologías de exploración y explotación en los mares del planeta. Dicho segmento está liderado por Arabia y Brasil (con producciones de más de 1.1 millones de barriles diarios).

Breve historización de la actividad *offshore* en Argentina

La actividad *offshore* en la Argentina data del año 1938, cuando se perforó el primer pozo *offshore* en el país, en la restinga de la costa frente a Comodoro Rivadavia. Sin embargo, durante esta época no hubo grandes avances en la cuestión. Para fines de la **década del 60 y principios de los 70** el país compró a Francia una plataforma semisumergible a la que re-bautizó con el nombre de "General Mosconi". La misma arribó a aguas argentinas en 1977 y sirvió para realizar ejercicios exploratorios en las cuencas del Salado, del Colorado y del Golfo San Jorge. Si bien se dieron descubrimientos de hidrocarburos en dichas zonas, las cantidades halladas no sirvieron para fines comerciales. Luego, dicha plataforma se alquiló a la empresa ESSO que continuó con el proceso de exploración.

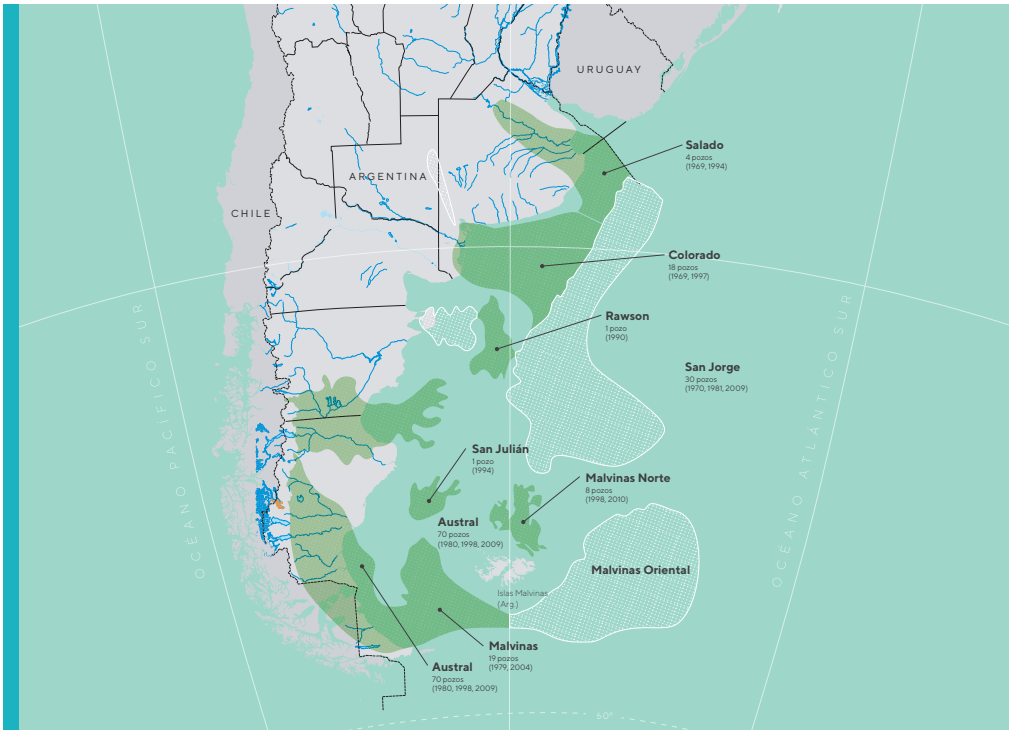
Hacia la **década del 80**, se incrementó la exploración *offshore* debido a las concesiones que se otorgaron a las empresas internacionales como Esso, Shell y Total, las cuales perforaron 29 pozos. Para 1982, producto de la Guerra de las Islas Malvinas, la actividad *offshore* quedó paralizada.

EVOLUCIÓN ANUAL DEL PRECIO MEDIO DEL PETRÓLEO CRUDO FIJADO POR LA ORGANIZACIÓN DE PAÍSES EXPORTADORES DE PETRÓLEO (OPEP) DE 1960 A 2020

Fuente: elaboración propia en base a statista.com



En la actualidad, la República Argentina posee un total de 9 cuencas marinas que abarcan un área de 1.227.568 km2. De las mismas, hasta la fecha, sólo han sido exploradas la cuenca Austral (8321,5 metros perforados (mp), San Jorge (3931 mp) y Malvinas (2424 mp).

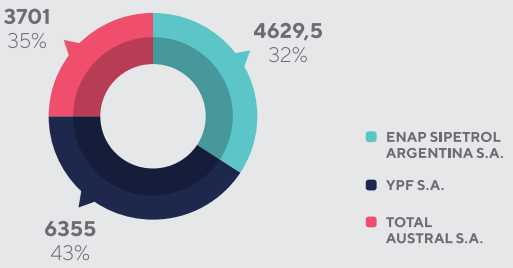


Las empresas que han intervenido en estos procesos de exploración han sido YPF (Argentina), ENAP SIPETROL (Chile) y TOTAL AUSTRAL (Francia), con una participación de 43%, 32% y 25% respectivamente.

Fuente:
elaboración propia en base a CIECTI 2018

METROS PERFORADOS POR EMPRESA PARA EXPLORACIÓN DE HIDROCARBUROS OFFSHORE EN CUENCAS ARGENTINAS (2009-2021)

Fuente
elaboración propia en base a datos de la Secretaría de Energía de la Nación (2021)
—



		Metros perforados (2009-2021)	Peso relativo (%)
CUENCA	Cuenca Austral	8321	57%
	Golfo San Jorge	3931	27%
	Malvinas	2424	16%
	Total	**14676**	**100%**
EMPRESA	ENAP SIPETROL ARGENTINA SA	4629	43%
	YPF	6355	32%
	TOTAL AUSTRAL SA	3701	25%
	Total	**14685**	**100%**

Actualmente, la cuenca marina Austral, sobre todo gasífera, es la única en producción *offshore*. De la misma se extrae el 15% del gas natural que se consume en el país. Su explotación es llevada a cabo por un consorcio de empresas compuesto por Total Austral (Francia, 37,5%), Wintershall (Ale-

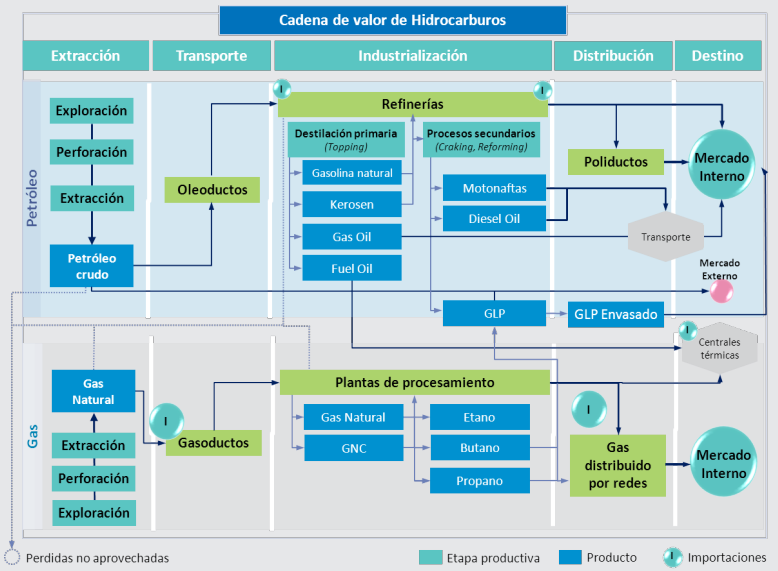
mania, 37,5%) y Pan American Energy (Reino Unido, Argentina y China, 25%).[14] Allí se explotan los yacimientos de Hidra, Kaus, Cañadón Alfa, Antares, Spica, Argo, Carina, Aries y Vega Pléyade. Los mismos proveen de forma diaria más de 22 millones de metros cúbicos de gas a la Argentina. También, se ha comenzado con la licitación de dos áreas más: Fénix y Leo, ambas en territorio marítimo cercano a la Provincia de Tierra del Fuego.

A la hora de hablar del usufructo de los recursos naturales, es importante destacar que debido a las modificaciones introducidas en la reforma constitucional de 1994, las provincias argentinas tienen potestad sobre parte de las reservas de hidrocarburos *offshore*. Este derecho comprende el espacio que va desde la costa hasta las 12 millas. A partir de este último punto y hasta el límite exterior de la plataforma continental, la potestad sobre las reservas de hidrocarburos pasa a manos del Estado nacional. Destacamos dicha reglamentación para entender con qué autoridades nacionales se contactan las empresas privadas a la hora de explorar y explotar los recursos de las diferentes zonas de la plataforma continental argentina. De esto depende también el destino de las regalías que pagan dichas empresas por tales actividades. En algunas ocasiones, como es el caso de Vega Pléyade nos encontramos con sistemas mixtos, en virtud de los cuales un 80% de las regalías va para la provincia de Tierra del Fuego, mientras que un 20% para el Estado Nacional.

Si se observa lo descrito hasta el momento, vemos que las principales empresas que exploran nuestro mar en búsqueda de recursos hidrocar-

[14] Pan American Energy nace en 1997 como una fusión de AMOCO (estadounidense) y BRIDAS (argentina, propiedad de la familia Bulgheroni). En el año 2000 AMOCO es comprada por la British Petroleum. A su vez, en 2010, el 50% de BRIDAS fue comprado por la China National Offshore Oil Corporation (china). Entonces, Pan American Energy actualmente se compone por un 60% de la BP (inglesa) y 40% Bridas (20% argentina y 20% china).

buríferos son de capitales de origen extranjero, como lo es también la tecnología con la que trabajan. Si bien la tecnología para la exploración y explotación offshore es de alta complejidad, y según especialistas en la materia, la Argentina no cuenta con las capacidades para desarrollarla, sí podría intervenir en algunos de los segmentos de la cadena de producción *offshore* de los hidrocarburos y sus derivados.



Fuente:
Dirección Nacional de Planificación Sectorial

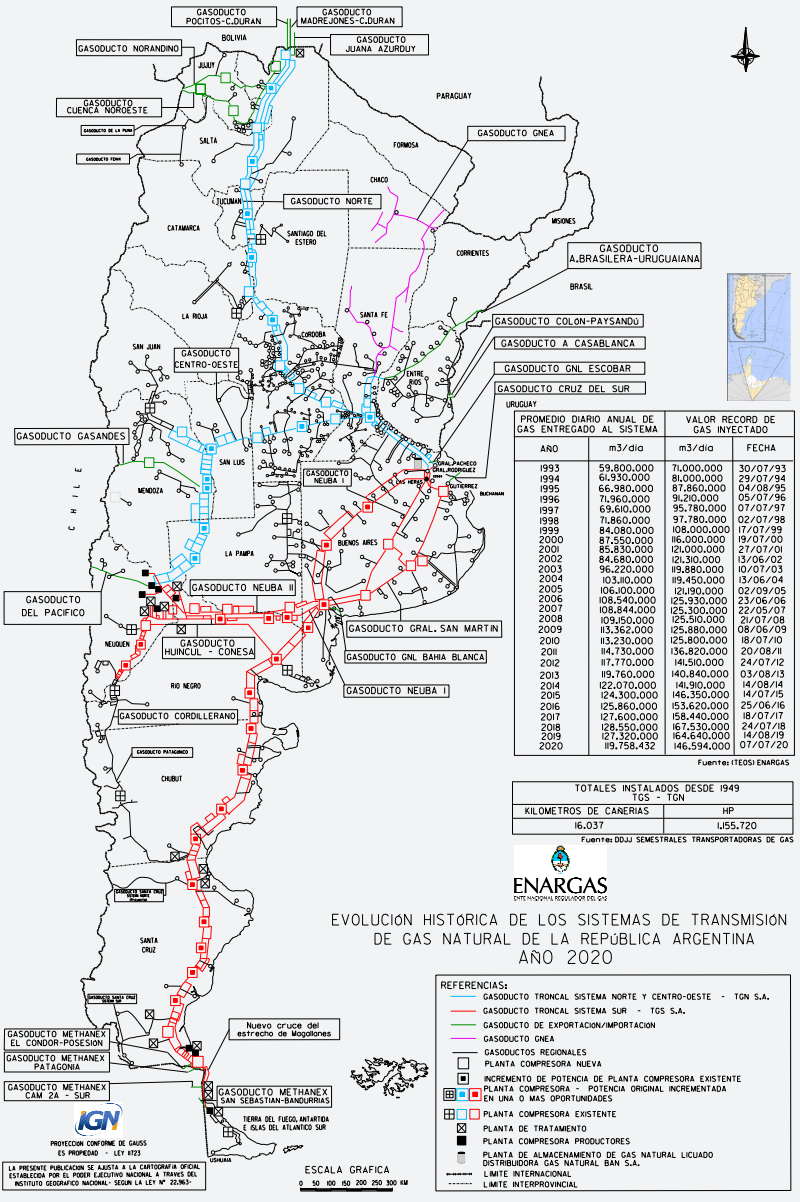
Sin embargo, como se mencionaba anteriormente, a la hora de analizar el estado de situación de la actividad *offshore* en la Argentina se ponen en juego varios elementos.

