A 50 años del Plan Trienal 1974-76 que pudo cambiar el actual atraso marítimo y pesquero

Category: Economía
escrito por César Augusto Lerena | 03/09/2023



En estos días concluimos nuestro trabajo "Plan Nacional de Pesca" que incluye *"Cien acciones y sus efectos para potenciar la pesca y recuperar el Atlántico Sur"* además, de un proyecto de reforma de la ley Federal de Pesca (24.922) que nos llevó a estudiar toda la legislación de Suramérica y el Caribe, la de Estados Unidos y la Unión Europea. Analizamos también el Plan Trienal 1974-77 que quedó trunco por el golpe de 1976 y que, no parecen haber leído y, mucho menos ejecutado, ninguno de los responsables de cuidar nuestra soberanía en el territorio marítimo y continental y desarrollar los pueblos patagónicos a través de la producción pesquera, naval y portuaria, en los últimos cincuenta años. Tal vez, la contienda electoral de 2023 justifique la lectura de las 357 páginas de este Plan Trienal que deja en evidencia, que fuera del esfuerzo privado,

empresario y del trabajo, el Estado ha estado ausente en el desarrollo de la actividad marítima y pesquera y, ello se verifica en la falta de cumplimiento de los objetivos y la asignación de fondos que para la promoción y crecimiento de este sector la Argentina tenía prevista hace cincuenta años.

Contribuyeron a la elaboración de este Plan Trienal -en la parte referida a esta materia- además de los Ministerios pertinentes, empresas del Estado, muchas de las cuales fueron vaciadas, desfinanciadas o privatizadas: Administración Gral. de Puertos; Astilleros y Fábricas Navales del Estado SA (Astilleros Río Santiago); Atanor SA; Carboquímica Argentina Soc. Mixta Comercial; Dirección Gral. de Fabricaciones Militares; Fabricaciones Militares Aceros Ohler SA; Empresa Líneas Marítimas Argentinas S.A (ELMA).; Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino; Hidronor SA; Hierro Patagónico de Sierra Grande SA; Minera Industrias Mecánicas del Estado SA; Petroquímica Bahía Blanca SAIC; Petroquímica Comodoro Rivadavia SA; Petroquímica General Mosconi; Soc. Mixta Siderurgia Argentina; SA Mixta Aceros Especiales; Talleres Navales Dársena Norte SA; Yacimientos Petrolíferos Fiscales; etc. No fue el fruto de apresuradas plataformas políticas electorales.

Se introducía al Plan con un Preámbulo cuya vigencia sigue intacta: "*La Argentina sufre una de las peores formas de destrucción: el sojuzgamiento y el estancamiento. Ahora debe reconstruirse lo destruido. Ante todo, la fe en nosotros mismos, en nuestra propia capacidad para crear una nación socialmente justa, económicamente libre y políticamente soberana; para ello, debemos reconstruir nuestras instituciones y su capacidad de realizar grandes obras y profundas transformaciones. y, paralelamente, consolidar la unidad nacional, en una sociedad dinámica, cuyo ámbito no sea degradado por la explotación indiscriminada de nuestros recursos naturales*".

Ver [El modelo pesquero argentino atrasa 50 años]

Construcción naval

El Plan en lo relativo a **la construcción naval** tenía por finalidad obtener un considerable incremento del tonelaje de nuestra marina mercante, a la par de incrementar sustancialmente el nivel de producción de los astilleros nacionales. En el período 1964/72, el tonelaje incorporado a nuestra bandera alcanzó a 655.643 TPB; de los cuales el 30% fueron barcos nuevos y de éstos el 53% fue provisto por los astilleros nacionales.

El Plan indicaba que el total de embarcaciones a construir en los próximos cinco años alcanzaría a 136 con 514.000 TPB. Los astilleros grandes del país construirán 22 buques, con un total de 502.200 TPB, de los cuales el 52 % corresponderían a los armadores estatales y el 48% a los armadores privados, en tanto que los astilleros medianos construirán 108 buques con 12.000 TPB para los armadores estatales y 6 remolcadores para armadores privados. De los 22 buques a construir por los astilleros grandes diez serían graneleros, seis cargueros, cuatro para carga frigorífica y 2 buques-tanque para YPF.

