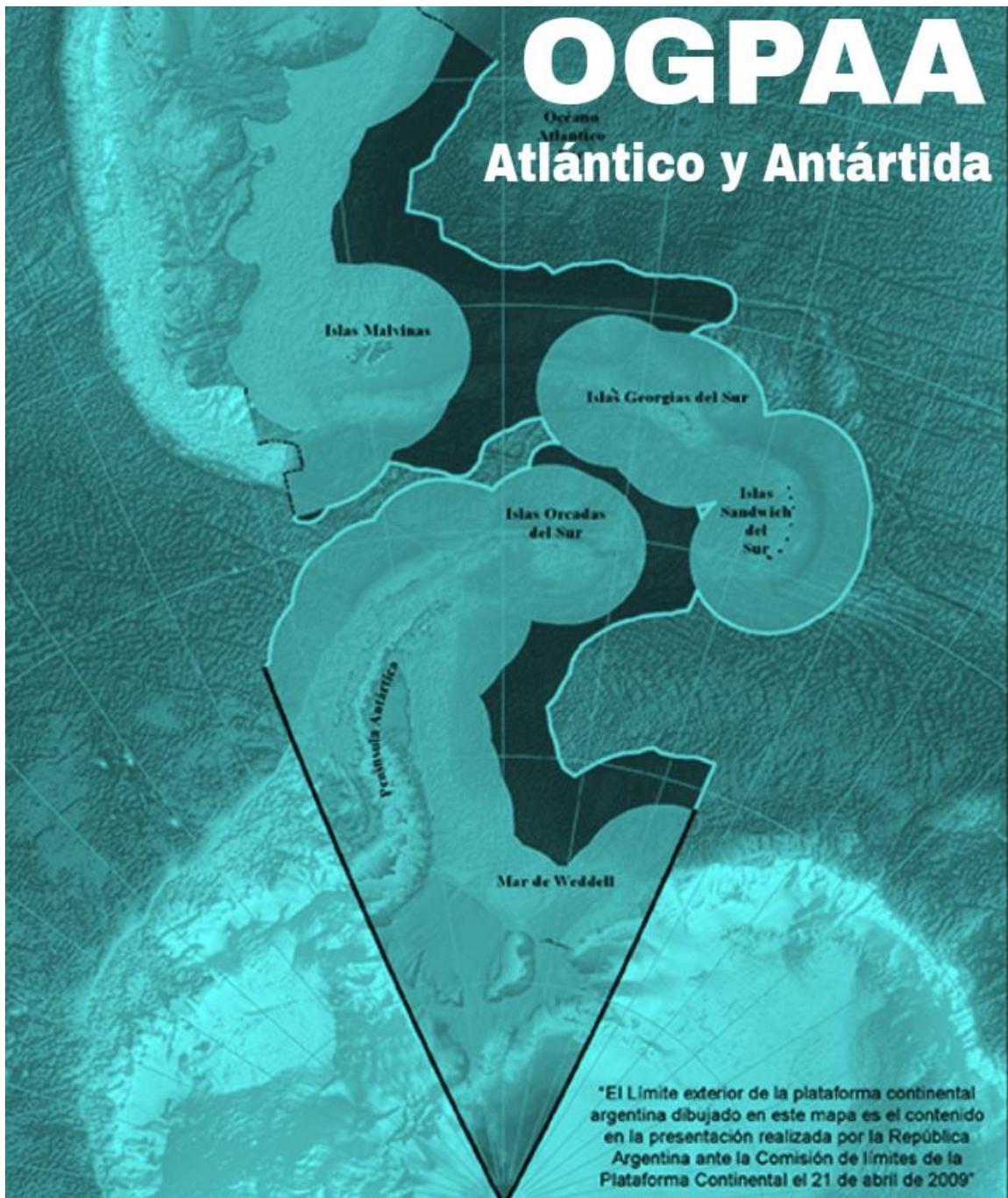


Observatorio Geopolítico de la Proyección Atlántica y Antártica

INFORME DE COYUNTURA # 1, OCTUBRE 2024





Índice

- I. **Presentación**, por Julio Burdman (página 3)
- II. **Gripe aviar en la Antártida**, por Jonatán Martínez Encino (página 5)
- III. **La relevancia geopolítica de Ushuaia: los casos del Polo Logístico Antártico y de la Base Naval Integrada**, por Ramiro Castellón (página 9)
- IV. **Base Petrel: La nueva puerta de entrada a la Antártida y su juego geopolítico**, por Pablo Fiotto Berardi (página 14)
- V. **La nueva ruta marítima “Mar del Plata - Santos”, una oportunidad de inserción global del puerto de Mar del Plata**, por Gastón Roccatagliata (página 17)
- VI. **La explotación de petróleo en Malvinas, cada vez más cerca**, por Lautaro Figueroa Pascua (página 22)