Uno de ellos son los **costos** de esta actividad en relación a otras formas de explotación, como la convencional y la no convencional. Hoy en día, según el CIECTI (2018), la adquisición de un servicio de sísmica, utilizado para la exploración de posibles yacimientos *offshore*, posee un valor de base de

10 mil dólares el km², mientras que el alquiler de una plataforma de explotación *offshore* ronda los 14 mil millones de dólares (2016), dependiendo del tipo de plataforma y los servicios incluídos. Se debe tener en cuenta también que las tecnologías deben ser específicas para el territorio a explotar, debido a que las condiciones ambientales del Atlántico Sur no son las mismas que en otras zonas del mundo. Esto se debe, por ejemplo, al grado de salinidad, temperatura, etc.

Vale destacar que estos equipos deben ser alquilados a compañías extranjeras, ya que el país no cuenta con empresas nacionales que los fabriquen. Es por ello, en parte, que la Argentina se ha volcado a otras formas de explotación como la no convencional, conocida como *fracking*, método de extracción que es utilizado en el área de Vaca Muerta. Los menores costos de este proceso con respecto al *offshore* han provocado que el cúmulo de inversiones, tanto nacionales como de compañías extranjeras, se concentre en dicho método de explotación energética.

Este punto nos da el pie para pasar al siguiente elemento: la **infraestructura**. Con esto nos referimos a las instalaciones necesarias para el transporte y procesamiento de los recursos extraídos. La concentración de las inversiones ha impulsado el desarrollo de gasoductos en torno a los territorios en cuestión. Aquí también debe observarse que si bien la construcción de gasoductos en la República Argentina fue creciendo a lo largo del tiempo, la mayor expansión de los últimos años se dio en el período 2003-2015, sumando a la red de gasoductos 3.118 kilómetros más.



PROMEDIO DIARIO ANUAL DE GAS ENTREGADO AL SISTEMA		VALOR RECORD DE GAS INYECTADO	
AÑO	m3/día	m3/día	FECHA
1993	59.800.000	71.000.000	30/07/93
1994	61.930.000	81.000.000	29/07/94
1995	66.980.000	87.860.000	04/08/95
1996	71.960.000	94.210.000	05/07/96
1997	69.610.000	95.780.000	07/07/97
1998	71.860.000	97.780.000	02/07/98
1999	84.080.000	108.000.000	17/07/99
2000	87.550.000	116.000.000	19/07/00
2001	85.830.000	121.000.000	27/07/01
2002	84.680.000	121.310.000	13/06/02
2003	96.220.000	119.880.000	10/07/03
2004	103.100.000	119.450.000	13/06/04
2005	106.100.000	121.990.000	02/09/05
2006	108.540.000	125.930.000	23/06/06
2007	108.844.000	125.300.000	22/05/07
2008	109.150.000	125.510.000	21/07/08
2009	113.362.000	125.880.000	08/06/09
2010	113.230.000	125.800.000	18/07/10
2011	114.730.000	136.820.000	20/08/11
2012	117.770.000	141.510.000	24/07/12
2013	119.760.000	140.840.000	03/08/13
2014	122.070.000	141.910.000	14/08/14
2015	124.300.000	146.350.000	14/07/15
2016	125.860.000	153.620.000	25/06/16
2017	127.600.000	158.440.000	18/07/17
2018	128.550.000	167.530.000	24/07/18
2019	127.320.000	164.640.000	14/08/19
2020	119.758.432	146.594.000	07/07/20

Fuentes: (TEOS) ENARGAS

TOTALES INSTALADOS DESDE 1949 TGS - TGN	
KILOMETROS DE CAÑERIAS	HP
16.037	1.155.720

Fuente: DDJJ SEMESTRALES TRANSPORTADORAS DE GAS

ENARGAS
ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS SISTEMAS DE TRANSMISIÓN DE GAS NATURAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA
AÑO 2020

Exploración y explotación ilegal en Malvinas y el Atlántico Sur

Además del equipamiento tecnológico y los recursos humanos que se requieren para llevar adelante esta actividad a la práctica, la Argentina se topa con otro desafío: la ocupación ilegal de las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y sus espacios marítimos circundantes por parte del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

A lo largo del tiempo, como hemos visto en las referencias económicas previas y especialmente con posterioridad a la guerra de Malvinas, los ingleses se fueron interesando, cada vez en mayor medida, en los recursos hidrocarburíferos de la zona en disputa del Atlántico Sur.

En 1973 se desarrolló la Crisis del Petróleo y en 1975 y 1976 Reino Unido envió a Malvinas las misiones científicas exploratorias demostrando la existencia concreta de reservas de hidrocarburos. En 1982 estalló la Guerra de Malvinas y al mismo tiempo que cayeron las extracciones *offshore* en el Mar del Norte (zona altamente explotada por el Reino Unido). Para la década de los noventa, el Reino Unido se encontró con un problema de falta de marco legal para el otorgamiento de licitaciones para la exploración de hidrocarburos en el área de Malvinas, el área en disputa con la República Argentina.

La firma de los conocidos *Acuerdos de Madrid (1989/1990)* bajo la fórmula del "paraguas de soberanía" permitió luego firmar varios acuerdos bilaterales entorno al usufructo de los recursos naturales en el Atlántico Sur.

Entre los mismos, tenemos en 1995 el Acuerdo de Pesca de Calamar y el Acuerdo de Petróleo. Como lo destaca Federico Bernal (2011), cinco días después de la firma del acuerdo petrolero, el gobierno colonial británico

licitará 19 áreas y concederá 12 contratos, para lo cual se presentaron alrededor de 50 compañías petroleras.

Pese a la supuesta investigación y exploración conjunta sobre hidrocarburos que realizarían ambos Estados, Reino Unido llevó adelante acciones unilaterales, como la venta de licencias de exploración unilateral en la zona pautada, así como también la venta de licencias de pesca en la misma.

Será por este motivo que en 2007, durante la gestión presidencial de Néstor Kirchner, mediante una carta enviada por ex Canciller Jorge Taiana a la Secretaría de Asuntos Exteriores y de la Comunidad Británica del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y ante la negativa de la última de asistir a una reunión con las autoridades argentinas, se den por finalizados estos acuerdos.

Asimismo, en 2011 se promulgará la Ley N° 26.659, mediante la cual se declarará como ilegal la operación de empresas en la plataforma continental de las Islas Malvinas, es decir, que lo hagan sin el permiso de las autoridades argentinas pertinentes tal como lo vimos anteriormente en el apartado de legales.

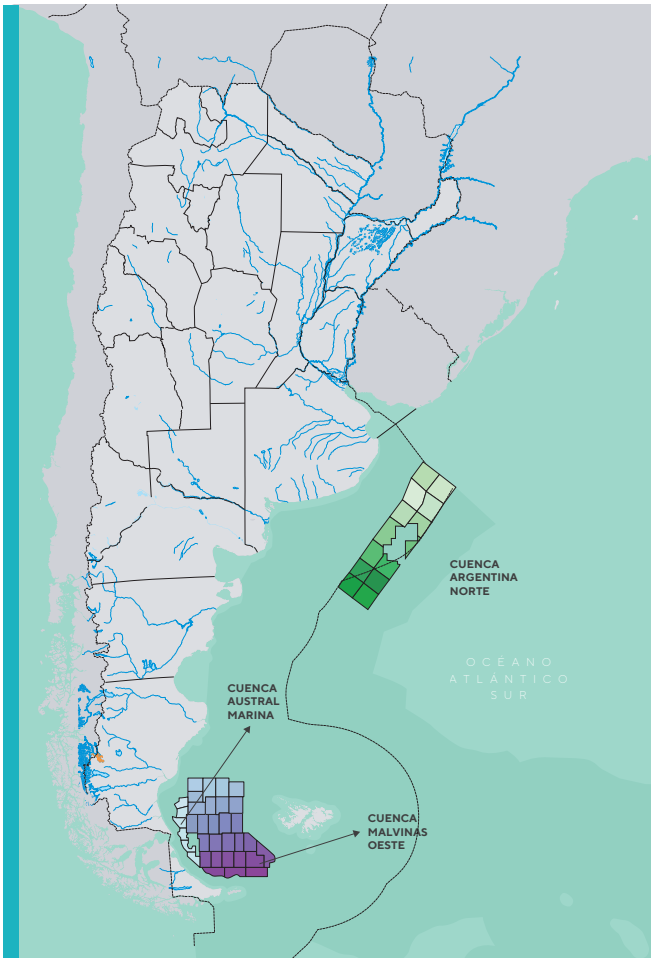
Un ejemplo de la utilización de esta ley en contra de la exploración y explotación ilegal de nuestros recursos hidrocarburíferos en la zona en disputa con Reino Unido fue la denuncia penal presentada en abril del 2015 por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y la Cancillería Argentina ante la Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos contra las empresas Rockhopper Exploration plc, Premier Oil plc, Falkland Oil And Gas Limited, Noble Energy Inc. y Edison International SpA, y sus directores, gerentes, síndicos o representantes, por llevar adelante actividades de exploración de hidrocarburos en la plataforma

continental argentina sin haber obtenido la correspondiente autorización de la Secretaría de Energía de la Nación.

Por otro lado, esta ley también fue quebrantada en el año 2018, cuando a partir del Decreto N° 872/18 (Concurso Público Internacional Costa Afuera N°1), el gobierno argentino presidido por Mauricio Macri, concedió permisos de exploración a dos compañías petroleras que infringían lo establecido en la Ley N° 26.659. Estas son Tullow Oil y Equinor. Según OETEC (2019), la primera, de capitales británicos, operó 7 licencias que habían sido otorgadas por el gobierno ilegítimo de Malvinas en la Cuenca Malvinas Sur en 2007. Mientras que la segunda, de capital noruego, cuenta dentro de su directorio con Anne Drinkwater, ex Directora de la empresa Tullow entre 2012 y 2018 y asesora petrolera de las autoridades ilegítimas e ilegales en Malvinas, en el mismo período durante el cual, en el año 2013, confeccionó un documento con recomendaciones para la actividad hidrocarburífera de las islas.

BLOQUE RONDA ARGENTINA I CONFORME LA LICITACIÓN DE 2018

Fuente:
elaboración propia en base a OETEC



Es decir que ambas empresas ofrecieron servicios al gobierno ilegítimo de las Islas Malvinas.

Recordemos que, según estudios realizados por las empresas petroleras que exploran la zona, como Rockhopper, solo el yacimiento de *Sea Lion*, al norte de las islas, posee reservas de 1.000 millones de barriles. Conforme datos de OETEC, "El proyecto Sea Lion es uno de los cinco más importantes a nivel offshore de aguas no profundas del mundo descubierto entre 2010 y 2016"[15], y que su producción se exportaría a EE.UU., países de Europa y Asia. Esto provocaría el fortalecimiento de las alianzas de aquellos países con el Reino Unido, y su posición colonialista con respecto a Malvinas, al constituirse las islas como un punto de abastecimiento energético mundial.

Es decir que la ocupación ilegal de las Islas Malvinas por parte del Reino Unido no tiene solo implicancias de seguridad, por haberse constituido en dicho territorio una base militar de la OTAN, o políticas, por ocupar territorio soberano argentino, sino también económicas ya que a través de la explotación de los recursos naturales de las Islas los isleños poseen uno de los PBI per cápita más altos del mundo.

En la actualidad, la demanda de hidrocarburos ha bajado producto de diversos factores como la disputa geopolítica a nivel mundial. Un claro ejemplo fue la crisis del mercado petrolero que se vivió en abril del 2020, en la cual jugaron un papel fundamental los países de la OPEP, Estados Unidos y Rusia. En el período, el precio del barril de Brent llegó a descender a US$19,65[16]. Se suma a la disputa la agudización de la crisis sanitaria,

[15] https://www.oetec.org/nota.php?id=3159&area=2

[16] Ver https://ocipex.com/articulos/la-crisis-en-el-mercado-petrolero

social y económica producto de la pandemia del COVID-19, que mermó la demanda de los recursos energéticos. Estos factores han provocado la disminución de la rentabilidad de numerosos proyectos de la industria petrolera debido a la caída del precio del barril. A su vez, el impulso hacia las energías renovables es un fenómeno a nivel mundial que plantea grandes desafíos medioambientales en la exploración y explotación de hidrocarburos, por tratarse de actividades que conllevan importantes emisiones de carbono.

• Defensa •

Juan Augusto Rattenbach

Desde un punto de vista histórico, cuando hablamos en términos de Defensa, el Atlántico Sur fue una región tradicionalmente custodiada por la Armada Argentina, lo que explica por qué muchos de sus gobernadores resultaron ser oficiales de esta fuerza.

Como ejemplos más resonantes, tenemos la propia consolidación de la soberanía argentina en Tierra del Fuego, en 1884, así como el apoyo logístico de la Armada a la Compañía Argentina de Pesca en las Islas Georgias del Sur, en 1904.