Dado que en el último trienio el promedio anual de tonelaje entregado por todos los astilleros fue de menos de 50.000 toneladas, este programa de construcción implicaría duplicar su nivel de actividad. De este modo el programa, a la par de incrementar significativamente la capacidad de transporte de nuestra marina mercante, representa una fuente de ocupación de magnitud y, un mejor aprovechamiento de la capacidad de producción instalada en el país.

El costo total del programa es superior a 4 mil millones de pesos, de los cuales, corresponden más de 3 mil millones a los astilleros grandes (buques de más de 5.000 toneladas de porte bruto) y casi mil millones de pesos a los astilleros medianos. Hay quienes dicen que no haber ejecutado este plan le significa a la Argentina una pérdida de 4 a 5 mil millones de dólares anuales en fletes. Según Barletti, *“lo correcto sería*

expresar que la a Argentina no participa de los fletes marítimos internacionales que genera su comercio exterior por no contar con empresas navieras dedicadas al transporte internacional o de ultramar radicadas en el país».

Transporte acuatico

El Plan Trienal indicaba que el transporte por agua debía recuperar el papel que le correspondía en el transporte de mercaderías a granel de bajo valor unitario y distancias largas y, debería, además, introducir otros tráficos adaptables también hoy al transporte por agua como resultado de las nuevas técnicas de transporte intermodal. Se asegurará el reequipamiento de la flota de ELMA a fin de sustituir los buques obsoletos por unidades de mayor porte y evitar el uso excesivo de buques extranjeros alquilados. Se pondrá especial énfasis en los buques graneleros.

En cuanto a las vías fluviales, se impulsará el uso del transporte por empuje. La flota Fluvial Estatal realizará las inversiones necesarias para satisfacer la creciente demanda para este sistema de transporte. Por cierto, esta parte del plan sigue pendiente, porque, la producción de los pueblos del litoral patagónico, siguen trasportándose por vía terrestre, con el consiguiente mayor costo y contaminación ambiental.

Industria pesquera

Respecto a **la Industria Pesquera**, el Plan refiere a que la falta de una política coherente y estable de promoción de la actividad pesquera marítima, originó fuertes fluctuaciones de los niveles de producción y comercialización del sector. La demanda actual y el proceso de inversión de los últimos años han producido una brecha del orden de las 300.000 toneladas por año, entre la capacidad total de la captura y el desembarco efectivo en el año 1973. Un crecimiento adecuado se lograría a través de un incremento sustancial en la demanda interna, que· acompañe al incremento producido en los últimos años en las exportaciones.

Esta tendencia parece acentuarse para el próximo quinquenio, actuando como factor determinante el nivel de la producción mundial y la escasez de productos proteicos. Por lo tanto, dice el Plan serán objetivos del sector: consolidar la tendencia a la exportación de productos de mayor grado de elaboración, pero que en 2023 un 60% aún sigue sin valor agregado; promover el desarrollo de la industria naval argentina; que, en 2023 sigue importando buques para la pesca; la investigación pesquera y las fuerzas armadas.

El Plan haría posible aumentar el consumo per cápita anual de 6,60 kg. en 1973 a 13,20 kg. en 1977 y 18,5 en 1980, con un incremento de las exportaciones de 70 mil toneladas en 1973 a 250 mil en 1977 y 450 mil en 1980, número similar a 2022. El cumplimiento de las metas de consumo interno, no se cumplió y en 2023 solo alcanza los 4,5 kg de consumo per cápita, el más bajo de Latinoamérica y el caribe, cuyo consumo promedio alcanza a los 10 kg. No podía esperarse otro resultado. Desde 1974 a la fecha nada se hizo al respecto.

