



ESTUDIO GEOPOLITICO DE LA

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Analista Principal : Jorge Alberto Fraga
Analistas Auxiliares : Norberto Manuel Couto

Marzo 1992

014364
129
F
F3111
H 341
H 35
H12242
280

ESTUDIO GEOPOLITICO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Introducción conceptual

El presente Estudio Geopolítico de la Provincia de Buenos Aires nació de la inquietud política y científica de establecer cuál es el rol de la Provincia de Buenos Aires en el marco de los estados federales que integran la República Argentina y su proyección en el espacio sudamericano.

Esta necesidad de redefinir un rol para la Provincia surge de la constatación de que su perfil político se ha desdibujado en el concierto nacional, y que toda la República está insertándose en una realidad compleja y cambiante que condiciona los pilares geopolíticos tradicionales de la Argentina. Desde ésta realidad es que consideramos que las Provincias, como estados desarrollados previamente a la Nación, deben nuevamente trazar sus líneas directrices que ayuden a conformar un nuevo destino geopolítico a la Nación Argentina.

Para tal fin acudimos al auxilio de la ciencia geopolítica en el entendimiento que la misma permite constatar y desarrollar lineamientos políticos permanentes, a partir de las bases territoriales del estado, prescindiendo de los avatares económicos e institucionales que quitan al gobernante una visión de largo plazo.

Dentro de éstos parámetros analíticos se pudo constatar los siguientes fenómenos que condicionan el desarrollo de la Provincia:

- Estamos viviendo una crisis mundial que produce profundos cambios estructurales en lo político como en lo económico - social. Los mismos son el resultado de la Tercera Revolución Industrial que hoy se define como Revolución Científico - Tecnológica con impactos en todos los campos del devenir humano.
- La República Argentina agotó su modelo de desarrollo de los ochenta y su prolongación en el modelo desarrollista de post-guerra, y necesita ingresar rápidamente en una reconversión económica y tecnológica.
- Esta reconversión económico - social debe tener vocación por ingresar a un mundo interactuante, interdependiente y sumamente dinámico.
- Este Nuevo Orden Internacional tiene señalados perfiles de

grandes espacios de integración económica, y claras diferenciaciones culturales, por lo que se perciben significativas modificaciones geopolíticas que alteran los análisis tradicionales que guiaron nuestro desarrollo.

- Nuestro país no solo no escapa a esas alternativas del PODER MUNDIAL sino que, por el contrario, se encuentra inmerso a nivel de protagonista continental en el Hemisferio Sur Oceánico como un área de poder cuyo centro de fuerza es el Estado Provincial de Buenos Aires y su proyección geoestratégica hacia la Patagonia. He aquí el primer protagonismo de Buenos Aires.
- En el marco condicionante del Cono Sur Sudamericano y especialmente el MERCOSUR se destaca con nítidos perfiles geopolíticos el Estado de San Pablo y su hinterland. De ahí que, ambos protagonistas, San Pablo y Buenos Aires componen un potencial Eje de Poder cuya concreta existencia se conforma con la trama de negociaciones, acuerdos, concesiones mutuas, etc. y cuyos actores principales son las fuerzas vivas productivas y los Gobiernos de ambas áreas de poder.
- Así pensamos el rol de Buenos Aires como motor del cambio en una Argentina que impulse la creatividad que exigen las circunstancias.
- Este rol potencial de Buenos Aires se basa en:
 - Su histórico rol como Región Nuclear del Virreynato del Río de la Plata y la posterior Confederación Argentina.
 - La óptima posición geovial en el Cono Sur.
 - El ámbito fluvio - marítimo de la Provincia de Buenos Aires que tiene origen en el centro de Sudamérica, desde el Altiplano y el Matto Grosso hasta su salida en el Río de la Plata, donde Buenos Aires es la única provincia ribereña del mismo.
 - La feracidad de la Pampa húmeda, donde tiene su asiento natural la Provincia, provee una excelente base, con un potencial productivo de alimentos que puede duplicar su actual producción con sólo aplicar los parámetros tecnológicos hoy existentes en el mundo.
 - La costa marítima bonaerense es la mas importante del país y se prolonga hacia el ámbito patagónico como transición de la fertilidad pampeana, al desierto patagónico pleotórico de minerales. Desde ésta costa se proyecta la mayor parte de la pesca argentina, fuente de grandes recursos y potenciales conflictos.
 - También se constata que, a pesar de ésta excelente base productiva y geopolítica, tiene Buenos Aires una muy desigual distribución poblacional, con una macrocefalia

litoral verdaderamente atrofiante. Esta macrocefalia se retroalimenta de un sistema de transporte radial sumamente envejecido, al igual que una infraestructura social básica que linda en lo obsoleto.

- Presenta Buenos Aires grandes bolsones de pobreza, especialmente en el Gran Buenos Aires que, por su magnitud y los escasos recursos del Estado Provincial, se ha transformado en un Problema Nacional.
- Buenos Aires por su conformación jurídico-institucional, ha hecho hasta hoy un escaso uso político y económico de su enorme renta territorial, teniendo en cuenta que prácticamente sus gobiernos no usufructúan su productividad agro-ganadera, minera y marítima.
- Así es que, en los últimos 40 años, la Provincia fue perdiendo su riqueza potencial, lo que hace que hoy se encuentre en el rango No. 11 de las provincias argentinas en atención a su producto bruto interno.
- Como resultado de las circunstancias anotadas, Buenos Aires ha ido paulatinamente perdiendo el porcentual de coparticipación que le corresponde en la generación de tributos nacionales, y en el destino de la infraestructura del Estado Nacional, que está en su territorio, tales como puertos, caminos, electricidad, saneamiento, etc.

De ahí se llegó a la actual pérdida de identidad regional y un rol nacional desdibujado. Sus habitantes, en buena medida nacidos en otras provincias y el extranjero, no sienten a su provincia como su patria chica y el marco ambiental del desarrollo de sus propias identidades.

De los condicionantes geopolíticos, históricos, geográficos y económicos analizados a lo largo de las cuatro partes desarrolladas en éste estudio, los analistas geopolíticos firmantes, concluimos que la Provincia de Buenos Aires tiene un rol protagónico de primer nivel en su proyección hacia el interior del país y el continente; y en sus proyecciones hacia la Patagonia y el Atlántico Sur. Debería cumplir además un rol sin alternativas como "Eje de Poder", con San Pablo en la mas importante macrorregión de producción conjunta de alimentos, energía y manufacturas del Hemisferio Sur. En un mundo donde se avizoran "megacrisis" frutos de la expansión poblacional, los conflictos energéticos y la injusta distribución de la riqueza y por ende del poder, la Provincia de Buenos Aires tiene un rol histórico a cumplir como núcleo geoeconómico y político de un nuevo pacto federal de las provincias argentinas y con las hermanas Repúblicas del Cono Sur sudamericano.

TITULO I :

CONCLUSIONES

TITULO I ; CONCLUSIONES

INDICE

I. CONCLUSIONES DE LA PARTE I; CONDICIONANTES GEOPOLITICOS.....	1
II. CONCLUSIONES DE LA PARTE II; ANALISIS GEOPOLITICO.....	3
1. DEL TITULO I; RIO DE LA PLATA.....	3
2. DEL TITULO II; HIDROVIA PARAGUAY-PARANA.....	5
3. DEL TITULO III; AGUAS Y COSTAS MARITIMAS.....	6
4. DEL TITULO IV; SISTEMA PORTUARIO.....	8
5. DEL TITULO V; RECURSOS ICTICOLAS.....	12
6. DEL TITULO VI; RECURSOS MINERALES.....	23

I. CONCLUSIONES

I. CONCLUSIONES DE LA PARTE I ; CONDICIONANTES GEOPOLITICOS

I.1: La provincia de Buenos Aires es el corazón de un país geopolíticamente deforme. Es la ribereña final, del lado argentino en la Cuenca del Plata; la parte más importante de la Pampa húmeda; centro geográfico-económico del país

I.2: Su proximidad a la Patagonia, de la que la separa la mesopotamia de los ríos Colorado y Negro, afirma su capacidad de proyección y apoyo a la mas inhóspita región de la nación.