Laboratorio de Investigación en Geopolítica Argentina (LIGA)

Director: Julio Burdman

Observatorio Geopolítico de la Proyección Atlántica y Antártica (OGPAA)

Coordinador: Jonatán Martínez Encino

Investigadores: Ramiro Castellón, Pablo Fiotto Berardi, Gastón Roccatagliata y Lautaro Figueroa Pascua

Para citar este informe, se puede utilizar este link permanente: <https://www.ligageopolitica.com/OGPAA1>



i. Presentación

Este primer informe de coyuntura del Observatorio Geopolítico de la Proyección Atlántica y Antártica, realizado bajo la coordinación de Jonatán Martínez Encino, y que cuenta también con las contribuciones de Ramiro Castellón, Pablo Fiotto Berardi, Gastón Roccatagliata y Lautaro Figueroa Pascua, es el fruto de un trabajo de investigación realizado durante todo el año en el marco del GICP Laboratorio de Investigación en Geopolítica Argentina. La mayoría de los textos corresponden a ponencias presentadas por los autores en las Jornadas de Ciencia Política 2024, co-organizadas por la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires y la Sociedad Argentina de Análisis Político.

Los cinco capítulos que componen el informe responden efectivamente al objetivo principal que nos planteamos con la creación del Observatorio: intentar, a través del abordaje de diversas problemáticas de actualidad, una visión integrada del Atlántico Sur, sus archipiélagos y la Antártida, siempre desde una proyección argentina. Partimos de la premisa de que todas estas espacialidades sociopolíticas se encuentran fragmentadas en la imagen geopolítica de las mismas que se hace nuestra sociedad. Como si se trataran de compartimentos estancos. Y una forma de construir una mirada superadora, o integradora, consiste en observar, analizar y explicar todo aquello que las une. Eso lo vemos en el texto de Martínez Encino, quien muestra en el caso de la reciente llegada de la Gripe Aviar a la fauna antártica que la integración biogeográfica del continente blanco con "el mundo exterior" al norte del Paralelo 60 también se expresa en lo que denomina "interdependencia logística y científica" del territorio antártico con los estados del Sistema del Tratado, y sus respectivas pugnas de poder. De igual forma, Castellón se focaliza en las comunicaciones entre Sudamérica y Antártida al analizar el acceso logístico al continente blanco desde Argentina, comparando los proyectos de la Base Naval Integrada y el Polo Logístico Antártico. Su artículo nos permite ver las diferencias entre las concepciones antárticas que se producen dentro del mundo de la defensa y las que surgen desde el gobierno fueguino. Y en la misma línea, Fiotto Berardi describe las características de la Base Petrel, relanzada a fines de 2021 y cuya infraestructura continúa en proceso de mejoramiento, particularmente en lo que hace a las



pistas aéreas. Por esa razón, el autor considera que esta base se transformará en una de las principales puertas de entrada a la Antártida.

Por su parte, los otros dos trabajos que integran esta entrega se refieren a aspectos productivos del Atlántico Sur sudamericano. Roccatagliata analiza el impacto que tiene para el Puerto de Mar del Plata la reciente incorporación de este por parte de la naviera francesa MCA a una de sus rutas marítimas internacionales, dando inicio a la navegación comercial de la ruta Mar del Plata - Santos. Sostiene el autor que esta incorporación brinda un proceso de competencia virtuoso entre los prestadores de servicios del puerto, que podría tener impacto en los entramados productivos del sur bonaerense, La Pampa y Río Negro. Figueroa Pascua toma los anuncios de exploración y explotación petrolera que la empresa israelí Nativas Petroleum proyecta para la región Malvinas, y analiza este nuevo capítulo del conflicto de soberanía entre la Argentina y Reino Unido por el gobierno efectivo de las islas y sus espacios marítimos circundantes.

Julio Burdman

ii. Gripe Aviar en la Antártida

Por Jonatan Martínez Encino

Medios nacionales e internacionales dieron la noticia a principios de febrero del 2024 sobre cadáveres de escuas, las cuales son aves migratorias, que fueron encontradas en las cercanías de la Base Antártica Primavera, producto del contagio de la gripe aviar mejor conocida como virus HPAI¹. La información fue recolectada por científicos argentinos, procedentes del Instituto Antártico Argentino. A mediados de abril, diferentes medios publicaron que el virus había logrado extrapolarse a aves marinas, siendo su mayor exponente los pingüinos. Medios como *El Cronista* alertaron sobre un brote masivo de la gripe aviar sobre los pingüinos Adelia sobre el Mar de Weddell², región que se encuentra al frente de la península Antártica. Una expedición científica, procedente de la *Federation University Australia*, el Instituto Antártico Chileno y científicos franceses, han revelado una situación preocupante en la isla antártica Heroína en donde han encontrado un centenar de pingüinos muertos. A comienzo de julio el ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades del Reino de España ha publicado una nota³ en donde se expuso el hallazgo del grupo de investigadores españoles del Centro de Biología Molecular Severo Ochoa (CBMSO-CSIC). La nota menciona el primer caso confirmado de infección de la gripe aviar altamente patogénica en mamíferos marinos, elefantes marinos, en la Antártida. Esto indica la expansión de la enfermedad a otros grupos animales con consecuencias desconocidas para la fauna y los ecosistemas antárticos.

