

Foro de Encuentro Argentino

Seminario

*“La Argentina en el Atlántico Sur
en el Siglo XXI”*

Tercera Sesión

Transcripción editada del Seminario organizado por el Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos del CARI, que tuvo lugar el 1ero. de Septiembre de 2011, en la sede del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales, Uruguay 1037, piso 1º, Buenos Aires, República Argentina.

*Véase: www.forodeencuentro.com.ar.
También disponible: en www.aedoja.com.ar*





INDICE

El creciente rol protagónico de la plataforma continental en el diseño de una política oceánica
Frida Armas Pfirter

El futuro de la costa y el mar en el Atlántico Sur

Horacio Ezcurra

Sergio Schmidt

Javier Valladares

El desarrollo portuario y logístico en el Siglo XXI

Gustavo Anschutz

Los astilleros navales y el polo logístico antártico

José Luis Pérez Varela

La infraestructura para el Atlántico Sur en el siglo XXI

Pablo Bereciartúa

El Atlántico Sur como ruta de nuestras exportaciones

Alonso P. Ferrando

La cultura marítima: el proyecto de la Goleta Santa María de los Buenos Aires

César Recalde

Jorge San Martino

El proyecto de política oceánica de la Academia del Mar

Néstor Domínguez

La Argentina en el Atlántico Sur en el Siglo XXI

Gustavo Ainchil

Una Política de Estado para el Atlántico Sur

Alberto E. Dojas



El creciente rol protagónico de la plataforma continental en el diseño de una política oceánica

Frida Armas Pfirter¹: A partir de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados cuyas plataformas son una prolongación natural del continente más allá de las 200 millas fijan ese límite y lo presentan ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, que es un órgano técnico que analiza si ese límite fijado está de acuerdo o no con los criterios de la Convención. Si el Estado fija los límites de acuerdo con los criterios y recomendaciones de la Comisión, ese límite es definitivo y obligatorio para toda la comunidad internacional.

La Argentina, junto a otros países (los “marginalistas”) sostenía el derecho sobre la prolongación natural del continente como plataforma continental natural desde mucho antes de que quedara plasmado en 1994, cuando la Convención entró en vigor. Luego de una serie de negociaciones, se acordó que las presentaciones, al menos preliminares, podían realizarse hasta mayo de 2009. En el Atlántico Sur se han producido presentaciones que pueden dar lugar a un examen detallado, como los casos de Namibia y de la isla Ascensión, que reclaman zonas mucho más allá de las 200 millas.

La Convención establece como espacios marítimos nacionales el lecho y el subsuelo que forman la plataforma continental y, más allá de la jurisdicción de los Estados sobre la plataforma, ese espacio marítimo se llama la “Zona”, o “fondos marinos y oceánicos”, que es Patrimonio Común de la Humanidad. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos², que está compuesta por todos los Estados, es quien regula ese espacio marítimo y concede las licencias de exploración y explotación. La delegación argentina trabaja activamente en esta materia.

La Autoridad ya ha asignado áreas de exploración, como la que otorgó a la Federación Rusa el pasado mes de julio. Esta exploración debe realizarse dentro del régimen adoptado por la Autoridad y según el código de la Autoridad. Los códigos de explotación no están hechos todavía. De acuerdo con los datos conocidos hasta ahora, la mayor concentración de nódulos polimetálicos se encuentra en el Océano Pacífico, donde la Autoridad ya ha concedido licencias. Hasta el momento, había ocho inversores explorando en esa zona. Este año pidieron licencia, por primera vez, dos Estados en vías de desarrollo: Nauru y Tonga, y fueron concedidas. La Parte XI de la Convención y la Autoridad de Fondos Marinos fueron pensados de manera que los Estados en vías de desarrollo

¹ Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental. www.plataformaargentina.gov.ar

² Sitio web: <http://www.isa.org.jm/es/home>.



podieran explorar y explotar a través de un sistema de zonas paralelas, en la que los Estados desarrollados deben brindar información sobre las áreas que exploran, que luego pueden ser tomadas por los Estados en vías de desarrollo.

COPLA hizo la presentación en el 2009³ pero continúa realizando campañas para recoger datos, no sólo porque mejoran las tecnologías sino también porque cambia el Atlántico Sur en esas profundidades. Hemos recogido nódulos en ciertas zonas, aunque no tienen una densidad que pueda ser comercialmente explotada.

Hasta ahora se han realizado cincuenta y seis presentaciones nacionales de límite exterior, según el artículo 76, párrafo 8, de la Convención, aunque la mayoría no han sido completas. La Argentina presentó todos sus espacios marítimos, incluyendo la plataforma continental más allá de las 200 millas. Cuarenta y cinco Estados presentaron sólo información preliminar, es decir, no terminaron en 2009 de hacer los estudios, ya sea del todo o de una parte. Hasta este año, el 29 de abril de 2011, hubo una nueva presentación: Madagascar.

La Comisión analiza los datos presentados por medio de subcomisiones, en un trabajo que lleva mucho tiempo: habitualmente, entre un año y medio y dos años. Hasta ahora hubo sólo catorce presentaciones analizadas y con recomendaciones. Sobre cuatro presentaciones no se pudo formar una subcomisión porque había una controversia. Sólo dos Estados han aceptado la recomendación de la Comisión: Irlanda y México. El resto ha dicho que va a presentarlas de nuevo. De hecho, Barbados ya ha presentado una revisión con un nuevo límite. A la Argentina le ha correspondido la Subcomisión número 25, que se espera comience a sesionar en marzo próximo.

El Reino Unido hizo cuatro presentaciones. La que corresponde a la isla Ascensión, no fue aceptada por la Subcomisión, porque establecía una plataforma más extensa que lo que corresponde. El 11 de mayo de 2009, también hizo una presentación sobre la plataforma continental de Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur. Esta presentación fue objetada por la República Argentina, por lo que no se va a formar la subcomisión por existir una controversia. El Reino Unido objetó la parte de la presentación argentina que se refiere a las islas, por lo cual la Subcomisión no va a considerar esa parte, pero sí lo hará sobre el resto que no se ve afectado por la controversia.

El Brasil hizo una presentación en el 2004 y otra en el 2006, en la que extendió más su límite. La Subcomisión no coincidió con este límite, por lo que el Brasil está haciendo un nuevo trabajo geofísico muy importante para presentar un nuevo límite, dado que no aceptó las recomendaciones

³http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/arg25_09/arg2009e_summary_esp.pdf.



que recibiera. La Subcomisión del Uruguay se acaba de reunir hace veinte días y, por lo trascendente, parecería que se habrían realizado varias objeciones. Chile presentó solamente información preliminar, pero no hizo todavía presentación del límite.

En caso de controversias, la competencia reside en los Estados. La Comisión no puede examinar ni calificar la presentación cuando hay una controversia. Es por ello que no se va a formar la Subcomisión de la presentación del Reino Unido sobre las islas Malvinas, ni se va a analizar la parte de la presentación argentina que se refiere a las islas Malvinas. Por supuesto, no es el nuestro el único caso: varios Estados tienen controversias sobre sus límites. Un caso paradigmático involucra a cuatro Estados: Reino Unido, Irlanda, Islandia y Dinamarca, que tienen una controversia sobre cierta zona. En muchos lugares del mundo la delimitación de la plataforma continental va a quedar pendiente hasta que se resuelva el problema de fondo de la soberanía o los límites. Es el caso, por ejemplo, de Rusia y Japón; Vanuatu y Francia y Noruega y Rusia.

Con relación a la Antártida, los Estados reclamantes han adoptado tres posiciones. Algunos, como Australia, la Argentina y Noruega, hicieron la presentación incluyendo el sector antártico; otros, hicieron una presentación separada con el sector antártico, que no se van a considerar porque han recibido objeciones de otros Estados y por las disposiciones del Tratado Antártico; finalmente, otros como Nueva Zelanda, Francia y el Reino Unido, presentaron una nota diciendo que se reservaban el derecho de hacerlo más adelante, pero que por ahora no lo harían. Chile, en su información preliminar mencionó que iba a presentar también su sector en la Antártida.

Existen otras situaciones peculiares como, por ejemplo, dos rocas en el sector del Japón, que ese país convirtió en islas por medio de construcciones artificiales y que las utiliza como un territorio desde el que extiende su plataforma continental. El reclamo ha sido objetado por China y por Corea, aun cuando no limita con esos países, argumentando que se está extendiendo sobre un territorio que es, en realidad, Patrimonio Común de la Humanidad. Este proceso ha traído, como consecuencia, nuevos problemas a los que se deberá encontrar una solución.

El futuro de la costa y el mar en el Atlántico Sur

Horacio Ezcurra⁴ Sergio Schmidt⁵ Javier Valladares⁶

Javier Valladares: Las dimensiones de los espacios marítimos son enormes: sólo el área de res-

⁴Ezcurra & Schmidt S.A.

⁵Ezcurra & Schmidt S.A.

⁶Academia del Mar.



ponsabilidad argentina en materia de búsqueda y rescate (SAR) tiene 15.700.000 km². Quisiera referirme brevemente a las implicancias que tiene ese espacio para nuestro futuro. Veamos algunas de sus características principales:

- Es una costa casi en estado natural;
- Es muy baja la densidad de población;
- Hay una escasa presencia de bandera nacional en la navegación;
- Es muy bajo el nivel de observaciones y, por lo tanto, también de la información disponible;
- Hay múltiples opciones de fuentes de energía limpia pero prácticamente ninguna en real proceso de análisis y desarrollo, de potencial de implementación;
- Las normativas no siempre están adaptadas al ámbito local, sino sólo copiadas y, a veces, mal copiadas y difíciles de compatibilizar por la diversidad de agencias interesadas en la política;
- Dominan los criterios de control por sobre los de desarrollo.
- Pocos incentivos para la actividad privada y, en particular, la industria off-shore.

Con esto en mente, trataremos de referirnos al uso de las costas; a las energías renovables del ámbito marino; a la observación oceánica –que tiene un impacto en el turismo náutico costero- y a trazar unas líneas de lo que debiera ser una agenda oceánica.

Sergio Schmidt: Voy a referirme al uso sostenible de las costas y a las energías renovables, un tema crítico no sólo por la falta de energía convencional, sino también porque los problemas ambientales ya son acuciantes.

El problema que tenemos con las costas es que cada vez hay más presión social por los recursos y por el turismo. Durante mucho tiempo, las costas han sido utilizadas para eliminar residuos de nuestras propias urbanizaciones, lo que ha comprometido el medio natural y la posibilidad de que podamos explotarlas de manera sostenible. ¿Cuál es la solución para ese problema que está en una etapa incipiente? Tener un plan de manejo costero. Ello significa reconocer que las costas son equivalentes a un organismo vivo y que no es posible independizar partes o acciones distintas, sino que hay que verlo como un todo, y eso requiere la participación de muchas partes involucradas.

El plan de manejo costero tiene que estar básicamente vinculado a tres puntos:

a) Reducir la vulnerabilidad de las costas, tanto desde el punto de vista de sus recursos propios naturales, como de lo que nosotros hemos puesto en las costas, que debe ser reducido. Un ejemplo de esto es saber qué tan vulnerables son las costas del crecimiento del nivel del mar;



b) Conservar la biodiversidad, es decir, los aspectos naturales que tienen que ver con la biota⁷ y la ecología;

c) Resguardar nuestros intereses en la costa, entre ellos, los económicos.

Estos tres aspectos tienen que ser integrados dentro de un plan de manejo. Es la solución más razonable y la que se está adoptando internacionalmente. En nuestro país hay muestras incipientes del desarrollo o puesta en marcha de este tipo de planes.

Para poder desarrollar estos planes, la información base que surge de los monitoreos debe unirse a políticas que integren a las partes interesadas, especialmente la política. El monitoreo es el seguimiento de lo que pasa; puede tener que ver con obras que han realizado empresas privadas o las propias instituciones que hacen investigaciones. Esta información básica es crítica para poner en marcha un plan que integre a las partes por el bien de las costas. Luego, deben articularse los medios legales, institucionales, técnicos, financieros y humanos para llevar adelante las metas y políticas establecidas.

¿En qué punto nos encontramos actualmente? Hay una iniciativa de la Provincia de Buenos Aires, que puso en marcha la Unidad de Coordinación de Manejo Costero Integrado que se ocupa de la zona que va desde el Delta hasta el Mar Argentino. La buena noticia es que hay un reconocimiento del problema, de que las partes por sí solas no pueden manejar la problemática costera. Sería muy valioso que otras provincias se asocien a esta iniciativa. Otros actores relevantes son las organizaciones no gubernamentales, que están en contacto para analizar y proponer soluciones a los problemas, y las instituciones académicas de investigación.