Después de la Segunda Guerra Mundial, la ciudad de Río Grande en la Isla de Tierra del Fuego se consolidó como ciudad estratégica en la construcción de la soberanía nacional en el Atlántico Sur. Si bien conservaba el prestigio de ser una región ganadera, ya para ese entonces se tenía noción de su potencial energético gracias a estudios geológicos. En este período, Malvinas y la Antártida fueron prioridades para la defensa de la soberanía. Ellos se vio reflejado, por ejemplo, en la creación del Batallón de Infantería de Marina N°5, en 1947, y de la Base Aeronaval en 1949, ambos situados en la Ciudad de Río Grande y, no por casualidad, grandes protagonistas de la defensa de nuestra soberanía durante la guerra de 1982.

Previo a la guerra de Malvinas, la comunicación fluida entre el archipiélago, Tierra del Fuego y la Patagonia Austral estaba garantizada por la presencia de ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentina), que contaba con los correspondientes apoyos logísticos de la Armada. A esto le sumamos, a partir de la década del setenta, la presencia de la Fuerza Aérea Argentina en Malvinas con la creación del aeródromo donde operaba LADE (Líneas Aéreas

del Estado) en lo que hoy conocemos como Puerto Argentino. El mismo, fue destruido y bombardeado por parte de los británicos durante el teatro de operaciones de 1982.

Asimismo, para fines de 1975 por decreto secreto se creó la Estación Científica Corbeta Uruguay en las islas Sandwich del Sur, retomando el proyecto del refugio Teniente Esquivel realizado anteriormente, en 1955. Este segundo intento se tradujo en un acto posesorio sobre el archipiélago, que hizo de la Argentina el único país del mundo en radicar una población estable sobre el archipiélago que le corresponde por derecho, tal como vimos en apartados anteriores.

El Conflicto del Atlántico Sur fue un punto de inflexión en términos de Defensa en la región. Por empezar, es importante mencionar que el apoyo militar de los Estados Unidos a las fuerzas británicas desde la base militar de la Isla Ascensión fue decisivo en el resultado del conflicto. Desde abril de 1982 que rige desde Malvinas una "zona de exclusión" impuesta de forma unilateral por el Reino Unido de Gran Bretaña en donde se prohíbe el ingreso de todo buque con bandera argentina. Dicha exclusión comenzó siendo de 150 millas marinas, y a partir de 1991 es de 200 millas. El control militar no sólo se circunscribe a los espacios marítimos sino también al espacio aéreo.

Después de junio de 1982, tropas británicas expulsaron a las empresas del Estado nacional radicadas en Malvinas desde la década del setenta, y desmantelaron la Estación Científica Corbeta Uruguay de las Sandwich del Sur. Al igual que en 1833, el Reino Unido buscó erradicar y borrar todo vestigio de presencia argentina en dichos territorios, negando no sólo nuestra soberanía sino también nuestra historia.

Posteriormente, entre 1983 y 1985 se construyó en el archipiélago la base militar de Monte Agradable perteneciente a las fuerzas reales británicas. En dicha base se encuentra el actual aeródromo operativo de Malvinas, por lo que cada aeronave que aterriza en las Islas pasa por un riguroso control militar británico.

En 1986, a través de la Resolución 41/11 de Naciones Unidas, se constituyó el foro denominado "Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur" (ZPCAS) con la adherencia de 24 Estados de Sudamérica y África con el propósito de asegurar que el Atlántico Sur sea una zona libre de conflictos y proliferación de armas nucleares. Dicho foro fue una caja de resonancia de los reclamos de soberanía en relación a Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, así como el espacio de mayor condena a la militarización británica en la zona, que se ha profundizado en los últimos años. La última resolución del Foro fue de julio de 2021, que sucedió a la anterior del año 2015, y por la cual se pidió el respeto de la integridad territorial de Argentina y avanzar en la finalización del colonialismo en todas sus formas y manifestaciones.

En lo que va del siglo XXI, el fortalecimiento del reclamo de soberanía por parte de la Argentina ha tenido como respuesta demostraciones militares en Malvinas por parte del Reino Unido. En el año 2012, coincidente con el trigésimo aniversario de la guerra, el príncipe Guillermo (nieto de la Reina Isabel II y segundo en la línea sucesoria de la monarquía británica) fue personalmente a Malvinas como piloto de la Fuerza Aérea para realizar seis semanas de entrenamiento militar. La respuesta de la Cancillería argentina, de enero de ese año, titulada "Más diplomacia, menos armas", fue contundente en sus apreciaciones finales, afirmando que "El pueblo argentino lamenta que el heredero real arribe a suelo patrio con el uniforme del conquistador y no con la sabiduría del estadista que trabaja al servicio de la paz y el diálogo entre las Naciones."

A comienzos de 2017, se había revelado la existencia de vuelos de la Real Fuerza Aérea británica entre Malvinas y aeropuertos de Brasil, lo que llevó a una protesta argentina y una investigación al interior de las fuerzas brasileñas. Tras repetirse una situación similar en febrero de 2022 concluímos que dichos acontecimientos reflejan la importancia de la integración regional sudamericana como pieza clave en la estrategia de recuperación definitiva de nuestra soberanía en Malvinas.

Tal como lo vimos en otros capítulos, la cuestión Malvinas volvió a ser una prioridad en términos de política exterior de la gestión de gobierno de 2019-2023, de modo similar al período 2003-2015. La respuesta británica nuevamente fue realizar ejercicios militares en el Atlántico Sur: por un lado, tenemos los ejercicios realizados en las Islas en enero de 2021, que motivaron la protesta argentina plasmada en el comunicado de prensa 003/21. Por el otro, en febrero, la afirmación vía redes sociales del Comandante de las Fuerzas Submarinas en el Atlántico dependiente de la Armada de los Estados Unidos (COMSUBLANT) de haber realizado maniobras en conjunto con fuerzas británicas en el Atlántico Sur con el objetivo de "demostrar el alcance global de las fuerzas de ambas naciones".

Por parte del Estado Nacional, a fines de febrero de 2021, el Ministerio de Defensa crea el Comando Conjunto Marítimo (CCM) que se encarga de la vigilancia de *"los espacios marítimos nacionales y el Atlántico Sur que constituyen un área de valor estratégico en virtud de sus reservas de recursos naturales, por ser una vía de comercio internacional y constituir una puerta natural de los intereses nacionales hacia el Continente Antártico"*. Dentro del CCM, el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea pondrán a disposición al Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas los recursos humanos y materiales que le sean requeridos. Las operaciones de vigilancia y control, ejecutadas principalmente por la Armada y la Prefectura

Naval, abarcan en términos geográficos los espacios marítimos de la Ley Nº 23.554, y tienen como objetivo toda actividad ilícita, en particular la más destacada en la zona, la pesca.

La creación de este Comando Conjunto refleja la importancia de tener políticas que defiendan y prioricen a los sectores marítimos como espacios esenciales y estratégicos.

Otro tema esencial que hace a la defensa y el interés geopolítico del Atlántico Sur es el de los Polos Logísticos que asisten a las campañas antárticas de los distintos países. En este sentido, ciudades como Punta Arenas (Chile), Ushuaia y Puerto Argentino (bajo la posesión ilegal y colonial británica) son fundamentales para entender el vínculo que completa la totalidad de la soberanía argentina en dirección hacia el continente antártico y el Polo Sur.

El conflicto de 1982 no sólo trajo aparejada la militarización del Atlántico Sur, sino que también se tradujo en una creciente desinversión en materia de Defensa a lo largo de muchos años por parte de nuestro país. Actualmente, la creación del FONDEF (Fondo Nacional de la Defensa) por medio de la Ley Nº 27.565 del año 2020, pretende comenzar a revertirlo gradualmente para financiar un proceso de reequipamiento de nuestras FF.AA. a pesar de las dificultades que se vienen arrastrando desde abril de 1982 como consecuencia del embargo impuesto por parte del Reino Unido ante la adquisición y compra de armamento de origen externo que contengan componentes británicos.



Fuente: Tierra detallada. Sudamerica. Tierra del Fuego.
Por **Antón Balazh**

—

ANTÁRTIDA

Introducción
Legales
Economía
Defensa

—

• Introducción •

Juan Augusto Rattenbach

Como lo mencionamos anteriormente, la Argentina es una Nación bicontinental por situarse en dos continentes: la América del Sur y la Antártida.

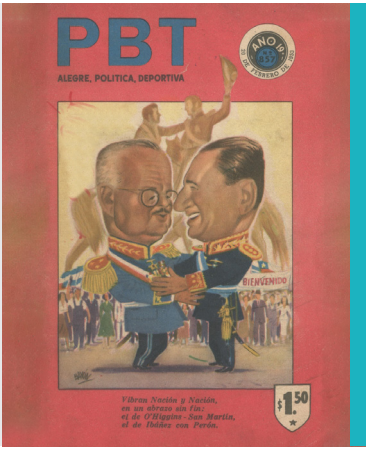
El continente antártico se encuentra unido al americano a través de las antartandes, un conjunto de cadenas montañosas que nacen de la Cordillera de los Andes, se sumerge en el Atlántico Sur, vuelve a emerger en las Georgias y Sandwich del Sur, para luego continuar su rumbo y formar parte de la península antártica.

Al igual que Malvinas, la Antártida no contaba con pueblos originarios. Respecto de su descubrimiento, bajo el mote de Terra Australis Incógnita, hay debates que atribuyen tanto a los españoles, como a los británicos y a los rusos en ser los primeros en avistar sus territorios.

En relación a nuestros primeros antecedentes de soberanía, contamos con las concesiones para la caza de focas hechas por el gobierno de las Provincias Unidas a Juan Pedro Aguirre en 1818. Los viajes de Luis Piedra Buena a lo largo del s. XIX, seguidos luego de las incursiones de José María Sobral y Julián Irizar, desembocaron luego en la instalación del Destacamento de las Islas Orcadas el 22 de febrero de 1904. Desde ese entonces, la Argentina se ha convertido en el país con mayor presencia permanente e ininterrumpida en la Antártida. Si a este hecho le sumamos que en ese mismo año se creó la Compañía Argentina de Pesca en las Islas Georgias del Sur, se entiende mejor el sentido de la Carta Patente británica de 1908, anteriormente mencionada.

La Antártida, en tanto territorio en disputa, cobró una mayor relevancia después de la Segunda Guerra Mundial. Fue durante este período de posguerra que la Argentina buscó consolidar y profundizar su soberanía en el continente blanco con la instalación de bases científicas. Adoptando la teoría de los sectores polares, se establecieron como límites soberanos los meridianos 74° (en base a la Cordillera de los Andes) y 25° (en base a las Islas Sandwich del Sur) proyectándose hacia el paralelo 90° (Polo Sur).

La presencia británica en la región, usando como base la usurpación de Malvinas, no sólo suponía una amenaza para nuestro país, sino también para la República de Chile, motivo por el cual ambos gobiernos acordaron entre 1947 y 1948 reconocimientos recíprocos de soberanía sobre la Antártida. En 1953 se reafirmó esta posición con el abrazo simbólico entre los primeros mandatarios de ambos países, recreando el de Maipú entre San Martín y O'Higgins. El objetivo era garantizar la americanidad del continente blanco y frenar la expansión británica.



TAPA DE LA REVISTA PBT
Se recrea el abrazo de Perón e Ibañez del Campo similar al de San Martín y O'higgins (1953)

Fuente:
magicasruinas.com.ar
—

En 1959 se celebra el Año Geofísico Internacional cuyo corolario dio como resultado el Tratado Antártico, marco normativo de actual vigencia y punto de partida de toda la estructura legal que rodea a la Antártida, la cual abordamos con mayor profundidad en la sección de "Legales". Durante este período, se profundizan las actividades económicas sobre el Sector Antártico, a la pesca se le suma la explotación con fines turísticos, por ejemplo.

En 1965 se realizó la Operación 90, en el curso de la cual un grupo del Ejército alcanzó el Polo Sur por vía terrestre, e izó la bandera argentina, continuando los lineamientos de los planes de soberanía antártica de las décadas del cuarenta y cincuenta.



Izamiento de la bandera argentina en el Polo Sur en el marco de la Operación 90° (1965)
—

La Antártida se presume como el continente del futuro, por todas sus potencialidades económicas, principalmente, por ser la mayor reserva de agua dulce del planeta. En la actualidad, quedó demostrado que la suscripción del Tratado Antártico no supuso el fin de la disputa de soberanía sobre el continente, que lejos está de convertirse en patrimonio de la humanidad.

La importancia del análisis de la Pampa Blanca es crucial para entender a la totalidad de los sectores marítimos y el porqué nos referimos a la Argentina como una nación bicontinental.

