

Departamento de Atlántico Sur

No 16 – Septiembre 2020

Responsables de la Edición

Coordinador del Departamento:
Carlos Alberto Biangardi Delgado

Secretario del Departamento:
Federico Martín Gomez



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional

Miembros del Departamento de Atlántico Sur:
Raphael Fernandes Vieira, Lucia Wolaniuk, Sofia Tapia,
Ezequiel Agesilao

Estimado lector. Nuevamente nos encontramos por medio de este espacio, retomando el vínculo digital generado ya hace unos años y motivados en gestar un espacio académico donde la construcción de la Cuestión Malvinas, la Cuestión Antártica y el Atlántico Sur en su conjunto, sean abordados desde la disciplina de las relaciones internacionales, la estrategia y la política exterior. Les agradecemos siempre su acompañamiento de aquí en adelante, para continuar construyendo académicamente y desde una perspectiva atlántica nuestra visión

Mag. Federico Martín Gomez. Secretario del Departamento del Atlántico Sur. IRI. UNLP.

ARTÍCULOS

- **LOS DESAFÍOS ARGENTINOS SOBRE LA CUESTIÓN MALVINAS EN EL CORTO PLAZO, POS COVID-19**
FEDERICO MARTÍN GOMEZ
- **LA POSTURA DE BRASIL FRENTE A LA CUESTIÓN MALVINAS**
RAPHAEL FERNANDES VIEIRA
- **RECURSOS MARINOS EN EL ATLÁNTICO SUR: UN BOTÍN CODICIADO POR BANDERAS EXTRANJERAS**
SOFÍA TAPIA
- **UN VIAJE A NUESTRO ATLÁNTICO SUR**
LUCIA WOLANIUK
- **LA EXTENSIÓN SOBERANA ARGENTINA**
LUIS EZEQUIEL AGESILAO

DOCUMENTOS Y ANUNCIOS DIPLOMÁTICOS OFICIALES

- CONTINUIDAD DE LA INICIATIVA HUMANITARIA DE IDENTIFICACIÓN DE LOS SOLDADOS ARGENTINOS CAÍDOS EN MALVINAS.

En el día de la fecha, el Canciller Felipe Solá y el Embajador del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en la Argentina, Mark Kent, suscribieron un Canje de notas referido a la iniciativa humanitaria de identificación de los restos de la tumba múltiple C.1.10 en el Cementerio de Darwin en las Islas Malvinas. [\[+\] Más info](#)

- NACIONES UNIDAS REITERÓ EL LLAMADO AL REINO UNIDO Y LA ARGENTINA A RETOMAR EL DIÁLOGO POR MALVINAS

El Comité Especial de Descolonización de las Naciones Unidas (C-24) adoptó por consenso el 5 de agosto pasado una nueva resolución que reitera el llamado al Reino Unido y la Argentina a retomar las negociaciones para encontrar, a la mayor brevedad posible, una solución pacífica y definitiva a la controversia de soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes. [\[+\] Más info](#)

- LA LEY DE CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE MALVINAS FUE SANCIONADA POR UNANIMIDAD EN EL CONGRESO

En una histórica sesión, la Cámara de Diputados de la Nación sancionó por unanimidad la ley de creación del Consejo Nacional de Asuntos Relativos a las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos correspondientes, iniciativa que también había sido votada por todos los bloques parlamentarios en el Senado. [\[+\] Más info](#)

- DEMARCACIÓN DEL LÍMITE EXTERIOR DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL: UNA POLÍTICA DE ESTADO CONVERTIDA EN LEY

La demarcación del límite exterior de la Plataforma Continental Argentina, más allá de las 200 millas, fue aprobada en una ley sancionada por unanimidad en el Congreso de la Nación. Esta norma reviste una enorme importancia desde el punto de vista de la soberanía, pero también por razones políticas y económicas. [\[+\] Más info](#)

- PROPUESTA ARGENTINO-CHILENA DE ÁREA MARINA PROTEGIDA PARA LA PENÍNSULA ANTÁRTICA

Fue elaborada por científicos de ambos países, busca proteger la biodiversidad y al mismo tiempo promueve un uso responsable de los recursos en un ecosistema único en el planeta. [\[+\] Más info](#)

ACTIVIDADES DEL DEPARTAMENTO

■ XI JORNADAS FEDERALES DE LA RED FEDERAL DE ESTUDIOS SOBRE MALVINAS REFEM 2065

Se han desarrollado las XI Jornadas Federales de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas REFEM 2065, organizadas por el grupo de la REFEM 2065 de Tandil, puntualmente de la UNICEN. Las mismas contaron con la participación de más de 25 expositores de diversos puntos del país, como asimismo de Belo Horizonte (Brasil) y desde Costa Rica. Con el objetivo de continuar y profundizar el abordaje pluridisciplinar y con una clara visión federal, en estas jornadas se abordaron múltiples aristas y dimensiones de la Cuestión Malvinas, la Cuestión Antártica y el Atlántico Sur, contando con una mesa especial con actores que estuvieron directamente vinculados a los acontecimientos de 1982 tanto en Islas Georgias como en Islas Sandwich del Sur.

Asimismo, se debe destacar la presencia del Embajador DANIEL FILMUS, quién estuvo en la mesa de apertura de las XI Jornadas Federales, exponiendo sobre el actual escenario desplegado sobre la Cuestión Malvinas.

El Departamento del Atlántico Sur participó de las XI jornadas federales presentando los siguientes trabajos:

MESA: CONSTRUCCIÓN DE LA SOBERANÍA - XI JORNADAS DE LA REFEM 2065

Federico Martín GOMEZ (Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas; Departamento del Atlántico Sur, IRI, UNLP; REFEM 2065); **Lucía WOLANIUK** (Departamento del Atlántico Sur, IRI, UNLP; REFEM 2065)

“La construcción de puentes de soberanía desde Tierra del Fuego hacia Malvinas. La labor de Ernesto Manuel Campos en la década de 1970”.

[+] [Para ver haga click aquí](#)

MESA: MALVINAS HOY - XI JORNADAS DE LA REFEM 2065

Federico Martín GOMEZ (Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas; Departamento del Atlántico Sur, IRI, UNLP; REFEM 2065) “Sobre los desafíos argentinos sobre la Cuestión Malvinas en el corto plazo, pos Covid-19”

[+] [Para ver haga click aquí](#)

Sofía Anahí TAPIA (Departamento del Atlántico Sur, IRI, UNLP; REFEM 2065)

XI Jornadas Federales de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas REFEM 2065- TANDIL AGOSTO 2020

[+] [Para ver haga click aquí](#)

Lucía WOLANIUK (Departamento del Atlántico Sur, IRI, UNLP; REFEM 2065)

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

XI Jornadas Federales de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065- TANDIL AGOSTO 2020

[+] [Para ver haga click aquí](#)

Luis Ezequiel AGESILAO (Instituto de Relaciones Internacionales. Departamento del Atlántico Sur, IRI, UNLP; ReFEM 2065).

XI Jornadas Federales de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065-TANDIL AGOSTO 2020

[+] [Para ver haga click aquí](#)

Todas las mesas de expositores presenciales, los expositores virtuales, mesas especiales y la mesa de apertura y la de cierre de las jornadas pueden verse en el canal de youtube de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065:

[+] [Para ver haga click aquí](#)

▪ EMISIÓN DE ENTREVISTAS

En el marco de la actual cuarentena, ante la pandemia global de COVID 19, desde el Departamento del Atlántico Sur del IRI UNLP junto al Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas de la Secretaría de Extensión JURSOC UNLP, se ha desplegado una serie de entrevistas semanales a diversos actores vinculados a procesos de investigación como asimismo a dinámicas históricas sobre la Cuestión Malvinas, generando abordajes novedosos sobre la misma. Conducido por el Secretario del Departamento del Atlántico Sur, las mismas se emiten todos los días lunes de cada semana en vivo y en directo por el canal de youtube del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas.

[+] [Para ver haga click aquí](#)

CRONOLOGÍA DE MALVINAS

Asimismo, en el marco de la cuarentena, ante la pandemia global de COVID 19, desde el Departamento del Atlántico Sur del IRI UNLP, durante los meses de abril, mayo y junio del corriente se realizó la publicación diaria en nuestras redes sociales y del IRI UNLP, de una cronología documentada cotidiana sobre los acontecimientos de 1982 en cuatro dimensiones: la dimensión políticas argentina, la dimensión política británica, la dimensión diplomática bilateral e internacional y la dimensión militar. Cada una de las publicaciones ha sido acompañada con imágenes fotográficas y/o de video de la época e inclusive audios que exponen lo que se vivía en aquellos días

Con esta iniciativa se busco generar en nuestros lectores la evolución día a día de aquellos acontecimientos tan caros para la sociedad argentina y con consecuencias directas a nuestros días sobre la Cuestión Malvinas.

[+] [Para ver haga click aquí](#)

CONVOCATORIAS Y ACTIVIDADES

■ PREMIO BRUNO BOLOGNA

En el marco de las actividades académicas de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065, se encuentra abierta la convocatoria al **II PREMIO INTERNACIONAL A LA INVESTIGACIÓN DE LA CUESTIÓN MALVINAS "ALFREDO BRUNO BOLOGNA"**

El desarrollo de este concurso de ensayos, se realiza cada dos años en honor a la memoria de nuestro Secretario Honorífico de la ReFEM 2065, el Profesor Alfredo Bruno Bologna, quién a lo largo de su carrera académica dedicó su vida profesional a la construcción científica de la Cuestión Malvinas desde la disciplina de las relaciones internacionales.