Ver RIO NEGRO: Un modelo de incapacidad en la administración de la pesca

Para el período del Plan la inversión sería de 1.500 millones. La mano de obra ocupada por el sector pasaría de 14.000 personas en 1973 a 34.000 en 1977; pero en 2023 alcanzan a solo 20.000 empleos registrados; reduciéndose incluso a los operarios que trabajaban en el sector en la década del 90, pese a que en esta época se incorporaron máquinas descabezadoras, fileteadoras, etc. que luego se desactivaron porque los rendimientos eran menores al trabajo manual. Gran parte del problema es la política extractiva y de proceso a bordo que se lleva.

Entre las medidas a tomar estaban la promoción del consumo de productos frescos y congelados; creación de un sistema de distribución y’ comercialización eficiente; estimular la creación de mercados de concentración y centros de

distribución para el pescado de consumo fresco; promover la capacitación a todos los niveles y en función de las necesidades nacionales.

El programa de desarrollo pesquero tenía por propósito el aprovechamiento acelerado integral y racional de los recursos naturales del litoral marítimo, de modo de mejorar la dieta de nuestra población y lograr un fuerte incremento ·de las exportaciones de productos de la pesca. El programa implicaba en forma directa, la construcción de buques, el perfeccionamiento de la infraestructura portuaria existente y la creación de nuevas instalaciones, el perfeccionamiento y racionalización de la red de comercialización y distribución y el desarrollo de la industria derivada. El proyecto preveía una fuerte expansión de las capturas en el litoral marítimo patagónico, llegando al 63 % en 1977 y 83 % en 1980, del total nacional. Pese a que los subsecretarios de Pesca fueron de origen patagónico, el 50% de los desembarcos de estos puertos igualan al desembarco de Mar del Plata.

Ver [El modelo pesquero uruguayo contribuye a la pesca ilegal]

Infraestructura

El Plan indicaba que las inversiones en infraestructura, medios de captura e industrias, serán fuente de demanda para otras ramas industriales y para la construcción. El programa, además. impulsará el desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías. Le corresponderá al Estado una participación muy decidida, que incluirá: la formación de recursos humanos; desarrollo de la investigación en materia· pesquera; otorgamiento de créditos y subsidios a pescadores, armadores e industriales; establecer un sistema de perfeccionamiento de la calidad; regularizar la comercialización; difundir recetas de fácil preparación en base a los productos más abundantes; organizar campañas de promoción de la demanda; multiplicar las pocas de expendio; crear un sistema de distribución y comercialización capaz de abastecer satisfactoriamente a todo

el país; establecer un ente estatal único para la expansión de los productos pesqueros; desarrollar productos elaborados con especies argentinas de alto valor agregado y compatibles con las posibilidades de expansión de la demanda externa; realizar acuerdos para lograr el acceso a los mercados -de los países fuertemente proteccionistas. Nada de esto se ha ejecutado desde el Estado y los negocios son fruto de esfuerzo privado, en buena hora, pero, los aranceles de importación de los importadores no se han compensado en el país.

El Plan trienal indicaba que las acciones previstas permitirán elevar la captura de 275 mil toneladas en 1973, a 723 mil toneladas en 1977 y en 1.152 toneladas en 1980. Nada que ocurra en 2023, cuyas capturas alcanzan a las 800 mil toneladas y, ello, puede deberse, a que la Autoridad de Aplicación no ha resuelto el descarte del 30% que refieren los organismos técnicos y de auditoría. Muchos miles de millones de dólares perdidos de 1974 a la fecha. Sin contar con la pesca ilegal que se realiza en el área de Malvinas y sobre los recursos migratorios originarios de la Zona Económica Exclusiva en alta mar.

Ver Capaciten al secretario de Malvinas, Antártida, y Atlántico Sur, Guillermo Carmona
Ver Capaciten al subsecretario de Pesca abogado Carlos Liberman sobre pesca ilegal

Inversiones

Las inversiones del Plan en el período 1974/77 alcanzarían a 1.516 millones de ·pesos, correspondiendo el 76 % a la adquisición de barcos, el 9 % al desarrollo de la industria derivada, 8 % para infraestructura y el resto para mejoras en la comercialización, investigación y formación de recursos humanos.