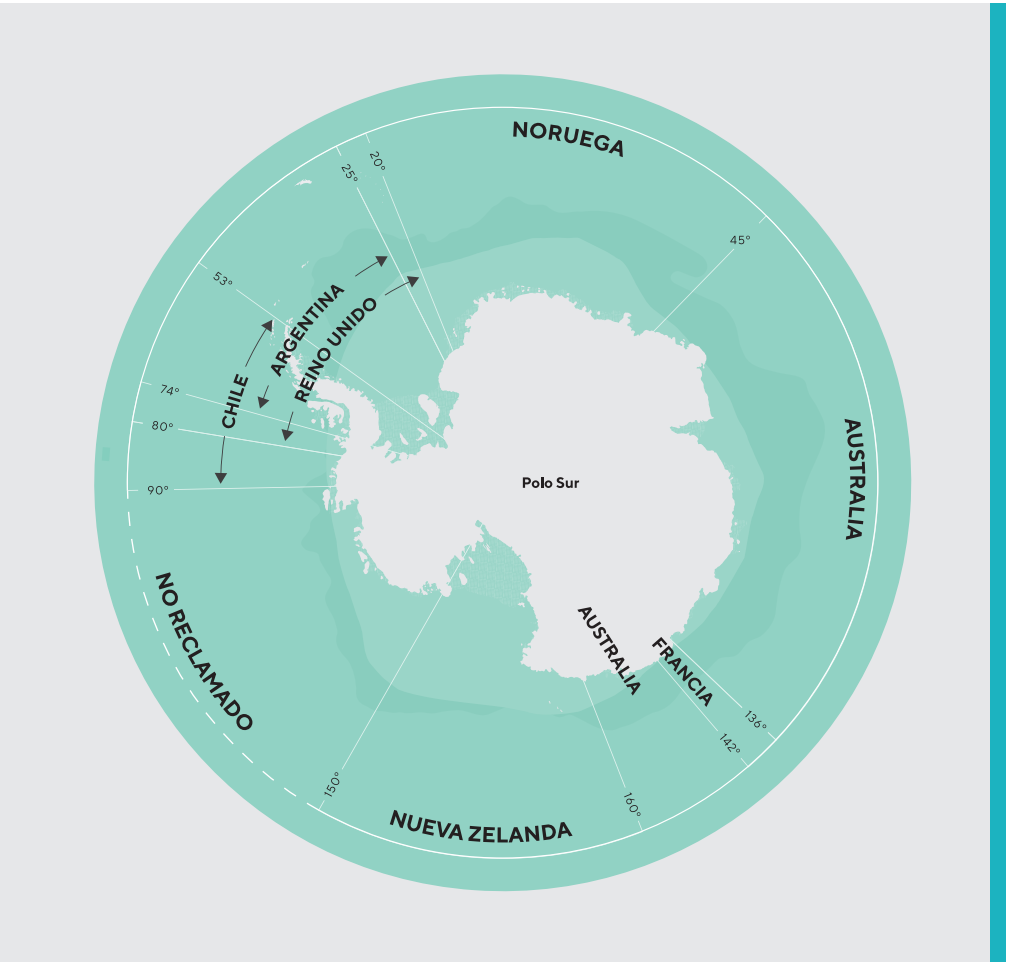
• Legales •

María Laura Civale

La disputa de la Antártida en el Derecho Internacional

Las negociaciones por la firma del Tratado Antártico estuvieron atravesadas por distintas posturas. El contexto internacional estaba signado por la Guerra Fría y en la Antártida se acentuaba una puja creciente entre los distintos Estados que tenían reclamos de soberanía, principalmente entre Argentina y Chile contra el Reino Unido. Por estos motivos, había un marcado interés en que no se vieran afectadas las reclamaciones. Sin embargo, existían tendencias que patrocinaban la internacionalización plena del continente, ya sea bajo el marco de la ONU o estableciendo otro régimen internacional.

Tras casi 2 meses de negociaciones, el 1 de diciembre de 1959 se firmó el Tratado Antártico entre los 12 Estados que participaron del Año Geofísico Internacional - Argentina, Chile, Reino Unido, Noruega, Francia, Australia, Nueva Zelanda, Estados Unidos, la URSS, Japón, Bélgica y Sudáfrica – evento científico que viabilizó la discusión por el futuro de la Antártida. Solamente 7 de los Estados mencionados habían formalizado reclamos, mientras que los otros 2 - EEUU y la URSS - se reservaron el derecho de hacerlo posteriormente.



ESTADOS RECLAMANTES DEL CONTINENTE ANTÁRTICO

Fuente:
elaboración propia en base al Ministerio de R.R.E.E. de la Nación Argentina

—

El Tratado Antártico está compuesto por 14 artículos que regulan distintos aspectos vinculados al ejercicio de derechos y actividades en el continente. A lo largo del tiempo, se fueron adoptando otros instrumentos que lo fueron complementando y abordaron temáticas que no habían sido contempladas al momento de su firma. Por esta razón hoy se denomina "Sistema del Tratado Antártico" (STA).

SISTEMA DEL TRATADO ANTÁRTICO (STA)	
1959	Tratado Antártico
1972	Convención para la Conservación de las Focas Antárticas
1980	Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos
1991	Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente con seis anexos
2004	Acuerdo de Sede para la Secretaría del Tratado Antártico

Los principales objetivos del tratado se basan en la utilización pacífica de la Antártida y en la libertad de investigación científica y la cooperación hacia ese fin. Estas disposiciones deben leerse en consonancia con una lógica de seguridad que obedecía a la disputa bipolar del momento, dado que se pretendía alejar al continente de cualquier tipo de conflicto. A su vez, fue el primer espacio del mundo donde se logró la prohibición de todo tipo de ensayo nuclear, a instancias de una propuesta argentina.

El ámbito de aplicación espacial del tratado, es decir, en qué zona concreta rige, comprende todo lo que se encuentra al sur de los 60° latitud Sur, incluidas las barreras de hielo que flotan alrededor del continente.

¿Qué ocurrió con los reclamos de soberanía?

El Tratado no resolvió las disputas de soberanía ni delimitó el continente, sino que por medio del art. 4 se ciñó a preservar las reclamaciones territoriales hechas con antelación por 7 Estados. Por este motivo, suele mencionarse que el tratado "congeló" tales reclamos, ya que no está permitido

ampliarlos, pero tampoco crear nuevos por parte de otros Estados. Ninguna actividad que se realice durante la vigencia del tratado puede servir de fundamento para hacerlos valer, negarlos o menoscabarlos.

Esta disposición constituye el andamiaje de todo el STA, dado que permitió la regulación de la Antártida apaciguando el debate sobre los reclamos territoriales. Sin embargo, es importante destacar que, aunque se mantengan latentes, no dejaron de existir. Esto quiere decir que la reivindicación que realiza el Estado argentino no ha perdido vigencia y se mantiene entre los meridianos 74° y 25°hasta el Polo Sur.

Argentina y Chile, como fuera explicado, se reconocieron recíprocamente sus reclamos de soberanía, suscribiendo varias declaraciones conjuntas donde además se acordaron la protección y defensa jurídica de los derechos de la Antártida Sudamericana. Estados Unidos y la URSS, por su parte, habían convenido que no reconocerían ninguna pretensión.

¿De qué manera participan los Estados en la Antártida?

En este sentido, se estableció un sistema de membresía por el cual se reconocen dos tipos de partes: las consultivas y las adherentes. Las primeras están integradas por los Estados que firmaron el tratado y además llevan adelante actividades científicas en el continente mediante la instalación de bases y el desarrollo de programas científicos. La particularidad es que tienen el derecho de participar con voz y voto en las Reuniones Consultivas, instancia donde se toman las medidas que regulan las actividades en la Antártida. En la actualidad, 29 Estados participan en esta calidad.

El segundo grupo está conformado por otros 25 Estados que simplemente adhirieron al tratado, pero no llevan a cabo actividades científicas de rele-

vancia. A diferencia del grupo anterior, no tienen la capacidad de tomar decisiones en las Reuniones Consultivas. Sin embargo, no son sólo los Estados los actores que intervienen en el continente, sino que además se destaca la presencia de actores no estatales que participan en calidad de observadores y expertos invitados en el marco de las reuniones.

Actualmente, el primer grupo lo integran el SCAR (el Comité Científico para la Investigación Antártica, con sede en Londres), el Consejo de Administradores de Programas Antárticos Nacionales (COMNAP) y la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA). El segundo está integrado por la Coalición Antártica y del Océano Austral (ASOC) y la Asociación Internacional de Operadores Turísticos en la Antártida (IAATO).

Esta amalgama de actores con intereses particulares incide en el proceso de toma de decisiones y a la vez gravita en el funcionamiento del tratado. Es importante destacar la tarea que lleva adelante la Secretaría del Tratado Antártico, organizando las RCTA y centralizando y difundiendo toda la información relativa al STA. La sede se estableció en Buenos Aires y su elección es una muestra más de la relevancia antártica de nuestro país.

¿Vence el tratado?

Técnicamente no tiene una fecha de terminación exacta, sino que lo que se prevé son procesos de revisión y enmienda para verificar su funcionamiento y/o modificar su contenido, respectivamente. En este sentido, tanto el Tratado Antártico como los instrumentos posteriores que lo complementaron habilitan la posibilidad de enmendarlo en cualquier momento, cada uno de ellos con un sistema de votación específico.

Suele mencionarse el año 2048 como una fecha crítica para el tratado, ¿qué es lo que podría ocurrir? El Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente estipula que, a los 50 años de su entrada en vigencia, si algún Estado lo requiere, puede solicitar la realización de una conferencia para revisar su aplicación. La particularidad del protocolo es que prohíbe cualquier actividad relacionada con los minerales, excepto la investigación científica. Al momento, no ha sido utilizada ninguna de las dos herramientas, lo que no obsta a que, en un futuro, de la mano de nuevas reconfiguraciones mundiales e intereses atribuidos al continente, sea uno de los escenarios donde se diriman modificaciones respecto del funcionamiento del tratado.

La protección del ambiente dentro del STA

Durante la década del 90, y como contracara de la fallida Convención para la Reglamentación de las Actividades sobre Recursos Minerales Antárticos de 1988 que no pudo entrar en vigencia, la protección del ambiente antártico emergió como un nuevo elemento dentro del STA.

El Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente de 1991 estableció un marco para regular las actividades que se llevan adelante en el continente antártico bajo principios medioambientales que preserven el ecosistema antártico y tengan en cuenta ciertos parámetros para su planificación de manera de evitar efectos perjudiciales y cambios significativos en el ambiente.

El Protocolo presenta 6 anexos que profundizan la regulación sobre distintos aspectos. Entre ellos, el Anexo V sobre protección y gestión de zonas contempló la posibilidad de designar áreas de la Antártida como Zona Antártica Especialmente Protegida (ZAEP) o como Zona Antártica Especialmente Administrada (ZAEA). El primer criterio busca la protección de zonas donde se encuentren y/o reflejen valores científicos, estéticos, históricos, naturales

e incluso investigaciones científicas. El segundo criterio propende al planeamiento y a la coordinación de tareas en zonas donde las actividades corran riesgo de crear interferencias o impactos ambientales y donde se encuentren sitios o monumentos de valor histórico, con el fin de evitar conflictos y facilitar la cooperación entre las partes reduciendo al mínimo los impactos ambientales. La propuesta se debe materializar por medio de un Plan de Gestión presentado ante la RCTA y puede pedirlo cualquier Parte, el SCAR, el Comité del Protocolo y la Comisión de la CCRVMA (para más información sobre el funcionamiento de la CCRVMA, ver la sección Economía). Además, este Anexo contempla la designación de Sitios y Monumentos Históricos (SMH) de importancia histórica y cultural dentro de la Antártida a fin de que no puedan ser trasladados, destruidos ni dañados.

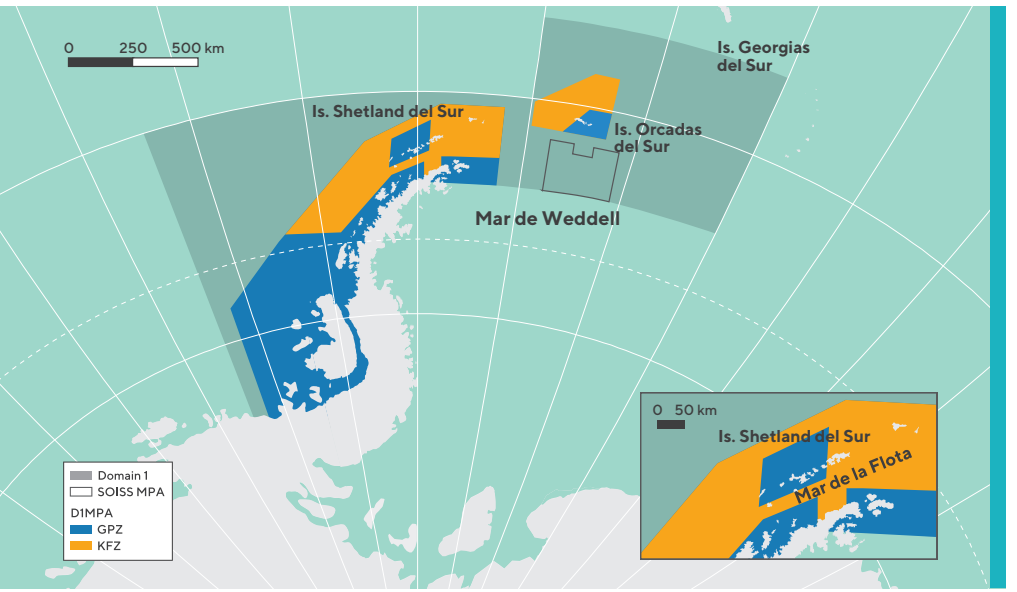
Actualmente, existen 75 ZAEP (de las cuales nuestro país ha propuesto 4), 6 ZAEA (1 propuesta por nuestro país en la Isla Decepción) y 95 SMH (de los cuales nuestro país ha propuesto 14, entre ellos se encuentran, por ejemplo, el Asta de bandera de la Operación 90° explicado en la Introducción).