Fecha límite de envío de trabajos:

1 de noviembre de 2020 [\[+\] Más info](#)



Fecha de publicación de los resultados: 12 de noviembre de 2020 Mesa Especial de la ReFEM 2065 en el marco del X Congreso del IRI.

■ X CONGRESO DEL IRI: MESAS

A continuación les acercamos los conversatorios que se desplegarán sobre la Cuestión Malvinas en el marco del X Congreso del IRI en el mes de noviembre.

- Conversatorio: "Los desafíos de la República Argentina ante el creciente interés internacional por la #Antártida" Coordinada por el Mag. Carlos Alberto Biangardi Delgado
- Conversatorio: "Malvinas – Petróleo: Pasado, presente y futuro. Proyecto de Investigación ReFEM 2065". Coordinada por la Refem 2065 y el Departamento del Atlántico Sur. IRI UNLP.
- Conversatorio: "La Cuestión Malvinas desde la perspectiva de género". Coordinada por el Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas. Sec. Ext. JURSOC. UNLP.
- Conversatorio: "Escenarios actuales sobre Islas Gerogias y Sandwich del Sur". Coordinada por el Mag. Federico Martín Gomez [\[+\] Más info](#)

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR



■ LA EXTENSIÓN SOBERANA ARGENTINA

LUIS EZEQUIEL AGESILAO



En la actualidad, desde el año 2009 se ha dado información justificada por científicos argentinos a la ONU, un total de 87 GB (Giga Bytes) de datos almacenados que justifica que la Plataforma Argentina es más extensa de lo que se ha dado a conocer legalmente.

Después de varios años analizando, la ONU, falla a favor de la Argentina, dando a conocer sus justos reclamos sobre la plataforma continental y su extensión, siendo así, una victoria muy grande para nuestro territorio, ya que, el mundo reconoce claramente que el atlántico sur, es correspondiente por derecho al territorio austral.

El 11 de junio del año 2020, el Jefe de Gabinete argentino, Santiago Cafiero, dio a conocer el nuevo mapa de la República Argentina con las nuevas delimitaciones de la plataforma continental y marítima, extendiéndose así, varias millas y reconociendo a su vez, la soberanía sobre la Antártida, cuya "Base Orcada" está desde el año 1904, siendo la más antigua del continente helado, y siendo operativa todo el año por medios científicos y a cargo de la Armada Argentina.

El Presidente Alberto Fernández (ARG), enviará un proyecto de Ley para que dicha representación cartográfica se modifique y se pueda aplicar en la enseñanza de las escuelas y Universidades argentinas.

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

El canciller Felipe Solá (ARG) dijo sobre la importancia de que la demarcación de la plataforma continental tenga una ley que la respalde: "Esto incrementará la seguridad jurídica para el otorgamiento de concesiones que tengan como finalidad la exploración y explotación de hidrocarburos, minerales y especies sedentarias para todo el pueblo argentino y las generaciones futuras".

El proyecto que propone demarcar el límite exterior de la plataforma continental más allá de las 200 millas apunta a proteger los derechos de soberanía sobre los recursos del lecho y subsuelo del mar argentino, y es el resultado del trabajo desarrollado en varios gobiernos por la Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA).

Esta tarea, que se extendió por más de una década, permitió que la Argentina realizara ante el Secretario General de la ONU la presentación completa del límite exterior de su plataforma continental.



Se archiva el "nuevo mapa" de la República, para que se vea las delimitaciones que se muestran, ya que, las líneas intercaladas, señalan aún que ese territorio está aún en disputa con el Reino Unido, como las del archipiélago; aunque se puede resaltar que esto ha sido un duro golpe para Londres, ya que, la ONU ha hablado y no se podrá apelar la decisión.

Aunque en Argentina se tome como un resultado totalmente favorable ante la declaración de los derechos de soberanía sobre el atlántico sur, ha surgido un actor que no es Gran Bretaña; sino, Chile.

Chile ha reflatado un antiguo conflicto con Argentina, en medio de la crisis por la Pandemia del COVID-19 (Coronavirus) que ha afectado tanto al mundo, con muchas víctimas fatales, y a su vez el colapso de las economías de la mayor parte del mundo, cayendo así, las producciones brutas internas de cada estado.

Mapa de la República Argentina, actualizado, Junio del año 2020.

El Presidente de Chile, Sebastián Piñera, envió una carta de protesta al gobierno argentino sobre supuestas pretensiones más allá de lo propuesto que tiene nuestro país sobre la plataforma continental submarina y parte de la Antártida. El país limítrofe ya dejó en claro que no reconocerá dichos límites establecidos por la ONU, que desde el año 2016, vienen reclamando al entonces secretario de la ONU Ban Ki-Moon y al actual secretario António Guterres, ya que, a Argentina se le ha dado la extensión de 1.782.000 Km² y eso puede proveer a que la Argentina reclame la soberanía del continente antártico; ya que se termina sumando una extensión total del territorio soberano argentino de 4.799.000 Km².

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

Chile, castigado por Bolivia, ya que éste ha llevado a la Corte Internacional de la Haya sobre la situación de la Guerra del Pacífico, lo cual, el Estado Boliviano está reclamando una vía de salida al mar del pacífico, donde conquistó Chile, en la guerra contra Bolivia y Perú.

Tanto Chile como Gran Bretaña, están sufriendo rotundos cambios, desde económicos hasta territoriales. Desacreditar a la ONU significa desacreditar a las Organizaciones Internacionales que estos mismos estados son miembros y tienen que cumplir con la Carta de Naciones Unidas, lo cual, desoyendo la postura imparcial de la misma, puede generar conflictos a futuros en estos actores que han abusado de los recursos vitales argentinos del Atlántico Sur; se está en la espera, de que Chile, tenga que reconocer la extensión, lo cual sería una victoria clave para la Argentina o entrar en un bucle de discusiones y poniendo en jaque la paz de la región sudamericana.

Sin embargo, Chile expondrá ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, una primera presentación parcial en el comité de la ONU antes de que finalice el año 2020; dando batalla a Argentina para no extender el territorio de las Provincias Unidas del Sur, y mitigando así al estado trasandino a perder el poder que viene ejerciendo desde hace décadas en el Atlántico Sur, luego de la contienda bélica entre Argentina y Reino Unido en 1982.

El Secretario de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur, Daniel Filmus, ratificó que el reclamo argentino por la soberanía sobre las Islas Malvinas "será un tema permanente en la agenda del gobierno", y anticipó que "cualquier negociación bilateral con el Reino Unido", servirá para insistir con la cuestión.

BIBLIOGRAFÍA:

<https://www.lavozdetandil.com.ar/2020/08/07/filmus-presento-el-nuevo-mapa-que-se-empezara-a-estudiar-en-las-escuelas>

<https://www.tiempoar.com.ar/nota/el-congreso-formalizo-la-extension-de-la-plataforma-continental-que-equivale-a-media-argentina-bajo-el-agua>

<https://www.lanacion.com.ar/sociedad/asi-es-nuevo-mapa-argentina-plataforma-continental-nid2377839>

<https://www.infodefensa.com/latam/2020/07/30/noticia-chile-expondra-comision-limites-plataforma-continental.html>

<https://www.t13.cl/noticia/politica/congreso-argentino-aprueba-mapa-plataforma-continental-cuestionado-chile>

<https://www.casarosada.gob.ar/slider-principal/46928-el-presidente-enviara-tres-proyectos-de-ley-para-darle-estatus-de-politica-de-estado-al-reclamo-argentino-de-soberania-sobre-las-malvinas>

<https://twitter.com/SantiCafiero/status/1271113315352285185>

https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/arg25_rev/ARG_PR_Resumen_Ejecutivo_SP.pdf

■ LOS DESAFÍOS ARGENTINOS SOBRE LA CUESTIÓN MALVINAS EN EL CORTO PLAZO, POS COVID-19

FEDERICO MARTÍN GOMEZ¹

El actual escenario de pandemia global causada por el COVID -19, ha monopolizado las diversas agendas de gestión pública en el sistema internacional y la República Argentina no ha escapado a ello. Pero debemos tratar de avizorar cuales pueden ser los escenarios que nuestro país debiera advertir en pos de generar políticas proactivas en torno al tema que nos convoca este artículo: la Cuestión Malvinas.

Malvinas, como tema, causa y/o cuestión dada su polisemia, siempre se halla presente en la agenda doméstica de nuestro país, tanto a nivel político, diplomático como socio-cultural. Ahora debemos observar que la misma no posee características de status quo, sino que la característica que la constituye es su dinámica evolutiva. Y ese es el desafío que nuestro país tiene que afrontar. Su dinámica evolutiva, determina la generación de múltiples y diversos escenarios donde las gestiones político-diplomáticas de nuestro país en torno al reclamo de soberanía, deben proyectarse. Y sobre el escenario de pandemia global de COVID-19, el escenario Malvinas no escapa a ella.

Iniciado el proceso pandémico y su llegada a las Islas Malvinas a mediados del mes de marzo, el gobierno argentino, adoptó una serie de políticas, las cuales generaron respuestas tanto positivas como negativas y controversias tanto en el continente como en las islas. Identificaremos las tres de mayor impacto y buscaremos dar un diagnóstico en torno a las mismas.

La primera de ellas, ha sido el ofrecimiento, vía embajada británica en nuestro país al gobierno británico, de asistencia humanitaria a las islas con el envío de material y de equipos sanitarios. Esto fue rechazado por la comunidad política presente en las islas y asimismo generando posicionamientos opuestos en sectores, que podríamos identificar como intransigentes en cuestiones vinculadas a los isleños, en el continente.