Un ejemplo histórico es la costa marplatense, que probablemente hubiera cambiado si cincuenta o sesenta años atrás hubiera habido un plan de manejo coordinado. Hay un fenómeno natural que es el movimiento de arena dentro de la zona de rompientes de Sur a Norte. Cuando se construyó el Puerto de Mar del Plata, se desconocían estos procesos, que se desarrollaron recién en la década del setenta. El puerto de Mar del Plata se convirtió así en un obstáculo que retuvo los sedimentos: por ello, las arenas no llegaron más a las playas centrales, que retrocedieron sustancialmente. La falta de arena provocó también la erosión de acantilados de Camet, que retrocedieron casi cien metros de su ubicación original. Ante esto, la Provincia de Buenos Aires se vio obligada a cambiar la traza de la ruta costera. El problema se siguió propagando hacia el norte, hacia Mar Chiquita. Un plan de manejo integrado podría resolver estas dificultades.

⁷ Conjunto de especies de plantas, animales y otros organismos que ocupan un área dada.



El mar argentino tiene movimiento, lo que permite aprovecharlo para extraer esa energía limpia, no fósil. Una manera, entre otras existentes, es trabajar con las diferencias en el nivel del mar por medio de estaciones mareométricas. Las mareas son periódicas y permanentes porque dependen de los astros, por lo que son totalmente predecibles y permiten perfectamente hacer un diseño. Una de las formas tradicionales fue usar un enorme dique: cuando la marea subía, el dique, que está vacío, ingresa el agua moviendo las turbinas; cuando la marea baja, el agua sale del dique, también moviendo las turbinas. Otra forma de aprovechar la energía marina es usar las corrientes de marea. En este caso, son directamente molinos, igual que los aerogeneradores, colocados bajo el agua. Cuando pasa la corriente se mueve la turbina, en un sentido y en el otro. Hay muchos lugares de la Argentina en los que puede utilizarse esta fuente de energía. Las restricciones ambientales no son demasiado serias: las ballenas ecolocalizan los molinos sumergidos con su sistema de sonar y se alejan de ellos; los peces, que son muy rápidos, pueden evitar el efecto de las paletas porque giran muy despacio. Por lo demás, hace falta cerrar el área a la navegación y utilizarla como reserva.

También puede utilizarse la energía de las olas. Se calcula que por cada metro de altura se pueden generar 27 Kw. Hay varios sistemas para su aprovechamiento. Uno de ellos es un conjunto articulado de cilindros que se mueven cuando las olas suben y cuando bajan. Otro sistema funciona con presión: la cresta de la ola presiona el cilindro y lo empuja hacia abajo; cuando pasa el valle de la ola, el aire se expande y, de esa manera, se genera un movimiento apto para la generación de energía. La Universidad Tecnológica Nacional ha comenzado un programa para su aprovechamiento. En la Universidad de La Plata tenemos una de las mejores áreas de turbo máquinas y generadores del mundo. Además, nuestras empresas tienen mucha experiencia en grandes sistemas hidroeléctricos y, finalmente, tenemos una industria naval en condiciones de realizar grandes proyectos. Lo que se necesita es un plan coordinado y de largo plazo.

El desarrollo portuario y logístico en el Siglo XXI

Gustavo Anschutz⁸: Es un placer compartir un espacio donde se habla de una visión de largo plazo, que es lo que más necesitamos en nuestro país.

La globalización es un componente fundamental para una estrategia de desarrollo portuaria-logística y de transporte en un país. Tres elementos son muy importantes:

⁸Presidente de la Asociación Internacional de Profesionales en Puertos y Costas.



- a) *las nuevas tecnologías de comunicación e información*, que ayudan muchísimo a reducir los costos y desarrollar la logística avanzada, que ya no parte solamente del concepto del *just in time*, sino que, además, incorpora la información como un conocimiento para reducir esos stocks que tienen un costo enorme para el PBI de un país.
- b) *El desarrollo de la intermodalidad* va a continuar, por la falta de sustentabilidad del transporte actual y por los nuevos desarrollos en los sistemas de transporte marítimo que se producen a nivel internacional. El concepto de las cadenas logísticas es fundamental: hoy en día, el gerente de un puerto tiene que pensar en la competencia entre cadenas logísticas, no entre puertos: tiene que hacer un cálculo como lo hace un fabricante de un producto en el interior de un país y analizar qué posibilidades tiene de brindar un buen servicio para la salida de esas exportaciones.
- c) Cuando hablamos de *una visión sistémica* nos referimos a concebir el sistema portuario incluyendo lo logístico y de transporte: es un error estratégico planificar desde adentro sin tener una visión global de lo que es el escenario mundial. Es necesario tener presente la construcción del desarrollo económico social; promover la implantación de la iniciativa privada; ordenar los recursos bajo el principio de autosuficiencia; configurar los elementos que componen una unidad de negocios; dotar a las autoridades portuarias de autonomía funcional y de gestión, establecer relaciones de cohesión y explotar la sinergia entre todos los elementos.

Estos elementos son lo que se han tenido en cuenta al diseñar el moderno sistema portuario español, y se adaptan perfectamente a nuestras necesidades. Los efectos socioeconómicos que tiene un buen manejo de una matriz de transporte son impactantes. Los efectos negativos de no tener una política similar están dados por no poder generar ese valor agregado que ha descripto Pablo Bereciartúa, que conforma la base de un desarrollo sostenible.

La logística marítima mundial está decidida por los grandes grupos navieros, que generan un sistema de puertos principales en una división este-oeste, entre el Ecuador y la línea del Mediterráneo, cerca de los grandes centros de consumo. Si se trazara un mapa mundial del producto bruto, se vería que esta línea marítima va siguiendo de cerca la zona de mayor producto bruto y población del mundo. A partir de esos puertos claves que concentran las mercaderías para su transporte, se organizan redes de distribución hacia el interior de los territorios, lo que puede incluir la existencia de otros puertos menores. Es un esquema que ya está en desarrollo en el Atlántico Sur.

Se trata, por lo tanto, de grandes nudos de transferencia de exportaciones e importaciones que se basan en los grandes centros de producción y consumo. La logística terrestre se organiza a par-



tir del conocimiento de esta logística marítima. Es un error estratégico pensar, como antiguamente, en tener un puerto con un hinterland cautivo del movimiento de las mercaderías, sobre todo en el tráfico de mercaderías en contenedores, de mayor valor agregado.

Hay que tener presente también que las mercaderías de valor agregado se mueven en contenedores; la aparición de plataformas logísticas, puertos secos y centros de distribución; el gran uso del ferrocarril para llegar a los puertos y alimentar a estos nuevos centros de consumo, y la problemática ciudad-puerto, que antes se veía como un problema y ahora se considera una oportunidad para un desarrollo sostenible e integrado. Todos estos elementos son cruciales para el desarrollo de una nación moderna.

Es por ello que se habla en el Cono Sur de “corredores logísticos bioceánicos”, que integran grupos multilaterales de financiación como el BID, la CAF y FONPLATA, para poder llegar eficientemente del Océano Atlántico al Océano Pacífico. El Canal de Panamá se está ampliando para permitir el paso de buques de mayor tonelaje y la circulación de mercaderías en esta línea Este – Oeste. La estrategia es entender cómo adaptarse a este sistema, en lugar de negar su existencia, y prepararse para competir mejor. En nuestro caso, las hidrovías que tiene Sudamérica -excepcionales en el mundo- son parte de este desarrollo en una escala que va a ser muy eficiente. De hecho, hace cinco años no había navieras con buques de líneas regulares subiendo hasta Rosario y hoy se están convirtiendo en algo habitual.

Los puertos de Montevideo y Río Grande do Sul son los grandes ganadores hasta el momento en materia de transbordo, y no sólo por su ubicación estratégica para poder ser *hubs* regionales del Atlántico Sur, sino, y más aún en el caso de Montevideo, por las condiciones para operar, porque la libertad económica, pese a que se la quiera castigar o existan medidas proteccionistas, es una de las condiciones esenciales para el desarrollo del comercio exterior y la logística internacional. Es lo que se denomina la “Facilitación del Comercio”⁹.

Algunos puertos del sur de Brasil están generando proyectos para poder servir para el transbordo necesario con otros buques menores al sistema. Un ejemplo es la línea directa de Zárate a Navegantes. El Puerto de Barranqueras también es un ícono en todo este sistema de distribución en el Norte del país, aún no utilizado en todas sus posibilidades por razones internas argentinas.

⁹La UNCTAD ha trabajado intensamente en este tema. Véase, por ejemplo: <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Trade-Facilitation.aspx>.



Tampoco podemos desconocer el papel del Estado. La gestión portuaria pública es necesariamente una gestión empresarial: el sector público es un resguardador pero también un facilitador, y el sector privado es el operador de todos estos modelos. No se trata sólo de tener la mejor infraestructura sino también la mejor gestión: el nuevo paradigma es tener esos modelos empresariales con eficiencia.

La estrategia de puertos en red puede verse en el caso del Puerto de Barcelona, que compró a quinientos kilómetros de distancia una terminal seca en la que le ofrece a sus clientes franceses que entrar en esa terminal es lo mismo que estar dentro del puerto de Barcelona. Los puertos secos constituyen una estrategia de marketing muy fuerte, con un corredor ferroviario que alimenta el puerto con las mercaderías recibidas en el interior del territorio.

La mayoría de las economías latinoamericanas han tenido un extraordinario crecimiento. Cuando comparamos la tasa de crecimiento del PBI con el crecimiento del comercio en contenedores medida en TEU (*Twenty-feet Equivalent Unit*), que es la unidad de contenedor de veinte pies, podemos obtener un índice de la potencia del comercio exterior. Las cifras argentinas muestran que tenemos crecimiento pero no tenemos desarrollo. Otros países latinoamericanos vecinos han crecido mucho más en este índice, lo que muestra que no estamos siendo capaces de generar una economía con mayor valor agregado. Debíamos aprovechar este extraordinario momento de la exportación de *commodities* para incorporar valor agregado a nuestras producciones y poder acceder a esos mercados de exportación.

En materia de infraestructura, tanto en lo funcional como en lo tecnológico, estamos lejos de la situación ideal. Hay una falta de inversión fuerte en tecnología y no se está privilegiando el transporte más económico y sostenible, que es el fluvial marítimo, y el de largas distancias, que es el ferrocarril. Tenemos un sistema “mono-camionero” que está complicando mucho el aprovechamiento de las oportunidades del mercado internacional. La Argentina tiene que mejorar los corredores transversales de ferrocarriles para exportar al gran arco productivo de Sudamérica –de Valparaíso a San Pablo-, donde está el mayor producto bruto. Las cargas son muchísimas en ese corredor: más de treinta millones de toneladas.

¿Qué es lo que deberíamos hacer? Generar estas terminales de cargas exteriores (ya hay proyectos en Villa María y General Pico), para poder hacer una conectividad vía ferroviaria a los puertos, bajar los costos y ser eficientes en esos transportes multimodales. El camión debería dedicarse a distancias entre los trescientos y quinientos kilómetros como máximo, alimentando los centros de carga ferroviarios hacia los puertos. El desarrollo de la hidrovía como eje fundamental de ingreso al continente y el transporte marítimo a corta distancia en la Patagonia. La combinación ferro-fluvial



existía hace cien años: la producción del Norte bajaba en ferrocarril a Barranqueras y luego fluvialmente hasta Buenos Aires. El costo extra de no tener este sistema y mover todas las mercaderías de exportación en camión le está costando al país más de cuatrocientos cincuenta millones de dólares solamente en materia de granos para las plantas de San Lorenzo y San Martín.

Los números son impactantes y muestran los problemas derivados de la falta de una estrategia de desarrollo de un sistema de transporte, lo que afecta nuestra competitividad internacional. Hay un grado de congestión importante en los puertos, en los centros de producción y en las ciudades, por los proyectos relegados desde hace años, que no se construyen a pesar de ser de alta prioridad. El crecimiento puede llegar a verse frenado por la falta de sustentabilidad del transporte. Hay que usar más la hidrovía, el litoral marítimo y los ferrocarriles, e invertir mucho en los ramales transversales que alimentan el interior del país. Hay que generar allí puertos secos, plataformas logísticas que son verdaderas fábricas de valor agregado con un buen acceso a las exportaciones.