Otro mecanismo, ya mencionado en el apartado sobre Malvinas y relacionado a la protección del ambiente, tiene que ver con las Áreas Marinas Protegidas (AMP). Es importante destacar que no existe un concepto unívoco sobre las AMP y pueden ser creadas tanto por organizaciones regionales como por Estados.

En el marco del STA, desde la CCRVMA se han elaborado propuestas para crear AMP y en la actualidad existen dos: la AMP de la plataforma sur de las Islas Orcadas del Sur y la AMP de la región del Mar de Ross. La primera, motorizada a instancias del Reino Unido, fue creada en 2009, comprende un área de 94.000 km2 y la pesca comercial se encuentra prohibida pero se pueden llevar a cabo investigaciones que el Comité Científico de la CCR-

VMA apruebe. La segunda, propuesta por Estados Unidos y Nueva Zelanda, fue creada en 2016, y a diferencia de la anterior, se encuentra dividida en 3 zonas donde algunas actividades están permitidas y otras limitadas. Nuestro país, junto con Chile, recientemente ha propuesto la creación de una nueva AMP en la región del oeste de la Península Antártica y el sur del Arco de Scotia con el objetivo de proteger el zooplancton, peces, aves y mamíferos marinos. El área abarca 670.000 km2 y comprende una zona de protección general donde no estará permitida la pesca de kril y otra zona de pesquería de kril donde sí se permitirá su captura. Actualmente, se encuentra pendiente de estudio y aprobación.

Fuente:
elaboración propia en base a Cancillería argentina
—



La Antártida Argentina en el ordenamiento jurídico interno

Argentina fundamenta su soberanía sobre el Sector Antártico Argentino, entre otros argumentos, sobre la base de la ocupación efectiva. Este título jurídico requiere de actos sucesivos y permanentes que permitan afirmar

el despliegue real de un Estado en un territorio. Tal como se mencionó, nuestro país fue el primero en asentarse en el continente de manera ininterrumpida desde 1904 y fue consolidando su posición por medio de distintos actos basados, principalmente, en la actividad científica, mediante la instalación de bases y refugios y la realización de campañas.

En el plano interno, la actividad antártica comenzó a institucionalizarse en la década del 40, cuando por medio del Decreto N° 61.852/40, se creó la Comisión Nacional del Antártico bajo la órbita del Ministerio de Relaciones Exteriores, integrada por el Servicio Meteorológico y la Marina. Fue el primer órgano que se estableció con el fin de planificar la actividad antártica argentina.

Tras la Segunda Guerra Mundial, la política antártica argentina tuvo un marcado pronunciamiento. Por medio del Decreto N° 8.507/46 se reorganizó la Comisión, cuyo número de miembros se amplió a distintos especialistas en materia científica, económica y militar, pasando a estar integrada por representantes de distintos ministerios. En 1951 se dio un paso fundamental al crearse el Instituto Antártico Argentino (IAA) a través del Decreto N° 7338/51, lo que convirtió a nuestro país en el primero en contar con un instituto de estas características que se abocara específicamente a la investigación científica. La estructura institucional descripta cimentó las bases para consolidar la presencia argentina en la Antártida de cara a la discusión por la regulación del continente que tendría lugar en la década siguiente, mediante la ejecución de sus recomendaciones y proyectos.

Posteriormente, mediante la Ley N° 18513 de 1969 se creó la Dirección Nacional del Antártico (DNA), dependiente del Ministerio de Defensa, poniendo a su cargo el planeamiento, la programación, la dirección y el control de la actividad antártica.

Teniendo en cuenta la nueva realidad del orden internacional y los cambios que trajo aparejado el STA, en la década del 90, por medio del Decreto Nº 2316/90, se fijó la Política Antártica Nacional, cuyos objetivos están centrados en afianzar los derechos argentinos de soberanía en la región, fortaleciendo el STA e incrementando la influencia argentina, en consonancia con una Política Nacional de Integración Latinoamericana. Este decreto constituye el lineamiento político de mayor jerarquía en lo que respecta a los asuntos antárticos del país.

Para poder llevar a la práctica los objetivos mencionados, se ejecuta el Programa Antártico Argentino. En este sentido, la DNA, que desde el año 2004 pasó a depender del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto (MRECIC), es uno de los organismos fundamentales para su concreción y tiene a su cargo el diseño y la coordinación de toda la actividad argentina en el continente antártico. Para ello, elabora el Plan Anual Antártico: en este documento se plasman todas las actividades que se planean para realizar en el Sector Antártico Argentino y es adoptado por el MRECIC. El plan se estructura en 4 áreas: actividades científico-técnicas, actividades de gestión ambiental, actividades de apoyo logístico y actividades de servicio. Se lleva adelante por medio de las Campañas Antárticas, que tienen 1 año de duración y es la instancia donde entran en acción todas las instituciones del Estado que están implicadas con la Antártida.

Dado que la ciencia constituye uno de los elementos más importantes de la presencia argentina en el continente, bajo la DNA funciona el IAA, organismo con el cual desarrolla la investigación científica y técnica, así como su divulgación interna e internacional. A la vez, la actividad científica se realiza de manera coordinada mediante convenios de cooperación con distintos organismos nacionales de ciencia y tecnología, como el CONICET y las universidades nacionales, promoviendo y financiando proyectos de investigación.

Además, la DNA, junto a la Dirección Nacional de Política Exterior Antártica (también del MREIC), cumple un rol internacional fundamental al representar al Estado argentino ante el COMNAP. En este ámbito, realiza intercambios con los programas antárticos de otros Estados y la RAPAL (Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos), foro regional de coordinación y cooperación antártica, cuyo origen se remonta a 1987. Desde entonces, oficia como una instancia para acrecentar la presencia latinoamericana en la Antártida, propiciando la adopción de posiciones comunes dentro del COMNAP e intercambiando información y prestando apoyo mutuo en aspectos científicos y logísticos.

El otro sostén del Programa Antártico Argentino está constituido por el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas que, a raíz del Decreto N° 207/03, tiene a su cargo la responsabilidad primaria en lo que respecta a la planificación, dirección y ejecución de la actividad logística antártica. La actuación de las FFAA está centralizada en el Comando Conjunto Antártico (COCOANTAR), integrado por la Dirección Antártica del Ejército Argentino, el Comando Naval Antártico de la Armada Argentina y la Dirección de Asuntos Antárticos de la Fuerza Aérea Argentina. Fue creado en 1969 por medio del Decreto N° 8460/69, y tras distintas regulaciones internas, actualmente se rige por el Decreto N° 368/18. Para más información, véase el apartado sobre Logística y Defensa.

¿Cómo encuadramos a la Antártida Argentina o el Sector Antártico Argentino dentro de los límites del país?

En 1946, mediante el Decreto N°8944/46 comenzó a forjarse la divulgación de la totalidad de nuestro territorio, al establecerse la obligatoriedad de difundir el mapa de Argentina en toda su extensión, comprendiendo la parte continental, insular y el sector antártico. En el año 2010, mediante la Ley Nº 26.651, el mapa bicontinental volvió a aparecer en la escena, incluyendo además nuevos espacios marítimos.

Como fue explicado en el apartado de Malvinas, a partir de la Ley Nº 23.775 la Antártida Argentina forma parte de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, lo que la convierte en la provincia más extensa de nuestro país. La vigencia de un tratado internacional al sur del paralelo 60 con reclamos de soberanía latentes y la existencia de una disputa de soberanía en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y espacios marítimos requieren una mirada estratégica hacia estos sectores de nuestro país.

• Economía •

María Laura Civale

Desde el siglo XIX, la Antártida se caracterizó por ser una zona donde se llevaba a cabo la explotación de los recursos naturales. La caza de ballenas, focas y lobos marinos promovió el asentamiento paulatino de emprendimientos privados. La Compañía Argentina de Pesca, instalada en la Isla San Pedro del conjunto de las Georgias del Sur, en 1904, fue la primera y única empresa ballenera autorizada por el Estado argentino en dedicarse a esta actividad en la zona.

La industria de los cetáceos se intensificó con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial, cuando aumentó su demanda en función de los múltiples aprovechamientos que generaba el aceite y la carne de estos mamíferos. El interés creciente en este recurso y los peligros que acarreaba su depredación promovió la creación de la Comisión Ballenera Internacional en 1946, que intenta regular la caza y el comercio.

Posteriormente, con la firma del Tratado Antártico y de los instrumentos que lo complementaron, se buscó la regulación de las actividades que se llevan adelante en el continente.

La pesca constituye una de las actividades más desarrolladas en el Océano Austral. El kril, un crustáceo que forma parte de la cadena trófica del ecosistema antártico, es una de las especies más demandadas y que mayor atención ha generado frente a su captura.

En la década del setenta, frente al aumento de la pesca en el Océano Austral por parte de Estados que no formaban parte del Tratado y al desarrollo de las primeras pesquerías comerciales de esta especie, comenzó la

discusión de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA), que finalmente se aprobó en 1980 y entró en vigencia en 1982.

Con este instrumento se estableció un marco para regular la actividad pesquera en el continente, garantizando la conservación de las especies y el ecosistema antártico. Hay tres elementos específicos que lo distinguen dentro del STA.

En primer lugar, pueden adherir a él Estados y organizaciones de integración económica regional que no son parte del Tratado Antártico, ascendiendo en la actualidad a 26 Estados miembros, 10 Estados adherentes y la Unión Europea, lo que amplifica la participación de otros actores.

El segundo es que el ámbito de aplicación es más extenso que el del Tratado, ya que lo amplía a lo que se denomina la "Convergencia Antártica", una línea geográfica donde se encuentran las aguas del Océano Glacial Antártico con las aguas de la zona subantártica. Este hecho tiene relevancia política ya que terminan comprendidas islas como las Georgias y Sandwich del Sur, que se encuentran en disputa con el Reino Unido y desde donde unilateral e ilegítimamente ese Estado adopta medidas de conservación y administración de la pesca.

En tercer lugar, el funcionamiento de la CCRVMA tiene una estructura propia conformada por tres órganos. Por un lado, se encuentra la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, que es el órgano deliberativo donde anualmente se toman las decisiones – por consenso - que van desde el establecimiento de límites de captura, la apertura y el cierre de áreas, regiones y subregiones, la recopilación de datos sobre los recursos marinos, la adopción de medidas

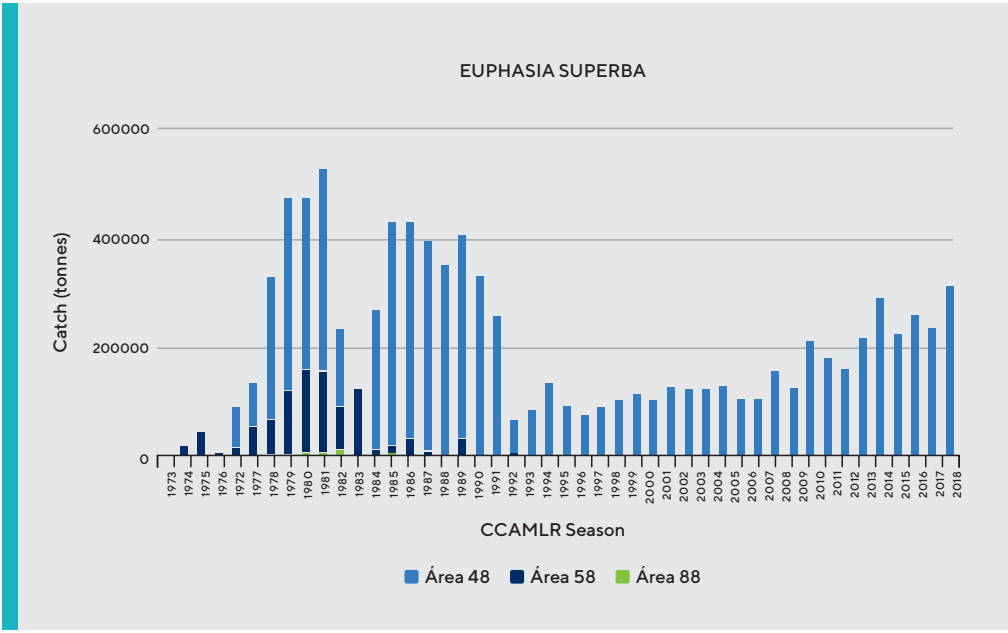
de conservación y la implementación de un sistema de intercambio de información, entre múltiples funciones. Por otro, se encuentra el Comité Científico que oficia de foro de consulta y asesoramiento para la Comisión, incidiendo en el proceso de toma de decisiones junto con ONG que participan de forma activa. Por último, existe una Secretaría que se encarga de tareas de apoyo a toda la estructura de la CCRVMA.

¿Qué se pesca y cómo está organizada la actividad?

En la actualidad la austromerluza negra, la austromerluza antártica, el draco rayado y el kril antártico son las especies que se capturan. La pesca está organizada de acuerdo a la nomenclatura universal de la FAO, que abarca tres áreas: 48 (Océano Atlántico Meridional), 58 (Océano Índico Meridional) y 88 (Océano Pacífico Meridional).