El segundo paquete de medidas adoptado en torno a la pandemia de Covid-19 en nuestro territorial insular, generado sobre dos instancias de gestión de gobierno (de manera coordinada a nuestro entender) ha sido la contabilización de los pacientes positivos de Covid-19 presentes en las islas como población contagiada en los padrones contabilizados en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Aquí debemos advertir dos situaciones que con seguridad podrán ayudar al lector a comprender los posicionamientos a favor o en oposición que se han gestado en torno a esta decisión simbólica pero de gran impacto en lo diplomático. Lo primero es marcar que inicialmente, los propios británicos no habían sumado a sus padrones de población positiva a los enfermos en las islas, debiendo aclarar que los primeros casos en las Islas Malvinas se detectaron en personal militar británico apostado en la Base Aérea de Mount Pleasant. Y este dato no es menor.

¹ (Departamento del Atlántico Sur IRI UNLP- ReFEM 2065; Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas Sec. Ext. JURSOC UNLP –)

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

Allí radica el posicionamiento a favor de aquellos que sostienen esta decisión de contabilizarlos como población enferma fueguina, ya que el mismo estado británico no los contabilizó como propios y esta cuestión repercute en la Organización Mundial de la Salud. Pero asimismo se despliega como el fundamento para aquellos que adoptan una postura opositora a esta medida, implementada por el propio gobierno fueguino. Los primeros infectados en las islas eran personal militar británico, los cuales representan a la potencia imperial ocupante de nuestras islas. Es dable destacar que igualmente con el correr de los días, casos positivos tanto en habitantes isleños residentes en Puerto Argentino también contrajeron Covid-19 y fueron contabilizados en los padrones sanitarios, siendo un total de 13 pacientes.

Finalmente, la tercer iniciativa de políticas públicas implementada por el gobierno argentino en torno a la Cuestión Malvinas, han sido los tres proyectos legislativos enviados al Congreso de la Nación, de los cuales realizaremos una mención y descripción, pero sin ahondar ya que el espacio necesario excede claramente el disponible para este artículo inicial. El primero de ellos está dirigido a la creación de una Comisión Especial de Asesoramiento sobre la Cuestión Malvinas, la cual estará compuesta por académicos, representantes de todo el arco político nacional con representación en el Congreso, juristas de renombre y un integrante del mundo de los excombatientes. El objetivo es claro, constituir un organismo que garantice la continuidad y proyectabilidad de políticas hacia la Cuestión Malvinas, superando los procesos de cambios de gestión en las transiciones gubernamentales a nivel nacional. De allí la duración de los cargos ad honorem de cada uno de los integrantes: periodos de cinco años. Debemos destacar que en el tiempo de armado del presente artículo, el proyecto ha sido tratado en las comisiones pertinentes de la Cámara de Senadores y en la sesión legislativa de dicha cámara logrando su aprobación y pase a la Cámara de Diputados.

El segundo de los proyectos está vinculado directamente con lo que ha sido la culminación de un trabajo de más de 20 años. La presentación de este proyecto busca concretar el objetivo soberano de demarcar los límites del espacio marítimo, en torno al lecho y el subsuelo marino del mar argentino. Esto ha sido producto de una invaluable política soberana, como ha sido la labor de la COPLA, la cual obtuvo en el año 2017 por parte del organismo pertinente de las Naciones Unidas la aprobación parcial de la presentación del informe elevado oportunamente en el año 2009. Esto marca claramente la trascendencia estratégica de una verdadera política de Estado hacia la cuestión.

Finalmente el tercer proyecto elevado se posiciona en torno a las sanciones en materia de pesca en el Atlántico Sur, sobre aquellos actores que estén vinculados a actividades depredatorias en aguas argentinas. La actual normativa se remonta al año 1997 con modificaciones parciales 2008 siendo el punto específico lo atrasado de los montos punitivos a pagar por los pescadores ilegales ante la captura de las embarcaciones.

Realizado un abordaje sobre el escenario proyectado en las Islas Malvinas en torno al Covid-19, debemos preguntarnos sobre que podemos avizorar en el corto plazo sobre el mismo, refiriéndonos sobre que debe la República Argentina prepararse en pos de generar una política proactiva sobre la Cuestión. Y aquí es, por supuesto sin caer en el terreno de lo utópico, donde debemos exponer nuestro máximo esfuerzo en la reflexión de escenarios, variables, actores y dimensiones.

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

Lo primero, advertir el escenario económico de las islas claramente impactado por la pandemia de Covid-19. ¿Por qué expresamos esto? Ante las medidas de aislamiento sanitario implementadas por las autoridades ilegítimas británicas en las islas, las cuales se tradujeron en un cese (temporal pero completo) de todas las operaciones aéreas turísticas hacia las islas, la prohibición del ingreso a puerto de toda embarcación crucero y/o pesquero que no reúnan los requisitos necesarios para comprobar el status médico de los tripulantes y pasajeros y asimismo las evacuaciones realizadas de urgencia de la mayoría de los turísticos presentes en las islas en el mes de marzo, sin lugar a dudas generará condicionamientos en el corto plazo en el desarrollo económico financiero de las mismas.

¿Y esto por qué? La fuente de desarrollo económico de las Islas Malvinas, se basa puntualmente en una dinámica binómica “turismo-pesca”, la cual se expresa de la siguiente manera. El turismo (puntualmente el antártico) es fuente de divisas constantes, específicamente en Puerto Argentino y estancias locales que se dedican al turismo ecológico. Allí, no solo los servicios de hotelería (acotados de por sí) sino también toda la industria turística se verá resentida por el aislamiento aéreo y por la ausencia de cruceros. En torno a la pesca, la disminución de ingresos provenientes de la explotación ilegal del recurso, encuentra como primer variable de la misma, las claras restricciones sanitarias en torno a la navegación y el acceso a las aguas circundantes de las islas de embarcaciones de origen europeo (siendo España el principal comprador de licencias ilegales de pesca a los británicos) y asiático. Pero la segunda variable que, a nuestro entender amenaza con vulnerar gravemente el sostenimiento del modo de vida de los isleños, en el corto plazo es EL BREXIT. Y en las islas ya trabajan desde hace dos años, en dar respuesta a este desafío hacia ellos.

Ahora ante este escenario precisamente isleño, nuestro Estado debe generar procesos activos de políticas públicas. Y es hacia aquí donde deseamos dirigir en este último tramo del presente, nuestra mirada.

El escenario de la pandemia de Covid-19, nos expone a un desafío claro como Estado de dar respuestas, por medio de políticas públicas, en la contención y asistencia sanitaria. Pero por supuesto el presente escenario no debe quitar nuestra atención de aquella agenda en la cual, la cuestión de nuestros derechos sobre el Atlántico Sur, se constituye como estratégica y soberana.

El escenario de la pandemia del Covid 19 en las Islas Malvinas, al menos esta neutralizado y el proceso de retorno a las actividades económicas que sostienen la forma de vida de los isleños, no solo se posiciona como algo necesario sino realmente urgente para los mismos.

Hoy debemos construir bases sólidas para saber introducir políticas públicas en el Atlántico Sur, que generen una ruptura del status quo vigente allí, donde el único beneficiado es el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Por supuesto los argentinos tenemos nuestro SUR en torno a que debemos hacer: ello está en la Disposición Transitoria de Nuestra Constitución Nacional de 1994.

Los caminos pueden ser diversos, pero el destino es uno. Si debemos aclarar que un consistente proceso de políticas públicas hacia la Cuestión Malvinas NO debe ser producto del zigzagueo y por supuesto que es al largo plazo, diseñado como lo hace e implementa nuestra contraparte en la disputa de soberanía, para la próxima generación de ciudadanos.

■ LA POSTURA DE BRASIL FRENTE A LA CUESTIÓN MALVINAS

RAPHAEL FERNANDES VIEIRA¹

La asistencia brasileña a Argentina en el campo político y diplomático puede ser notada en diversos momentos de la historia de los dos países, cuándo se trata de Malvinas. Ya en 1833, luego de la invasión británica, el Estado brasileño reconoció el derecho argentino de posesión del archipiélago (García, 2005). Eso ocurrió y sigue no solamente por un sentimiento de solidaridad y hermandad para con los argentinos, pero también como parte de la tradición diplomática brasileña en buscar cooperación y buenas relaciones con sus vecinos y rechazar la interferencia de actores externos, directa o indirectamente, en la región; y los principios que la conducen: la paz; el respeto a la autodeterminación de los pueblos; la no interferencia; y el combate a todas las formas de colonización y usurpación territorial.

Además, lo hace por cuestiones relativas a sus intereses geopolíticos y estratégicos en la región. En el caso específico del siglo XIX, se puede citar un incidente similar a lo de las Malvinas que pasó entre Brasil y el Reino Unido. Según descripción de García (2005), en enero de 1895 contingentes de la marina británica ocuparon la isla brasileña de *Trindade*, en el Atlántico Sur, el Foreign Office argumentó que la isla estaba abandonada y, por el concepto jurídico de *res nullius*, la ocupación era legal. El gobierno brasileño rechazó las justificativas de Londres y no renunció a sus derechos de soberanía, así como la propuesta británica de arbitraje para solucionar la cuestión y a través del intermedio de Portugal, el Reino Unido terminó por reconocer formalmente la soberanía brasileña y desocupó la isla (García, 2005). Esa no fue la primera vez que fuerzas británicas intentaron tomar posesión de *Trindade*. En el siglo XVI hubo el primer intento de usurpación, abortado después que el Almirantazgo británico acató a las protestas portuguesas (García, 2005).