I.3: Su rol de país de aguas abajo en la Cuenca del Plata le dió primacía económica al puerto de Buenos Aires por tratarse de un sistema centrípeto. La provincia no ha podido aprovechar esta situación por la gran absorción de Buenos Aires y por las condiciones hidrográficas de su costa y vías fluviales carentes de puertos apropiados.

I.4: A pesar de esta carencia, la provincia de Buenos Aires posee el litoral marítimo mas importante del país.

I.5: En su parte Sur, Bahía Blanca domina la proyección hacia la Patagonia, hacia el extremo Sur y el Atlántico Sur. De allí la presencia inmovible de la principal base naval argentina en Puerto Belgrano.

I.6: Por su posición dominante, su historia y el grado prevalente de participación en el devenir político y económico de la Nación, la provincia de Buenos Aires comparte la mayoría de los "condicionantes geopolíticos" asignados a la Argentina, entre los cuales, en lo referente a los ámbitos marítimo y fluvial, se destacan como "críticos";

(1) La exhuberancia de su territorio y su capacidad productiva agropecuaria, base de las exportaciones argentinas.

(2) La carencia de puertos de aguas profundas (mas de 40 pies).

(3) La inadecuada explotación de los recursos del mar ,de su defensa y control.

I.7: A estos "condicionantes geopolíticos críticos" se deben agregar otras motivaciones geopolíticas - "influjos y estímulos" -:

(4) El influjo del río de la Plata como puerta de entrada y salida del área bonaerense y la Cuenca del Plata

(5) El estímulo del desarrollo del proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná.

I.8: La excentricidad de la Argentina y por ende de la Provincia de Buenos Aires, con respecto a los principales centros de producción y consumo del mundo, implica altos costos y fletes para la exportación.

I.9: El 90 % del comercio argentino se realiza por mar. El 80 % del mismo es de graneles y el 20 % de carga general. La provincia de Buenos Aires, como principal productora agropescuaria participa fundamentalmente en la exportación de granos.

II. CONCLUSIONES DE LA PARTE II :

1. DEL TITULO I: RIO DE LA PLATA

II.I.1: La provincia de Buenos Aires es la única ribereña del río de la Plata.

II.I.2: Las vías fluviales en el río de la Plata, canal Mitre y Paraná de las Palmas solo aceptan calados máximos entre 30' y 32', requiriendo permanentemente dragado. Esto limita considerablemente las capacidades portuarias en el área.

II.I.3: Sin embargo la vía mencionada es hasta hoy mas profunda y directa que por la costa uruguaya. Pero ello puede ser modificado si se elimina el determinante de 23,5' del canal de Martín García, lo que permitiría llegar con 32 piés a Nueva Palmira y continuar por el Paraná Guazú hacia Rosario.

II.I.4: La navegación en el río de la Plata puede ser afectada, para embarcaciones menores y deportivas, por las posibilidades de vientos fuertes y temporales. En el caso particular de las sudestadas, su efecto provoca también grandes crecidas e inundaciones costeras que afectan al gran Buenos Aires.

II.I.5: La ribera de la provincia de Buenos Aires sobre el río de la Plata presenta alto grado de contaminación, en particular en proximidades del gran Buenos Aires y en las concentraciones arcillosas entre Punta Piedras y la Bahía de Samborombón, debido a efluentes originados en:

- (1) Emisario Berazategui de aguas residuales.
- (2) Riachuelo (50 % de origen fecal).
- (3) Destilería Sarandí.
- (4) Arroyo Sarandí.
- (5) Arroyo Santo Domingo.

Como resultado, la toma de Bernal obtiene entre un 5 % y un 80 % de aguas contaminadas, en particular durante períodos de lluvia que aumentan los desagües contaminados de los arroyos citados.

II.I.6: En el río de la Plata la Ley Ferrel hace que los sedimentos se depositen sobre la costa argentina, razón por la cual el delta aumenta unos 85 metros por año. La mayoría de estos sedimentos provienen del río Iruya y otros situados en Salta y traídos por el Bermejo al Paraná.

II.I.7: Si bien el río de la Plata está sometido a un Tratado Internacional (1973), es la provincia de Buenos Aires, como ribereña, la que limita con la República Oriental del Uruguay. El Tratado establece una jurisdicción de 7 millas para cada ribereño desde la boca del río de la Plata hasta la línea Colonia-La Plata donde se reduce a 2 millas.

II.I.8: También la costa argentina, comprendida dentro de la Zona Común de Pesca (ZCP) establecida en el Tratado de 1873 para el Frente Marítimo, pertenece a la provincia de Buenos Aires.

II.I.9: El lecho del río de la Plata pertenece a la Argentina hasta la línea media establecida en el Tratado, cuya costa pertenece totalmente a la provincia de Buenos Aires..

II.I.10: Con la unión física de las islas Martín García y Timoteo Domínguez, ha quedado establecido el único límite terrestre entre la Argentina y el Uruguay, que debe ser claramente delimitado. El diferente status que el Tratado asignó a estas islas, puede motivar problemas futuros.

II.I.11: La construcción del puente internacional entre Colonia y Buenos Aires, afectará sensiblemente a la provincia de Buenos Aires, tanto en lo comercial como en lo turístico. La posibilidad de que el extremo argentino sea Quilmes u otro punto provincial, presentará alternativas político-económicas importantes, para la provincia.

2. DEL TITULO II ; HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

II.II.1: La provincia de Buenos Aires y por ende la Argentina carecen de un puerto en la Hidrovía y en el río de la Plata, tanto en ubicación como en profundidad, adecuado para salida final de los productos a transportar.

II.II.2: La salida por la costa argentina está totalmente bajo jurisdicción de la provincia de Buenos Aires, en su trayecto por el Paraná de las Palmas.

II.II.3: La participación de los puertos fluviales de la provincia de Buenos Aires en el tráfico de la Hidrovía estará condicionada por la ruta elegida desde el nacimiento del Paraná Guazú, que será función de las profundidades involucradas y las facilidades para transferencia fluvio-marítima de las cargas.

II.II.4: La concepción geopolítica uruguaya, en el sentido de obtener ventajas para sus puertos (Nueva Palmira, Montevideo), a la cual colaborará el dragado acordado del canal Martín García a 32', puede redundar en una sensible merma del tráfico por el Paraná de las Palmas, y por ende del empleo de los puertos de Campana y la Plata y de la estación móvil de transferencia en Escobar.

II.II.5: Por el contrario, la profundización del Paraná de las Palmas y canal Mitre, favorecería la utilización de los puertos ribereños de la provincia de Buenos Aires, pero no tendría consecuencias sobre el puerto de La Plata, que no resulta una alternativa favorable.

II.II.6: La permanente acumulación de sedimentos en el delta constituye otra circunstancia negativa para el mantenimiento de la ruta fluvial por la costa argentina que requiere altos costos de mantenimiento.

II.II.7: Para enfrentar el problema de la poca profundidad existen varias alternativas, que no han sido suficientemente estudiadas ni evaluadas comparativamente.

3. DEL TITULO III; AGUAS Y COSTAS MARITIMAS

II.III.1: La costa marítima de la provincia de Buenos Aires es característicamente medanosa y presenta pocos ríos y arroyos que desembocuen en el mar, no teniendo entonces vías fluviales importantes de penetración.

II.III.2: La presencia de cordones de arena perpendiculares a los vientos predominantes, con ondulaciones y surcos prelitorales y barras que implican riesgos para la navegación.

II.III.3: Los mejores puertos son los mas alejados de la boca del río de la Plata y la Hidrovía (Quequén y Bahía Blanca).

II.III.4: La corriente litoraleña en sentido de Sur a Norte provoca movimientos de arena que pueden producir bloqueos portuarios, como ocurre en Mar del Plata, Quequén y Miramar.

II.III.5: Las corrientes de Malvinas y del Brasil corren adyacentes sin mezclarse, originándose entonces zonas de meandros y turgencia que favorecen la riqueza ictícola.

II.III.6: Las costas y puertos presentan mareas de poca variación que van aumentando hasta 3.2 m. en Ingeniero White y 3.5 m. en la boca del río Negro.

II.III.7: Las crecientes producidas de fuertes vientos (sudestadas) producen inundaciones en la costa bonaerense.

II.III.8: La existencia de fuertes vientos dificulta ocasionalmente la entrada a los puertos de Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca.