Respecto al rol de la pesca en el desarrollo regional el objetivo era equilibrar y armonizar el desarrollo de las distintas regiones del país mediante una acción que asigne

carácter prioritario a las obras de infraestructura que sirvan al progreso social y a la ordenada y racional expansión de la propiedad y productividad agropecuaria: Ya hemos visto que eso no ha ocurrido, en especial con el desequilibrio que hay entre los puertos patagónicos.

Asimismo, dice el Plan, el desarrollo pesquero adquiere un carácter perentorio. El impulso del desarrollo de la actividad manufacturera de producción regional considerando en particular la aplicación de tarifas diferenciales para los servicios públicos que constituyen insumos para aquellas producciones y, la revisión del régimen de coparticipación federal con miras a una más equitativa distribución de la recaudación fiscal.

Se promueve la instrumentación e inicio sin demora los planes de desarrollo pesquero, dentro de un concepto de regionalización económica, para terminar con el estado de postración y vaciamiento del interior del país y, dentro del eje central de la política alimentaria se promovía un Programa de Fomento de Consumo de Pescado; el fomento mediante el crédito y exenciones impositivas, la industria de construcciones navales del sector de pesca; ejercer soberanía sobre todos los recursos y aprovechamiento de la Plataforma Continental y Mar Epicontinental dentro de las 200 millas y defensa contra la explotación irracional de sus recursos.

Puertos

En materia de **Puertos**, afín de mejorar e incrementar la capacidad portuaria del país, superando definitivamente los problemas y limitaciones del Puerto de Buenos Aires, el Plan preveía, en el plazo más breve que los estudios técnicos permitan, la construcción del puerto de aguas profundas en Punta Médanos. Su funcionamiento a 50 pies de calado, lo cual contemplaba suficientemente las previsiones de la evolución de la tecnología naval y la operación de todo tipo de buques, en especial graneleros de gran porte: *“La construcción del puerto*

de aguas profundas excede en su significación a las importantes repercusiones en el comercio de ultramar”. Su localización implicaba crear un importante centro de desarrollo urbano, el que sería provisto de toda la infraestructura de servicio y el desarrollo de importantes inversiones complementarias en actividades auxiliares y conexas a la exportación y el comercio internacional.

Asimismo, debería adecuarse la infraestructura vial y ferroviaria para facilitar la convergencia de la producción hacia el puerto; esto significaría en los hechos una reestructuración del espacio, creando nuevos flujos de transporte y modificando la actual estructura de costos de la actividad. Todo ello, en suma, tendría un efecto dinamizador sobre el nivel de producción de importantes zonas agrarias no suficientemente explotadas aún, fortaleciendo y reestructurando los ejes del crecimiento del territorio argentino y contribuyendo, en definitiva, a la integración nacional. Por cierto, la situación de aislamiento del continente de Tierra del Fuego en 2023 resulta absolutamente inaceptable.

Se promoverá -decía el Plan- la construcción de nuevos puertos y el mejoramiento de los existentes, así como la apertura de canales navegables y, como vemos el Puerto de Mar del Plata tiene más de cien años sin mejoras sustanciales y el puerto de Río Grande en Tierra del Fuego, es una materia de soberanía y operatividad pendiente, pese a encontrarse en un punto estratégico en el Atlántico Sudoccidental, frente a Malvinas, al área marítima ocupada por el Reino Unido y el acceso a la Antártida y los océanos Pacífico e Índico.

Por supuesto daremos a conocer nuestro trabajo “Plan Nacional de Pesca” que incluye “Cien acciones y sus efectos para potenciar la pesca y recuperar el Atlántico Sur” además, de un proyecto de reforma de la ley Federal de Pesca (24.922); pero sería interesante que los candidatos de los distintos partidos políticos digan que van a hacer respecto al Atlántico Sur y

Malvinas y, las actividades pesqueras, navales y portuarias.



Dr. César Augusto Lerena Experto en Atlántico Sur y Pesca – Ex Secretario de Estado Presidente Centro de Estudios para la Pesca Latinoamericana (CESPEL)**1** Presidente de la Fundación Agustina Lerena, Autor de "Plan Nacional de Pesca" (2023). 28 de junio de 2023.