HISTORIAL DE CAPTURA DE KRIL EN TONELADAS DURANTE EL PERÍODO 1973-2018

Fuente:
elaboración propia en base a CCRVMA



LISTA DE PAÍSES QUE CAPTURAN KRILL DURANTE EL PERÍODO 2010-2014 (NÓTESE QUE NO FIGURA LA REPÚBLICA ARGENTINA)

Fuente:
CCRVMA
—

País	2010	2011	2012	2013	2014
Chile	-	2454	10662	7259	9601
China	1956	16020	4265	31944	54303
Japón	29919	26390	16258	-	-
República de Corea	45648	30642	27100	43861	55414
Noruega	119401	102460	102800	129647	165899
Polonia	6995	3044	-	-	-
Federación Rusa	8605	-	-	-	-
Ucrania	-	-	-	4646	8928
TOTAL	**211984**	**181010**	**161085**	**217357**	**294145**

Turismo antártico

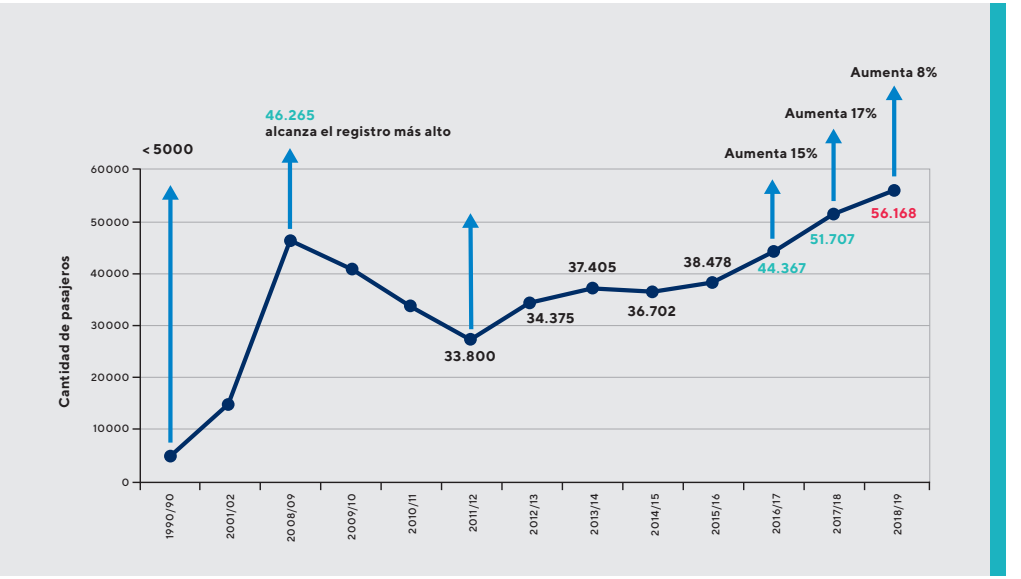
El turismo es una de las actividades permitidas dentro del STA que se ha ido desarrollando desde la década del 50, por lo que tiene incluso más antigüedad que la firma del Tratado Antártico.

Argentina fue el primer país en llevar a cabo la actividad turística de manera comercial. En el verano de 1958, tuvieron lugar los primeros viajes que arribaron a la Antártida. En sus comienzos, el turismo promovido por Argentina se caracterizó por un fuerte impulso estatal desde la Dirección Nacional de Turismo y combinó la sujeción a las normas emanadas del Tratado Antártico con el ejercicio de la soberanía en el continente. Durante la década del 60 a través de ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas) organizó varios cruceros con destino a la Antártida.

Con el paso del tiempo, se fue dando lugar a la participación de actores privados en la organización de los viajes. En 1990, tras definirse la Política Antártica Nacional (ver Legales), la prestación de servicios turísticos pasa a ser uno de los objetivos del Estado, y junto con la provincialización de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, comienza una etapa de consolidación de Ushuaia como puerta de acceso a la Antártida a través del desarrollo de infraestructura[17].

A partir de esta década comenzó a aumentar considerablemente el número de turistas que año a año visitan el continente blanco, alcanzando su máximo entre 2019 y 2020, cuando llegaron a contabilizarse, conforme datos del STA, alrededor de 74.000 pasajeros.

[17] Vereda, M., Jensen, M., y Fontana, P. G. (2019). La evolución del turismo antártico y su relación con las políticas públicas nacionales y provinciales. *Registros. Revista De Investigación Histórica, 15*(2), 4-28.



EVOLUCIÓN DEL TURISMO ANTÁRTICO EN CANTIDAD DE PASAJEROS (1990-2019)

Fuente:
elaboración propia en base a Cancillería argentina

Este marcado desarrollo del turismo motivó su tratamiento específico dentro del STA, lo que ha ido generando distintas disposiciones para esta actividad, incorporadas a través de distintos instrumentos. En primer lugar, el Tratado Antártico de 1959 establece la obligación de informar al resto de las Partes respecto de todas las expediciones a la Antártida que se organicen o partan de su territorio, lo que aplica al turismo. El Protocolo sobre Protección de Medioambiente de 1991, ya mencionado, contempló específicamente el turismo.

En este marco, los parámetros que tienen que tener en cuenta los operadores turísticos se traducen en la elaboración de evaluaciones de impacto ambiental, previo al desarrollo de la actividad turística, y en la obligación de proteger la flora y la fauna antárticas, así como con el tratamiento de residuos y la prevención de la contaminación marina por parte de los buques. Además, rigen las disposiciones adoptadas en el marco de las RCTA

(en cualquiera de sus tres variantes: medidas, resoluciones y decisiones) que en este asunto versan sobre códigos de conducta para los visitantes y requisitos para la presentación de informes de manera de cumplir con el sistema de intercambio de información que promueve el STA.

Por otro lado, dado que la mayoría del turismo antártico proviene de buques, también son aplicables los convenios de la OMI, como el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL, 1973/78), el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974), el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW, 1978/1995) y el Código Internacional para los Buques que Operan en Aguas Polares.

En el año 2021 se compilaron las reglas y directrices relativas a la actividad turística que se han ido adoptando a lo largo del tiempo en lo que se denomina el "Manual de reglamentos y directrices relevantes para las actividades turísticas y no gubernamentales en la Antártida" por medio de la Decisión 6 (2021) de la RCTA de dicho año. La Secretaría del Tratado Antártico tiene actualmente a su cargo la actualización sistemática de este manual. El objetivo principal es la centralización de todas las disposiciones que regulan la actividad turística para que esté al alcance de las autoridades nacionales, operadores turísticos y público en general.

Conforme datos de la Cancillería Argentina, alrededor del 90% del turismo antártico se realiza por medio de cruceros en donde más del 80% de los cruceros con destino a la Antártida recalan o parten desde la ciudad de Ushuaia. Es importante destacar que la principal demanda de turismo proviene de EE.UU. y China. En los próximos años se prevé un incremento en la cantidad de buques destinados al continente antártico que tendrá impacto en dicha ciudad como puerta de entrada. Por tal motivo, las políticas

públicas – en articulación con el sector privado - deberán orientarse a adecuar no sólo la infraestructura y los servicios a las nuevas demandas, sino también los recursos humanos, ya que los viajes a la Antártida tienen un componente educativo que refleja visiones sobre el continente y Argentina debe involucrarse en esa disputa cultural.

¿Cómo se viaja a la Antártida?

Cualquier operador turístico que pretenda llevar adelante actividades de este tipo, debe informarlo previamente al Programa Antártico Nacional que corresponda para realizar todos los trámites que actualmente se requieren dentro del STA. En el caso de Argentina, debe dirigirse a la DNA, que centraliza este procedimiento.

La actividad turística implementada por operadores antárticos se puede clasificar en tres partes, a grandes rasgos: la planificación, el desarrollo propiamente dicho y una vez finalizada, el intercambio de información. La planificación abarca desde consideraciones sobre los principios generales que rigen el turismo antártico, la confección de evaluaciones de impacto ambiental y la elaboración de planes de emergencia y contingencia, hasta la observación de directrices para los medios de transporte que se empleen en la actividad.

Mientras se llevan a cabo las actividades turísticas, los visitantes deben observar distintas pautas de conducta para los sitios que recorren y se deben cumplir con determinadas normas en los desembarcos. Es fundamental también la protección de la flora y la fauna, así como el tratamiento de residuos. Además, existen zonas protegidas donde se encuentran sitios y monumentos históricos cuyos objetos se encuentran resguardados y tienen un manejo especial en caso de que se encuentre con alguno de

ellos. Cuando finaliza la actividad turística, se deben completar formularios para informes posteriores en el marco del intercambio de información que rige en el STA.

Los operadores turísticos están nucleados dentro de la Asociación Internacional de Operadores Turísticos en la Antártida (IAATO). Esta asociación sin fines de lucro se conformó en 1991, una vez firmado el Protocolo sobre Protección de Medioambiente, por 7 compañías que llevaban adelante expediciones en la Antártida con el fin de promover viajes seguros y responsables a la Antártida desde el sector privado. Hoy en día más de 100 compañías provenientes de distintos países son miembros de IAATO, y nuestro país es uno de sus integrantes.

IAATO adquirió un rol gravitante dentro del STA, ya que, en pos de promover prácticas seguras y responsables, es uno de los invitados expertos en las RCTA que brinda asesoramiento en materia turística. A su vez, tiene dos objetivos con impacto político: la conformación de embajadores que promuevan la protección de la Antártida y el apoyo y soporte logístico a los Programas Antárticos Nacionales en proyectos de investigación científica

Bioprospección antártica

A lo largo de las últimas décadas se ha registrado una tendencia creciente en el aumento de patentes vinculadas a la bioprospección antártica, la cual carece de regulación específica dentro del STA y ha comenzado a ser objeto de discusión en el marco de las RCTA. Se denomina bioprospección al estudio de la naturaleza que se dedica a buscar y analizar material genético en organismos vivos para otorgarles potenciales usos y beneficios comerciales, donde se destacan los sectores industrial, alimentario, cosmético y farmacéutico, entre otros.

A partir del año 2000, este asunto fue llevado a consideración por distintos Estados y organizaciones en los ***working papers*** que terminaron siendo la base de los debates de las RCTA. En el año 2005, por medio de la Resolución 7 de la XXVIII Reunión Consultiva, se trató por primera vez esta actividad. En este sentido, se dio relevancia a la cooperación científica, haciendo énfasis en las obligaciones que emanan del art. 3 del TA para que los Estados lo señalen a los programas antárticos nacionales y a las instituciones de investigación que llevan adelante la actividad. Asimismo, se le dio preeminencia al Protocolo sobre Protección del Medioambiente en cuanto a la planificación de las actividades y su posible impacto ambiental. Posteriormente, en el marco de la XXX Reunión Consultiva, se arribó a la Resolución 9 (2009), por medio de la cual se reafirmó que el STA es el marco apropiado para manejar la recolección de material biológico en el área del TA y para considerar su uso, conviniendo que la prospección biológica debía continuar considerándose activamente. Por último, en 2013 se adoptó la Resolución 6 en el contexto de la XXXVI Reunión Consultiva, en la cual se recordaron las resoluciones anteriores y se hizo énfasis en la necesidad de aportar información sobre la prospección biológica llevada a cabo bajo la jurisdicción de los Estados y a mejorar el intercambio de la información al respecto.

¿Cuál es la situación a la fecha? La actividad ha ido en crecimiento; en este sentido, algunos estudios muestran que entre 1988 y 1989 existía una sola patente de invención procedente de la bioprospección antártica, mientras que para el año 2013 ya se registraban 185 patentes de ese estilo[18]. Sin embargo, las acciones realizadas en el marco de las RCTA para regular la bioprospección han sido insuficientes a la fecha y continúan presentán-

[18] Villamizar Lamus, F. (2013). La Bioprospección Antártica: indefiniciones e incompatibilidades con el sistema del tratado Antártico. *International Law: Revista Colombiana de Derecho Internacional*, núm. 23, julio-diciembre: 53-86.

dose documentos de trabajo donde se advierte la necesidad de mejorar el intercambio de información, lo que coloca al STA en el reto de lograr el tratamiento dentro de sus márgenes para mitigar posibles críticas que le resten preeminencia sobre un asunto que, al parecer, no encuentra consenso. Este tema reviste suma importancia, dado que los ejes de la discusión se concentran en el acceso, dominio y eventual explotación comercial de los recursos antárticos junto con el reparto de los beneficios, de la misma manera que impacta sobre el ambiente. Otro aspecto no menor es el protagonismo que alcanzan actores no estatales como farmacéuticas y laboratorios por los usos a los que conducen los descubrimientos, lo cual les concede una influencia considerable en el sistema de toma de decisiones para ejercer presión sobre la regulación de la prospección biológica.