II.III.9: Las playas de la costa marítima de la provincia de Buenos Aires son aptas para el turismo, pero la construcción del puente Colonia-Buenos Aires puede motivar disminución apreciable en su utilización debido a su menor temperatura de las aguas en relación con las playas uruguayas y brasileñas. Esto solo podría paliarse con mejor oferta de servicios.

II.III.10: La Plataforma Continental es extensa y presenta escotaduras a la altura de la desembocadura de los ríos de la Plata y Negro.

II.III.11: La Ley 23.968 de reciente sanción establece jurisdicciones marítimas de 12 millas para el Mar Territorial; otras 12 millas (hasta las 24') para la Zona Contigua; 188 millas (desde el Mar Territorial hasta las 200 millas) para la Zona Económica Exclusiva; y toda su extensión hasta el borde exterior del margen continental para la Plataforma Continental. Pero no asigna jurisdicciones provinciales.

II.III.12: Las características de la costa bonaerense y playas, tanto emergidas como sumergidas, no son favorables para la construcción de puertos artificiales, así como las características hidrológicas exigen suma prudencia en la construcción de obras artificiales perpendiculares a la costa.

II.III.13: Las características meteorológicas son en general favorables para las actividades deportivas y de pesca. Sin embargo, salvo en Mar del Plata no se han desarrollado facilidades adecuadas.

4. DEL TITULO IV : SISTEMA PORTUARIO



II.IV.1: El tráfico marítimo mundial requiere hoy eficiencia y puertos con profundidades para calados superiores a 40' con instalaciones y medios para rapidez de carga y descarga y para tráfico multimodal.

II.IV.2: Los puertos argentinos están a grandes distancias de los centros mundiales de consumo y producción, lo que implica elevado costo de fletes.

II.IV.3: El mayor tráfico marítimo tiene por destino Europa y la costa Este de los Estados Unidos.

II.IV.4: El tráfico mundial de cereales se efectúa en buques de 230 m. de eslora, 32,2 m. de manga y 42' de calado a plena carga, llamados Panamax.

II.IV.5: La carga general se mueve en contenedores. Los grandes buques portacontenedores son de 100.000 tn. y calan también 42' a plena carga.

II.IV.6: La Argentina carece de puertos con las profundidades requeridas salvo Ushuaia y Madryn, que están lejos de los grandes centros de producción y sin medios de transporte adecuados.

II.IV.7: El puerto de Bahía Blanca ha sido dragado a 45' (ingeniero White) y ensanchado su canal de acceso que desde el mar tiene una longitud de 90 Km. Su ubicación es periférica con respecto a la Pampa húmeda. En la actualidad embarca el 20 % de la exportación de granos, valor que puede aumentar a costa de Rosario y puertos privados adyacentes, con el uso del Ferrocarril pampeano y la reconstrucción del silo 5. Actualmente el 90 % de los embarques son productos de la región agrícola circundante y de la petroquímica.

II.IV.8: El puerto de Quequén puede ser dragado a más de 42' perforando la tosca del fondo de su acceso. Actualmente sale por el más de un 12 % de los granos exportados, valor que también puede aumentar al completarse el dragado señalado.

II.IV.9: De los puertos fluviales de la provincia de Buenos Aires, San Nicolás ha sido el más importante, por ser el segundo (después de Buenos Ai-

res) en tonelaje de importación, pero esta situación está parcialmente condicionada por la futura actividad de SOMISA. San Nicolás, junto con San Martín y Ensenada son los principales puertos mineraleros del país.

II.IV.10: Campana posee características favorables para tráfico intermodal, pero su operatividad está condicionada por las profundidades del Paraná de las Palmas y canal Mitre.

II.IV.11: El mayor empleo de puertos uruguayos (Nueva Palmira y Montevideo) tiene como factor condicionante el dragado del canal Martín García, acordado por los presidentes Menem y Lacalle, a una profundidad de 32' para posibilitar el acceso de los Panamax a Nueva Palmira y el Paraná Guazú, y podría aumentar considerablemente con la proyectada construcción del puente Colonia-Buenos Aires.

II.IV.12: El empleo de puertos brasileños no parece rentable salvo para completar carga procedente de la zona Rosafé, con destino al Atlántico Norte.

II.IV.13: Existen otras alternativas: zonas α y β , puerto flotante en la boca del río de la Plata, profundización a 42' la ruta fluvial desde Rosario hasta el mar, proyecto de puerto de aguas profundas en Punta Médanos y proyecto similar uruguayo en la laguna de Rocha, que no han sido totalmente evaluados para las condiciones actuales, salvo utilización real de la zona α , hoy en uso, a lo cual se opone el Uruguay.

II.IV.14: El empleo de puertos chilenos no aparece como rentable en función de las distancias involucradas, salvo para productos del NOA con destino a la costa Oeste de América. Para el Lejano Oriente, la ruta mas corta y con mayores posibilidades de comercio "cross trade" o ventas de ocasión es la del Indico. No obstante, la vinculación ferroviaria desde Bahía Blanca con puertos chilenos, de relativamente fácil solución, favorecería el intercambio y la utilización alternativa del Pacífico para la Argentina y el Atlántico para Chile.

II.IV.15: El cuadro que sigue constituye un análisis geopolítico de los puertos de la Provincia de Buenos Aires en base a: calado permitido, lugares de amarre, cantidad de buques por año, movimiento total de cargas, tonelaje exportado e importado y total de comercio exterior. Permite extraer las siguientes conclusiones:

<u>Puerto</u>	<u>Sigla</u>	<u>Calado</u>	<u>lugares</u>	<u>b/año</u>	<u>Movim.</u>	<u>Export.</u>	<u>Import.</u>	<u>Com,Ext.</u>
SAN NICOLAS	SN	29'	10	140	<u>6.593</u>	1.115	<u>3.339</u>	<u>4.454</u>
CAMPANA	CA	36'	12	67	5.893	687	229	916
LA PLATA	LP	28'	13	90	5.259	535	756	1.291
MAR DEL PLATA	MP	28'	4	54	642	71	570	641
QUEQUEN	QQ	42'	10	132	2.633	2.380	253	2.683
BAHIA BLANCA	BB	<u>45'</u>	<u>32</u>	<u>200</u>	3.878	<u>3.228</u>	650	3.878

- (1) El orden en calado es: BB; QQ; CA, SN, LP, MP
- (2) El orden en lugares es: BB, LP, CA, QQ, SN, MP
- (3) El orden en buques/año es: BB, SN, QQ, LP, CA, MP.
- (4) El orden en movimiento total es: SN, CA, LP, BB, QQ, MP.
- (5) El orden en exportaciones es: BB, QQ, SN, CA, LP, MP
- (6) El orden en importaciones es: SN, LP, BB, MP, QQ, CA.
- (7) El orden en comercio exterior es: SN, BB, QQ, LP, CA, MP.

A cada uno de estos items se ha asignado un coeficiente ponderado en función de la incidencia de cada uno en el comercio exterior del país, resultando el siguiente orden de importancia de los puertos de la provincia de Buenos Aires:

1. BAHIA BLANCA
2. SAN NICOLAS
3. QUEQUEN
4. LA PLATA
5. CAMPANA
6. MAR DEL PLATA

De este análisis surge claramente la superioridad de tres puertos: San Nicolás, Quequén y Bahía Blanca sobre Campana, La Plata y Mar del Plata.

Bahía Blanca y Quequén son los principales puertos de exportación, San Nicolás es el primero en importación. Campana y la Plata tienen utilización principal en combustibles, minerales o carga general. Mar del Plata, muy atrás, tiene como actividad principal la pesca.

II.IV.16: En el balance entre puertos fluviales y puertos marítimos y en base a ubicación y profundidades, las obras de dragado y ensanche en Bahía Blanca y Quequén y la operación del Ferrocarril Pampeano, parecen inclinarse decididamente a favor de los marítimos que, en el caso de Bahía Blanca podría aumentar aún más en caso de realizarse alguno de los proyectos de FACA y TECHINT.

II.IV.17: Estas conclusiones que implican una rivalidad geográfica y geopolítica revalorizan la posición intermedia del proyectado puerto de Punta Médanos, cuya principal dificultad reside en el gran costo e inversión que demandaría ante otras alternativas aún no del todo analizadas.

II.IV.18: El establecimiento de una zona franca en el puerto de La Plata, incrementará seguramente su movimiento pero no modificará los inconvenientes de su acceso y carencia de profundidad.

