El gobierno pone en stand-by la soberanía argentina sobre los rios y el mar

Category: Estados Unidos
escrito por Javier Llorens | 16/03/2024



Nos hemos referido en numerosas oportunidades a la ausencia argentina en la administración del Atlántico Sur, la pesca ilegal y, a la presencia del Reino Unido de Gran Bretaña en la estratégica área austral controlando el tránsito hacia el Pacífico, el Indico y su proyección a la Antártida. En esta oportunidad reseñaremos las decisiones políticas que está tomando el nuevo gobierno argentino respecto a la administración del troncal fluvial Paraná-Paraguay y el Río de la Plata, perdiendo el control de la principal vía comercial argentina y dificultando una comunicación directa y **autónoma fluvial-marítima de Argentina.**

Ver [**La estrategia marítima nacional que omite los territorios invadidos y en disputa con el Reino Unido**]

Hagamos una pequeña síntesis previa. A instancias de Juan Manuel de Rosas el general Lucio Mansilla enfrentó a la

escuadra anglo-francesa en la batalla de la Vuelta de Obligado el 20 de noviembre de 1845, quienes pretendían colonizar nuestro país relacionándose en forma directa con Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe y Paraguay sin la intervención de Buenos Aires y desconociendo la autoridad de Rosas en las relaciones exteriores de la Confederación Argentina.

Se trató de la ofensiva de una importante flota muy superior en cantidad y modernidad a las escasas naves argentinas. Los sucesivos combates que sucedieron a Obligado, como Quebracho, donde el invasor sufrió grandes pérdidas, hicieron desistir de este proceso colonizador, por lo que la gesta de Obligado fue muy importante para la consolidación nacional y un desaliento a aquellos adeptos de las "potencias civilizadoras". Por tal razón, en 1974 se sancionó la ley 20.770 declarando el 20 de noviembre, "Día de la Soberanía Nacional" que las actuales acciones desdibujan.

Mucha agua pasó bajo el puente, a punto de tener en 1952 una de las flotas mercantes más importantes y modernas del mundo, con un gran desarrollo de los astilleros nacionales, ambos destinados a fortalecer la industria, la navegación y el comercio. Se firmó en 1973 el Tratado del Río de la Plata, donde no solo se finalizaron los conflictos limítrofes con Uruguay, sino que se acordó una "*Zona Común de Pesca*" en un área de las Zonas Económicas Exclusivas de ambos países; un hito histórico suramericano de explotación y cuidado ambiental entre dos naciones vecinas.

Ver [La estrategia marítima nacional que omite los territorios invadidos y en disputa con el Reino Unido]

Y, entre otros hechos relevantes de protección regional -a instancias de Brasil- el establecimiento de la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur acordada por todos los países de África occidental y de América oriental consolidada en 1986 por la Res. 41/11 de las Naciones Unidas, que tiene entre otros objetivos, que "*todos los Estados se abstengan de*

emprender cualquier actividad que pueda crear o agravar situaciones de tensión y de posible conflicto en la región".

Por otra parte, en 1994 se promulgó la ley 24.385, donde la Argentina aprobó el Acuerdo de Transporte Fluvial en los ríos Paraguay-Paraná con las Repúblicas de Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay; que tuvo por objeto la protección, cooperación, autonomía y mejora del comercio regional y, demostraba la vocación de resolver el desarrollo regional y el transporte entre los vecinos, sin injerencias extrañas.

Esta vía fluvial es un sistema natural de la Cuenca del Plata, con una extensión de 3.442 km navegables desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay) y, 250 km más hasta el mar. En ella hay 73 puertos argentinos, de los cuales 23 están en Buenos Aires; 1 en Corrientes; 5 en el Chaco, 9 en Entre Ríos, 1 en Formosa, 1 en Misiones y 33 en Santa Fe y, navegan en ella, "unos 4.000 buques oceánicos de bandera extranjera que en 2020 transportaron 74 millones de toneladas de carga, lo que representa el 83% de los graneles sólidos y líquidos que exporta Argentina; además, de 19 millones de toneladas de carga de cabotaje. Cada año circulan también 146 mil contenedores, 750 mil vehículos y 320 mil pasajeros, por un valor FOB superior a los 70 mil millones de dólares (*Fabian Lugarini, 15/9/2020*).