Al respecto, Argentina tuvo su experiencia y desarrolló el proyecto "Genoma Blanco" que fue realizado por la compañía argentina de biotecnología BioSidus con apoyo de la Dirección Nacional del Antártico. En el marco de este proyecto, que se gestó desde el año 2000, se aislaron y caracterizaron microorganismos de la Antártida para secuenciar una especie no detectada que se denominó "Bizionia argentinensis", con el fin de detectar potenciales usos industriales. La articulación entre el sector público y privado en esta materia, tomando en cuenta la relevancia que tiene la biotecnología en Argentina, es un factor clave, no sólo para asentar la soberanía en materia científica, sino también para vincular la Antártida con el desarrollo productivo.

Minerales e hidrocarburos

La explotación de los minerales se encuentra explícitamente prohibida en razón del Protocolo sobre Protección de Medioambiente de 1991, que únicamente habilita su investigación. La discusión por la exploración y explotación de recursos naturales renovables y no renovables se retrotrae

a la década del 70, cuando comenzaron las primeras expediciones para determinar la existencia de hidrocarburos y minerales en el Atlántico Sur. Desde ese entonces, a raíz del interés que provocó el potencial económico de estos recursos, el tema fue incorporado en el marco de las RCTA, donde se produjo la firma de la Convención para la Reglamentación de las Actividades sobre Recursos Minerales Antárticos de 1988, que finalmente no entró en vigor por no reunir el número necesario de ratificaciones. La razón principal se basó en que las prospecciones sobre minerales e hidrocarburos no dieron certezas sobre la rentabilidad de su explotación al requerir tecnología avanzada en condiciones climáticas particulares.

• Defensa y Logística •

María Laura Civale

El aporte de las Fuerzas Armadas en la construcción de la soberanía en la Antártida fue fundamental a la hora de llevar a la práctica actos que justificaran la pertenencia de la porción del continente que reclama nuestro país sobre bases sólidas. Desde comienzos del siglo XX, como fuera explicado en la introducción, el asentamiento ininterrumpido de nuestro país posicionó a la Argentina como pionera en el establecimiento de actividades científicas de carácter pacífico.

A medida que se iba acentuando el interés de distintos Estados por la Antártida, mayor era la necesidad de perfeccionar el título jurídico de la ocupación efectiva, lo que se traducía en un número creciente de bases y refugios en el continente. En este sentido, una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial, la política antártica argentina tuvo un marcado pronunciamiento que se vio reflejado, entre otros aspectos, en el número de bases científicas que llegó a establecer, alcanzando a 10 bases (permanentes y temporarias) y 37 refugios hasta que se produjo la firma del Tratado Antártico. El sostenimiento de las bases y la ejecución de las campañas fue posible por la actividad de las Fuerzas Armadas, que al día de hoy sigue siendo la única institución que cuenta con los medios y la preparación necesarios para permanecer continuamente en el continente y por tal motivo se constituye en un componente central del Programa Antártico Argentino.

Tras la firma del Tratado Antártico, la presencia de personal o equipo militares en el continente quedó permitida solamente a los efectos de servir a las investigaciones científicas y a cualquier otro fin pacífico. La prohibición de establecer bases militares y realizar maniobras o ensayos

de toda clase de armas es terminante. Esta lógica de *desmilitarización* y *desnuclearización* respondió a la disputa bipolar de la época. Si bien se mantuvo alejado al continente de cualquier tipo de conflicto armado, el establecimiento y sostenimiento de bases científicas se ha traducido en un elemento de poder específico en el marco del STA que da cuenta de la relevancia otorgada a la política antártica por los Estados. Por este motivo, existe una relación estrecha entre la logística que sirven las Fuerzas Armadas y la consolidación de la presencia en el continente antártico junto con el desarrollo de la actividad científica.

La Defensa del Sector Antártico Argentino

Al concebir nuestra Nación como bicontinental, el instrumento militar deviene en un elemento indispensable para consolidar el ejercicio de la soberanía sobre la Antártida Argentina. En consecuencia, el interés antártico argentino se inscribe dentro de la Política de Defensa Nacional y forma parte de sus lineamientos.

El Sector Antártico Argentino se extiende a lo largo de 965.597 km^2 que representa alrededor del 25% de la superficie terrestre total del país. Los espacios marítimos que lo rodean abarcan aproximadamente el 41% de la superficie marítima total.

La situación geopolítica en que se encuentra presenta dos aspectos a tener en cuenta: por un lado, al norte de la Antártida Argentina se encuentra vigente la controversia con el Reino Unido por las Islas Malvinas, Sándwich y Georgias del Sur junto a los espacios marítimos correspondientes. La disputa con esta potencia extra regional se replica en la Antártida, al superponerse los reclamos de soberanía y utilizar las islas como proyección al continente antártico. Por otro lado, si bien el Tratado Antártico mantiene inalteradas las

reclamaciones del resto de los Estados, el STA permitió la incorporación de otros Estados cuyo accionar ha ido teniendo mayor relevancia en la Antártida y se convirtieron en actores de peso dentro del sistema. Por este motivo, dentro de las Directivas de Defensa Nacional, se destacan los cambios económicos que revitalizaron la puja por los recursos naturales estratégicos y por el control de las rutas comerciales que puede llevar a potencial fuente de conflictos entre los Estados. A la vez, se fija como prioridad el cumplimiento de las metas establecidas en la Política Nacional Antártica y se realzan los acuerdos de cooperación con otros Estados en tanto contribuyan a la proyección de los intereses nacionales en la Antártida.

¿Cómo se lleva a cabo la actividad de las Fuerzas Armadas en la Antártida?

Como fue introducido en el apartado de Legales, el Comando Conjunto Antártico (COCOANTAR) se encarga de centralizar toda la actividad logística en el continente. El COCANTAR está conformado por diferentes dependencias y 3 comandos de componentes aéreos, terrestres y navales que tienen a su cargo las distintas bases permanentes y temporarias.

¿De qué se trata el sostén logístico que brindan las FFAA? Está orientado a satisfacer las exigencias de la ciencia y la técnica, de manera de lograr las mejores condiciones para que puedan llevarse a cabo desde instalaciones dotadas adecuadamente, ubicadas convenientemente y que tengan la posibilidad de subsistir en forma permanente bajo condiciones económicas aceptables.

La logística se materializa con distintas unidades navales y aéreas que se utilizan temporariamente durante la campaña de verano y otras están afectadas a un servicio permanente para mantener unidas las distintas bases mediante un puente aéreo, lo que dota al Estado de una capacidad

operativa de relevancia para sostener el ejercicio de la soberanía. Actualmente, dentro de las unidades navales se encuentra el conocido Rompehielos "Almirante Irízar", el Aviso "Bahía Agradable" y el Transporte "Canal Beagle", entre otros. A fines de 2021, el Ministerio de Defensa informó que el Astillero Tandanor construiría un buque polar destinado a prestar apoyo al Irízar. En torno a las unidades aéreas, se cuenta con helicópteros Bell 212 y Super Puma (los últimos a bordo del Irízar), un avión Twin Otter y el también conocido Hércules C-130.

Durante la ejecución de las campañas antárticas, el COCOANTAR tiene la tarea de transportar a la dotación, reabastecer las bases y asegurar su mantenimiento. Paralelamente, se encarga de planificar la siguiente campaña antártica y capacitar a la próxima dotación. La Subsecretaría de Planeamiento Operativo y Servicio Logístico del Ministerio de Defensa es la encargada de articular con el COCOANTAR en lo que respecta al planeamiento y la ejecución de las campañas de manera administrativa.

Para lograr el mantenimiento y abastecimiento de las bases científicas, se dividen varias tareas que van desde el transporte logístico, el apoyo a la ciencia, el mantenimiento de la red cloacal, la obtención de agua y la gestión de residuos, así como el desarrollo de comunicaciones satelitales, el servicio de medicina y el cumplimiento de la Patrulla SAR. En este último aspecto, Argentina integra la Organización Marítima Internacional (OMI) desde donde, en 1979, ha surgido el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento marítimos (Convenio SAR).

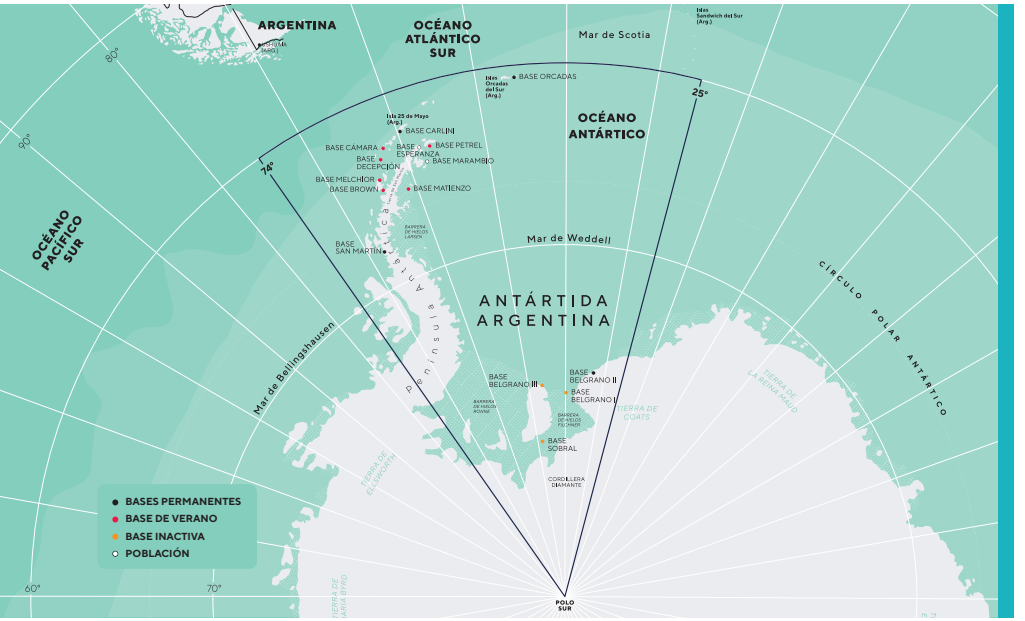
A partir de allí, se han dividido los océanos del mundo en 13 zonas de búsqueda y salvamento y cada Estado ha delimitado las regiones de las cuales es responsable. El área atribuida a Argentina abarca 14,7 millones de kilómetros cuadrados, que comprende a la Antártida, y la Armada Argentina es la autoridad de aplicación del Convenio SAR. Es importante destacar que desde 1998, Argentina ha suscripto un convenio de cooperación con Chile dando lugar a la formación de la Patrulla Antártica Naval Combinada (PANC). La PANC está integrada por unidades navales argentinas y chilenas que realizan patrullajes alternados en 4 períodos de 1 mes de duración entre noviembre y marzo. En ese marco, visitan bases de otros Estados y realizan ejercicios de salvamento y rescate.

¿Cuántas bases científicas tiene Argentina en la Antártida?

Argentina es el Estado que cuenta con mayor cantidad de bases científicas: 13 en total, 6 permanentes y 7 temporarias. Bajo un criterio de ocupación territorial, todas se encuentran desplegadas en el Sector Antártico Argentino. La mayoría de ellas en el norte de la Península Antártica o en lo que se conoce como la "Antártida periférica", ya que las condiciones biológicas permiten llevar adelante investigaciones sobre el ecosistema antártico. El resto de ellas se encuentran en la "Antártida media" y en la "Antártida profunda".

Teniendo en cuenta las particularidades del continente, el clima antártico permite habilitar algunas bases temporalmente durante el verano y otras tienen la posibilidad de sostenerse todo el año. Además, se despliegan campamentos. A diferencia de las bases, que cuentan con una infraestructura más robusta, los campamentos son instalaciones más sencillas y sirven de apoyo para la ejecución de actividades científicas en lugares específicos. La posición estratégica de Argentina radica en la distancia que separa al con-

tinente americano del antártico, siendo tan sólo 1000 km desde la ciudad de Ushuaia, mientras que las bases antárticas argentinas entre sí alcanzan una distancia de 1500 km.



BASES ANTÁRTICAS ARGENTINAS

Fuente:
Museo Malvinas
e Islas del Atlántico Sur

—

La importancia de Tierra del Fuego como puerta de entrada a la Antártida

Desde un punto de vista logístico y turístico, las ciudades fueguinas cobran relevancia como puerta de entrada a la Antártida. Esto tiene implicancias en el desarrollo de la Provincia, ya que resulta imprescindible generar la infraestructura y los recursos humanos necesarios para lograr este posicionamiento estratégico. En este sentido, Argentina proyecta la construcción de una base naval integrada y un polo logístico de operaciones para brindar servicios, así como la generación de centros de formación de guías de turismo que puedan transmitir la visión argentina de la Antártida. Por otro

lado, planea la creación de un Centro Interinstitucional, donde tendrán un rol activo el Instituto Antártico Argentino junto con el Centro Austral de Investigaciones Científicas, el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero y varias universidades nacionales.

Desafíos del sistema logístico antártico argentino

Actualmente, los objetivos más importantes se relacionan con la construcción de un Polo Logístico Antártico en Tierra del Fuego y un Centro Logístico para el Sostenimiento de la Actividad Antártica en el Sector Antártico Argentino.