II.IV.19: Los problemas portuarios argentinos: poca profundidad, dragado casi permanente, remolque y practicaje caros, infraestructura antigua, orgánica inadecuada, excesiva burocracia, autoridades redundantes, hacen al sistema portuario caro e ineficiente.

5. DEL TITULO V ; RECURSOS ICTICOLAS

II.V.1; Recursos de la plataforma marina bonaerense :

Del estudio que antecede se pueden obtener las siguientes conclusiones :

El futuro de la explotación de los recursos ictícolas está directamente relacionado con la magnitud y calidad de los mismos, ó sea con el potencial pesquero provincial.

- (1); La Provincia de Buenos Aires cuenta con una plataforma marina muy extensa y rica en recursos pesqueros. Entre las especies más comunes se pueden mencionar la merluza común y las especies acompañantes, como anchoíta, corvina, pescadilla, mero, abadejo, etc.
- (2); La preservación de estos recursos está bajo la responsabilidad de la Nación, a través de la Dirección Nacional de Pesca Marítima, dependiente de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca, en el ámbito del Ministerio de Economía. Para su cumplimiento y asegurar así la continuidad de la pesca comercial, debe regular la actividad mediante el otorgamiento de permisos de pesca en relación con la información disponible sobre la biología de las especies (Capturas Máximas Sostenibles) y el esfuerzo pesquero que se está desarrollando en el

////////

área.

- (3) : Más del 50% de las capturas totales en el país se extraen de la plataforma bonaerense. Esta afirmación se puede demostrar en base a las siguientes estadísticas: La merluza común es la especie más importante del Mar Argentino. Durante el último quinquenio las capturas de este recurso por parte de la flota pesquera argentina constituyeron aproximadamente las dos terceras partes de las capturas totales y más del 60% se llevó a cabo en la plataforma bonaerense que en gran parte está cubierta por la Zona Común de Pesca compartida con la República Oriental del Uruguay. Debido a su ciclo migratorio, las mayores concentraciones en el área se localizan durante el invierno.
- (4) : También en el área costera bonaerense se localiza la totalidad de la biomasa de las especies corvina y pescadilla, cuya pesca se comparte desde el año 1974 con la flota pesquera uruguaya a raíz del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo. El 100% de las capturas argentinas de estas dos especies se lleva a cabo en la plataforma bonaerense.
- (5) : Otro recurso importante de la región pero en menor proporción que los mencionados anteriormente es el calamar; se supone que el 20% de la biomasa de este valioso molusco está ubicado en la región bonaerense.

- (6) : Con respecto a las especies de superficie, (pelágicas), no hay ninguna duda que la anchoíta es la más importante de las que habitan en el sector. Se calcula una biomasa superior a los dos millones de toneladas, lo cual admite la posibilidad de pescar en el área más de 500.000 toneladas sin comprometer el recurso. Esto está corroborado teniendo en cuenta que se trata de una especie de vida efímera y rápido crecimiento.
- (7) : Si bien su pesca por parte de la flota costera basada en el puerto de Mar del Plata se lleva a cabo durante la primavera y principios del verano cuando la especie se aproxima a la costa, su ciclo migratorio permite ubicar importantes concentraciones en las cercanías de Mar del Plata durante el otoño y frente a la desembocadura del Río de la Plata en los meses de invierno.
- (8) : La totalidad de las capturas de anchoíta se llevan a cabo en la plataforma bonaerense, siendo los puertos de desembarque Mar del Plata y Necochea.
- (9) : Otras especies de superficie importantes son la caballa y el bonito, que se utilizan preferentemente en la industria conservera. A igual que la anchoíta, el 100% de sus capturas se realiza en el área bonaerense constituyéndose Mar del Plata en el puerto de desembarque de las mismas.
- (10) : Otro dato importante que demuestra la supremacía que la Provincia de Buenos Aires posee con respecto a otras

////////

regiones del país en cuanto al potencial pesquero, son las Capturas Máximas Permisibles de las especies que habitan la plataforma bonaerense .

(11) ; Del Cuadro N° 3, última información publicada por la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca, referida solamente a treinta especies, la biomasa que corresponde a la Provincia de Buenos Aires excede el millón de toneladas.

Este es un dato muy significativo si se tiene en cuenta que en toda la plataforma marítima argentina se captura un promedio anual de 500.000 toneladas.

(12) ; En síntesis, más del 50% de las capturas totales obtenidas por la flota pesquera argentina se obtienen de la plataforma bonaerense y aproximadamente un 50% del Potencial Pesquero Argentino (la biomasa total de todas las especies del Mar Argentino) está localizado en las áreas marítimas adyacentes a la costa de la Provincia de Buenos Aires.

II.V.2. Recursos de Agua Dulce :

(1) ; La República Argentina posee un área aproximada de 20.200 Km² cubierta por lagos, lagunas y embalses, de los cuales corresponden a la región pampásica, unos 1.492 Km², un 7,4% aproximadamente .

La evaluación del rendimiento pesquero de estos ambientes acuáticos se estimó para la región en 17.900 toneladas anuales, que significan aproximadamente un 36% de la captura total de peces estimado para la República Argentina, calculada en 50.000 toneladas anuales.

Las especies más comunes que se pescan en los lagos, lagunas y embalses son: pejerrey, lisa, mojarra, bagre, tarariras, sabalitos, carpa común, dientudos, etc.

- (2) ; En cuanto al sistema fluvial, la explotación tiene significancia en la zona ribereña del sistema inferior de la Cuenca del Plata (Ríos Paraná y Río de la Plata) .

El nivel de capturas de peces se sustenta principalmente en la pesca del sábalo, la especie más importante que se utiliza en la industria de la reducción para producir harina y aceite de pescado.

Otras especies que se capturan en estos ríos son: dorado, patí, pejerrey, surubí y boga, pero en proporción mucho menor.

- (3) ; Es de destacar que los niveles de capturas que se llevan a cabo en todos estos ambientes acuáticos, incluido el sistema fluvial, son poco significativos. Como dato ilustrativo, en los últimos años no existen registros referente a capturas pesqueras en agua dulce; la última estadística conocida corresponde al año 1988 y fue inferior a las 10.000 toneladas para todo el país.

La máxima captura en aguas continentales se logró en el año 1942 con un total de 26.000 toneladas, correspondiendo más de la mitad a la pesca del sábalo.

II.V.3 : La industria pesquera :

- (1) : Si se tiene en cuenta el número de establecimientos dedicados a la industrialización del pescado, Mar del Plata ocupa lejos el primer lugar, elaborando productos tanto en conservas, semiconservas, salados y congelados.
- (2) : El 80% de las plantas procesadoras de pescado del país se encuentran en el área de la Provincia de Buenos Aires, principalmente centralizadas en la ciudad de Mar del Plata. La mayoría de estas fábricas fueron construídas a principios de la década del 70. Existe una diferencia notable de eficiencia entre las fábricas que han renovado y modernizado sus instalaciones y equipos y aquellas que no lo hicieron.
- (3) : La capacidad de fileteado y procesamientos afines en tierra excede las capturas totales de la flota pesquera argentina. Las plantas están operando con un 60% de su capacidad productiva.

II.V.4 : La flota pesquera :

- (1) : La integran buques pesqueros de diferente tipo : costeros, de altura tradicional y congeladores y procesadores.

Con respecto a la flota costera, el 85% de las embarcaciones que la componen están distribuídas en puertos de la Provincia de Buenos Aires, principalmente en Mar del Plata que alberga el 62% de las mismas.

La flota costera de la región bonaerense es responsable de casi el 85% de los desembarques de la pesca costera en la República Argentina.

La edad promedio de los buques es muy elevada: superior a los 30 años. La mayor antigüedad promedio se observa en las embarcaciones más pequeñas.

Si bien en 1978 se registró el máximo de capturas de esta flota, con 137.406 toneladas, las mismas han ido disminuyendo progresivamente, manteniendo en la actualidad un promedio de unas 75.000 toneladas. Esto se ha debido a una mayor participación de la flota de altura, a las fluctuaciones de demanda de las especies costeras, dependientes de un mercado interno muy limitado y a la falta de organización en los actuales sistemas de comercialización. Según los actuales niveles de captura, la flota pesquera costera bonaerense podría hasta triplicar los mismos.