Los aires privatizadores y de atomización de la administración que vivió la Argentina dieron lugar a la sanción en 1992 de la Ley 24.093 de Actividades Portuarias y, redujeron en 1995 al Acuerdo de Transporte fluvial en un negocio multimillonario, otorgándose la concesión por diez años del mantenimiento de los citados ríos a cambio del cobro de peajes al consorcio Hidrovía SA formado por la empresa argentina AMEPA y la belga Jan De Nul, la que luego de negociaciones se prorrogó hasta abril del 2021.

En el año 2020 por Res. 307 se creó el Consejo Federal Hidrovía presidido por ministro de Transporte e integrado por

varios funcionarios nacionales y las Provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, además de distintas organizaciones invitadas; sin embargo, con el limitado fin de brindar asesoramiento; coordinar la política y recibir propuestas y, si bien, en este mismo año se anunció la constitución de Hidrovía Sociedad del Estado con el objeto de gestionar la vía navegable, en noviembre del mismo año el Poder Ejecutivo sancionó el Decreto 949/20, donde nuevamente se promovió una licitación pública nacional e internacional para concesionar el mantenimiento y el cobro de peaje como contraprestación, desvaneciendo toda idea de obtener un mayor protagónico federal de desarrollo regional y estratégico nacional, que promovían -en otros- el ex ministro de relaciones exteriores y senador Jorge Taina.

Ver [La inverosímil idea de privatizar el mar argentino (que ya está privatizado)]

En 2021 se sancionó el Decreto 427/21; como producto de la presión de las provincias litoraleñas, los gremios afines y especialistas en la materia, dando lugar a un incipiente y precario proceso de nacionalización de la administración de la vía navegable troncal Paraná-Paraguay, donde se le otorgaba las tareas de mantenimiento de la señalización, dragado y control a la Administración General de Puertos; aunque, limitando su responsabilidad hasta quien resulte adjudicatario de la licitación pública autorizada por el Decreto 949/20. Hecho, que da lugar al dictado del Decreto 556/21 de creación del Ente Nacional de Control y Gestión de la vía Navegable, con el reducido objeto de cobrar un peaje.

En síntesis, la Argentina sigue sin administrar adecuadamente la vía Paraguay-Paraná.

Por su parte, Uruguay ha controlado el tráfico de buques que ingresan al Río de la Plata desde el Virreinato y profundizado desde el Tratado del Río de la Plata, pese a que el 90% de las embarcaciones tienen como destino o provienen de puertos

argentinos; motivo por el cual, resulta central el proyecto de construir el Canal de Navegación Magdalena que, además de los importantísimos efectos económicos, técnicos, operativos y laborales, a la par del desarrollo de la región noreste de la Provincia de Buenos Aires provocaría una mayor autonomía nacional argentina en la navegación y el comercio, por la integración de la navegación fluvial-marítima argentina sin la dependencia del canal de Montevideo. Es decir, un claro proyecto de soberanía nacional.

Ello, dio lugar, a que en 2009 la Prefectura Naval Argentina presentara un proyecto de rectificación del canal principal de navegación, siendo finalmente la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación quien dictó la Disposición 584/13 y, allanada la aprobación de Uruguay, en 2014, ya efectuados todos los estudios pertinentes, se elaboró el proyecto con el que se publicó oficialmente la licitación internacional que, finalmente quedó suspendida.

El proyecto se reactivó en 2021 con la aprobación del informe final de la Audiencia Pública donde quedó aprobado el procedimiento ambiental exigido por la ley y en 2023 se anunció un nuevo llamado a licitación para la construcción del canal; licitación que quedó- por razones técnicas- postergada.

Las acciones postergadas para llevar adelante una política de soberanía nacional y de desarrollo regional relacionado a estas vías y canales estratégicos se desactivan con la llegada del nuevo gobierno.

Por una parte, el 31 de enero pasado, la delegación argentina en la Comisión Administradora del Río de la Plata otorgó la aprobación al proyecto de profundización del canal de acceso al Puerto de Montevideo por parte de Uruguay, ahondando la dependencia argentina, sin que a la par, se hubiese avanzado en la construcción del canal de Magdalena para equilibrar esta decisión; mientras que, insólitamente, la Canciller Diana Mondino manifiesta -contrario a la opinión de todos los

expertos argentinos- que la autorización *"beneficiará a los usuarios de las vías navegables, reducirá costos logísticos e impulsará la competitividad de las exportaciones regionales"* (*SerIndustria, 31/1/2024*).