Hay una oportunidad extraordinaria en nuestro país, como hace muchísimo no se daba, por la situación de los mercados internacionales; empero, no estamos generando una política de largo plazo que nos pueda llevar a un crecimiento sostenible por años, que se transforme en desarrollo. Muchas gracias.

Los astilleros navales y el polo logístico antártico

José Luis Pérez Varela¹⁰: Un astillero es una unidad productiva de la industria naval que requiere el funcionamiento coordinado de tres áreas completamente diferentes, que deben ser integradas inteligentemente para producir de manera eficiente:

a). El área de ingeniería, que reúne toda la técnica que se necesita para producir, modernizar, mantener o reparar unidades navales, y para otro tipo de actividades vinculadas con la industria metalmeccánica y pesada con las que trabaja.

b). El área de obtención. Un astillero, como la industria naval, es una integración de componentes arriba de una unidad naval o de un buque, desde la chapa naval hasta la doble soldadura, cables eléctricos, equipamientos de habitabilidad, equipamientos eléctricos, equipamientos de comunicaciones o equipamientos de seguridad náutica.

c). El área de producción, que puede dividirse en dos subsectores:

1. Las normas de construcción. Las sociedades internacionales de clasificación y las regulacio-

¹⁰ Director General de Material de la Armada Argentina.



nes internacionales obligan a que los buques cumplan ciertas normas de seguridad y medioambientales cada vez más estrictas.

2. Los procedimientos de construcción, que se dirigen a la eficiencia y, por lo tanto, a los resultados comerciales del astillero. Estos procedimientos pueden resultar en trabajar bajo techo; en combinar la construcción por bloques; en coordinar la participación de dos o tres astilleros en el mismo proyecto, que pueden ser de diferentes países o estar ubicados en diversos lugares del propio país.

Quisiera referirme ahora a tres astilleros que están bajo la órbita del Estado, que son los tres polos más importantes de la industria naval que tiene hoy la Argentina.

a). El primero es el **Astillero Río Santiago**, nacido en la década del cuarenta, ubicado en la ciudad de Ensenada, próximo a La Plata, hoy administrado por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires bajo el Ministerio de Producción. Es un astillero de gran capacidad, que tiene tres gradas de construcción con longitudes importantes, especialmente la grada número uno que, con hasta 220 metros de eslora, ha construido buques para transporte de hidrocarburos y para contenedores de esa eslora y sesenta mil toneladas. Tiene un buen equipamiento de grúas para mover bloques pesados de 240 toneladas y tiene muelles de alistamiento para la terminación de las unidades que produce y para efectuar modificaciones o reparaciones en unidades de gran porte. Tiene también un dique flotante de gran capacidad, de 12.000 toneladas y una eslora de 170 metros. Es un gran especialista en industria metalmecánica pesada: no solamente se ha dedicado a la industria naval sino que ha trabajado en turbinas para usinas hidroeléctricas, en el armado de material ferroviario y puentes metálicos y, recientemente, en la construcción del techo del estadio único de La Plata.

b). El **Complejo CINAR**, conformado por el **Astillero Tandonor** (heredero de las instalaciones del Arsenal Naval Buenos Aires, situadas en Dársena Norte, que en el año '71 fue conformado como sociedad del Estado fuera de la órbita de la Armada, y de las instalaciones del viejo TARENA - taller de reparaciones navales- en la margen izquierda de la desembocadura del Riachuelo en el Río de la Plata, donde contaba con un Syncrolift¹¹ y cuatro gradas de trabajos de reparaciones, y el **Astillero Storni** (antiguamente llamado Domecq García, proyecto de la Armada Argentina durante la década del ochenta para construir submarinos de diseño alemán con materiales traídos de Alemania, que quedó inconcluso en la década del noventa sin poder sacar ninguna unidad de su línea de producción).

¹¹ Los buques son elevados y transportados con bogies ferroviarios a través de un carro de transferencia para efectuar los trabajos que son, básicamente, reparaciones.



La integración del Astillero Storni, con capacidad cubierta para construir y montar bloques bajo techo, le ha dado al complejo CINAR la posibilidad de constituirse en un astillero constructor y salir de la faz de reparador que tenía como Tandonor. El Astillero Storni consta de una nave principal cubierta con 200 metros de largo y una gran cantidad de talleres auxiliares para la conformación de bloques e instalación de maquinaria a bordo. Tiene dos gradas de construcción con el inconveniente del ancho reducido de la manga útil dado que fue diseñado para construir submarinos. El ascensor de buques tiene una capacidad de 15.000 toneladas y una eslora útil de casi 180 metros, lo que le permite levantar a casi toda la flota mercante que toca el puerto de Buenos Aires.

c). **El Arsenal Naval de Puerto Belgrano**, ubicado en la base naval de Puerto Belgrano, a 30 km de la ciudad de Bahía Blanca. Tiene una vía de acceso de cuarenta y cinco pies de calado de los puertos de Ingeniero White y Galván (que componen el complejo portuario de Bahía Blanca). Este astillero contribuye no solamente a la reparación de unidades de la Armada, sino también a la reparación de unidades mercantes que tocan el puerto de Bahía Blanca, en el caso de que alguna necesite reparaciones. El arsenal es, básicamente, de reparaciones, si bien durante parte de su historia Puerto Belgrano construyó algunas unidades menores para la Armada. Cuenta con los dos diques secos más grandes de la Argentina: el dique 1, de casi 200 metros de largo, construido en 1901 con una boca muy angosta, y dique 2, de 240 metros de largo, construido en 1914, con las características de los buques aptos para el Canal de Panamá, que se estaba construyendo en esa época, de hasta 32 metros de manga. Es el dique de reparaciones más grande que tiene la Argentina: puede recibir a los buques que el Syncrolift de Tandonor no puede elevar.

El astillero de Río Santiago tiene una gran capacidad de ingeniería, gran experiencia en construcción de buques y la apoyatura técnica de la Universidad de La Plata, donde tiene su canal de experiencias y prueba los modelos. En el área de producción, si bien sus instalaciones son de la década del cuarenta y del cincuenta, ha recibido actualizaciones en maquinaria y compite con normas internacionales, en las que está muy bien calificado. Su debilidad es la obtención de medios y equipamientos para colocar a bordo de buques a través del sistema de compra del Estado, que lo hace poco competitivo no solamente en el precio, sino también en los plazos de entrega. La industria naval tiene dos grandes indicadores de resultados: el precio de lo que produce y el tiempo en el cual lo produce. La calidad es fácil de obtener, porque se garantiza a través de una norma o de una sociedad de clasificación internacional; el problema es el precio y el tiempo de entrega de unidades. El sistema de adquisiciones lo perjudica en cuanto al tiempo de entrega.

El Complejo CINAR tiene un déficit en ingeniería, porque el astillero Storni fue entregado con instalaciones completamente vacías y sin personal, y la capacidad técnica de Tandonor solamente



permitía cubrir sus requerimientos para hacer reparaciones. Por ello, en cualquier trabajo complejo debe subcontratar la ingeniería, lo que constituye una complicación, dado que la empresa que hace ingeniería debe hablar el mismo lenguaje que la empresa que está trabajando en la producción y el mantenimiento. Por otra parte, sólo tiene las normas y procedimientos para reparaciones, y no para construcción, en la que está haciendo sus primeras armas.

El Arsenal de Puerto Belgrano tiene muy buena capacidad de ingeniería y muy buena capacidad de obtención para hacer mantenimiento, pero no está acostumbrado a normas y procedimientos porque los buques militares no tienen la normativa civil de control de calidad y de control de normas de inspecciones. Por ello, cada vez que recibe trabajos de terceros necesitar subcontratar todas las garantías de calidad que normalmente no utiliza.

Con respecto a los astilleros privados, hay que tener en cuenta que la industria naval atiende a los armadores nacionales y, eventualmente, algún armador extranjero que quiera construir o reparar sus buques. Los únicos armadores nacionales de buques con bandera argentina son los de la flota pesquera. No quedan buques en el país que tengan bandera argentina: ni las lanchas de prácticos en ningún puerto argentino tienen la bandera argentina. Las lanchas de prácticos del Puerto de Mar del Plata, por ejemplo, tienen bandera de Bahamas. Por lo tanto, no hay armadores argentinos que encarguen trabajos a los astilleros. A ello se suma la existencia de una gran competencia de precios. China, que es un temible competidor, tiene una industria naval totalmente subvencionada por el Estado hasta para hacer reparaciones. Lo mismo sucede con Corea. A modo de ejemplo tenemos el caso de Petrobras, que tiene un gran elenco de buques petroleros y transportadores de hidrocarburos. A pesar de que la Argentina es competitiva en calidad y el tipo de cambio nos está favoreciendo, obtiene presupuestos más baratos para reparar sus buques en China, incluyendo el traslado y la estadía del personal técnico que se tiene que quedar en China. La situación es, por lo tanto, de cierta preocupación.

La importancia del **Polo Logístico para Servicios Antárticos**, surge de la comparación de distancias entre la ciudad de Ushuaia y el primer grupo de islas que corresponde a la isla de Decepción: desde la ciudad de Ushuaia tenemos 691 millas náuticas y desde la ciudad de Punta Arenas, el siguiente polo logístico que podría brindar apoyo a la actividad antártica, a través del estrecho de Magallanes tenemos 968 millas y saliendo por el Pacífico tenemos 1146 millas. Eso hizo que la ciudad de Ushuaia viera la oportunidad de contar con un polo logístico para brindar servicios a aquellos que hacen ciencia e investigación, ya sea estatales o de organizaciones no gubernamentales, que van a la Antártida durante el verano. Es necesario tener presente que la mayor parte de las bases antárticas están ubicadas en nuestro sector al sur de Ushuaia.



Dado que el muelle de la ciudad de Ushuaia está prácticamente superado en su funcionamiento por el arribo de cruceros turísticos durante el verano, y que estos buques normalmente no tienen un calendario de fechas fijo como para hacer reserva de muelle, los buques se dirigen actualmente a Punta Arenas, a pesar de no tener un atractivo turístico tan grande como Ushuaia. Chile también está pensando en un polo logístico en Puerto Williams.

La Provincia de Tierra del Fuego solicitó un estudio a una consultora para analizar los distintos aspectos del proyecto, como la evaluación de las necesidades de las flotas que se dirigen a la Antártida, días de estadía en puerto, requerimientos, materiales que pueden entrar a Ushuaia por vía aérea o marítima, reparaciones que se necesitan, cantidad de personal que se desplaza entre la Antártida y sus países de origen, etcétera. El estudio acaba de terminarse y va a ser entregado en los próximos días a la gobernación de Tierra del Fuego. La Armada Argentina, en paralelo, tenía el proyecto de la reubicación de la base de Ushuaia, que está ocupando terrenos dentro de la ciudad que impiden su expansión, en el marco de muchas limitaciones impuestas por la geografía. El punto de coincidencia que encontró la Armada entre el proyecto del polo logístico y el traslado de la base era la construcción de un nuevo muelle que le permitiera a la Armada liberar el uso actual que realiza del muelle comercial de la ciudad de Ushuaia, tener un nuevo muelle adecuado para las unidades que tiene en Ushuaia y trasladar allí todos sus buques antárticos.

El proyecto, en su sentido más amplio incluye: construir en la península un muelle totalmente independiente del muelle comercial; agrandar el muelle comercial para cruceros; disponer de un muelle exclusivo para los buques que van a la Antártida en misiones logísticas y científicas de 350 metros de eslora útil, y construir un muelle comercial en la ciudad de Río Grande para todo el movimiento de cargas y contenedores que necesita la Provincia.

Éste sería el esquema en el que están pensando la Armada y la Provincia: la construcción del muelle, y próximo a la zona del aeropuerto, liberar una zona de terrenos para que funcione como zona franca, como depósitos (hay ciertos materiales que los países del hemisferio norte no quieren llevar nuevamente hacia el norte y podrían dejar en la provincia) y como talleres de reparaciones, entre otros usos. Un tránsito rápido hacia el aeropuerto facilitaría que el personal vaya o venga para embarcarse en un buque para la Antártida. El proyecto se encadena con la recuperación del rompehielos Irizar que se está llevando a cabo en el CINAR, porque el buque va a ser completamente transformado en un buque científico, con 150 plazas para personal científico y una dotación reducida a 111 personas, dado que el buque se automatizará mucho. De este modo, la Dirección Nacional del Antártico contará con 150 plazas para científicos durante 120 días de campaña de verano, con la única responsabilidad logística de trabajar en la Base Belgrano: todas las otras bases se van a poder abastecer a través de un buque polar que no es rompehielos pero sí tiene caracterís-



ticas polares. De este modo, podríamos también ofrecer ciencia a terceros países a bordo del buque.