Actualmente los intereses brasileños coinciden no sólo con los argentinos, pero también con los de otros Estados de América Latina y de países de África bañados por el Atlántico Sur. La presencia tan cercana de una base militar de un miembro de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) del subcontinente sudamericano y de Antártica causa preocupación cuanto a la seguridad de los Estados de la región, especialmente en lo que dice respecto al control de sus riquezas naturales y capacidades tecnológicas, bien como a su integridad territorial y soberanía. También es una potencial amenaza a la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur (ZPCAS) establecida en 1986 (Aguilar, 2010; Saraiva, 2012).

El apoyo brasileño a la Cuestión Malvinas al largo de los años ocurrió de manera independiente a los distintos períodos de las relaciones entre Brasil y Argentina. De acuerdo con lo que escribió García (2005), Resende (2009), Aguilar (2010) y Saraiva (2012), los momentos de acercamiento como en el principio del siglo XX, en las décadas de 1950 y 1960 y la reaproximación que se dio entre

¹ Raphael Fernandes Vieira. Licenciado en Relaciones Internacionales. Estudiante de la maestría en Relaciones Internacionales en la Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Email: raphaelvimg@gmail.com

finis de los años 1970 y comienzo de los 1980, contribuyeron para la manutención y el fortalecimiento de la posición brasileña, al paso que en las otras fases de la diplomacia entre los dos países, donde prevalecieron la rivalidad o la indiferencia, no llegaron a amenazar las creencias de Brasilia a respecto de los derechos argentinos sobre las islas Malvinas.

El rechazo a la interferencia de fuerzas extra-continetales en asuntos regionales quedó muy claro en la declaración conjunta del encuentro entre los presidentes brasileño, Jânio Quadros, y argentino, Arturo Frondizi, entre los días 20 y 22 de abril de 1961, cuándo implícitamente trataron de la crisis cubana en aquel momento (Resende, 2009).

En 1982 Brasil ha prestado apoyo diplomático a la Argentina en la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en la Organización de los Estados Americanos (OEA) y en el intento de accionar del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR). El Estado Brasileño oficialmente permaneció neutral en el conflicto por no estar de acuerdo con la utilización de la fuerza como solución para la cuestión, pero una vez más reconoció el derecho de soberanía argentina sobre el archipiélago (García, 2005). Todavía en términos prácticos las acciones fueron un poco distintas. Brasilia permitió el uso de su espacio aéreo por aviones civiles argentinos que estaban en misiones secretas de transporte de armas y material bélico (Aguilar, 2010; Morales de Nava, 2012; Gamba, Freedman, 2012; Sánchez, 2012). Además de haber cedido aviones de patrulla oceánica y guerra antisubmarina a la Armada Argentina como informado por el Comodoro de la Fuerza Aérea Argentina, Roberto Briend, en entrevista al autor² y afirmado por Nigel West (1998) en su obra *The Secret War for the Falklands: The SAS, MI6, and the war Whitehall nearly lost*.

Conforme relatado en telegramas del Ministério de Relaciones Exteriores de Brasil, también conocido como *Itamaraty*, en el día 05 de abril de 1982, la República Argentina hizo una requisición a la representación diplomática brasileña en Londres para que a partir de aquella fecha, fuera responsable por la representación y protección de los intereses argentinos en territorio británico. Después de consultar a la embajada británica en Brasilia y ser informado de que no había objeciones de ninguna naturaleza por parte del gobierno británico, Brasil aceptó la tarea.

En 27 de abril del mismo año hubo una reunión de los miembros del TIAR para emitir una resolución sobre la retomada de las Malvinas por el gobierno argentino y tratar de un posible accionamiento del tratado ante las amenazas británicas de utilizar la fuerza para imponerse una vez más en el archipiélago. La resolución, que además de respaldar a la Argentina condenaba los miembros de la entonces Comunidad Económica Europea (CEE) y demás Estados que habían adoptado medidas políticas y económicas en contra del Estado argentino, basados en argumentos de que estas acciones contrariaban lo establecido por la Carta de la ONU, la OEA y el Acuerdo General sobre

² Entrevista concedida en el día 14 de febrero de 2013 en la Escuela de Aviación Militar, Córdoba, Argentina.

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

Aranceles Aduaneros y Comercio³ (GATT). La resolución fue aprobada gracias a los votos de Argentina, Brasil y otros 15 países⁴ y 4 abstenciones⁵. Todavía el TIAR no pudo ser accionado, pues para que esto ocurra es necesario que haya unanimidad entre los miembros (Morales de Nava, 2012). El representante brasileño tuvo grande influencia en la aprobación del documento.

Brasília además de reconocer los derechos de soberanía argentinos y abogar por ellos en los distintos foros multilaterales del sistema internacional, condenaba a las sanciones impuestas por el Reino Unido, la CEE y Estados Unidos a la Argentina, inclusive habiendo protestado en contra de las mismas por no considerar que tenían validez jurídica por carecieren de aprobación en la ONU y no respectaren a las normas del GATT. Para intentar contrabalancear estas medidas, el gobierno brasileño permitió que parte de la producción argentina fuera exportada a través de sus puertos (Aguilar, 2010; Saraiva, 2012).

En visita a los Estados Unidos en 12 de mayo, el entonces presidente de facto brasileño, João Baptista de Oliveira Figueiredo, tuvo su programa de viaje reducido por el gobierno brasileño “como forma de manifestar restricciones en relación a la posición pro-británica estadounidense en el Conflicto de las Malvinas (Garcia, 2005).

El gobierno brasileño llegó a programar la venta de una docena de aviones de caza *EMB-326 Xavante* - la versión del avión italiano *Aermacchi MB-326*, producido bajo licencia en Brasil por la Embraer - a la Argentina (Aguilar, 2010; Saraiva, 2012). Al fin, sólo dos aeronaves, conducidas hasta territorio argentino por pilotos brasileños, fueron entregues y utilizados en la gesta, porque el tiempo entre el acuerdo y la suspensión de las hostilidades fuera corto (Saraiva, 2012).

Otra información hallada en los archivos de *Itamaraty*, es la de que en el día 26 de mayo de 1982, la Argentina tuvo aprobado por el *Departamento de Promoção Comercial do Ministério das Relações Exteriores* un pedido de importación de “armas, municiones, explosivos y mercaderías similares de uso bélico o civil”, productos integrantes de la *Política Nacional de Exportação de Material de Emprego Militar (PNEMEM)* de Brasil.

Hubo aún dos casos que involucraron a la aviación brasileña. El primero fue el casi derribo sobre el océano Atlántico de una aeronave DC-10 de la empresa aérea civil VARIG, por un *Sea Harrier* que despegó del porta-aviones *HMS Hermes*. El caza británico había recibido la misión de encontrar y derribar un Boeing 707 de la Fuerza Aérea Argentina que desde algunos días observaba los movimientos de la fuerza-tarea naval del Reino Unido que seguía en dirección a las Malvinas. El incidente solo no ocurrió porque veinte segundos antes que los misiles fueron disparados, el *HMS Hermes* fue informado que el blanco era, en verdad, un avión brasileño de línea, que hacía la ruta entre Durban,

³ En inglés, *General Agreement on Tariffs and Trade*.

⁴ Bolivia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay e Venezuela (Morales de Nava, 2012).

⁵ Chile, Colombia, Estados Unidos e Trinidad y Tobago (Morales de Nava, 2012).

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

Sudáfrica, y Rio de Janeiro, Brasil. El *Sea Harrier* hizo la identificación visual y confirmó la información, abortando en seguida la misión (West, 1998).

La otra historia es la del bombardero británico *Avro Vulcan*, que por problemas técnicos en su sistema de reabastecimiento en el regreso de una misión de bombardeo al aeropuerto de Puerto Argentino, fue obligado a seguir para el aeropuerto más cercano. La aeronave se hallaba en el medio del océano Atlántico, rumbo a la isla de Ascensión, cuándo no pudo completar el procedimiento de reabastecimiento aéreo (REVISTA DA FORÇA AÉREA, 2007/2008).

La alternativa de aterrizaje más cercana era en la ciudad de Rio de Janeiro, para donde siguió. Todavía Brasil había prohibido la utilización de su espacio aéreo por aparatos de Reino Unido (García, 2005). Cuándo adentró al espacio aéreo, fue interceptado por dos cazas de la Fuerza Aérea Brasileña (FAB) y forzado a aterrizar en el no Aeropuerto Internacional *Antônio Carlos Jobim*, donde estuvo retenido por ocho días, siendo liberado en el 11 de junio de 1982 (REVISTA DA FORÇA AÉREA, 2007/2008).

Brasil, que desde siempre había estado al lado de la Argentina, mantuvo su posición y, a pesar de declararse neutral, prestó ayuda diplomática, económica y material al país vecino. El Estado brasileño lo hizo por cuestiones políticas, económicas y militares. Para Brasília, no era interesante que Buenos Aires fuera un paria internacional después de terminado el conflicto (Saraiva, 2012). Sería un golpe muy fuerte a la región si eso hubiera pasado. La postura brasileña y la receptividad argentina fueron fundamentales para mejorar las relaciones entre ambos, llevando a la superación de diferencias del pasado y tornando posibles actividades de cooperación estratégicas. Como expuesto por Saraiva (2012), la cooperación brasileño-argentina durante el conflicto significó la consolidación de las políticas iniciadas con la firma del Acuerdo Itaipu-Corpus⁶.