- (2) ; En cuanto a la flota pesquera de buques de altura convencional, el 86% de sus buques tienen su asentamiento en los puertos de Mar del Plata (83%) y Necochea (3%) de un total de 200 barcos distribuidos en todo el país.

El máximo desembarque por parte de buques de esta flota se produjo en el año 1979, con más de 335.000 toneladas. El promedio de los últimos años se ha mantenido en unas 270.000 toneladas, lo que significa aproximadamente un 50% del total desembarcado en la República Argentina.

Los buques que componen esta flota son relativamente viejos y el promedio de edad oscila en los veinte años.

(3) : Los buques congeladores y procesadores son los de más reciente incorporación. Su antigüedad promedia los quince años. Generalmente tienen sus bases en puertos situados al sur del paralelo 40°. Hoy en día totalizan unas cien unidades: el 29% opera desde puertos bonaerenses; el resto desde puertos patagónicos, especialmente en Puerto Madryn, Puerto Deseado, y Ushuaia.

Muchos de estos barcos se dedican a la pesca del langostino en el Golfo San Jorge.

II.V.5 : Puertos pesqueros :

(1) : Si bien todavía no alcanza a satisfacer los requerimientos que exige un proceso pesquero moderno, se puede afirmar que Mar del Plata es el único puerto pesquero integral existente en nuestro país. Está dotado de los elementos necesarios para dar apoyo a las flotas que en él operan. El crecimiento del sector durante los últimos años se ha realizado alrededor de este puerto, con limitadas alternativas en otros puertos de la Provincia, como Necochea - Quequén y Bahía Blanca-Ingeniero White.

Como se ha visto, Mar del Plata alberga más del 60% de todos los buques pesqueros con que cuenta el país. Además el volumen de capturas desembarcado anualmente excede el 50% del total capturado por la flota pesquera nacional. (Datos correspondientes al año 1990)

Hay que destacar que en su ámbito funciona una moderna Escuela Nacional de Pesca, el único Mercado Nacional de Concentración Pesquera que existe en el país y que posee una privilegiada ubicación geográfica con respecto a los caladeros de valor comercial, al alcance de casi toda la flota pesquera durante todo el año.

- (2) ; En los puertos de la Provincia de Buenos Aires se lleva a cabo el mayor porcentaje de los desembarques de las capturas totales realizadas en el país. Si se consideran las estadísticas correspondientes al último decenio (1981 - 1990), más del 80% de los mismos se efectuaron en los puertos de Mar del Plata, Necochea y Bahía Blanca, correspondiendo al primero de ellos casi el 65% de los desembarques.
- (3) ; Si bien es necesario reconocer que en los últimos años la actividad pesquera se ha ido desplazando hacia los puertos patagónicos, especialmente Madryn, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado y Ushuaia, incrementándose la instalación de fábricas que procesan diferentes productos pesqueros y el asentamiento de buques congeladores y procesadores que desembarcan los productos ya elaborados a bordo o para elaborar en dichos puertos, todo ello en respuesta a la política de promoción de desarrollo regional y franquicias adoptadas por las autoridades nacionales, es justo también reconocer que el nivel de actividad y producción desarrollado en el área marplatense se ha mantenido y aún superado, a pesar de los conflictos laborales, de la presión impositiva y de diferentes tipos de trabas (retenciones, costo de insumos y combustible, atraso cambiario, etc) que repercuten negativamente en las exportaciones.
- (4) ; En síntesis, el PRODUCTO generado anualmente por el sector pesquero nacional se puede calcular en unos seiscientos millones de dólares; más del 50% del mismo corresponde a recursos provenientes de la plataforma marítima bonaerense, se elaboran en establecimientos ubicados en la Provincia de Buenos Aires y se capturan por embarcaciones pesqueras basadas en los puertos bonaerenses.

II.V.6 : Legislación, Tratados y reglamentaciones

- (1) ; En todo el desarrollo de la pesca en la Argentina, el denominador común fue la falta de una legislación adecuada para regular el sector y brindar seguridad jurídica a las inversiones necesarias.

A falta de una Ley cuyo proyecto de encuentra en el Congreso con media sanción, el Poder Ejecutivo promulgó el Decreto N^o 2236/91 que intenta generar el marco normativo que regule la explotación de los recursos pesqueros sobre principios de preservación y racionalidad, que otorgue estabilidad a la inversión productiva, que determine el procedimiento para acceder a los permisos de pesca y que atienda a la necesaria renovación de la flota pesquera.

- (2) ; A fines de 1991 la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca publicó la Resolución N^o 245 dictando normas complementarias y aclaratorias relacionadas con el Decreto N^o 2.236 y reglamentando detalladamente los proyectos de explotación pesquera que contemplen la incorporación de buques a la matrícula nacional.

Estos dos documentos son los que en la actualidad rigen la normativa pesquera y deben tenerse en cuenta para gestionar permisos de pesca o renovar y/o modificar los vigentes.

- (3) ; Por otro lado, aún continúan vigentes las Leyes 17.094 sancionada a fines del año 1966 y la 18.502/69.

La citada en primer término, extiende la soberanía de la Nación Argentina al mar adyacente a su territorio hasta una distancia de doscientas millas marinas, aunque aclara que la libertad de navegación y aeronavegación no queda afectada por lo dispuesto. Esta ley está en abierta contradicción con la posición argentina sostenida durante la 3ra Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que culminara con la adopción de la Convención en 1982.

La soberanía sobre el Mar Territorial no puede extenderse más allá de las doce millas marinas contadas a partir de las líneas de base. En la ZEE no hay soberanía sino derechos preferenciales del Estado ribereño sobre los recursos vivos, quedando intactas las demás libertades tradicionales de alta mar. Es evidente que esta ley deberá ser modificada para hacerla compatible con el nuevo Derecho del Mar.

- (4) La Ley 18.502 establece que las Provincias ejercerán jurisdicción sobre el Mar Territorial adyacente a sus costas hasta una distancia de tres millas marinas medidas desde las líneas de base de las más bajas mareas. También es evidente que esta ley no se ajusta al Derecho del Mar suscripto en la 3ra Conferencia de las Naciones Unidas. El Proyecto de la Ley Federal de Pesca le otorga el dominio y la jurisdicción a las provincias con litoral marítimo para los fines de explotación, conservación y administración de los recursos vivos hasta una distancia de doce millas marinas.

(5) ; Estas leyes que asignan jurisdicción y dominio a las provincias ribereñas, como es el caso de la Provincia de Buenos Aires, no son aceptadas por éstas, que reivindican sus derechos provinciales sobre el Mar Territorial y la ZEE, o sea hasta una distancia de doscientas millas marinas.

Esta es una situación conflictiva de solución muy difícil, por cuanto la Nación es la que ejerce el control de estas zonas a través de la Armada y la P.N.A. y además, provee los datos de la investigación de los recursos biológicos por intermedio del INIDEP para poder determinar las Capturas Máximas Permisibles de las diferentes especies, parámetros fundamentales que ayudan a las autoridades nacionales para la regulación de la explotación pesquera.

(6): Por último, es necesario mencionar la situación planteada entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay en la Zona Común de Pesca (ZCP) establecida por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, suscripto el 19 de noviembre de 1973 y ratificado por ambos países en febrero de 1974.

El Art. 73 establece los límites de la ZCP y el Art. 74 la forma de distribución de los volúmenes de captura en dicha Zona.

El problema crucial en el aspecto pesquero siempre ha estado referido al reparto de las cuotas de capturas entre ambos países, agravado para el caso de las especies que

////////

//////////

migran entre la ZCP y la ZEE de la República Argentina.

A la fecha no ha sido posible establecer con acuerdo entre ambos países el criterio de reparto de las cuotas.

La parte argentina propone el criterio del ecosistema, rechazado por la R.O.U. que interpreta que el aporte de la riqueza ictícola se refiere exclusivamente a la ZCP.

La Argentina a partir del año 1981 disminuyó la presión pesquera en la ZCP como resultado de la crisis pesquera y la aparición de grandes concentraciones de langostino en el Golfo San Jorge, haciendo que muchos buques pesqueros abandonaran la Zona para operar en las aguas patagónicas. La flota pesquera uruguaya ocupó los espacios dejados por las naves argentinas y el resultado se verifica en el Cuadro respectivo: para el período 1977-1985 las capturas uruguayas aumentaron más del 300% mientras que las argentinas cayeron más del 60%.