El rompehielos es el único buque de su tipo en el hemisferio sur. La posibilidad de hacer ciencia en lugares donde otros buques por seguridad náutica no pueden acceder es una capacidad muy importante que la Argentina está tratando de mantener al aumentar la cantidad de laboratorios y plazas para científicos a bordo de este nuevo diseño del rompehielos, que esperamos que para la campaña de 2012-2013 ya esté en servicio. Esperamos también poder hacer campañas antárticas de invierno hasta el borde del hielo.

La infraestructura para el Atlántico Sur en el siglo XXI

Pablo Bereciartúa¹²: La imagen del Atlántico Sur de Google Earth es una de las manifestaciones de la globalización y de la revolución tecnológica, que tienen consecuencias sobre las conductas de las sociedades y sus oportunidades para crecer y desarrollarse en este siglo. Ello nos obliga a repensar la respuesta de la Argentina a la globalización, cuál es nuestra posición en el mundo, cuál va a ser en las próximas décadas y cuánto de ello va a depender de lo que está sucediendo en el mundo y cuánto de nuestras propias estrategias y capacidades.

La respuesta a la globalización definitivamente es muy distinta en función del lugar que uno ocupa en el mundo. Es lo que muestran todos los ejemplos que se pueden estudiar. Sin embargo, hay algunas respuestas que son coincidentes y que encuentran sus diferencias en las especificidades de cada lugar. Una respuesta coincidente es que la forma de integrarse al mundo globalizado en el siglo XXI es a través de la innovación: lo que se comercia en el siglo XXI es cómo hace la gente para vivir mejor, para tener mayor bienestar. Y para vivir mejor en una escala sostenible en el tiempo y relativamente masiva es necesario promover modos de innovación. Ahora, para que se den los modos de innovación, existen cada vez más ejemplos y evidencias de que hay que organizar los territorios de forma que sean útiles para promover esa innovación, que se resume en la idea de “territorios inteligentes”. Los territorios inteligentes son aquellos que permiten que se generen innovaciones, fomentando el origen de *clusters* para la producción de bienes y servicios con valor agregado.

El mundo es extremadamente diverso. Cuando miramos en un mapa la densidad del producto bruto por km², vemos que es una densidad muy dispersa. En los últimos años, la idea de la globalización ha traído fuertemente la idea de que la geografía y el territorio son cada vez menos relevantes y que la distancia es cada vez menos importante. Quizás el libro que lo ha divulgado con mayor

¹²Instituto Tecnológico de Buenos Aires.



énfasis ha sido el de Thomas Friedman “*The World is Flat*”. Sin embargo, varias evidencias ponen de manifiesto que la situación es, tal vez, la opuesta, como lo ha demostrado un libro muy interesante que le respondió a Friedman, cuyo autor es Richard Florida, y cuyo título, en contraste con el interior, es “*The World is Spiky*”.

La tesis de Florida es que existe una enorme concentración en el espacio de los lugares dónde se genera la riqueza. Y esa concentración está asociada a lugares que promueven la posibilidad de que se generen esas cadenas de valor que innovan. La Argentina de principios de siglo XX, estando en un lugar completamente remoto respecto de los centros, sin embargo logró tener niveles de riqueza importantes gracias al comercio y a los socios externos.

El motor principal dentro de la globalización somos nosotros mismos. El dato más relevante es que la innovación tecnológica ha permitido una evolución exponencial de la población sobre el mundo. Eso ha sido solamente posible porque sucede al revés de lo que expuso Malthus. Este autor, como sabemos, describió muy bien lo que pasaba en su época: los recursos crecían linealmente y, por lo tanto, la población no podía crecer más que linealmente, un paradigma parecido al de la agricultura de aquella época. Sin embargo, apenas describió eso, el paradigma empezó a cambiar porque la tecnología comenzó a crecer exponencialmente. Vivir en un mundo exponencial trae varias cuestiones que son contra intuitivas. Es lo que está pasando en este momento con los paradigmas tecnológicos y, por lo tanto, si uno no entiende que tiene que pensar en el largo plazo y que tiene que permitir que pasen procesos que van a pasar de cualquier modo y que son exponenciales, se va a quedar fuera del paradigma en el largo plazo.

El IIASA (*International Institute of Applied System Analysis*), con sede en Austria, realizó modelos sobre la evolución de la población mundial y llegó a la conclusión de que este mundo exponencial no lo será para siempre. En el siglo XXI, en las próximas décadas, es posible que pasemos a un mundo que ya es ambientalmente finito. Es decir, se va a terminar de desarrollar el Sudeste Asiático, va a avanzar muchísimo en el África, pero luego no hay más continentes. La volatilidad es posible y, con ella, pueden definirse los roles de los territorios y de las capacidades y que, de allí en más, lo que quede sea moverse en ese espacio. Por ejemplo, si uno quiere desarrollar la industria del software en la Argentina, o si uno quiere hacer aviones en la Argentina, no hay ninguna duda de que está la capacidad intelectual: de hecho, la Argentina sigue formando ingenieros aeronáuticos. Empero, la pregunta es: ¿tiene sentido que la Argentina genere una empresa como EMBRAER, en un mercado que ya pasó por la volatilidad de que todos los países grandes intentaron hacer aviones y que ahora existen cuatro productores de aviones en el mundo? Hoy los clusters, los retornos crecientes y un mundo que es finito ponen un límite a ese cambio de paradigma, y hay que elegir hacer otra cosa.



¿Cuán larga va a ser la ventana de tiempo respecto de la elección de hacer otra cosa? Bueno, la gente está distribuida en determinados lugares, que son los lugares donde se puede generar valor. Richard Florida en su libro lo explica de una forma que es bien gráfica. Él dice que la idea de Friedman es muy atractiva, pero si ve las fotos satelitales de la Tierra de noche, llega a la conclusión de que esas luces se están agrupando en el territorio y no esparciendo en el territorio. Por lo tanto, por más banda ancha y computadora que yo tenga, si me quiero ir a vivir al Lago Argentino porque desde allí voy a exportar mi valor agregado, eso no va a depender de ese dato, sino de dónde estoy inserto yo para producir ese valor. La gente vive sobre las costas y en determinados lugares, y cada vez viven más en esos lugares.

La Argentina presenta en este ámbito como en otros enormes desafíos. Cuando analizamos las exportaciones de la región a los Estados Unidos, por ejemplo, vemos que la Argentina es extremadamente ineficiente para llevar sus productos hacia los puertos, al punto que otros países que están a la misma distancia, como Uruguay o Chile, nos duplican en eficiencia. Si mejoráramos esa eficiencia aumentaría claramente nuestro potencial de comercio, sin negociar aranceles o barreras arancelarias. Es un tema de nuestra propia agenda. El lugar de la Argentina sigue siendo muy distante de los principales mercados y, tal vez por eso, los dos principales socios de la Argentina en términos comerciales son Chile y Brasil, y lo son porque están cerca y porque han crecido.

Para poder ser competitivo, para poder insertar un territorio en el mundo, hay que generar valor en el origen, porque en el origen es donde se pagan los salarios altos. Las dos variables importantes son generar valor en el origen y disminuir las barreras logísticas. De lo contrario, es inviable salvo por operaciones puntuales y con ganancias que hay que ver si se transforman en desarrollo.

Una agenda para la competitividad pensando en un lugar como el Océano Atlántico, que básicamente es la Patagonia que está al lado del océano, tiene que partir de crear las formas para que haya valor en el origen. Eso puede definirse en tres grandes áreas:

- a). una geografía externa, fronteras afuera, donde hay que entender dónde están las locaciones centrales, las tendencias en desarrollo como el comercio interregional y el comercio entre bloques, y que hay una muy significativa tasa de protección que depende de nuestra estrategia.
- b). una estrategia que genere valor agregado en el origen y disminuya el costo sistémico para nuestro territorio, que es enorme para la Patagonia y el océano Atlántico.
- c). los factores exógenos, que vienen de fronteras afuera.

Hay tres grandes capítulos -energía, alimentos y servicios-, que se podrían plantear desde la



Patagonia y el Océano Atlántico, pero que son hoy muy poco relevantes, incluso en materia de pesca. Otro foco es la posibilidad de producir energía desde los océanos, que la Argentina no está produciendo. A pesar de la falta de información disponible, puede que haya reservas de hidrocarburos muy importantes. Las oportunidades hacia el futuro provendrán de una combinación de innovación tecnológica más infraestructura. Las mareas podrían aprovecharse, por ejemplo, en la Península de Valdés usando tuneladoras. Lo mismo ocurre con el aprovechamiento de los vientos, incluyendo la generación eólica off-shore, que si bien tiene un costo alto de capital, tiene enormes ventajas por tener un impacto ambiental muy inferior, prácticamente inexistente. China, por ejemplo, estima en 2015 generar 514 megavatios de esta manera y tiene un proyecto, anunciado en marzo del año pasado, de cien mil millones de dólares hasta el 2020 para generar eólica *off-shore*.

La forma de hacer esto es, por supuesto, generar un plan a largo plazo. Los tres elementos principales son la educación, que es la única forma de generar valor en el origen; la investigación y el conocimiento como paradigma para promover la innovación, y la infraestructura para que los territorios puedan generar localmente estas dos cuestiones. En muchos países ya se están desarrollando planes para el 2050. Por ejemplo, Inglaterra acaba de proponer un plan de infraestructura al 2050, y junto con ello propuso la creación de un banco al que llaman *Green Investment Bank*, que va a financiar estas inversiones ambientalmente amigables en infraestructura. Por lo tanto, pensar a la Patagonia, pensar al Océano Atlántico desde la globalización no puede desconocer el hecho de que en lo que queda de este siglo, tal vez más rápido que lento, los recursos se están integrando a escala global, y los recursos y los territorios significativos van a ser utilizados.

El Atlántico Sur como ruta de nuestras exportaciones

Alonso P. Ferrando¹³: En esta presentación voy a ampliar un poco el ámbito geográfico a los veintiún países costeros africanos, desde Marruecos hasta Sudáfrica, y del lado de Sudamérica incluir al MERCOSUR, a pesar de que Paraguay es un país mediterráneo.

El MERCOSUR ha bajado su nivel de exportaciones al África: 2008 fue el nivel más alto; después, por la crisis del 2009, los valores del comercio bajaron en todo el mundo; en 2010 se repuso levemente, alcanzando los valores de 2009, pero la tendencia del bloque sudamericano al continente africano es el descenso. La participación tiene esas mismas características: la participación del África en el total de exportaciones del MERCOSUR ha descendido, aunque se mantienen los valores de

¹³ Director del Instituto de Estrategia Internacional (IEI) de la Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA).



los últimos años entre el 4% y el 6%. Lo que participa el MERCOSUR en el total de las importaciones del África es casi el 50% de lo que participa África en las exportaciones del MERCOSUR.

Los diez principales productos que ha exportado el MERCOSUR al África en el 2010, representan el 77%. De esos diez, el 60% son productos agrícolas y el 40% son productos industriales. Los tres primeros, que son los agrícolas, representan el 50% de lo que el MERCOSUR le exporta al África. Con relación a los 21 países atlánticos, el patrón general se repite. El comercio del MERCOSUR con estos 21 países respecto del total de África ronda entre el 55% y 60%, es decir, entre el 2% y el 3%.

De estos 21 países costeros, los principales son Sudáfrica, Marruecos, Nigeria y Angola, que representan casi el 80% de las exportaciones a estos 21 países y un 44% de lo que se exporta al África.

Con relación a la Argentina, nuestro país le exportó a Chile un 12% más que a todo el continente africano. La Argentina participa en un 30% del total de las exportaciones del MERCOSUR al África, que representan entre un 6% y un 7% del total de nuestras exportaciones. Sin embargo, la participación argentina en las importaciones del África es mucho menor. Ocho de los diez productos más exportados son agrícolas, que representan el 88% de lo que Argentina ha exportado al África. Los cuatro primeros representan casi un 50% del total: soja, cereales, grasas y aceites vegetales y productos lácteos. La participación de la Argentina en el total de importaciones de los 21 países atlánticos es muy escasa y va en descenso, entre el 1% y el 0,6%. Lo mismo que en el MERCOSUR, los cuatro principales países son Sudáfrica, Marruecos, Angola y Nigeria. La participación de Sudáfrica ha aumentado de 2008 a 2010, Angola se mantuvo, mientras que Marruecos y Nigeria han bajado. Esos cuatro países representan aproximadamente entre el 80% y el 90% de lo que Argentina le exporta a estos 21 países y un 33% de lo que Argentina exporta al total del África.