Desde junio de 1982 hasta febrero de 1990, Brasil representó los intereses argentinos en Londres, debido al rompimiento de relaciones diplomáticas entre Argentina y Reino Unido (García, 2005). En el gobierno de Raúl Alfonsín las tensiones con Londres seguían. El Itamaraty mantuvo su posición de apoyo a las posiciones argentinas y no permitió que buques y aviones británicos que se dirigían a las Malvinas pasasen por el territorio brasileño (Saraiva, 2012:68). La diplomacia brasileña también tuvo un importante papel en la normalización de las relaciones entre argentinos y británicos, intermediando las conversaciones y trabajando para que fuera posible la reaproximación entre ellos (Vidigal, 2007 *apud* Saraiva, 2012).

La defensa de los derechos soberanos de Argentina sobre las Malvinas por parte de Brasil ocurre por los más diversos objetivos y intereses, pero es una política de Estado desde hace mucho, que camina lado a lado con los principios y doctrinas que orientan al Itamaraty en la conducción de

⁶ El Acuerdo de Itaipu-Corpus trata de la localización de las dos usinas hidroeléctricas que dan nombre al tratado, localizadas en el río Paraná. Itaipu es de administración brasileño-paraguaya y Corpus Christi, argentino-paraguaya. Todavía la última aún no tuvo su plan puesto en marcha, en cuanto la primera opera en su plenitud.

la política externa brasileña y de las relaciones con los otros países y la postura del Estado brasileño en el Sistema Internacional y en los organismos multilaterales que hacen parte del mismo.

BIBLIOGRAFIA

AGUILAR, Sérgio Luiz Cruz. Segurança e Defesa no Cone Sul : da rivalidade da Guerra Fria à coope-
ração atual. São Paulo: Porto de Idéias, 2010. 374p.

ARQUIVOS DO ITAMARATY. Ministério das Relações Exteriores da República Federativa do Brasil.
Brasília, Distrito Federal.

GAMBA, Virginia; FREEDMAN, Lawrence. Señales de Guerra : El conflicto de las Islas Malvinas 1982.
1ª ed. Buenos Aires: El Ateneo, 2012. 462p.

GARCIA, Eugênio Vargas. Cronologia das Relações Internacionais do Brasil. 2ª ed. Rio de Janeiro:
Contraponto; Brasília, DF: Fundação Alexandre de Gusmão, 2005. 336p.

MORALES DE NAVA, Martín Joaquín. Malvinas : la guerra de los neutrales. 1ª ed. Buenos Aires: Con-
tinente, 2012. 128 p.

RESENDE, Carlos Augusto Rollemberg de. Política Externa Independente: as relações com os Estados
Unidos na busca por autonomia. 2009. 130 f. Tesis (Maestria) - Curso de Relações Inter-
nacionais, Instituto de Relações Internacionais, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.
Cap. 2.

REVISTA DA FORÇA AÉREA. 2007/2008. Rio de Janeiro. Ano 13. No. 49. Dezembro/Janeiro.

SÁNCHEZ, Gonzalo. Malvinas : Los Vuelos Secretos. 1ª ed. Buenos Aires: Planeta, 2012. 190 p.

SARAIVA, Miriam Gomes. Encontros e Desencontros : o lugar da Argentina na política externa bra-
sileira. 1ª ed. Belo Horizonte: Fino Traço, 2012. 160p.

WEST, Nigel. The Secret War for the Falklands: The SAS, MI6, and the War Whitehall Nearly Lost. 2ª
ed. Londres: Warner Books, 1998. 266 p.

■ UN VIAJE A NUESTRO ATLÁNTICO SUR

LUCIA WOLANIUK

El 9 de Enero de 2020 comenzó uno de los viajes más impresionantes de mi vida: me embarqué en un crucero de expedición rumbo a Malvinas, Georgias y Antártida. Puedo decir, ahora sí, que conozco realmente la maravillosa provincia en la que nací y me crié, porque tuve la oportunidad de ver una parte que muy poca gente conoce, y que yo siempre insisto en nombrar. Es que mi provincia no se llama solamente “Tierra del Fuego”, y en Argentina mucha gente no tiene idea. Pero los fueguinos y las fueguinas sabemos muy bien que nacimos en Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Y que nuestro mapa no es sólo ese triangulito con un lago que lo atraviesa por la mitad. Nuestro mapa incluye otro triángulo, que está aún más al Sur que nosotros, en el verdadero fin del mundo. Y contiene un montón de otras islas, además de esa que tanto amamos.

Desde que tengo memoria sueño con viajar a la Antártida. Es cierto que es uno de los lugares más remotos del planeta, pero para sorpresa de muchas personas, está tres veces más cerca de Ushuaia que la propia capital de nuestro país¹.

La Antártida reúne un conjunto de características que la vuelven única: su composición geológica, su clima, su flora y fauna. Quizás la más importante hoy en día es que contiene la mayor reserva de agua dulce del planeta Tierra.² Pese a los esfuerzos de los países parte del Tratado Antártico para proteger y preservar el continente, el acelerado calentamiento global está poniendo en riesgo su conservación. Si la actividad humana sostiene el nivel actual de emisión de gases, será cuestión de décadas para que las consecuencias se tornen desastrosas e irreversibles. Los efectos, de hecho, ya se hacen visibles en el retroceso de los glaciares antárticos y la desaparición de grandes superficies de hielo. En estas circunstancias, agradezco aún más haber tenido el privilegio de visitar la Antártida.

Me enteré sobre mi viaje apenas un día antes de zarpar. No tuve tiempo para emocionarme ni prepararme demasiado. Mi equipaje constó de un bolso y una mochila, donde guardé mi ropa de invierno, el equipo de mate -que no podía faltar-, dos libros y la cámara de fotos. Cuando llegó el momento, dejé la casa de mis padres y me dirigí en el auto hacia el puerto de Ushuaia con muchísimo entusiasmo: estaba lista para mi aventura.

Durante los veinte días que pasaría a bordo del M/V Ushuaia permanecería, por decisión propia, desconectada de internet (necesitaba vivir esa experiencia sin distracciones). Así que al llegar al muelle me despedí de mi familia, miré por última vez las montañas en el horizonte de mi querida ciudad y apagué mi celular: comenzaba el viaje.

¹ La distancia entre Ushuaia y la Península Antártica es de aproximadamente 1000 km, mientras que 3000 km separan Ushuaia de Buenos Aires.

² Se estima que contiene un 80% del agua dulce del planeta. Si todo ese hielo se derritiera, el nivel del mar subiría 60 metros, generando consecuencias desastrosas.

En el buque me recibieron muy bien. Al principio estaba bastante perdida, intentando ubicarme en ese laberinto de pasillos, puertas y escaleras. Pero con el correr de los días, a la vez que aprendía los nombres de todos y los atajos del barco, me empecé a sentir como en casa. A bordo conocí a pasajeros de distintas partes del mundo, y a una tripulación amistosa y llena de historias increíbles para contar. La lectura, y el tiempo compartido con ellos, hicieron más llevadero el encierro durante los largos días de navegación. También me entretenía yendo al puente³, ese universo de radares y pantallas cuyo funcionamiento yo ignoraba completamente (aunque de tanto mirar y preguntar, algo terminé entendiendo). Si llegaba en un buen momento, lograba presenciar los complejos cálculos de los oficiales de cubierta cuando desplegaban las cartas náuticas y comparaban rutas para encontrar la mejor manera de hacer las maniobras. Aprovechaba para observar el paisaje mientras les cebaba unos mates y me contaban anécdotas de navegación. Un día subí y me sorprendí muy gratamente: por los parlantes sonaba Spinetta. Mayor sorpresa me llevé cuando al preguntar quién había elegido la música descubrí que el responsable había sido Johnson, un yanqui que vive hace años en Península Valdés y es fanático del Flaco.

Era el primer día de navegación, hacía ya varias horas que habíamos salido del Canal Beagle y estábamos en medio del Atlántico. Afuera había sol. Yo salí a la cubierta y me quedé sola contemplando el mar y el horizonte, en el que por el momento nada se veía. Hacía frío y el viento me pegaba en la cara. Me puse mis auriculares -más para cubrirme las orejas que por la música, a decir verdad- y comencé a escuchar Cantora, de Mercedes Sosa, uno de los pocos discos que había elegido llevar descargados en mi celular. Alrededor del barco volaban petreles gigantes, que se acercaban cada vez más, como si no notaran mi presencia. Permanecí un largo rato observándolos pasar. Me sentí una gota de agua en medio del océano. Esa música parecía compuesta para ese momento.

Después de dos días navegando llegamos a nuestro primer destino: Isla Remolinos (West Point Island), una pequeña isla ubicada en el extremo Nor-Oeste del archipiélago Malvinas.

Temprano a la mañana nos preparamos para el desembarco. Sobre varias capas de abrigo me puse el chaleco salvavidas, el número 82, que me acompañó durante todo el viaje. El uso de los chalecos responde más bien a una cuestión protocolar, porque en esas temperaturas con suerte se resisten unos minutos en el agua antes de la hipotermia. Antes de subir al zodiac (bote semirrígido que nos transportaba desde el barco hasta la costa), tuvimos que limpiar nuestras botas con cepillos y desinfectante. Este ritual se repetía rigurosamente cada vez que salíamos de excursión y también al regresar, para evitar el transporte de material biológico, que puede generar contaminación.