Cuestión que Mempo Giardinelli (*Página 12, 2/3/2024*) entiende como una decisión *"absurda, antinacional, abstrusa e inexplicable que deja en manos de compañías extranjeras todo el comercio exterior argentino transportado por el canal de Montevideo"* y que, según la Fundación Interactiva para la Promoción de la Cultura del Agua (FIPCA) *"la Argentina resignaría 7 mil millones de dólares por año por no construir el Canal Magdalena y seguir dependiendo del Puerto de Montevideo"*. Una decisión, que a nuestro entender, trasciende la cuestión económica y operativa y atenta contra la soberanía nacional.

Ahora, la aprobación de la reforma al canal de Montevideo, cuyo puerto está concesionado por 80 años por un conjunto de multinacionales encabezadas por la empresa belga Katoen Naty y, donde se viene blanqueando el origen y la pesca ilegal, no solo tendrá consecuencias en el comercio de la vía Paraná-Paraguay, sino también facilitará la logística de buques chinos, taiwaneses, coreanos y españoles que realizan pesca ilegal, tienen tripulantes en situación de esclavitud en alta mar y buques que pescan ilegalmente en Malvinas, fortalecerá la posición China en el Atlántico Sur y, la británica en la parte meridional del Atlántico Sur; cuestiones en que la Cancillería argentina no tiene un plan de acuerdos, tanto con Uruguay como Chile, para revertir esta situación y, tampoco, con los Estados que pescan a distancia. A la luz de las declaraciones de la Canciller argentina estos acuerdos jamás se habrán de realizar. La soberanía argentina está entre las pautas del libre mercado y competencia.

Complementariamente, el gobierno estaría licitando internacionalmente la administración del Paraná-Paraguay dejando en manos extrañas la administración de la vía fluvial,

en lugar de una administración con intervención de las provincias del litoral, con el objeto de promover un desarrollo regional, a partir de la reducción de fletes y transporte de la producción de la zona, etc.

Y si algo falta, para perder la soberanía argentina, el gobernador del Chubut Nacho Torres convoca a realizar tareas de control a una patrulla de Estados Unidos en el mar territorial argentino (*Escenario Mundial, vista 14/3/2024*) y el reciente acuerdo en la vía fluvial Paraguay-Paraná, de convenir (8/3/2024) con el Ejército de Estados Unidos una colaboración conjunta donde se "*involucra al ejército de Estados Unidos en la administración de la Hidrovía" (sic),* según indica el Administrador General de Puertos Gastón Alejo Benvenuto.

A pesar de que la Argentina tiene en la Armada Nacional; el Ejército Argentino; la Prefectura Naval y otras fuerzas de seguridad e, incluso, las fuerzas navales y de seguridad de los países intervinientes en el Acuerdo de hidrovía Paraguay-Paraná que, según el protocolo adicional sobre seguridad y navegación, tienen las capacidades técnicas y materiales suficientes para controlar las actividades en las aguas marítimas y fluviales de Argentina y los puertos correspondientes; aunque, sea frecuente, ver amarradas las OPV de la Armada y las patrullas de altura de la Prefectura en la Base Naval de Mar del Plata y otros puertos.

Habría que preguntarse, si ello no se debe, a la posibilidad de que empresas del Estado Chino ganen la licitación de la troncal fluvial Paraguay-Paraná o a la construcción y administración de puertos del litoral patagónico por parte de éstas, como se ventila respecto al puerto de Río Grande, en la estratégica área marina austral bajo control del Reino Unido desde Malvinas.

Ambos actos contaron con la presencia del embajador de Estados Unidos en la Argentina Marc Stanley ¿Y la Cancillería

Argentina? Ausente.

Esta intromisión de fuerzas extranjeras en aguas argentinas no es facultad del Poder Ejecutivo ni de una Provincia y, mucho menos, de una repartición de tercera categoría como la Administración General de Puertos y, debe, necesariamente, ser autorizada por el Congreso de la Nación, por las prescripciones establecidas en la Constitución Nacional, según el Artículo 75º incisos 10, 15, 16 (*proveer a la seguridad de las fronteras*), 27 y 28 (*permitir la introducción de tropas Extranjeras en el territorio de la Nación*) y, el Artículo 99º inciso 3.

Primero fue el DNU, después la Ley Ómnibus, ahora el control del mar argentino y los ríos argentinos con buques extranjeros sin autorización del Congreso. La soberanía en Stand-By.



Dr. César Augusto Lerena Experto en Atlántico Sur y Pesca. Ex Secretario de Estado. Presidente Centro de Estudios para la Pesca Latinoamericana (CESPEL) Presidente de la Fundación Agustina Lerena Web: cesarlerena.com.ar 14 de marzo de 2024