Esta situación, considerada insostenible para nuestro país ha requerido urgentes medidas en el seno de la Comisión Técnica Mixta creada para fijar los volúmenes de captura, promover investigaciones científicas, solucionar controversias, etc.

La preservación de los recursos tradicionales deberá ser el objetivo común para ambos países. La Argentina podrá lograr resultados favorables en la mesa de negociaciones utilizando argumentos reales y con sus propios barcos pesqueros activos en la Zona Común de Pesca.

6. DEL TITULO VI: RECURSOS MINERALES

II.VI.1: La minería en las costas y mar bonaerenses no está suficientemente desarrollada por carencia de adecuadas investigaciones y la poca rentabilidad de los minerales de existencia comprobada.

II.VI.2: El paulatino traspaso de la actividad petrolera de manos del Estado a la actividad privada, impulsará el crecimiento y expansión del sector.

II.VI.3: Las necesidades energéticas del país y por ende del conglomerado humano en el gran Buenos Aires, pueden entrar en época crítica próximamente si no se arbitran soluciones adecuadas. Sin embargo, la provincia de Buenos Aires no cuenta con recursos energéticos previsible en sus costas y mar adyacente, ya que las Cuencas del Salado y del Colorado no han dado hasta ahora resultados alentadores.

II.VI.4: Las posibilidades petroleras en el talud continental no están suficientemente establecidas. Tampoco se ha avanzado lo suficiente en la tecnología como para poner en producción yacimientos en profundidades superiores a los 250 m. de agua.

II.VI.5: En las costas de la provincia de Buenos Aires se han detectado existencias de minerales livianos y pesados, en particular depósitos combinados de hierro y titanio, en proximidades de Necochea y San Blas, que podrían producir hierro, circon, óxido de titanio y rutilo, pero la presencia del titanio resulta perjudicial para el empleo en altos hornos.

II.VI.6: El circon puede aplicarse en tecnología nuclear, cuyas reservas se estiman en 14.000 tn.

II.VI.7: A lo largo del frente marítimo del río de la Plata se han encontrado yacimientos de fosforita aptos para la producción de fertilizantes.

II.VI.8: Se utiliza conchilla de las playas bonaerenses para fabricación de cemento portland en la localidad de Pipinas.

II.VI.9: Es factible la obtención de metales en salmueras y arcillas rojas.

II.VI.10: En aguas adyacentes a la provincia de Buenos Aires se encuentran

2 de las 9 cuencas sedimentarias marinas del país: del Salado y del Colorado.

II.VI.11: La cuenca del Salado fué explorada sin resultados promisorios debido al muy escaso volumen de rocas generadoras.

II.VI.12: La cuenca del Colorado es de similares características, pero con mayores posibilidades en la parte oriental, requiriéndose mayores exploraciones.



TITULO II :

RECOMENDACIONES

TITULO II: RECOMENDACIONES

INDICE

I. RECOMENDACIONES SOBRE LA PARTE I; CONDICIONANTES GEOPOLITICOS.....	1
II. RECOMENDACIONES SOBRE LA PARTE II; ANALISIS GEOPOLITICO.....	2
1. DEL TITULO I; RIO DE LA PLATA.....	2
2. DEL TITULO II; HIDROVIA PARAGUAY-PARANA.....	3
3. DEL TITULO III; AGUAS Y COSTAS MARITIMAS.....	4
4. DEL TITULO IV; SISTEMA PORTUARIO.....	5
5. DEL TITULO V; RECURSOS ICTICOLAS.....	6
6. DEL TITULO VI; RECURSOS MINERALES.....	16

II. RECOMENDACIONES

I. RECOMENDACIONES SOBRE LA PARTE I: CONDICIONANTES GEOPOLITICOS

I.1: Mantener una actitud positiva y de apoyo al desarrollo de la Patagonia y colaborar en el mejoramiento de las comunicaciones marítimas con esa región, en particular en lo que a abastecimiento se refiere.

I.2: Obtener mayor participación en todas las cuestiones vinculadas con la Cuenca del Plata, su Tratado y la Hidrovía Paraguay-Paraná, así como las vinculadas con el río de la Plata.

I.3: Desarrollar una política marítima de envergadura, acorde con el hecho de contar con la costa marítima más importante de la Nación, en particular en lo referente al desarrollo portuario y el aprovechamiento de los recursos naturales.

I.4: Como provincia ribereña del río de la Plata, lograr mayor participación en las disposiciones emanadas del Tratado del río de la Plata.

II. RECOMENDACIONES SOBRE LA PARTE II: ANALISIS GEOPOLITICO

1: DEL TITULO I: RIO DE LA PLATA

II.I.1; Propugnar la profundización, mantenimiento y eficientización de las vías de navegación, canales y pasos fluviales en el río de la Plata y Paraná de las Palmas.

II.I.2; Propugnar medidas para disminuir y en lo posible eliminar las causas de la gran contaminación del río de la Plata, en particular en el área Sarandí, Bernal, Quilmes y Berazategui y compartir con la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires lo referente al Riachuelo.

II.I.3; Obtener cierta participación en lo referente al proyecto de canalización del río Bermejo, como receptora en el delta de los sedimentos que dicho río transporta.

II.I.4; Participar en las negociaciones referentes a la pesca en el río de la Plata y Zona Común de pesca con el Uruguay, en carácter de provincia ribereña.

II.I.5; Participar en la delimitación con la República Oriental del Uruguay entre las islas Martín García y Timoteo Domínguez y procurar que diferentes status no provoquen desigualdades irritantes.

II.I.6; Participar en las negociaciones referentes a la construcción del puente Colonia - Buenos Aires y procurar que el extremo argentino se establezca en la provincia.

2. DEL TITULO II, HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

II.II.1: Planificar las medidas para efficientar sus puertos y servicios sobre la Hidrovía Paraguay Paraná y dotarlos de instalaciones para transferencia fluvio-marítima de cargas.

II.II.2: Mantener permanente contacto con funcionarios del Comité Intergubernamental Coordinador (CIC) de la Hidrovía Paraguay-Paraná para contrarrestar aquellas propuestas que vayan en detrimento de la utilización de las vías fluviales y puertos de la provincia.

II.II.3 ; Participar en todo estudio o proyecto referente a la utilización de la Hidrovía y en particular en lo referente a los puertos de transferencia fluvio-marítima.

3. DEL TITULO III: AGUAS Y COSTAS MARITIMAS

II.III.1: Analizar la incidencia de la construcción del puente Colonia - Buenos Aires, sobre el turismo en las playas bonaerenses para adoptar con tiempo las medidas pertinentes.

II.III.2: Analizar la incidencia que tendrían la utilización del puerto de Montevideo y el proyecto de la Laguna de Rocha sobre la utilización de los puertos de la provincia para el tráfico de exportación argentino.

II.III.3: Con referencia a la Ley 23.968 , procurar jurisdicción provincial sobre el Mar Territorial de 12 millas náuticas y la mayor participación posible en los beneficios resultantes de la explotación de los recursos en la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental adyacente a sus costas.

II.III.4: Ejercer acción pública y fomentar la actividad privada para navegación deportiva, actividades náuticas, y servicios turísticos.

II.III.4: Planificar y desarrollar un programa de fijación de médanos en las zonas donde sea necesario.

4. DEL TITULO IV; SISTEMA PORTUARIO

II.IV.1: Eficientar el puerto de Bahía Blanca manteniendo el dragado a 45 pies de calado, reconstruyendo el silo 5 y desregulando los aspectos necesarios para posibilitar o aumentar su competitividad.

II.IV.2: Concluir la profundización del acceso al puerto de Quequén para convertirlo en otro puerto de aguas profundas y lograr así dos puertos marítimos de aguas profundas en el área de la Pampa Húmeda.

II.IV.3: Mantener la condición de puertos mineraleros de San Nicolás y Ingeniero Rocca.

II.IV.4: Efectuar estudios para establecer las posibilidades de Campana como puerto para tráfico intermodal.

II.IV.5: Mantener actualizados los estudios sobre el puerto de aguas profundas en Punta Médanos, para su realización en caso necesario.

II.IV.6: Apoyar la conexión ferroviaria desde Bahía Blanca con Chile para obtener salida al Pacífico e intercambio con Chile.