Cuando analizamos los cinco primeros productos exportados a los cuatro países con los que más comerciamos (Angola, Marruecos, Nigeria y Sudáfrica), en general son los mismos:

- *Angola*: grasas y aceites; preparados a base de cereales, harina y almidón; cacao y sus preparaciones; carne y despojos comestibles; productos de la molinería.
- *Marruecos*: cereales; grasas y aceites; carne y despojos comestibles; lácteos; pescados, crustáceos y moluscos.
- *Nigeria*: cereales; productos lácteos; un producto industrial que son las manufacturas de fundición; pescados, crustáceos y moluscos; grasas y aceites.
- *Sudáfrica*: residuos y desperdicios de la industria alimentaria; grasas y aceites; combustibles



y aceites minerales; cereales; carne y despojos comestibles.

Con Egipto, que tiene una importancia creciente en nuestras exportaciones, aunque no supera el 1,5% del total, se firmó en el 2004 un acuerdo marco para alcanzar una zona de libre comercio. En agosto de 2010, se firmó en San Juan el Acuerdo de Libre Comercio con el MERCOSUR, que aún no está vigente, que prevé un cronograma de desgravación a diez años. Con Marruecos también se firmó en el 2004 un acuerdo marco, y en abril de 2010 se firmó un acuerdo en Brasilia que, a pesar de estar vigente, aún no llegó a ningún acuerdo sobre el número, la cantidad y el producto de preferencias que se iba a alcanzar. Con la SACU se firmó en 2008 y 2009 un Acuerdo de Preferencias Fijas, que tampoco está vigente. En realidad, la oferta del SACU al MERCOSUR fue de 1062 líneas arancelarias. Esas líneas arancelarias implicaban en 2008 trescientos treinta millones de dólares de comercio de la Argentina (aproximadamente un 33% de lo que Argentina comercia con SACU). Inversamente, lo que ofertó el MERCOSUR a SACU fueron 1052 líneas arancelarias que representaban ciento cincuenta millones de comercio de lo que Argentina importó a SACU (un 48% de lo que Argentina importa de SACU).

En conclusión, el comercio es escaso, nuestra participación es reducida y hay bastante por hacer.

La cultura marítima: el proyecto de la Goleta Santa María de los Buenos Aires

César Recalde¹⁴ Jorge San Martino¹⁵

César Recalde: La Armada Argentina, si bien había iniciado este proyecto, no tenía las competencias para construir un barco dedicado a este propósito. La importancia del desarrollo de una cultura marítima estaba relacionada con esta imagen, en la que vemos que la pesca indiscriminada de la milla 201 opaca el brillo de la energía humana de concentraciones urbanas como Río de Janeiro, Santiago de Chile o Buenos Aires. (figura 1)

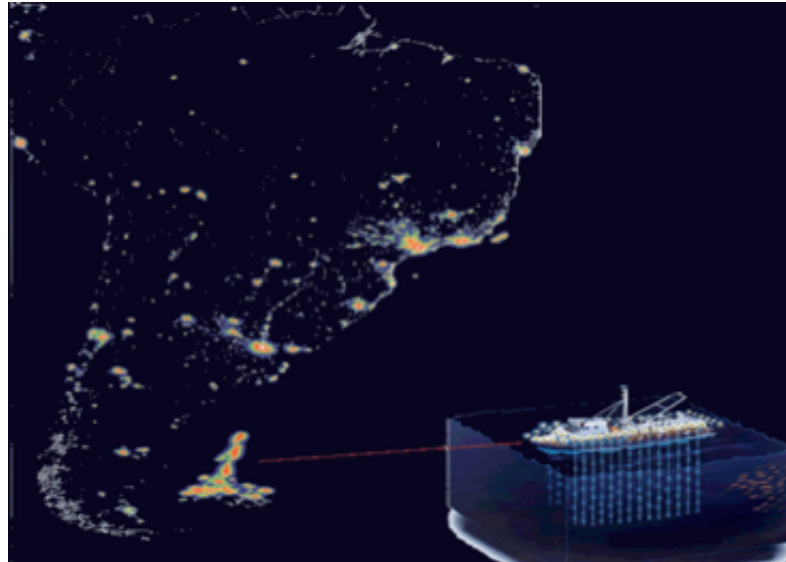
De alguna manera, podemos llamar esta imagen “Luces y sombras en el Atlántico Sur”. Luces porque la pesca en altamar es un bien de la humanidad y una antorcha de libertad, pero cuando es indiscriminada afecta a la sustentabilidad en el tiempo de ese bien para la humanidad. Aquello que era un bien de todos se ha convertido en tierra de nadie y en una fuente de preocupación desde el punto de vista de la sustentabilidad de los alimentos, de los derechos humanos y desde muchos otros

¹⁴Jefe de Operaciones del Comando de Operaciones Navales.

¹⁵Vicepresidente de la Fundación Escuela Goleta del Bicentenario.



(figura 1)



puntos de vista. Si viéramos la misma imagen de ese nivel de actividad en una frontera terrestre estaríamos más alarmados. Por eso es que la cultura marítima es la base del nivel de conciencia, interés y preocupación que sentimos por este tema. Este proyecto, en su génesis, está íntimamente vinculado a la cultura marítima.

En su visión, la Armada Argentina, junto con la Organización de la Regata de Grandes Veleros, que fue un júbilo para los puertos que la recibieron, pensó que construir una escuela arriba de un barco era una manera de construir valores trascendentes y aglutinantes del ser nacional, más allá de todo y en el largo plazo. ¿Por qué un velero? Porque a bordo de los barcos, todos los que han navegado lo saben, se viven experiencias emotivas, sensoriales e intelectuales fuertes. Hay desafíos. Lograr esos desafíos, vencerlos, fortalece la autoestima de las personas, su capacidad de trabajo en equipo y la conciencia del liderazgo responsable.

Por medio del Programa 24, veinticuatro chicos, uno de cada provincia, reunidos en el Puerto de Buenos Aires, zarparon y fueron a Mar del Plata a ver la industria pesquera; a Bahía Blanca a ver el megapuerto y el polo petroquímico; a Madryn a ver la industria turística, las ballenas y Aluar. Esos chicos, uno de cada provincia, están creciendo en valores y están construyendo valores, que era el fin perseguido por la Armada.

¿Qué valores? El valor de un sentido federal y de miradas a la vida totalmente distintas como las de chicos de Jujuy o de Salta, que si son elegidos como los mejores de su escuela secundaria o



su universidad tecnológica, serán futuros líderes y tendrán una visión mucho más completa de cómo se siente el país. Además, la idea es poner en valor la conexión entre esfuerzo y premio en la cultura argentina.

Este proyecto tiene, pues, objetivos en tres dimensiones: la educación, la responsabilidad social y la cultura. En el ámbito de la educación, la idea es aprovechar las virtudes de la navegación a vela para una educación vivencial en valores. Está demostrado que la autoestima y las capacidades comunicacionales del trabajo en equipo y, sobre todo, la competencia y el liderazgo responsable se refuerzan en estas actividades. Fortalecer la conciencia marítima argentina, a través del conocimiento y el mensaje que se da en los puertos, y crear contenidos educativos en ciencias naturales. Microsoft nos ha ofrecido sumarnos cuando el barco esté funcionando a la plataforma de aula virtual, con lo cual los contenidos de ciencias naturales que se generen en este barco al navegar van a llegar a todos aquellos que puedan acceder a Internet.

También se generan contenidos en ciencias sociales, un *reality* pero con valores. Desde el punto de vista de la responsabilidad social, el objetivo del proyecto es ayudar a personas con desafíos especiales y capacidades especiales. Esto no fue un invento sino que fue la adaptación de ideas que ya están en el mundo: hay entre cuarenta y cincuenta veleros que hacen lo mismo. Hemos aprendido de todos ellos. En Inglaterra, el Jubilee Sailing Trust tiene dos barcos que están diseñados para que el 50% de las tripulaciones sean personas con capacidades especiales. Allí se fortalece este sentido de la solidaridad social, la conciencia de la diversidad. Otras personas con desafíos especiales son aquellos con problemas de drogadicción. En Irlanda hay un barco que hace que la fase final de recuperación de la drogadicción sea una vivencia fuerte, y se ha demostrado, comparativamente con otros procesos finales de recuperación de drogadicción como las granjas, que la tasa de recaída de aquellos que han estado en el velero es la más baja de todas.

El Proyecto también busca fomentar un espíritu inclusivo y solidario en los jóvenes, porque no navegan sólo chicos con discapacidad: el que más crece en esa relación no es el que recibe, sino el que da. La Armada, en relación con la discapacidad, tiene desde hace unos siete años un programa que se llama “Naveguemos juntos”¹⁶, con dos barquitos que están trabajando en Olivos. Los participantes dicen cosas como: “*Me cambió la vida; hice cosas que pensé que nunca iba a hacer*”, un impacto emocional, intelectual y emotivo que dura para toda la vida. Además, desde el punto de vista de la responsabilidad social, se construye conciencia ambiental responsable para tener idea de los límites de la satisfacción de las preferencias individuales, grupales y nacionales.

¹⁶ Véase: <http://www.ara.mil.ar/pag.asp?idItem=181>.



Desde el punto de vista de la cultura, el barco pretende ser un ámbito, un vínculo y un vehículo. Ámbito porque queremos que sea, cuando esté amarrado en la ciudad de Buenos Aires, el lugar donde alguna de las treinta y un colectividades venga a celebrar conectándose con la idea de sus ancestros que vinieron del mar. La comunidad asturiana, por ejemplo, tendrá su día asturiano en un barco inigualable de banderas, un escenario fantástico para sus celebraciones. Los pueblos originarios harán lo mismo. De esta manera, pondremos en valor la herencia marítima argentina que es grande y está oculta.

El barco también pretende ser un vínculo, y para eso, imaginémonos el mismo Proyecto 24, pero en una navegación alrededor de América del Sur con tres chicos de cada uno de los países. Si América del Sur es un destino de la política exterior argentina, imagínense el mensaje en cada puerto, la construcción de amistades y de lazos que se hacen a futuro. En tal sentido es una inversión. Y, además, el barco pretende ser un vehículo para la difusión de la cultura: basta con imaginarse la semana de Puerto Madryn en Buenos Aires, la semana de Buenos Aires en Río de Janeiro o en Valencia.

A medida que se fue construyendo el barco, que hoy está en el complejo CINAR y del que se pueden ver muchas fotos en la página web¹⁷ de la Fundación, el casco ya tiene las formas hermosas del diseño de Germán Frers, y esa fue una de las premisas: para transformarse en ícono, el barco tiene que ser hermoso. En paralelo que se construye el activo tangible, estamos tratando de construir también el activo intangible, y todo este desarrollo ha sido el trabajo de mucha gente que ha pensado cómo construirle significados a este proyecto.

Así, en ese crecimiento, aparece otro eje, la diplomacia. Hicimos una presentación en el Instituto del Servicio Exterior de la Nación. Imaginemos el mismo viaje con alumnos de las escuelas diplomáticas de América del Sur, o de aquellos destinos que fije la política exterior argentina: así se construye a futuro, una inversión y un mensaje. Con este proyecto descubrimos un nuevo valor social: ciento cuarenta voluntarios. En las sociedades más avanzadas, el voluntariado social es un valor que se promueve como una vacuna contra muchos vicios sociales, y es algo bueno.

Un aviso en un diario decía lo siguiente: *“Para una jornada peligrosa, sueldos magros, frío hiriente, largos meses de la más completa oscuridad, peligro constante, regreso seguro dudoso, honor y reconocimiento en caso de éxito”*. Es el aviso que, en 1911, publicó Ernest Shackleton para su expedición transatlántica imperial, que terminó siendo el fracaso más exitoso de la historia de la exploración de la humanidad. Bueno, eso es más o menos lo que le prometemos a los voluntarios y,

¹⁷ <http://www.escuelagoleta.org.ar/>.



de hecho, tenemos pruebas de que eso funcionó.