Isla Remolinos es un típico paisaje patagónico. Un poco frío, ventoso, nublado, y con muy poca vegetación. En la isla, propiedad de un matrimonio de kelpers, funciona una pequeña granja en la que se crían ovejas, el ganado predilecto en la zona. La principal atracción turística allí es la variedad de especies de aves autóctonas, entre las que se encuentran el albatros de ceja negra, el pingüino

³ El puente de mando es el lugar desde donde se controla el barco y se realizan las comunicaciones.

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

de penacho amarillo y el papúa, el cauquén, el jote de cabeza colorada, entre muchos otros. Varias de estas son especies protegidas.



Comenzamos a caminar por una cuesta algo pronunciada hacia la colonia de albatros. El trayecto a pie tomaba una media hora. La estancia ofreció transportar en un viejo land rover, vehículo muy utilizado en las islas, a quienes tuvieran dificultad para subir. En el camino conocí a Jayne, oriunda de San Diego, una pasajera casi veinte años mayor que yo con la que terminé compartiendo mucho tiempo a bordo y entablando una linda amistad.

Yo sabía que el albatros era grande. Toda la vida lo había escuchado, y me lo imaginaba porque en la bandera de Tierra del Fuego aparece en primer plano, ocupando toda la diagonal. Pero nunca pensé que me impactaría tanto. Era realmente imponente. Estaban a centímetros de nosotros, apenas separados por unos pastizales altos: decenas de albatros de ceja negra, anidando junto con pingüinos de penacho amarillo. Convivían en perfecta armonía. Tuvimos la suerte de ver crías, y al resto de las aves que andaban por ahí (cauquenes, jotes de cabeza colorada, escúas, gorriones).



En ese momento, observando todo, me alegró que el entorno estuviera tan bien preservado. Y pensé por un instante “cómo estaría este lugar si ejerciéramos la soberanía que nos corresponde?” Poniendo el orgullo y la argentinidad de lado, o aún mejor dicho, sabiendo que no se puede poner la argentinidad de lado,

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR



me permití ese espacio de sincera autocrítica. La argentinidad a veces nos pesa. Y nos hierve la sangre saber que nuestra suerte es resultado de nuestros propios errores. Siendo fueguina, patagónica, y conociendo muchísimos de los lugares increíbles que tiene nuestro país, soy consciente de lo irresponsables que podemos ser con lo que tenemos. Pero también estoy segura de que podemos ser mejores. Nos debemos como pueblo construir una argentinidad de la que sentir orgullo siempre. Nos debemos a nosotros mismos, y a quienes vengan des-

pués, construir la soberanía como corresponde. Asumiendo el compromiso perpetuo e irrenunciable de cuidar lo nuestro, con la responsabilidad que eso implica. Renovando la unánime prioridad de velar por el interés nacional, superador de las diferencias y las grietas infructíferas que nos alejan de lo que podemos ser. Aprendiendo a apostar por las políticas a largo plazo, y a perseverar, con la certeza y la tranquilidad de quien exige y se hace cargo de lo que le es propio.

A la tarde fuimos a Carcass (Isla del Rosario), donde funciona otra estancia dedicada al ganado ovino. También propiedad privada. Bajamos a una playita donde pasamos un rato entre pingüinos magallánicos y papúa, y también vimos patos vapor, cara-cara y muchas otras aves. Me sorprendió la confianza con la que los animales se acercaban a nosotros y la curiosidad con la que nos observaban.

Un par de horas después, nos invitaron a tomar el té “con los locales” que, como era de esperarse, no eran los dueños, sino un grupo de chilenos que trabajaban ahí. Chilenos trabajando había en todos lados (hasta arriba del barco).



Volvimos al barco muy contentos de haber podido ver de tan cerca a tantas especies de aves. La cena se sirvió a las siete y media, como todas las noches. Había que descansar bien, y estar listos para bajar la mañana siguiente.

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

Ese día amanecí un poco nerviosa. Sentía una mezcla rara de entusiasmo y temor: estábamos próximos a amarrar en Puerto Argentino (Stanley, para los kelpers). A minutos de pisar un suelo que yo sentía que conocía, tal vez por su paisaje similar al de mi amada Patagonia, o quizás por las tantas historias que en mis veintidós años de vida había escuchado sobre ese remoto rincón del Atlántico Sur.

Cuando estábamos llegando me asomé por la proa del barco a observar la costa. Me hizo acordar un poco a la Ushuaia de antes. Algunas casas distribuidas en unas pocas manzanas sobre la pendiente, los techos de chapa y a dos aguas –construcción típica de las zonas de inviernos fríos y nevados-, aunque sin el incomparable horizonte de montañas que guardo grabado en mi memoria.



Apenas bajé por la planchada⁴, una mujer que trabajaba en el puerto me entregó una tarjeta que teníamos que conservar durante nuestra estadía y devolverla antes de zarpar. La tomé y leí: VISITOR.⁵ Me paralicé por un segundo, pero la guardé en mi bolsillo y seguí caminando por el muelle, porque eso no era lo más fuerte que iba a vivir esa mañana.

Un Land Rover nos esperaba unos metros más adelante para llevarnos hasta Darwin, un punto de la isla que queda a unos 90 kilómetros de Puerto Argentino, donde está el cementerio en el que enterraron a los soldados argentinos caídos durante la guerra. Conmigo iban el capitán, un oficial de cubierta, uno de los guías y Carlos, un chileno que vive en las islas hace casi 10 años y trabaja como chofer. El resto de los pasajeros y la tripulación se quedó en Stanley a pasar el día.

⁴ La planchada es una estructura plana, generalmente metálica, que se coloca entre el barco y el muelle para desembarcar.

⁵ (Visitante, en inglés).

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

El camino fue bastante largo, y la ruta estaba prácticamente en medio de la nada, excepto por alguna estancia que se veía cada tanto. Ya alejados del pueblo entramos en un camino de ripio. Había viento y estaba nublado. Afuera se veía la estepa que se extendía hasta el horizonte, donde se chocaba con el mar. Anduvimos unas dos horas en las que hubo mucho silencio, de a momentos interrumpido por el capitán y el segundo oficial (los únicos que habían vivido la Guerra de Malvinas) que señalaban algunos montes y nombraban lugares, personas, situaciones. El guía y yo escuchábamos atentamente y seguíamos mirando por la ventanilla. No era un momento para hacer preguntas. El viento soplaba fuerte, y hacia el final del trayecto nos agarró una lluvia. Yo pensaba en los colimbas, algunos eran incluso más jóvenes que yo. Me los imaginaba corriendo en ese paisaje deshabitado, lejos de sus hogares, con frío, con miedo. Llegamos. Carlos se bajó a abrir la tranquera y yo apagué el estéreo.

Pasamos del otro lado y avanzamos unos metros. Nos bajamos los cuatro en silencio, Carlos se quedó en el auto.

Cuando vi el cerco blanco ya tenía un nudo en la garganta. Lo había visto en fotos. Las cruces blancas de madera, una al lado de la otra. El Capi abrió la puerta. Estuvimos un buen rato, cada uno caminaba por su lado, lento, observando con detenimiento las lápidas de los argentinos que dejaron su vida en Malvinas. Fijamos la mirada en cada nombre. Yo me aseguré de no pasar por alto ninguno, sentía que tenía que leerlos todos. Me fui acercando a la parte de adelante y vi el primer “soldado argentino sólo conocido por Dios”⁶. Ahí empecé a llorar. Y no paré hasta que salimos. El capi también lloró. Cuando volvimos a cruzar el cerco puso su mano en mi hombro, y nos quedamos un segundo ahí. Él me había contado que los primeros años no quería ir a Malvinas, no quería bajar, no quería llevar el buque hasta ahí... no podía. Pero cuando le dije que quería ir a Darwin me contestó “está bien, vamos a ir juntos.” Y enseguida organizó todo.

Ya habíamos recorrido todos los rincones, leído todas las placas. Sacamos algunas fotos. El Capi encontró la lápida que estaba buscando, creo que dejó algo, lo vi hacer la señal de la cruz. Cada uno por su cuenta y en silencio, seguimos. Yo creo que en la segunda pasada todos volvimos a mirar cada tumba y nos ocupamos de que nadie se quedara sin flores. Arreglamos todo. Me aseguré de que no hubiera basura en el piso. La poca que había, seguramente arrastrada por el viento, la junté y me la guardé en el bolsillo de la campera. Algunas placas tenían pasto encima, o piedritas, que yo corrí a un costado para que los nombres se vieran bien claro. Me detenía a mirar las cosas que habían dejado las familias y los amigos de los caídos. Cosas suyas, fotos, cartas, rosarios. Muchos rosarios. En una de las tumbas habían escrito “yo no te olvido”.

La primera vez que escuché hablar de Malvinas estaba en primer grado. Tenía 6 años. Mi mamá, que vivió la guerra desde Ushuaia a sus 15 años, me contaba sobre las cartas que mandaban a los soldados, y las frazadas tejidas por las mujeres del pueblo. Cada 2 de Abril en la escuela cantábamos la marcha de Malvinas. Yo sabía de memoria cada palabra, pero no la entendía del todo. En la vigilia⁷ me emocionaba

⁶ Nombre que figura en las lápidas de los soldados caídos cuyos restos no han podido ser identificados.

⁷ Ceremonia que se realiza la noche del primero de Abril en la Plaza Islas Malvinas (Ushuaia), donde se encuentra el monumento nacional Héroes de Malvinas, para homenajear a los veteranos y caídos en la guerra.