II.IV.7: Aunque no sea favorable su acceso y profundidad de operación, mantener el puerto de la Plata para el movimiento de combustibles. Analizar la conveniencia de construirle nuevo acceso. Establecer la Zona Franca para posibilitar mayor reactivación.

II.IV.8: Mantener la condición de puertoesminentemente pesquero para Mar del Plata.

II.IV.9: Propugnar la participación privada en los puertos que se transfieran a la Provincia.

II.IV.10: Participar en todo estudio o proyecto referente a la construcción de puerto de aguas profundas.

5. DEL TITULO V: RECURSOS ICTICOLAS

II.V.1. : Será necesario formular una estrategia sectorial que resulte coherente con el Plan Nacional para el Desarrollo Pesquero preparado por la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca.

Deberán figurar temas tales como :

Control de la explotación de recursos vivos en la plataforma bonaerense con el propósito de promover un crecimiento estable de la industria pesquera, no sólo limitando el nivel de las capturas sino también, controlando las temporadas y zonas de pesca, los métodos de pesca más apropiados, el tamaño de las redes de pesca, el tamaño de los peces que se van a capturar, etc.

II.V.2. : Además resultaría importante insistir ante las autoridades nacionales para que se lleven a cabo evaluaciones más precisas en cuanto a los recursos de valor comercial y en consecuencia, actualizar las estadísticas pesqueras, llevando un control más preciso de los partes de pesca. El manejo efectivo de los recursos debe fundamentarse en evaluaciones periódicas sobre la base de los recursos.

II.V.3. : En la plataforma bonaerense es necesario coordinar las operaciones y las capturas entre los buques pesqueros argentinos y uruguayos en la ZCP. Según uno de los informes más recientes del INIDEP, se han constatado señales de sobreexplotación de especies fundamentales como merluza, corvina y pescadilla teniendo en cuenta el tamaño de los ejemplares capturados.

II.V.4. : Se hace necesario encarar medidas concretas en cuanto a facilidades de importación y una línea de créditos apropiada que favorezca la renovación de estas flotas pesqueras. El Proyecto de Ley Federal de Pesca

prevé la importación de buques pesqueros de avanzada tecnología con eslora superior a 35 metros, con muy bajos impuestos.

II.V.5 : Con respecto a la tecnología pesquera, resulta necesario introducir o construir buques pesqueros adecuados para la pesca selectiva de acuerdo a las especies que se deseen capturar, tales como poteras para el calamar, pesca con trasmallo, pesca con línea de anzuelos superficial y con línea de anzuelos de fondo (pulangre).

II.V.6 : La renovación y modernización de motores, aparatos de pesca, equipos de comunicaciones, instrumentos de navegación e instrumentos de pesca ayudarán a aumentar el nivel de eficiencia de la actividad. Es importante bajar los aranceles de importación y desburocratizar los procedimientos de importación.

II.V.7 : Es muy difícil para la industria nacional desarrollar y producir equipos de pesca con calidad y costos que puedan competir con los fabricados en países que cuentan con una industria pesquera desarrollada. Por ejemplo, los equipos electrónicos especialmente diseñados para la pesca son de demanda muy limitada y no se justifica su producción interna. La importación de estos equipos reduciría costos operativos de la industria pesquera.

II.V.8 : Los proyectos que deben implementarse deben prever la remoción de los barcos hundidos que aún permanecen y los buques pesqueros que están desafectados y no se utilizan en el puerto de Mar del Plata. A pesar de ser considerado estratégico para la industria pesquera, este puerto no posee un mantenimiento adecuado. Se requiere la incorporación de mejoras con el objeto de aumen-

//////

///////

tar la seguridad de los buques pesqueros y el desembarque puntual de las capturas, contribuyendo de esa manera a la operación eficiente.

II.V.9 : Actualmente se explota en la plataforma bonaerense un número reducido de especies de peces pelágicas, como la anchoíta y la caballa, por lo tanto es factible aumentar su explotación.

Las especies pelágicas son de bajo precio y su explotación en escala comercial es difícil: requiere que exista una demanda preferentemente externa y un mercado que asegure el largo plazo.

II.V.10 : La producción de harina de pescado a base de anchoíta debe competir con productos de bajo precio y buena calidad provenientes de Chile y Perú. Para desarrollar el mercado de anchoíta en conservas es necesario reducir los costos de producción. Existen posibilidades de exportar pescado entero congelado al mercado africano.

II.V.11 : Con relación a las especies migratorias tales como atún y bonito, es importante llevar a cabo la evaluación de estos recursos para asegurar una captura estable y conocer la conducta de los cardúmenes. Argentina actualmente importa atún y otros pescados similares para enlatar; sería posible explotar estos recursos para sustituir su importación. Se requieren estudios adecuados sobre métodos de captura eficientes para este tipo de especies, que no se utilizan en el país, tales como trasmallos y pesca con línea de superficie.

II.V.12 ; La pesca sin valor comercial y tallas pequeñas por lo general se desechan en el océano. La cantidad se desconoce pero se estima que alcanza a más de un 20% de las capturas totales. El informe Okita realizado a comienzos del año 1987 aconseja desarrollar en las aguas saladas o en las áreas costeras que circundan a Bahía Blanca, estudios sobre la producción de especies marinas como así también sobre acuicultura y utilizar estas capturas de peces de escaso valor como alimento. También existe la posibilidad de utilizarlas como alimento para consumo de la población a través del desarrollo de técnicas de procesamiento adecuadas.

II.V.13 ; La Provincia debe recurrir a los institutos de investigación en tecnología de productos pesqueros para que implementen estudios sobre los desechos (por ejemplo, cabeza y vísceras de merluza) y encuentren los métodos para su utilización. No se debe olvidar que estos residuos contienen proteínas útiles y sería conveniente investigar el desarrollo de técnicas de procesamiento adecuadas.

II.V.14 ; El "surimi" es carne blanca de pescado molida, sin sabor y olor; se utiliza como una pasta base que puede ser conservada mucho tiempo a bajas temperaturas. Una vez procesada, sirve para producir distintos productos de un alto valor comercial.

Actualmente se produce surimi utilizando polaca y merluza austral. Las empresas, radicadas en Ushuaia, pescan estas especies en aguas patagónicas.

Habrá que intentarlo con especies capturadas en la plataforma bonaerense.

Debe sealarse que la producci3n de surimi a bordo se torna econ3micamente posible cuando el abastecimiento de materia prima alcanza las 150 toneladas diarias.

No resultará econ3micamente posible la utilizaci3n de la merluza común para producirlo, debido a que la captura actual por buque es reducida. Además el surimi así producido no podría competir con productos similares a base de alaska pollack del Atlántico Norte, debido a su costo. Sería factible producir surimi utilizando otras especies más econ3micas y que la demanda interna aumentara.

II.V.15 : En cuanto a la calidad de los productos pesqueros, existen posibilidades de mejorarla para ampliar el mercado de las exportaciones. También es posible mejorar los productos desde el punto de vista del sabor, apariencia, métodos de preparaci3n y envase de modo que atraigan la atenci3n de los consumidores, lo cual redundará positivamente para aumentar la demanda tanto externa como interna.

II.V.16 : En contraposici3n a la regi3n patag3nica, la industria pesquera localizada en Mar del Plata consiste principalmente en empresas de mediana escala, las cuales se ven comprometidas por la escasa eficiencia y rentabilidad debido a que cuentan con buques y equipos obsoletos. En virtud de la prolongada depresi3n econ3mica que soport3 el país en los últimos años, la mayoría

de ellas carecen de recursos financieros para renovar sus equipos, y su acceso a la ayuda financiera externa se encuentra en extremo limitado.

El acceso a la ayuda financiera por parte de instituciones bancarias argentinas ha declinado en los últimos años debido a la escasez de fondos y a las elevadas tasas de interés. A este respecto, las autoridades provinciales, deberían establecer la estrategia para contribuir al reemplazo de los buques obsoletos de la flota costera y altura convencional que en su mayoría tienen su asentamiento en los puertos bonaerenses. Sería necesario establecer una estrategia de renovación selectiva, incluyendo acuerdos preferenciales para las empresas pesqueras más pequeñas.

II.V.17 : También y desde el punto de vista de promover el desarrollo del sector en base a las inversiones, resultaría sumamente importante flexibilizar selectivamente el régimen actual de las importaciones para aquellas empresas pesqueras dedicadas activamente a la búsqueda de la expansión y diversificación de sus exportaciones.