Se puede pensar la cultura marítima como un conjunto de valores, conocimientos, creencias, habilidades, hábitos, capacidades, a los cuales se apela frente a estímulos que tienen que ver con el mar, y es un objetivo central de este proyecto. ¿Qué aporta la Escuela de la Goleta Santa María de Buenos Ayres a la perspectiva del Atlántico Sur? Primero, desde el punto de vista de la educación, fomentar e intensificar la difusión de los temas del mar a través de la educación. Es una escuela donde una de las cosas principales que se hacen, más allá de navegar, que en el fondo es un medio, es aprender sobre el mar. Lo otro es el mensaje de algo que muchos de nosotros hemos visto en Brasil, que habla de su “Amazonia Azul”. En el fondo son maniobras en la dimensión simbólica de la estrategia.

Esa dimensión simbólica establece paradigmas, alinea pensamientos, sirve para generar visiones y, en tal sentido, la Escuela Goleta puede servir, y creemos que va a ser un vehículo cuyo valor más poderoso es el mensaje, para llevar ese mensaje de la Patagonia Azul o la Pampa Azul. Es un sueño que es muy difícil, que requiere mucha ayuda, que se está construyendo, que creemos que es un aporte trascendente, que sirve para construir valores que van más allá del afán de corto plazo: son valores de largo plazo.

Jorge San Martino: Hace diez días tuvimos el apoyo de un gran diario argentino que, en una nota de doble página del día domingo, pudo transmitir mucho de lo que nosotros teníamos como un sueño: mostrarle a la sociedad argentina que la goleta ya dejó de ser sueño y es una realidad. Estamos muy agradecidos al CARI y el ISIAE por toda la tarea que están realizando desde hace tanto tiempo en la difusión de nuestra proyección internacional, que no solamente es marítima, sino que es mucho más amplia.

Este barco, como dice nuestro presidente, el Contraalmirante Diego Leivas, no se construye solamente con buenas intenciones... Es un barco que, si ustedes se interiorizan en su proceso productivo, van a ver que tiene un presupuesto de diez millones de dólares. En una sociedad argentina que no está acostumbrada a la colaboración y a que una ONG pueda llevar adelante en forma transparente un proyecto de estas características. Es una tarea muy grande que viene desarrollando, a partir de la idea de sus veintiún fundadores, un Consejo Directivo con la ayuda de benefactores. Y aquí es cuando yo les decía que era mi interés entrar en sus bolsillos. Lo hago respetuosamente porque sé que en sus bolsillos hay muchísimo que es de importancia y valor para la Fundación.

Cuando uno en sus bolsillos guarda una agenda de contactos, para nosotros es muy valiosa. Necesitamos que ustedes se enamoren de este proyecto, como estamos enamorados nosotros, y nos ayuden a difundirlo. Necesitamos que ustedes metan la mano en su bolsillo, tomen sus tarjetas per-



sonales, sus tarjeteros, e inviten a la gente a que ingrese en nuestro sitio web, para que nos ayuden en muchas cosas.

Cuando licitamos la construcción de la Santa María, tuvimos una visión nacional: necesitábamos que se construyera aquí. Y esta goleta, que responde a los más modernos criterios de conservación del medio ambiente, que tiene un diseño similar a las mejores que están navegando en el mundo, que tiene un enfoque y un diseño que la hace bellísima, aspiramos a que la construya el conocimiento argentino. Es algo que logramos en forma conjunta: se está construyendo mayoritariamente en el CINAR, en Tandano, pero también está colaborando el astillero Río Santiago.

Cuando decía “ingresar en su bolsillo”, también me refería a que ustedes tienen contacto con empresas, con proveedores y con clientes que nos pueden ayudar. La goleta es un proyecto eminentemente federal. Han llegado la semana pasada desde la empresa mendocina Aceros Cuyanos, las dos anclas que se forjaron en esa provincia que está a mil kilómetros del Mar Argentino. Así se está construyendo la Santa María: con el aporte de benefactores, del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, y de diversas empresas que nos proveen sus diferentes partes.

Hemos hecho convenios con universidades como las de Quilmes, Buenos Aires, UTN e ITBA, que nos están honrando con su conocimiento y estamos recibiendo a sus alumnos para que hagan pasantías en esta construcción, pero necesitamos más. Tenemos también siete arquitectos contratados para llevar adelante los diseños. Nuestras compras están auditadas externamente y estamos cumpliendo con todas las normas de construcción del Registro Italiano (RINA).

Estamos a vuestra disposición para visitarlos, hacer presentaciones in house y explicar ante las personas e instituciones interesadas todos los detalles de esta apasionante proyecto.

El proyecto de política oceánica de la Academia del Mar

Néstor Domínguez¹⁸: Hace unos 2.500 años, vivieron tres pensadores presocráticos que tenían distintas visiones de la naturaleza, incluyendo la marina: Tales de Mileto, que consideraba el agua como el elemento fundamental de la naturaleza; Heráclito de Éfeso, que dijo que el hombre no podía sumergirse dos veces en el mismo río pero podría haberlo dicho sobre el mar, porque cambia el mar y cambia también el hombre, y Anaximandro de Mileto, con su *to ápeiron* (το άπειρον), la visión de lo infinito y lo indeterminado del cosmos, que puede aplicarse al mar. Doscientos años después, Aristóteles reflexionó sobre las polis griegas: la comunicación dentro de ellas se realizaba en el Ágora, según el alcance de la voz; la comunicación entre las polis se daba a través del mar,

¹⁸ Presidente de la Academia del Mar.



según el alcance de la navegación.

Dos mil años después, Cristóbal Colón, con sus precarias carabelas, enfrentó el océano en nombre de España. También lo hicieron los marinos portugueses. Con el tratado de Tordesillas se dividieron el planeta en dos partes. No tuvieron estos países una política oceánica expresa, pero si la hubiera habido, hubiera sido el descubrimiento, conquista y colonización a través del mar. Fue lo que también hicieron Holanda, Francia e Inglaterra, de la que nos queda el tema residual de las Malvinas e islas del Atlántico Sur como consecuencia de esa política oceánica de descubrimiento, conquista y colonización. Treinta años después, Hernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano fueron los primeros globalizadores a través del mar: la globalización no puede estar ausente, en ninguno de sus aspectos, de cualquier política oceánica concebible.

Paralelamente, se produjo en esos años un proceso histórico de transformación en la tierra: las polis se transformaron en feudos, los feudos en ciudades, las ciudades en naciones, las naciones en regiones, hasta llegar a la situación actual. Se habló, entonces, más de política nacional que de política marítima, y mucho menos de política oceánica. Las cuestiones terrestres fueron prioritarias y el mar quedó como una especie de agua de nadie. Pero hoy se piensa cada vez más en el mar, el espacio electromagnético, el ciberespacio, los satélites artificiales y las relaciones internacionales como la argamasa de una conciencia global de la humanidad.

Plantearse hoy una política oceánica es, de por sí, complejo, pues es preciso contar con muchos puntos de vista disciplinarios, darles un tratamiento interdisciplinario, y adoptar una posición transdisciplinaria para abordar una orientación de lo que puede y debe hacer la Academia del Mar. Las Academias tienen que tener la visión de tres posiciones transdisciplinarias: la teológica, la filosófica y la sistémica. En la Academia del Mar adoptamos la posición sistémica. Según las ciencias de la tierra, el sistema Tierra tiene cuatro subsistemas: el subsistema terrestre, el marino, el atmosférico y el glaciar. Para encarar el subsistema marino, debemos contar en la Academia con personas que dispongan de racionalidad instrumental para pensar en los usos sustentables y sostenibles de los recursos del mar y de racionalidad valorativa para pensar en los aspectos políticos, legales, educativos y sociales que amparen y defiendan nuestros intereses marítimos. Una política oceánica nacional debe respaldar con poder los intereses marítimos argentinos.

Rendimos homenaje al Alte. Segundo Storni, pero desde sus Conferencias en 1916 han ocurrido muchos cambios en relación con la visión del mar. Los que estimo como más importantes son diez:

1) El mar ya no es visto como un recurso infinito de bienes y servicios, y es por eso que se han venido precisando políticas y derechos que llevan al trazado de límites con líneas imaginarias que



condicionan diversas actividades. El “*to ápeiron*”, o sea, lo infinito de Anaximandro, ya no lo es para el mar, ni tampoco para el cosmos ni para el desierto, que lo pudieron haber inspirado. Pero cabe observar que la legislación marítima internacional, que se ha construido por partes a través de los siglos, especialmente en el último, resulta en muchos casos confusa, superpuesta y sectorial. Ocurre que las fronteras jurídicas no coinciden con las naturales de los ecosistemas y que el mar resulta ser el ámbito emblemático de esta situación.

2) La teoría general de los sistemas, surgida a mediados del siglo XX, permite una mirada diferente de las cuestiones del mar que debe ser aprovechada. Es necesario generar una organización sistémica del pensamiento y de la acción respecto al mar, sea ésta de empresas, instituciones, organismos o individuos. Ella debe ser capaz de inducir a usar y mantener los recursos y servicios que el mar nos brinda de manera intergeneracional.

3) La necesidad de una conciencia ecológica y ambiental respecto al mar se ha venido desarrollando mucho desde la época de Storni, y hoy es un factor condicionante de todo pensamiento y de toda acción relativa al mar.

4) Si bien el futuro siempre ha preocupado al hombre, ello se ha acentuado mucho desde el siglo XX, y ha surgido la prospectiva como una suerte de arte y ciencia que trata de que las acciones del presente sean probativas de cara al futuro. Esto es así a los efectos de evitar males a las futuras generaciones como consecuencia de nuestras acciones del presente.

5) Consideramos que el conocimiento y aplicación del derecho del mar y del derecho marítimo entran en el dominio de los intereses marítimos, y es por ello que hablamos de derecho de los intereses marítimos.

6) El cambio climático global, que en parte es atribuible a la acción antrópica, ya está mostrando sus efectos en el planeta, y el efecto moderador que el océano siempre ha tenido parece ser insuficiente para paliar los efectos negativos de la acción del hombre a través de su afán por la explotación y la exploración de los recursos naturales usando medios artificiales.

7) La observación del mar, que en tiempos del Alte. Storni era de superficie, se diversificó primero incluyendo la aérea, luego la submarina, y finalmente se mundializó con la globalización de la telecomunicación, de la telemática y de la observación espacial de los satélites de percepción o sensado remoto de la Tierra. De esta manera, se accedió a conformar modelos de predicción y una oceanografía operacional que nunca habían sido experimentados en el pasado.

8) El surgimiento del concepto de Patrimonio Común de la Humanidad para los pretendidos dominios del espacio ultraterrestre y el espectro electromagnético y los fondos marinos ha llevado a



que los límites de las plataformas continentales en proceso de delimitación vayan constituyendo los límites de los países con el mundo.

9) El agotamiento de muchos caladeros ha potenciado el fenómeno de la pesca furtiva en el interior de las zonas económicas exclusivas, y ha contribuido a la degradación de la biodiversidad marina. La aplicación de la jurisdicción y el control efectivo de las áreas marítimas es tan problemática como necesaria.

10) La invención de medios electrónicos y electro ópticos de teledetección, como el radar y el láser en la superficie, y la ecosonda y el sonar bajo la superficie, ha afectado las actividades navales, mercantes, pesqueras y de investigación en el mar.

La Academia del Mar, que fue creada hace quince años, trabaja en diversas áreas, con especial hincapié en la educación, que es el medio para conformar una conciencia marítima nacional ausente. Es necesario trabajar en los distintos niveles (primario, secundario y universitario), como lo viene haciendo la Armada a través de un proyecto de intereses marítimos argentinos, y también otras instituciones como la Prefectura Naval Argentina, el Centro Naval, la Liga Naval Argentina y emprendimientos privados que contribuyen al desarrollo de la conciencia naval, como la Fundación Goleta Santa María de los Buenos Aires.

Según la teoría de la acción comunicativa de Jürgen Habermas, hay dos esferas culturales: una tiene que ver con el pensamiento valorativo, la otra con el pensamiento instrumental. Yo le agrego una tercera esfera, que tiene que ver con la creatividad, que es la innovación: la gente que desarrolla nuevos pensamientos respecto al mar. En la intersección de estas tres esferas está la sistémica, que es la que permite obtener un pensamiento integrador, con el valorativo, el instrumental y el creativo. La Academia del Mar dispone de recursos humanos en las tres esferas, y tenemos académicos con la imaginación suficiente para crear nuevas ideas.