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

escuchando a la banda municipal, y aplaudía fuerte en los homenajes a los veteranos. La plaza siempre estaba llena. Todos los años. Aunque lloviera, aunque hiciera frío y el viento golpeará la bandera que flameaba a lo alto del mástil. Nos poníamos de pie y cantábamos: “Tras un manto de neblina, no las hemos de olvidar, las Malvinas Argentinas, clama el viento y rugen el mar...”

Mientras caminaba entre las cruces blancas, esas palabras retumbaban en mi cabeza más fuerte que el helado viento que me pegaba en la cara. Antes de irnos miré una vez más, recordé la última estrofa de la marcha, y renové esa promesa que hice desde la primera vez que la escuché, aún sin entender qué significaba: ni olvido, ni renuncia.



BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

Cuando volvimos a Stanley, Carlos nos llevó a pasear un poco. Bajando hacia la costa vimos un edificio enorme, probablemente el más grande de la ciudad, incluso más que el hospital. Era la escuela. Estaba justo junto a la entrada de la hermosa casa del gobernador. En el parque había dos arcos para jugar al fútbol. En eso nos parecemos, pensé. Pasamos por la calle Thatcher, donde hay un monumento que reza: “En honor a quienes nos liberaron, 14 de Junio de 1982”. Esa parte fue difícil de asimilar.

Nos bajamos y caminamos, un poco desorientados y sin hablar mucho. Cuando sentimos el olor a comida que salía de un pub, recordamos que teníamos hambre, y entramos. Ahí estaba casi toda la tripulación terminando de almorzar. Sobre la barra estaba el cartel: “Victory Bar⁸”. Me pareció que la gente a mi alrededor no percibía en absoluto lo chocante que era leer eso. Pedimos el menú, que como era de esperarse consistía de un plato tradicional inglés: fish&chips, acompañado de una cerveza espesa y a temperatura ambiente. En las paredes no había armas, pero sí había colgados algunos posters un poco polémicos. El segundo oficial percibió al instante mi incomodidad, tal vez porque él estaba haciendo un enorme esfuerzo para disimular la suya. Me miró y me dijo “no hay que inquietarse mucho”, advertencia que acaté de inmediato, porque confiaba en su experiencia. Traté de no mirar mucho a mi alrededor y seguí comiendo, en el bar de la derrota.

Caminando por el pueblo descubrí con sorpresa que los jardines de las casas tenían lupinos y retamas, como en mi ciudad natal, aunque se veían diferentes. La gente era amable, y el lugar muy pintoresco. Imaginé que crecer ahí no debía ser tan diferente a como fue mi infancia en Ushuaia. Por eso no me costó entender, cuando visité el museo, cómo vivieron esos meses del '82 los actuales habitantes de Stanley.

Cuando zarpamos volví a contemplar la pequeña ciudad desde el barco. Ya no se parecía a Ushuaia, ni a mi querida Patagonia, a pesar de los lupinos y las retamas y el viento frío. Porque el paisaje no lo forman los lupinos, ni las retamas, ni el viento frío, ni siquiera los techos de chapa a dos aguas. Son las personas que habitan un lugar las que, con el correr de los años, van imprimiendo en él su propia identidad, construyendo ese tejido de historias que es el paisaje.

A veces la política, por la necesidad de pensar en términos de intereses y estrategias, pasa por alto esta información crucial. A veces nos olvidamos que la política actúa sobre esos tejidos de historias, de vidas, de identidades. Y pretendemos tener éxito fijando estructuras que los atraviesan, los estiran, los rompen, los desgastan. El verdadero desafío de la política es lograr entrelazarse con esas historias, y entender que se necesita mucho tiempo y mucho trabajo para transformar los tejidos que nos constituyen.

Tras dos días de navegación llegamos a la Isla San Pedro, en Georgias, uno de los lugares más hermosos que conocí. Allí, la alucinante vista de montañas, glaciares y fiordos se combina con los vestigios de las viejas estaciones balleneras, creando un paisaje único que alberga la mayor densidad

⁸ (El bar de la victoria, en inglés).

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

de vida salvaje del planeta⁹. Por esta razón, las medidas y protocolos de protección ambiental que se han establecido para Georgias son mucho más rigurosos aún que la desinfección de las botas, a la que ya nos habíamos acostumbrado. Tuvimos que limpiar con aspiradora toda nuestra ropa, nuestras mochilas, hasta el interior de nuestros bolsillos, para evitar el transporte de material biológico.

Por desgracia, el mal tiempo no nos permitió desembarcar en Bahía Elsehul, un pequeño puerto donde funciona un sitio para visitantes. Pero fue la única excursión que hubo que suspender, así que conocimos muchos otros puntos de la isla.

Uno de mis favoritos fue Salisbury Plain, hogar de miles de pingüinos rey, que nos recibió con un sol increíble. Por la época del año en la que fuimos, tuvimos la suerte de ver crías cambiando sus plumajes. También avistamos diferentes aves autóctonas, como petreles gigantes y escúas, y caminamos entre cientos de lobos marinos.



⁹ En época de reproducción, hay más fauna por metro cuadrado que en cualquier otro lugar del mundo.



Otro de los puntos más atractivos que conocimos fue Grytviken, ubicado al noreste de la isla, cuya historia es sumamente interesante. Allí solía funcionar la estación ballenera más grande de la región, y también, hasta su desalojo por parte de los británicos a mediados del Siglo XX, operaba la Compañía Argentina de Pesca.

Un episodio en particular (no muy difundido) ocurrido en Grytviken me resultó muy curioso. En 1920 los trabajadores balleneros entraron en huelga y tomaron el poder durante diez días, declarando la revolución bolchevique, que fue rápidamente sofocada por la marina británica. Estos acontecimientos salieron a la luz recientemente, y se investiga su relación con los hechos de la Patagonia Rebelde.

En Argentina el nombre de este lugar se vincula directamente con la Guerra de Malvinas, ya que las operaciones en Georgias a principios de la década de 1980 fueron el antecedente inmediato de la escalada del conflicto, e incluso se combatió en Grytviken, el 3 de Abril del '82. En el cementerio yacen los restos del Suboficial Félix Artuso, tripulante de un submarino, que fue asesinado en condición de prisionero de guerra de los británicos.

El pequeño cementerio también alberga la tumba del famoso explorador Sir Ernest Shackleton, y los restos de Frank Wild, su compañero. Uno de los libros que llevé a mi viaje relataba la odisea que vivieron por aquellas latitudes a bordo del Endurance, que quedó atrapado en el hielo en el invierno de 1915. Su tripulación tuvo que abandonar el barco y sobrevivió durante dos años, hasta que lograron buscar ayuda y fueron rescatados.

Actualmente en Grytviken funciona un museo y se realizan visitas guiadas en las instalaciones de la antigua estación ballenera. Además, se mantiene intacta la pequeña iglesia luterana construida en 1913.

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR



BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

Tuve tiempo suficiente para recorrer y tomar fotografías de cada rincón de ese sitio tan fascinante. Sin embargo no pude visitar la tumba de Artuso, porque nuestra presencia en la costa interrumpió el descanso de decenas de lobos marinos enormes y extremadamente territoriales que nos restringieron el paso.



Pesquero argentino

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

Desde el barco pudimos observar la imponente y hermosa vista del Fiordo Drygalski, ubicado al sudeste de la isla. El equipo de expedición aseguraba notar el acelerado retroceso de los glaciares en los últimos años.



BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE ATLANTICO SUR

Hasta aquí llega la primera parte de mi crónica de viaje. En la próxima entrega del boletín, mi experiencia en Shetland y Península Antártica.



■ RECURSOS MARINOS EN EL ATLÁNTICO SUR: UN BOTÍN CODICIADO POR BANDERAS EXTRANJERAS

SOFÍA TAPIA

RESUMEN

El propósito de este artículo es repensar las implicancias estratégicas que tiene la actividad pesquera para la Argentina, en función al estado actual de los caladeros; el control y la defensa de los intereses marítimos en las aguas de jurisdicción nacional. Si bien, entendemos como recursos naturales aquellos elementos de la naturaleza que no se encuentran alterados por la conducta humana, y se los considera valiosos para la sociedad, ya que contribuyen a su bienestar y desarrollo; hoy en día, nuestro mar cuenta con un gran potencial en materia de cantidad y calidad por sus recursos naturales, que sufren la explotación de manera intensa por parte del hombre; generando una creciente puesta en valor para muchos países, que año tras año incurrir en la sobrepesca, sin embargo, son las regulaciones las que pueden ejercer un control y evitar la sobreexplotación de los recursos pesqueros.

Palabras claves: recursos naturales-recursos marítimos- pesca- sobrepesca- intereses marítimos.

ABSTRACT

The objective of this article is to rethink the strategic implications that fishing activity has for Argentina, depending on the current state of the fishing grounds, the control and defense of maritime interests in the Argentine territorial Sea.

Although, we understand as natural resources those elements of nature, which are not altered by human behavior, and are considered valuable for society, since they contribute to their well-being and development; today, our sea has great potential in terms of quality and quantity due to its natural resources, which suffer from exploitation in an intense way by man; generating a growing value for many countries, which year after year incur overfishing, however, it is the regulations that can exercise control and prevent over-exploitation of fishery resources.

Keywords: natural resources, marine resources, fishing, overfishing, maritime interests.

INTRODUCCIÓN

Cada año son cientos de barcos de banderas extranjeras que depredan el Mar Argentino. Nuestro país, posee un extenso litoral marítimo, y es uno de los caladeros más ricos del mundo, por lo que la ZONA 41, denominada así por la FAO (*Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura*), la convierte en unas de las regiones más codiciadas por la pesca industrial.