II.V.18 : Como se ha visto, el rendimiento pesquero de los lagos, lagunas, embalses y sistema fluvial de la Provincia de Buenos Aires se estima en unos 18.000 toneladas anuales, lo que equivale a un 36% de las capturas totales de peces que se podrían capturar en la República Argentina. Los actuales niveles de explotación comercial son muy poco significativos.

Uno de los problemas relacionado con el uso que se le da a estos ambientes acuáticos es el grado de contaminación y degradación que poseen. La actividad deportiva y los efluentes que se descargan no se conjugan con el rendimiento pesquero que se pretende obtener de ellos.

Las autoridades de la Provincia deben estudiar muy bien este tema y encarar a la brevedad el conocimiento de la situación en que se encuentran y a través de las autoridades nacionales respectivas, convenir sobre las medidas necesarias para su saneamiento. Lagunas como la de Chascomús, otrora famosa por la pesca del pejerrey, hoy en día han perdido esta fundamental característica debido a la contaminación de sus aguas a raíz de la intensiva práctica de la motonáutica y de la descarga de efluentes por parte de fábricas e industrias clandestinas.

II.V.19 ; Por otro lado y a raíz de la extinción de importantes caladeros de poca en el mundo, en el futuro se deberá pensar seriamente en los cultivos de peces, actividad muy poco desarrollada en nuestro país. Por eso cada vez es más creíble la frase " En el siglo XXI, comer pescado significará sembrarlo y cosecharlo."

II.V.20 : La expansión del sector pesquero no debe estar subordinada exclusivamente al momento óptimo que presenta el sector externo. Debe tener como base el desarrollo del mercado interno y regional en el corto y mediano plazo. Los objetivos principales serían :

- Incorporar definitivamente a la dieta y cultura alimentaria argentina el consumo de productos pesqueros por las grandes cualidades alimenticias y sanitarias que representan.
- Compensar el déficit de las carnes rojas debido a la disminución alarmante de los stocks ganaderos, evitando la caída del nivel proteico en la alimentación de la población.
- Convertir el mercado interno en un importante consumidor que contribuya a la estabilidad económica del sector, actuando de regulador contra los desfases cíclicos del comercio internacional.

II.V.21 ; El consumo interno de productos de mar es muy pobre, es-
table e inelástico a través de los años. Es inferior a Manual
los cinco kilogramos por habitante / año. Para lograr su
incremento, las autoridades provinciales, en coordina-
ción con las nacionales, deben encarar en conjunción y
armónicamente, en forma gradual, programas de desarro-
llo, para lo cual se requiere :

- Fomento y divulgación permanente del consumo de pro-
ductos pesqueros.
- Aumento de la capacidad de captura de la flota pes-
quera, sin sobrepasar las Capturas Permisibles.
- Adecuación de los establecimientos industriales, in-
corporando equipos y tecnología en envasamiento, em-
paque, control de calidad y nuevos productos.
- Mejorar la infraestructura portuaria, adaptándola a
los nuevos requerimientos de la actividad pesquera.
- Cadenas de frío inalterables desde la extracción
hasta el consumo. Esto ayudará a incrementar la ofer-
ta a través de la mayor cantidad posible de bocas
de expendio.
- Aumento de la cantidad disponible de productos y fa-
cilitar la compra al consumidor, aprovechando el e-
levado número de supermercados y autoservicios dis-
tribuidos en toda la provincia.
- Mejorar la formación del recurso humano que tripula-
rá los buques pesqueros. La carencia de tripulacio-
nes idóneas ha sido uno de los factores determinan-
tes del insuficiente desarrollo pesquero argentino.

Todo esto exige un esfuerzo que debe estar acompañado
por inversión, imaginación e idoneidad de los empresa-
rios y por parte de las autoridades, la decisión polí-
tica de impulsar este desarrollo con medidas tales co-
mo la promoción, el control del crédito, los medios
para el fomento, la desregulación, la divulgación y
una adecuada política cambiaria.



II.V.22 ; El proyecto de Ley Federal de pesca declara de interés nacional la conservación, explotación, industrialización, comercialización, investigación y cultivo de los recursos ictícolas y establece que la actividad pesquera constituye y se considera como un sector industrial procesador de recursos icticos .

En el Artículo 4 establece el dominio y jurisdicción de las Provincias con litoral marítimo solamente hasta las 12 millas del mar territorial.

Crea la Sub Secretaría de Pesca como autoridad de aplicación, dependiente del Ministerio de Economía y crea el Consejo Federal Pesquero como organismo permanente, el que estará integrado por un representante de cada una de las cinco Provincias con litoral marítimo y otros representantes de las Cámaras Empresarias y Asociaciones Gremiales Pesqueras, con la presidencia ejercida por el SSP con doble voto en caso de empate.

El CFP tiene como objeto coordinar y armonizar con los gobiernos de las Provincias y de la Nación la jurisdicción y competencia sobre la actividad pesquera y la promoción del desarrollo de la pesca.

La reserva de bandera nacional a los fines de la pesca comercial dentro de las aguas interiores y el Mar Territorial será irrenunciable y en la ZEE podrá haber excepciones con aprobación del Congreso Nacional.

II.V.23 ; Por el Artículo 50 crea el Fondo Federal Pesquero que será coparticipable entre la Nación (tareas de investigación, control y patrullaje) y las Provincias con litoral marítimo, a las que se transferirán las partidas en la proporción que se acuerde en el seno del CFP. Por lo expuesto y teniendo en cuenta la importancia

que representa la Provincia de Buenos Aires en la industria pesquera del país, más del 50% de las capturas totales, el 50% de los recursos pesqueros, más del 75% de la flota pesquera argentina en puertos bonaerenses y más del 80% de la industria pesquera radicada en la provincia de Buenos Aires, gran parte de la coparticipación del FFP deberá ser transferido a sus arcas. La provincia debe requerirlo.

II.V.24 : Si bien las provincias ribereñas exigen dominio y jurisdicción hasta las doscientas millas, por las razones ya expuestas va a ser muy dificultoso poder ejercerlo, por cuanto el control del área y la investigación pesquera del Mar Argentino está bajo la responsabilidad de la Nación; que a su vez es la que otorga los permisos de pesca en base al potencial pesquero que calcula el INIDEP.

Para la Provincia de Buenos Aires, por los valores ya expresados, no le resultará difícil lograr un grado elevado de coparticipación del FFP, a igual que las provincias petroleras obtienen sus regalías.

II.V.25 : En síntesis, la Argentina es un país potencialmente pesquero, dado que posee recursos ícticos abundantes y valiosos por su calidad y la Provincia de Buenos Aires aporta más de la mitad de los mismos.

Los hombres y las naciones deben pescar la cantidad justa, ni más ni menos; si se exceden, consumen un capital que es de la humanidad y de difícil reposición; si pescan de menos, dilapidan los intereses de la riqueza que heredaron, que se pierde irremediablemente biológica y económicamente, sin beneficio alguno.

6. DEL TITULO VI; RECURSOS MINERALES

II.VI.1: Propugnar la investigación minera en las costas y aguas adyacentes a la provincia.

II.VI.2: Propugnar la actualización de los estudios sobre las posibilidades de las cuencas petrolíferas del Salado, del Colorado y del Talud continental.

V.5

INGRESO
31 MAR 1992
Nº 1642

Buenos Aires, 27 de marzo de 1992

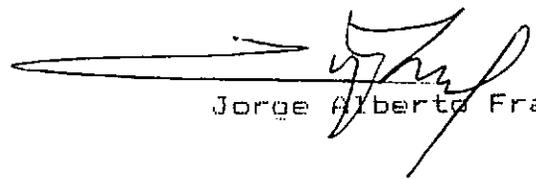
Sr. Secretario General
del CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
Ing. Juan José Ciacera

Ref.: Informe Final

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme al Señor Secretario General con el objeto de elevar a su consideración el Informe de referencia correspondiente al trabajo "ESTUDIO GEOPOLITICO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES" que el organismo a su digno cargo ha tenido la deferencia de encomendarme.

Sin otro particular, saluda
atentamente



Jorge Alberto Fraga

P.D.: Se adjuntan cuatro ejemplares del mismo tenor.

Jes(3)
[Handwritten initials]