La Argentina en el Atlántico Sur en el Siglo XXI

Gustavo Ainchil¹⁹: En primer lugar agradecer al CARI y al Instituto en particular por el permanente interés en estas cuestiones estratégicas, ayudando a mantener viva la conciencia sobre la importancia de estos temas, así como por la invitación a sumarme en este ejercicio de reflexión sobre el interés nacional. Las presentes reflexiones son hechas a título personal y en modo alguno

¹⁹ Director de Seguridad Internacional, Asuntos Nucleares y Espaciales, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.



comprometen o reflejan la opinión institucional de la Cancillería o del Gobierno Nacional.

Las presentaciones precedentes abordaron importantes aspectos que hacen a la temática de la Argentina en el Atlántico Sur, como la plataforma continental, costas, infraestructura, transporte de exportaciones, los puertos, los astilleros, la cultura marítima, la aproximación académica. Todas esas exposiciones son representativas del conocimiento, la dedicación y el sentido nacional que existen en nuestro país en muchos de los diferentes aspectos que hacen a los intereses argentinos en la masa de mar que enfrenta nuestras costas. El Atlántico Sur constituye o debería constituir nuestro ámbito marítimo lógico. Nos basta con observar un mapa para poder darnos cuenta de que, de manera casi natural, debería producirse nuestra proyección sobre un área determinada de esa amplia zona.

La Argentina no está sola en el Atlántico Sur. Existen otros actores en la región y en el mundo que tienen intereses *de iure o de facto* en nuestra zona marítima de influencia natural. Esos actores tienen una estrategia para el Atlántico Sur y, de manera individual o conjunta, procuran desarrollarla. Esa presencia de terceros está amparada por la noción de las libertades en la alta mar. Ese concepto de las libertades en el mar forma parte de un conjunto de normas elaboradas en un momento determinado, y que reflejan las posibilidades de control de espacios territoriales que los medios técnicos o tecnológicos brindaban a los Estados en ese momento determinado.

Desde esta perspectiva, la relación entre los diferentes Estados en esa zona de uso libre o común de alta mar que conocemos como Atlántico Sur viene atravesada por las mismas consideraciones aplicables a todos los espacios en los que se proyecta o no el control o la presencia de los Estados.

En un artículo que escribimos con Alberto Dojas²⁰ reflexionando sobre la noción de territorio, decíamos que “En otro tiempo, las dimensiones en las que el Estado podía ejercer su jurisdicción y la intensidad de su control estaban limitadas por el alcance material de los medios técnicos disponibles. En nuestros días, los Estados que poseen las tecnologías avanzadas no enfrentan virtualmente ningún obstáculo material para ejercer su poder o control en cualquier área del planeta: las únicas limitaciones que los acotan vienen dadas por la existencia de otras jurisdicciones estatales, de espacios reconocidos jurídicamente como comunes a toda la comunidad internacional, o simplemente por la presencia de otros Estados dotados de las mismas capacidades tecnológicas. Esta tendencia se incrementará muy posiblemente en el futuro.”

²⁰ Gustavo Ainchil y Alberto E. Dojas: “Una reflexión en torno de la noción de “territorio” “, Revista de la Defensa Núm. 5, Buenos Aires, Argentina, 2010. También disponible en: www.aedojas.com.ar.



A título de ejemplo traíamos a colación la vinculación de una noción de mar territorial al alcance de una bala de cañón, y la posterior evolución de esos conceptos. Aplicado al Atlántico Sur, podríamos decir que la magnitud y las consecuencias del ejercicio legal de esas libertades frente a nuestras aguas por terceros se han ampliado exponencialmente de la mano de esos avances tecnológicos.

Por otra parte, en los últimos años hemos sido testigos del crecimiento exponencial de iniciativas en áreas internacionales estratégicas. Esas iniciativas aglutinan a países de posiciones afines con capacidades tecnológicas similares. A través de esos mecanismos flexibles, los países que las componen apuntan a articular sus intereses comunes. Algunas de esas iniciativas se refieren a los espacios marítimos.

Ese accionar coordinado de países significativos, inicialmente conforme a derecho, posee un gran poder como generador de normas que llenan vacíos no regulados o parcialmente regulados, que interpretan normas existentes o, de hecho, llegan a modificarlas. Siguiendo una dinámica que tiene lugar tanto a nivel interno como internacional, los derechos universales cuyo ejercicio concreto requiere de la posesión de algún medio técnico son más susceptibles de ser modalizados o modificados de facto por quienes poseen esos medios que por aquellos que no los poseen.

Las consecuencias de esa presencia de terceros actores en el Atlántico Sur -sean públicos o privados, individual o conjuntamente- pueden ser neutrales a nuestros intereses, pueden condicionar la defensa de nuestros intereses o incluso pueden ser contrapuestas a nuestros intereses.

En el ejercicio de aproximación a una praxis argentina en el Atlántico Sur podemos destacar dos cuestiones centrales: por un lado, la necesidad de una visión integrada estratégica de nuestros intereses en la zona, y, por otro, la conveniencia de que esa visión abarque de manera amplia todos los sectores relevantes a nuestra presencia en esa área.

La primera pregunta que surge es si tenemos una visión integrada respecto del Atlántico Sur que sirva de base, que vincule y que articule los enfoques y las acciones sectoriales. Concretamente, existe un marco o ámbito de análisis estratégico integrando desde el Estado todas las dimensiones del tema del Atlántico Sur, incluyendo las que aquí se han planteado?

El devenir histórico de nuestro país determinó que en la cultura o conciencia de la sociedad, nociones como análisis o planeamiento estratégico, que son comunes en las democracias occidentales a todo el estado en su conjunto, hayan quedado asociadas de manera equivocada o arbitraria a una de sus proyecciones o aspectos, el de la esfera militar y fueran allí confinadas, fuera de la visión macro del Estado. Esa falta de análisis y planeamiento estratégico se proyectó a todas las



áreas de control del Estado, incluso en el área marítima, en este caso, nuestro Atlántico Sur.

En los últimos años encontramos elementos positivos que indicarían que esa tendencia parece comenzar a revertirse. En 2004, el Gobierno Nacional lanzó el Plan Estratégico Territorial y se encuentra en preparación una segunda parte que abarcaría nuestra zona austral. Esas acciones denotan un principio de cambio cultural que debe complementarse con una integración de otras dimensiones. Respecto a los sectores o dimensiones de la temática del Atlántico Sur a cubrir en una estrategia nacional, algunos de ellos han sido analizados aquí y son sumamente relevantes. La agenda internacional agrega otras cuestiones en las cuales los Estados con mayores capacidades proyectan sus preocupaciones a los espacios marítimos libres de jurisdicción o de uso común. Esas dimensiones o sectores incluyen, entre otros, la seguridad internacional, la no proliferación, el combate al crimen organizado, el medio ambiente, los recursos vivos, etc.

Varias de las áreas que he mencionado se relacionan con acciones del Estado en materia de seguridad y control de su territorio, sea para garantizar el respeto a nuestras jurisdicciones, sea para combatir la comisión de delitos. Todo el análisis que venimos desarrollando carecería de sentido sin un Estado con capacidad de control sobre su territorio y sus espacios marítimos.

Como sucediera al referirnos al planeamiento estratégico, también en este campo las distorsiones en la vida constitucional y las convulsiones políticas que se generaron dejaron asociadas a la figura de los gobiernos militares áreas claves del accionar del Estado, como la defensa y la seguridad.

La aprobación de la Directiva de Política de Defensa Nacional a fines de 2009 parece encaminarse en una dirección que recupera el sentido pleno del empleo de la defensa en un marco democrático. En fecha reciente se han detectado pasos pragmáticos similares en materia de seguridad interior.

Al enumerar las dimensiones de la presencia del Estado en el Atlántico Sur, los campos de seguridad y control de nuestros espacios marítimos son esenciales. Constituiría una riesgosa ingenuidad avanzar en la consideración de los sectores de una estrategia para el Atlántico Sur sin incluir esos aspectos.

Durante casi tres décadas hemos vivido con dos ideas tabú subyacentes a nuestra sociedad cuyas consecuencias han terminado afectando aspectos importantes de nuestra presencia plena en el Atlántico Sur, especialmente en las áreas donde se requiere la presencia del Estado. Como tales, no se mencionan en público pero sí en privado, y son fuente de prejuicios.

Según una de ellas, el dotar al Estado de herramientas adecuadas para ocupar y controlar sus



espacios, y eventualmente disuadir a potenciales adversarios, es contribuir a fomentar el crecimiento de una fuerza disruptiva del orden constitucional. Según la otra visión, generalmente asociada a posiciones que promueven un retroceso en la presencia del Estado, la inversión en esas áreas estratégicas es una proyección de una mentalidad “nacionalista agresiva”. Los prejuicios derivados de ambas visiones, si bien se enfocan esencialmente a los temas de defensa, alcanzan de una manera más amplia también a los temas de seguridad. En ambos casos, la inversión en herramientas de control del territorio aparece como dinero malgastado.

Las dos visiones parecen haber quedado atrás con la aprobación de la Directiva de Defensa Nacional, el relanzamiento de FADEA, de los astilleros, de CITEDEF y de otros proyectos estratégicos, en un movimiento que reconcilia lo estratégico con las instancias políticas de la República. En este punto es conveniente aclarar que, desde esta perspectiva, no estamos hablando de desarrollar o emplazar armas o de impulsar una presencia militar, sino de dotar al Estado de herramientas de control que le permitan monitorear la actividad en nuestros espacios marítimos desde satélites, el espacio aéreo o el patrullaje en el mar.

Si bien resta aún avanzar en la dirección de estructurar una instancia estratégica integradora para el Atlántico Sur en el ámbito del Estado, existen señales que indican que importantes obstáculos materiales e intelectuales para avanzar en esa dirección están siendo removidos. En ese contexto, el regreso de los dos fantasmas sería muy negativo.

Hasta aquí he desarrollado un intento de descripción o diagnóstico de la situación. Ahora me referiré a los pasos que entiendo deberían darse para una presencia adecuada de la Argentina en el Atlántico Sur en el Siglo XXI:

En primer lugar, frente a una presencia creciente de terceros actores en nuestra zona, el objetivo básico para nuestro país en el Atlántico Sur debería girar alrededor de tres componentes:

- ejercitar plenamente los derechos que la normativa internacional vigente nos reconoce en materia de control, uso y explotación de los espacios marítimos proyectados desde nuestras costas.
- prevenir el uso ilegal por parte de terceros de esos espacios que nos son propios.
- proyectar nuestra presencia o influencia en las zonas libres o comunes del Atlántico Sur más allá de los espacios marítimos que nos son reconocidos legalmente.

En segundo lugar, está el tema de la articulación de una instancia de análisis estratégico en el Estado. Afrontar las complejidades que nos plantea el siglo XXI sin un punto en la estructura del Estado que articule con visión estratégica las diferentes dimensiones del poder del estado sobre su



territorio terrestre, marítimo y aéreo es dar ventajas, un hándicap de consecuencias imprevisibles.

Es necesario que desde el Estado se consolide la conciencia de la necesidad de una visión estratégica integradora, y que esa conciencia se plasme en el plano orgánico-institucional. En tercer lugar, debemos enriquecer nuestra actual perspectiva basada fuertemente en sólidos argumentos legales, para incorporar otras realidades políticas que existen, se expanden y tienen efectos. El mundo real avanza en la regulación de las cuestiones estratégicas a través de un esquema de geometrías variables que combina diferentes iniciativas o mecanismos flexibles. Cada una de esos mecanismos aborda un área. En lo referente a los espacios marítimos está el caso de la PSI: Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación, que abarca cerca de 100 países (países de la OCDE, principales potencias navieras) y de cuyas actividades participamos. Debemos complementar nuestro planteo legal para garantizar la preservación de nuestros intereses en las nuevas estructuras. Nuestro planteo presente puede resultar insuficiente.

En cuarto lugar, debemos asumir como sociedad la dimensión de seguridad, control y protección de nuestros espacios. No es suficiente que el Gobierno lidere con las iniciativas políticas y tecnológicas que hemos mencionado. Se requiere cambiar la percepción social, que se traslada al Parlamento y los medios para dejar atrás los tabúes del pasado. En el actual estadio de nuestro desarrollo histórico e institucional, las teorías que niegan la dimensión de seguridad y control en las funciones del Estado representan una actitud casi adolescente.