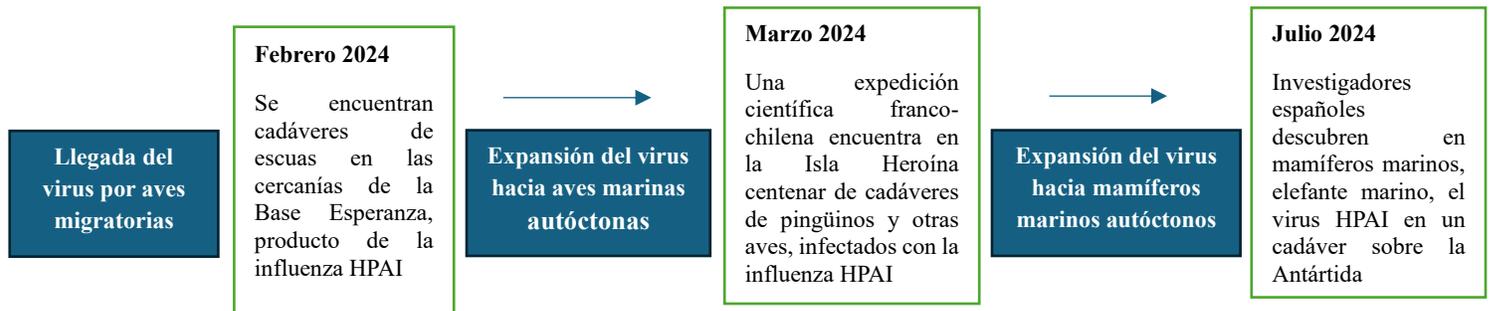
¹ Esteban, P. (2024, 27 de febrero). *Por primera vez detectan gripe aviar en la Antártida*. [Nota de prensa] Recuperado de:

<https://www.pagina12.com.ar/715816-por-primera-vez-detectan-gripe-aviar-en-la-antartida>

² El Cronista. (2024, 12 de abril). *Un virus mortal hace temblar a la Antártida: ¿por qué se murieron miles de pingüinos y otras especies están amenazadas?* [Nota de prensa] Recuperado de:

<https://www.cronista.com/informacion-gral/un-virus-mortal-hace-temblar-a-la-antartida-por-que-se-murieron-miles-de-pinguinos-y-otras-especies-estan-amenazadas/>

³ Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades del Reino de España. (2024, 14 de julio). *Investigadores españoles encuentran el virus de la gripe aviar altamente patogénica en un mamífero marino por primera vez en la Antártida*. [Nota de prensa] Recuperado de: <https://www.ciencia.gob.es/Noticias/2024/Julio/gripe-aviar-antartida.html>



Cooperación internacional científica y securitización

El descubrimiento de la expansión del virus HPAI, conocido como gripe aviar, derivó de un trabajo multinacional entre agencias académicas de Argentina, Australia, Chile, Francia y España, en donde llevaron a cabo un trabajo interdisciplinario e intergubernamental de investigación científica.

Esto nos permitió observar los mecanismos de cooperación, los cuales proceden de las herramientas dispuestas por el Tratado Antártico (1959) y el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente de Madrid (1991), donde las diferentes agencias académicas de los países actuaron de manera conjunta para encontrar las causas del deceso masivo de la fauna antártica, y cómo, también, esto puede llegar a propagarse a lo largo del continente blanco. Esta experiencia nos muestra los lazos de interdependencia logística y científica que se da en la Antártida, aflorando sobre los principios básicos de las relaciones internacionales desde la perspectiva liberal.