Las áreas marinas que se encuentran dentro del límite de las 200 millas marinas de las costas de un país, son conocidas con el nombre de “Zona Económica Exclusiva”¹ en efecto, en el Atlántico Sur, se puede observar más precisamente a escasos metros de la ZEEA; y gracias a los equipos de radares y dispositivos electrónicos de la Prefectura Naval y de la Armada Argentina, un área de luces de gran magnitud que corresponden a buques extranjeros que se aproximan sobre todo al límite exterior de la zona, y es allí donde faenan los recursos ictícolas migratorios de nuestra región; los cuales tienen origen en nuestra ZEEA.

PRINCIPALES ESPECIES CAPTURADAS EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y ÁREA ADYACENTE.

El tipo de prácticas y métodos indebidos en el que incurren años tras año los barcos extranjeros en su mayoría taiwaneses, chinos, coreanos y españoles, quienes depredan en el Atlántico Sur perjudican el normal estado de los recursos que se encuentran dentro de él.

Las especies más capturadas son: *merluza, rosada o abadejo, bertorella, pota, y calamar*. De todos estos recursos, los más importantes para el país son el *calamar illex argentinus, la merluza hubbsi, la merluza de cola, y el langostino*. Se sabe que el empleo de luces en la actividad pesquera no es un método nuevo, y tiene sus antecedentes, esta táctica provoca un determinado comportamiento en las especies, que ante la presencia de luz, generada por lámparas situadas en la cubierta del buque, emergen hasta la superficie y es allí donde son capturados. Este sistema se da precisamente en las “embarcaciones poteras” siendo uno de los métodos más selectivos y precisos; los buques poteros realizan la actividad en horario nocturno, empleando para ello, un tipo de máquinas diseñado especialmente sobre el comportamiento de los calamares.

Del mismo modo, hay también otros buques que se dedican a la captura de otras especies como la merluza a través de redes de arrastre.

Por otro lado, en cuanto a los casos de transbordo pesquero realizado en alta mar, se puede decir, que es un mecanismo utilizado para ocultar la pesca no regulada y no declarada, además de los abusos de derechos humanos. Los buques que se encuentran involucrados en este tipo de actividades cuentan con el apoyo de una embarcación auxiliar, conocida como “reefers”, y es en ese momento, donde ponen en práctica el método de descarga, reabastecimiento y en algunos casos, el cambio de tripulación.

Estos barcos auxiliares, cuentan con la capacidad suficiente de carga y una bodega refrigerada, por lo general suelen llevar bandera de un tercer estado, siempre y cuando éste no haya estado involucrado en regulaciones jurídicas ante estos delitos realizados en alta mar. Es así, que los “reefers” permiten que los otros barcos puedan permanecer por tiempo prolongado y continúen pescando, situación que es desfavorable, ya que imposibilita conocer el origen de la captura, lo que provoca un impacto ambiental negativo, tanto para los recursos ictícolas como para la sociedad;

¹ Art. 55-58, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.(CONVEMAR)

además de los debidos controles que esto requiere como ser los controles sanitarios, o de seguridad a la navegación.

El trasbordo facilita la pesca no declarada y no reglamentada, situación que incrementa año tras año; es una actividad habitual y frecuente la que se desarrolla en el Atlántico Sur, mientras que los recursos ictícolas se encuentran al borde del colapso.

ESPACIOS MARÍTIMOS ARGENTINOS ESTABLECIDOS

Según lo estipulado en el Derecho del Mar, cada Estado adquiere, dependiendo el caso, derechos de soberanía sobre el espacio marítimo que comprende su territorio.

Asimismo, la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (CONVEMAR); entendiéndola a ésta como un instrumento del Derecho Internacional, establece un arduo régimen de la ley en virtud a los efectos de soberanía, jurisdicción, como así también, derechos y obligaciones y su utilización por parte de los Estados miembros con los mares y océanos, en relación a sus recursos vivos y no vivos. Regula el uso del espacio oceánico en sus todas sus matices: exploración y explotación de recursos, sobrevuelo, navegación, contaminación, conservación del ecosistema, tráfico marítimo y pesca; como así también encuadra los límites de las zonas marítimas, zona económica exclusiva, plataforma continental y alta mar.

Paralelamente, la Ley de Espacios Marítimos Nro. 23.968, establece zonas de jurisdicción funcional que se extienden hacia el mar desde las líneas de base del Estado Argentino, teniendo en cuenta para esto, tanto el territorio continental como el insular: Mar Territorial, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA), y la Plataforma Continental. (Ley Nro. 23.968, 1991: Arts. 2-7)².

Teniendo en cuenta lo antes mencionado es importante destacar que el Estado Argentino forma parte de otros tantos convenios que continúan vigentes y en su conjunto conforman el cuerpo legal aplicable a las aguas submarinas argentinas y espacios marítimos argentinos, algunos de ellos son: Ley Federal de Pesca Nro. 24922, que en diciembre de 1997, por ley ante dicha, se sancionó el régimen federal de pesca; Ley 24.543 de la CONVEMAR, el Congreso Argentino ha sancionado como ley a la Convención del Mar con fecha 13 de setiembre de 1995; Decreto 748/99, siendo Decreto reglamentario sobre el régimen federal de pesca, entre otros.

PRINCIPALES ACTORES

“Los países que tienen alguna injerencia en esta cuestión son Argentina, el RU de Gran Bretaña y Uruguay, en distintos grados de participación. Las flotas pesqueras que operan fuera de la ZEEA

² Art. 2-7, Ley 23.968

sobre especies transzonales provienen mayoritariamente: La Unión Europea (en especial barcos españoles, aunque hay de otros países como Portugal), la R. P. de China, Corea del Sur, Japón, Rusia, Chile y Taiwán. Estas son las más significativas, aunque pueden presentarse embarcaciones de otros Estados de abanderamiento, como Belice o Panamá”³.

Ahora bien, los buques de terceras banderas que depredan en el Atlántico Sur, consiguen el soporte logístico de la República Oriental del Uruguay, quienes cooperan de esta forma, sin las debidas inspecciones, y sin la necesidad de denunciar a quienes presenten en cierta medida antecedentes vinculados a la pesca INDNR, permitiéndoles, así, operar con mayor facilidad desde el puerto de Montevideo.

Por otro lado, es notable destacar uno de los últimos casos en el que se vieron involucrados, diversos actores; sirva de ejemplo la actividad realizada por activistas de la organización ecológica GREENPEACE, quienes, en su campaña por la protección del Mar Argentino, encontraron a escasos metros de la ZEEA buques pesqueros surcoreanos, que luego de hacer su paso por el puerto de Montevideo se dirigían a la zona donde detectaban las principales especies y es allí donde se faenaron provocando de esta manera, impactos negativos en la fauna marina de nuestra región. En ese caso la ONG logró localizar un “buque tanque de hidrocarburos transportista y proveedor de gasoil”; por otro lado, lo que busca la organización de Greenpeace es denunciar la presencia de unos 400 buques pesqueros que diariamente arrasan los recursos de nuestro ecosistema marino; teniendo como principal objetivo la pesca de merluza negra y calamar, para luego venderlos en los mercados de los países más industrializados y ricos.

En definitiva, se debe tener en cuenta la creciente puesta en valor al Mar por parte de diferentes Estados, quienes han comprendido las implicancias estratégicas que esto representa en cuanto al futuro de la humanidad.

Los Estados invierten en el mar y en cuestiones que tienen que ver con el conocimiento, uso y protección que es claramente observable. Nuestro mar tiene múltiples riquezas, y esto permitió a lo largo del tiempo, saber cómo explotarlos y utilizarlos de manera permanente; hay una alta demanda para abastecer la alimentación y muchas estrategias para lograrlo. Por otro lado, la complejidad de los estados marítimos se incrementó considerablemente, la competencia de los estados tiene que ver con la seguridad, cuestiones económicas, geopolíticas y estratégicas; debemos estar más atentos a lo que ocurre, la incertidumbre es el factor de preocupación en éstos tiempos, por lo que debemos acudir al conocimiento para saber qué es lo que ocurre en el Atlántico Sur. El mar es uno de nuestros intereses de importancia más relevante a considerar, nuestra preocupación; ya que el interés desmedido que le provocamos, causa la pérdida de nuestros recursos y ecosistema.

³ Informe de Centro Naval. (2016). La cuestión de la pesca en la milla 201: La pesca de especies migratorias fuera de la Zona económica Exclusiva Argentina. p 107. Recuperado de: [http:// www.centro naval.org.ar](http://www.centro naval.org.ar)

REFERENCIAS:

FUENTES:

CONVEMAR, (Convención de Naciones Unidas sobre los derechos del Mar), dentro de la ZEE (Zona Económica Exclusiva). (1982).

Ley de Espacios Marítimos Nro. 23.968.

Informe de Centro Naval. (2016). La cuestión de la pesca en la milla 201: La pesca de especies migratorias fuera de la Zona económica Exclusiva Argentina. p 107. Recuperado de: <http://www.centro naval.org.ar>

GREENPEACE. Greenpeace expone una monstruosa estación de servicio flotante en alta mar. Recuperado de: (<http://www.greenpeace.org>).

PAMPA AZUL. El Mar Argentino. Recuperado de: (<http://pampazul.gob.ar>).

EL PAIS (2019). El Mar Argentino, víctima de la sobrepesca. Recuperado de: (<http://www.el-pais.com>).

NUESTRO MAR (2019). La legislación argentina, benévola con la pesca ilegal. Recuperado de: (<http://www.nuestromar.org>).