Teniendo en cuenta su ubicación estratégica y la proximidad al continente antártico, se pretende que el Polo Logístico sirva para abastecer a las bases antárticas nacionales y a su vez para prestar servicios logísticos a otros Estados que llevan adelante actividades antárticas en el marco del STA. El proyecto del Presupuesto previsto para 2022 contemplaba partidas presupuestarias destinadas a la concreción del proyecto. La presencia e interés de diferentes países en el Atlántico Sur gravita sobre su construcción y por tal motivo se convierte en un punto sensible que requiere de una mirada geopolítica para preservar el interés nacional.

La proyección de un Centro Logístico similar en la Base Petrel (actualmente una base temporaria) permitiría abarcar una logística completa que conecte ambos continentes, incrementando la capacidad de transporte y carga con el resto de las bases argentinas y facilitando la actividad científica. Al respecto, durante el acto de apertura previo a la CAV 2022, se confirmó la reactivación de la Base Petrel como base permanente a fin de que se puedan incrementar sus capacidades para servir como un futuro centro logístico. Puntualmente, se prevé la cons-

trucción de un muelle y dos pistas de aterrizaje (una principal y otra secundaria) que se sumarán a la que existe en la Base Marambio, así como una nueva casa con alojamiento para 70 personas, 3 laboratorios científicos, una planta de tratamiento de líquidos cloacales, otra de potabilización y una sala de emergencias.

• Conclusión •

Juan Augusto Rattenbach

Al momento de esta publicación se están cumpliendo 40 años de la guerra de Malvinas. En estos 40 años que pasaron, nuestro país tuvo un impacto negativo en su dotación de buques con bandera nacional, perdió aptitudes de fiscalización y control sobre la vía navegable troncal del Paraná y en los mares circundantes de Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

Al mismo tiempo que pasaba esto, se conformaba un grupo de profesionales al interior de la Cancillería que permitió, tras muchos años de esfuerzo, poder presentar en tiempo y forma ante las Naciones Unidas la ampliación de nuestra Plataforma Continental. Mientras que parte de la dirigencia política promovía la desmalvinización, veteranos y ex combatientes a lo largo y a lo ancho del país se empezaron a reunir en la vigilia del 2 de abril, en sus respectivas ciudades, todos los años, para evitar que la memoria de nuestros caídos y que la causa Malvinas cayeran en el olvido.

En la actualidad tenemos un Estado que tiene a la soberanía como un eje trascendental, motivo por el cual discutimos (casi en simultáneo), qué hacer con nuestras vías navegables de la Cuenca del Plata, *qué estrategias* eficaces vamos a adoptar para acelerar la descolonización de Malvinas y *cómo profundizar* nuestra presencia en la Antártida.

El mapa bicontinental argentino es una guía que nos servirá para orientar nuestras proyecciones en este convulsionado siglo XXI. Dependerá de nosotros y de las futuras generaciones hacer de esa imágen una realidad territorial efectiva para que no quede reducida a una mera fantasía cartográfica. Para eso, no sólo necesitamos ser un pueblo con un compromiso activo con nuestra soberanía, sino también contar con un Estado dotado de

los mejores profesionales que garanticen que nuestra Nación sea una sola desde su extremo norte, en la Provincia de Jujuy hasta *el fin del mundo* en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

• Autores •

(por orden de aparición)

Juan Augusto Rattenbach es abogado egresado de la Universidad de Buenos Aires, magíster en Economía Aplicada por la Universidad Torcuato Di Tella y responsable del Grupo de Trabajo de Malvinas, Antártida, Atlántico Sur y Cuenca del Plata de OCIPEx. Actualmente se desempeña como Secretario Ejecutivo del Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur y es docente de la materia "Análisis Económico y Financiero" de la carrera de abogacía de la UBA.

María Laura Civale es abogada egresada de la Universidad de Buenos Aires e investigadora del Grupo de Trabajo de Malvinas, Antártida, Atlántico Sur y Cuenca del Plata. Finalizó de cursar la maestría en Relaciones Internacionales (UBA). Actualmente se desempeña como docente de la materia de "Derecho Internacional Público" de la carrera de abogacía de la UBA.

Adilio Bareiro es Técnico en Relaciones Internacionales (UNLa) y responsable del Grupo de Trabajo "Desarrollo agroalimentario y rural" del OCIPEx. También es diplomado en Administración Rural (ISEA) siendo especialista en economía y mercados agropecuarios, agroindustriales y agroalimentarios. Actualmente se desempeña como trabajador y consultor en la Dirección de Relaciones Internacionales del Ministerio de Desarrollo Agrario de la Provincia de Buenos Aires.

Carolina A. Casagni Welsch es estudiante avanzada en la licenciatura en Relaciones Internacionales (UNLa) e investigadora de OCIPEx integrante del Grupo de Trabajo de Malvinas, Antártida, Atlántico Sur y Cuenca del Plata.

Rodrigo Kataishi es Dr. en Economía en la Universidad de Torino (Italia) y Licenciado en Economía Industrial por la Universidad Nacional General Sarmiento (UNGS). Actualmente se desempeña como Investigador Adjunto del CONICET en el Área de Cs. Económicas y es Profesor Asociado en la Universidad Nacional de Tierra del Fuego (UNTDF), donde coordinó la carrera de Economía y las actividades de Investigación en el Instituto de Desarrollo Económico e Innovación (IDEI).

• Bibliografía •

Cuenca del Plata

Libros

-KOUTOUDJIAN, A. (Y OTROS), *Geopolítica del Mar Argentino*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2015

-MINISTERIO DE DEFENSA, *Libro Blanco de la Defensa*, Buenos Aires, Ministerio de Defensa, 2010

-SALDÍAS, ADOLFO, *Historia de la Confederación Argentina*, Buenos Aires, Félix Lajouane Editor, 1892

Artículos

-CALZADA, Julio y RAMSEYER, Franco, "¿Quiénes fueron los principales exportadores argentinos de granos y subproductos y a dónde fue la mercadería en 2018?", Informativo Semanal, Rosario, Bolsa de Comercio de Rosario, 2019

-KOUTOUDJIAN, Adolfo, "Visión de negocios del eje de la Hidrovía Paraná-Paraguay", Buenos Aires, IIRSA-INTAL-FONPLATA, 2007

-Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, "Presente y futuro del transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná: perspectiva económica de su ampliación", Rosario, Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, 2018

-VOLPE, Mario, "La soberanía integral en peligro" en *Miradas al Sur Global, N°1 Abril 2021*, Buenos Aires, 2021

Páginas Web

Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU)

https://www.caru.org.uy/web/

Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC)

https://cicplata.org/es/

"Demografía de la Cuenca del Plata" - OEA

https://www.oas.org/DSD/plata/demograf%C3%ADaf.htm

Ministerio de Transporte – Canal de Magdalena

https://www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-ba/proyecto-canal-de-navegacion-magdalena

Ministerio de Transporte - Hidrovía

https://www.argentina.gob.ar/transporte/hidrovia/sobre-la-hidrovia

Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca

https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/_archivos/000071_Hidrov%C3%ADa%20Paraguay-Paran%C3%A1%20(HPP).pdf

Paraguay Fluvial

https://paraguayfluvial.com/

Prefectura Naval Argentina

https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval

Malvinas y el Atlántico Sur

Libros

-BECERRA, Alfredo, *Protestas por Malvinas (1833-1946)*, Buenos Aires, Caja Editora, 1998

-BERNAL, Federico, *Malvinas y Petróleo. Una historia de piratas*, Buenos Aires, Capital Intelectual, 2011

-BETTS, Alexander, *La verdad sobre las Malvinas mi tierra natal*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1987

-BETTS, Alexander, *Malvinas el colonialismo residual*, Buenos Aires, Nuevo Hacer, 1997

-CANCLINI, Arnoldo, *Islas Sandwich del Sur*, Zagier & Urruty Publications, Ushuaia, 2009

-ERLICH, Uriel, *Malvinas: soberanía y vida cotidiana*, Villa María, Eduvim, 2015

-KOHEN, Marcelo y RODRÍGUEZ, Facundo, *Las Malvinas entre el Derecho y la Historia*, Buenos Aires, EUNSA y EUDEBA, 2015

-KOUTOUDJIAN, A. (Y OTROS), *Geopolítica del Mar Argentino*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2015

-MINISTERIO DE R.R.E.E. Y CULTOS DE LA NACIÓN, *La cuestión Malvinas: Una historia de colonialismo. Una causa de las Naciones Unidas*, Buenos Aires, 2012

-MINISTERIO DE R.R.E.E. Y CULTOS DE LA NACIÓN, *Soberanía Argentina en Malvinas a 50 años del Alegato Ruda*, Buenos Aires, 2014

-MUÑOZ AZPIRI, José Luis, *Historia Completa de las Islas Malvinas*, Buenos Aires, Editorial Oriente, 1966

-SALDÍAS, ADOLFO, *Historia de la Confederación Argentina*, Félix Lajouane Editor, Buenos Aires, 1892

Artículos

-BERNAL, Federico, "El petróleo en la disputa de soberanía (1970-1982)", En: *Malvinas un anacronismo colonial*. Buenos Aires, Honorable Cámara de Diputados de la Nación, 2014, pp. 45-58.

-ERLICH, Uriel, "Relecturas de Malvinas y la política exterior argentina (1989-2019)". Revista Tensões Mundiais, Ed. Universidade Estadual do Ceará, V.14, N°27, p. 227-251, jul/dez 2018

-FINO, Luciano Oscar y PEZZANO, Luciano; "Malvinas y la libre determinación de los pueblos" en *Malvinas en la Universidad: Concursos de Ensayos 2012*, Buenos Aires, Ministerio de Educación, 2013

-OBSERVATORIO UNIVERSITARIO DE BUENOS AIRES, *Informe OUBA N° 10 (2/4/2020)*, Facultad de Filosofía y Letras (FILO UBA), 2020

-RATTENBACH, Juan Augusto, "Informe Rattenbach" en Malvinas un anacronismo colonial, Honorable Cámara de Diputados de la Nación, Buenos Aires, 2014, pp. 179-194

-SANTOS, Héctor Marcelo; 2014. "Actividades pesqueras en el Atlántico Sudoccidental", en *Malvinas un anacronismo colonial*, Buenos Aires, Honorable Cámara de Diputados de la Nación

-SIMONOFF, Alejandro "Las estrategias argentinas hacia Malvinas (1945-2012): negociaciones y guerra" en *Universidad y Soberanía*, EDULP, La Plata, 2015 (Págs. 365 - 40)

Páginas Web

Armada Argentina

https://www.argentina.gob.ar/armada

Gobierno de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

https://www.tierradelfuego.gob.ar/

Instituto Geográfico Nacional

https://www.ign.gob.ar/

Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP)

https://www.argentina.gob.ar/inidep

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

https://www.cancilleria.gob.ar/

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (InfoLEG)

http://www.infoleg.gob.ar/

Municipio de Río Grande

https://www.riogrande.gob.ar/

Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur

https://museomalvinas.cultura.gob.ar/

Ciclo "Soberanía y Memoria – Uriel Erlich" 2020/2021 en el Canal de YouTube del Museo Malvinas

https://www.youtube.com/c/MuseoMalvinaseIslasdelAtl%C3%A1nticoSur

Naciones Unidas y la descolonización

https://www.un.org/dppa/decolonization/es

Pampa Azul

https://www.pampazul.gob.ar/

Antártida

Libros

-FONTANA, Pablo, *La Pugna Antártica: el conflicto por el sexto continente (1939-1959)*, Buenos Aires, Guazuvira Ediciones, 2018

-KOUTOUDJIAN, A. (Y OTROS), *Geopolítica del Mar Argentino*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2015

Artículos

- VEREDA, M., JENSEN, M., y FONTANA, P. G. (2019). La evolución del turismo antártico y su relación con las políticas públicas nacionales y provinciales. *Registros. Revista De Investigación Histórica, 15*(2), 4–28. Recuperado a partir de https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/329

- **VILLAMIZAR LAMUS, F.** (2013). La Bioprospección Antártica: indefiniciones e incompatibilidades con el sistema del tratado Antártico. *International Law: Revista Colombiana de Derecho Internacional*, núm. 23, julio-diciembre, 53-86. Recuperado a partir de: http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=82430529003

Páginas Web

Dirección Nacional del Antártico/Instituto Antártico Argentino

https://www.cancilleria.gob.ar/es/iniciativas/dna

Fundación Marambio

https://www.marambio.aq/

Sistema del Tratado Antártico

https://www.ats.aq/

Comando Conjunto Antártico (COCOANTAR)

https://twitter.com/cocoantar

Comisión para los Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA)

https://www.ccamlr.org/

Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos (RAPAL)

http://www.rapal.org.ar/

El presente libro tiene como objetivo describir el estado de situación del sector marítimo en Argentina en aspectos tales, como los legales, económicos o los referidos a la defensa. El análisis está atravesado por dos criterios: por un lado, el concepto de soberanía nacional en tanto faro que ilumina, para cualquiera de los temas abordados, las determinaciones geopolíticas que definen las proyecciones del desarrollo nacional. Por el otro, la perspectiva regional: es decir, delimitar espacialmente cada una de las regiones que componen al sector marítimo del país y abordarlas de manera integral.
Por esta misma razón el libro se encuentra dividido en tres partes: La Cuenca del Plata, Malvinas y el Atlántico Sur y Antártida.

CIPEX