En quinto lugar, deben reforzarse las herramientas del Estado para mejorar la capacidad de control efectivo sobre nuestros espacios marítimos. De la misma manera que no se puede hacer política migratoria sin puestos fronterizos eficaces, no se puede hacer política en el Atlántico Sur si no se cuenta con los medios financieros y tecnológicos adecuados.

En sexto lugar y último lugar, el proceso de refuerzo del control de nuestros espacios y de proyección de nuestros intereses en el Atlántico Sur en base a una visión estratégica requiere un esfuerzo sostenido en el tiempo y en los recursos, y solamente puede abordarse eficazmente si se plantea como una política de Estado. Las señales positivas que se perciben en algunos campos no alcanzan si no se profundizan y continúan esos procesos. Esta reflexión es especialmente importante en tiempos electorales, donde muchas veces no se perciben consensos de fondo en áreas centrales del Estado.

En suma, la presencia de la Argentina en el Atlántico Sur en el Siglo XXI, si tiene voluntad de trascender, debe ser planificada conforme una visión estratégica centrada en nuestros intereses, amplia en su alcance, basada en una política de Estado, respaldada por los medios tecnológicos adecuados y flexible para adaptarse a las nuevas herramientas organizacionales de la vida interna-



cional.

El mensaje directo y políticamente incorrecto del final: los espacios que no ocupemos los ocupan otros. La declaración de derechos que no ejercemos y que están basados en realidades que pueden estar cambiando es una táctica insuficiente. No hay lugar para la distracción. Los derechos que no se ejercen se pierden. Lo que nosotros no hagamos con nuestras zonas comunes próximas lo harán otros.

Una Política de Estado para el Atlántico Sur

Alberto E. Dojas²¹: Este seminario no hubiera podido ser posible sin el apoyo permanente brindado por el Dr. Adalberto Rodríguez Giavarini, Presidente del CARI, y por el Gral. Julio Hang, querido amigo y Director del ISIAE, que han dado el marco para la más amplia y libre expresión de las ideas. María Eugenia Giraudó, María Lafage y todo el equipo del Consejo nos asistieron con gran eficacia en esta tarea. A todos ellos, una vez más, ¡muchas gracias!

Agradezco también a todos los expositores por haber compartido con nosotros sus conocimientos para que fructificara esta reflexión sobre los intereses argentinos en el Atlántico Sur en el Siglo XXI. Muchos otros expertos no han podido intervenir por falta de tiempo. Analizaremos, pues, la posibilidad de realizar una sesión adicional para que tengan oportunidad de expresar sus ideas.

Las tres sesiones que hemos mantenido han probado nuestra formulación en la apertura de la primera sesión de que la Argentina cuenta con todos los conocimientos necesarios para diseñar una Política de Estado para el Atlántico Sur para el Siglo XXI. La sofisticación intelectual de nuestros científicos, técnicos, políticos, empresarios, académicos, militares y diplomáticos fundamenta nuestro optimismo en que las condiciones están dadas para que esa política de largo plazo pueda ser formulada e implementada exitosamente.

Como se ha visto también en este Seminario, nuestro país ha comenzado a dar pasos significativos para dotarse de los medios materiales para llevar adelante una política oceánica adecuada a la complejidad de intereses que están presentes en el Atlántico Sur. Todo parece indicar que no sólo continuaremos con la ejecución de los proyectos ya aprobados, sino también con el diseño y puesta en práctica de metas más ambiciosas para los próximos años.

En la elaboración e implementación de una Política de Estado integrada para el Atlántico Sur

²¹ Todos mis comentarios son a título personal: por lo tanto, no puede considerarse que reflejen, de ninguna manera, ni el todo ni sus partes, la opinión del Gobierno argentino.



que asegure su continuidad en el tiempo, es necesario que reconsideremos varias ideas que han afectado nuestra cultura estratégica en los últimos años, como la que considera que nuestro país es irrelevante y que carece de los medios y de la voluntad para ser un gran jugador en los escenarios internacionales y, por ello, debe renunciar a jugar un papel propio e importante en el mundo y adaptarse, en ejercicio de un “realismo periférico”, al juego de potencias mayores por su hegemonía militar, por su importancia para nuestras exportaciones de *commodities* o por ser nuevas potencias emergentes.

No puede dejar de sorprender cierta insistencia en predicar ideas dirigidas a convencernos de que no tenemos las condiciones intelectuales ni materiales para recuperar el rol que debemos tener en el escenario internacional. La aceptación como válidas de este tipo de ideas ha dejado palpables consecuencias: la destrucción de la capacidad para desarrollar una política propia, la indefensión en materia de defensa, la concentración en la producción de productos primarios y la ausencia de grandes empresas de talla regional y global, que son el vehículo no sólo de la presencia y proyección de nuestros intereses en el exterior, sino también la vía para el ingreso de la producción de nuestras pymes en el mercado mundial: el 30 % de todo el comercio mundial es comercio intrafirma, pero el porcentaje es mucho mayor cuando consideramos exclusivamente los bienes industriales.

Es sugestivo también que los nuevos países emergentes no siguen este tipo de consejos tan desafortunados de abandonar toda vocación nacional, sino que, por el contrario, han ido adquiriendo una voz propia en el concierto internacional, reclamando una participación mayor en las grandes decisiones, defendiendo su independencia política y procurando encontrar acuerdos para una agenda alternativa al juego de poder de las potencias tradicionales. Para ello, han ido avanzando en la construcción de las bases de un poder nacional que les permita participar en cada uno de los “tableros” en los que se juega la política mundial como las grandes empresas globales; los grandes bancos; la investigación científica y tecnológica o la capacidad militar. Ninguno de los “BRICS” (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica) se conforma con mantener un rol “periférico” en el mundo; al contrario, llevan adelante una estrategia de largo plazo para convertirse en países centrales en el futuro.

La pregunta que debemos formularnos, por lo tanto, es por qué la Argentina no puede convertirse en uno de esos países emergentes. ¿Es que acaso no tenemos la octava superficie territorial mundial (más otro tanto en nuestra plataforma continental); una dotación de recursos excepcional; una población entrenada en la producción de bienes sofisticados; un sector agropecuario a la vanguardia tecnológica mundial; una gran creatividad empresarial y de diseño de nuevos productos y un dominio de la ciencia y de la técnica que nos permite, por ejemplo, producir grandes satélites y exportar reactores nucleares de investigación? En la multitud de artículos que se han publicado en



el mundo en los sitios y revistas especializados en temas de defensa y estrategia desde que la Argentina anunció su estudio de la posibilidad de desarrollar la propulsión nuclear, no ha habido uno solo que pusiera en duda nuestra capacidad para producir un navío de esas características.

La respuesta, por lo tanto, es que la Argentina reúne todas las condiciones para convertirse en un país emergente similar a los BRICS. ¿Qué es lo que nos falta para ello? Una estrategia de largo plazo, acordada entre las grandes fuerzas políticas, económicas y sociales, que es lo que ha caracterizado a estas potencias emergentes. Un acuerdo sobre una estrategia nacional debe materializarse en lo que llamamos en la Argentina “Políticas de Estado”, es decir, acuerdos entre las fuerzas políticas mayoritarias que sustraigan esas grandes líneas de consenso de la competencia y las divergencias políticas cotidianas y le aseguren el apoyo político y presupuestario que requiere su realización exitosa en el tiempo.

¿Cuáles son los elementos centrales de esa estrategia? Desarrollar todas nuestras capacidades: los recursos naturales, el sector primario, la industria y los servicios sin los que una economía moderna no puede competir, y convertir a nuestro territorio, incluyendo el Atlántico Sur, en una plataforma inteligente para la producción y circulación de bienes, al tiempo que articulamos la relación y la exportación con nuestros vecinos. Tenemos que incorporar permanentemente el conocimiento, la ciencia y la tecnología más modernos a la producción y a la vida social, y favorecer el establecimiento de grandes empresas argentinas que se instalen como las grandes correas de transmisión de nuestra producción en el mercado mundial, alentando su inversión en otros mercados, particularmente los países limítrofes y América Latina.

En este aspecto, también debemos dejar atrás el mito argentino de que todo lo que hay que hacer como sociedad es crear las condiciones para atraer inversiones extranjeras que exploten nuestros recursos naturales, ocupen a nuestra mano de obra y, con la renta que obtendremos de los impuestos que paguen, financiaremos un Estado de bienestar de nivel escandinavo. El razonamiento es elemental y no existe una sola comprobación fáctica de que esto haya ocurrido en algún país de talla importante del mundo. En virtud de este tipo de ideas destruimos líneas enteras de investigación básica, ramas completas de formación de profesionales, liquidamos la escuela técnica, rematamos a precio de chatarra gigantescas inversiones empresarias y desnacionalizamos nuestro universo empresario. La reconstrucción de este aparato productivo llevará años de esfuerzo consecuente. Sin una economía intensiva en conocimiento no vamos a poder tener empleos en blanco con salarios altos para todos nuestros trabajadores, ni la calidad de servicios y el Estado sofisticado que requiere una sociedad democrática avanzada. Ninguno de los países emergentes aplicó tampoco este tipo de políticas.

Para dotarse de una Política de Estado acertada para el Atlántico Sur, nuestro país tiene que



partir de presupuestos diferentes si no quiere terminar formando parte de la periferia construida por las estrategias y las capacidades de otros países. La periferia es la contracara de la hegemonía de otros. Una estrategia y una capacidad propias es lo que nos permitirá articularnos exitosamente con las diversas experiencias de integración y participar activamente en la construcción del nuevo sistema internacional que está emergiendo en todos los campos, incluyendo el orden de los océanos. Allí donde no esté la capacidad y la estrategia argentina para participar en el diseño de un orden en los océanos, estarán otras potencias diseñando el orden de acuerdo a sus intereses. La consigna que comprobamos en todos los tableros del poder mundial es que “para participar hay que tener”.

Tenemos, pues, que fortalecer nuestra voluntad nacional y dotarnos de las capacidades para fijar nuestros propios objetivos, darnos nuestras propias políticas, analizar el escenario internacional con la punta seca del compás centrada en nuestros intereses nacionales y asignar los recursos allí donde están nuestros intereses vitales del largo plazo, como hace cualquier democracia occidental avanzada del mundo. Al tener la capacidad para participar, también proyectaremos nuestros valores de un mundo pacífico, democrático y solidario, cumpliendo un rol importante en la construcción de una nueva sociedad global.

La sociedad argentina, en sus múltiples expresiones, tiene también una tarea indelegable en la consolidación de una nueva cultura estratégica basada en nuestros intereses nacionales. La Universidad, las empresas, los medios de comunicación y las diversas organizaciones de la sociedad civil tienen que jugar su rol como en todas las democracias consolidadas, apoyando el funcionamiento y la investigación de instituciones como la Academia del Mar; los proyectos sugestivos para la conciencia marítima en la escuela como la Goleta Santa María de los Buenos Aires, y la infinidad de actividades relacionadas con nuestra presencia e intereses oceánicos, dándoles, además, adecuada difusión entre todos los sectores sociales.

Morgenthau atribuyó un rol esencial en la conformación del poder de las naciones a la sofisticación de su diplomacia. La política exterior es el resultado de la inteligencia aplicada a la elaboración de una estrategia que otorgue coherencia a cada acción con un sentido de largo plazo y de la voluntad nacional de realizarla.

Los países que no tienen una estrategia ni se dotan de las capacidades necesarias para su ejecución, quedan –naturalmente- a merced de las estrategias y capacidades de los demás. La Argentina no puede repetir, una vez más, los errores que la condenaron en el pasado a un fracaso en el largo plazo por una supuesta ganancia en lo inmediato: el realismo periférico no nos convertirá nunca en un gran país, sino que seguiremos subordinados al rol que otros hayan fijado para nosotros.



La prioridad estratégica de la Argentina debe ser convertirnos en un gran país democrático, en paz con sus vecinos, que no sea periférico de nadie, sino integrado y cooperativo en su entorno sobre la base del respeto mutuo y los intereses compartidos. Tenemos una oportunidad histórica única y debemos aprovecharla, esta vez, con la inteligencia y el patriotismo necesarios para volver a ser el gran país que soñaron nuestros padres fundadores, en una región cada vez más integrada y pacífica. La elaboración y puesta en acción de una Política de Estado oceánica será una demostración clara de que la Argentina ha recuperado su voluntad y decisión de ser nuevamente un gran país en el concierto de las naciones. ¡Que así sea! Muchas gracias.