Pero no debemos engañarnos, ya que la cooperación científica puede esconder detrás otros intereses. Como mencionaba J. Nye en su obra “*Bound to lead: The changing nature of American Power*” (1990), la noción de *softpower* (poder blando), según el autor, es una herramienta que utilizan los estados para persuadir a otros estados a que se abstengan de realizar ciertas acciones, o que contrariamente, lleven a cabo acciones que lo beneficien. En este caso, el uso de la cooperación científica puede ser utilizado como una herramienta de poder blando que puede traer consigo ciertos intereses geopolíticos de las potencias extranjeras con proyecciones soberanas

sobre la Antártida. El material producido y las conclusiones científicas podrían ser utilizados por ejemplo para crear una **Zona Antártica Especialmente Protegida (ZAEP)**. Las ZAEP nacen a partir del anexo V, Art 3.⁴ del protocolo sobre protección del medioambiente, en donde se dispone que:

“Cualquier zona, incluyendo las zonas marinas, puede ser designada como Zona Antártica Especialmente Protegida a fin de proteger sobresalientes valores científicos, estéticos, históricos o naturales, cualquier combinación de estos valores, o las investigaciones científicas en curso o previstas. (...) Quedará terminantemente prohibido ingresar en una Zona Antártica Especialmente Protegida, salvo en conformidad con un permiso expedido según lo dispuesto en el Artículo 7 infra.”

He aquí el problema central, ya que según el Art. 7:

“Cada Parte designará una autoridad competente que expedirá los permisos que autoricen ingresar y emprender actividades en una Zona Antártica Especialmente Protegida en conformidad con las disposiciones del Plan de Gestión relativo a dicha zona”.

Esto permite observar que solo los países que se erigen como “protectores” pueden acceder sin impedimento a las zonas consideradas protegidas. A raíz de esto encontramos que actualmente en la Antártida hay 72 ZAEPs⁵, de las cuales 11 están bajo administración del Reino Unido, 6 de Chile y la Argentina solo tiene 2. Siguiendo la lógica de este mecanismo legal, podríamos suponer que el Reino Unido, bajo el pretexto de la expansión del virus HPAI, solicite crear una ZAEP en regiones que se encuentren bajo reclamación soberana de la Argentina. Esto afectaría gravemente a los intereses nacionales sobre el continente blanco, ya que para ingresar a esas zonas se debería solicitar una autorización al Reino Unido.

A partir de esto, encontramos que la expansión del virus sobre el continente Antártico es una preocupación clave para los intereses nacionales sobre los reclamos soberanos, ya que, en vísperas de una mayor expansión del virus, este puede traer consigo un proceso de *securitización* por parte

⁴ Anexo V del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medioambiente, 04 de octubre, 1991. Recuperado de: https://documents.ats.aq/recatt/Att004_s.pdf

⁵ *Status of Antarctic Specially Protected Area and Antarctic Specially Managed Area Management Plans*, 2014. Recuperado de: http://www.ats.aq/documents/ATCM37/WW/atcm37_ww002_e.pdf



de las potencias centrales y crear ZAEPs que puedan afectar a la capacidad de intervención de la Argentina sobre la región.

La península Antártica y la Antártida Occidental, con énfasis al Mar de Weddell, son las áreas estratégicas en donde la República Argentina tiene que prestar atención y focalizar sus recursos en materia diplomática, científica y logística para generar las condiciones de un planeamiento estratégico en relación con este suceso. La inacción nos puede costar áreas de reconocimiento y labor científico, ya que podrían quedar bajo “jurisdicción” de otras naciones, teniendo en cuenta las pretensiones de la región del Reino Unido, Chile y Noruega.

iii. La relevancia geopolítica de Ushuaia: los casos del Polo Logístico Antártico y de la Base Naval Integrada

Por Ramiro Castellón

La finalidad de la Base Naval Integrada, atada inexorablemente a su ubicación geográfica, consiste en brindar una mayor conectividad con la Antártida, prestar servicios logísticos y de asistencia para buques y aviones tanto nacionales como extranjeros que naveguen y sobrevuelen aguas cercanas, y en términos generales, potenciar la investigación científica en el continente blanco y el posicionamiento estratégico de la Argentina en el Atlántico Sur.⁶

Las obras se iniciaron en la primera mitad del año 2022 cuando el Ministerio de Defensa, durante la gestión de Jorge Taiana, encargó al astillero estatal TANDANOR que se ocupara de la planificación y el comienzo de la construcción. El astillero realizó los estudios preliminares de movimiento de suelos correspondientes para la construcción de dos galpones modulares⁷ y en abril del año siguiente se avanzó con las excavaciones necesarias para la construcción de los cimientos y carenados para el primer galpón. La intención del ex Ministro de Defensa era que se realizara un nuevo convenio con la Armada Argentina para la construcción de los ya mencionados galpones en el Complejo Industrial y Naval Argentino (CINAR) –que no es otra cosa que el conglomerado que agrupa a los astilleros TANDANOR y Almirante Storni– y que luego se continuara con la construcción de un muelle de 15.460 metros cuadrados, de los edificios administrativos y viviendas del personal, y de las instalaciones necesarias para asistir a los buques.⁸

⁶ Taiana supervisó las obras en la nueva Base Naval Integrada de Ushuaia. (2023). Argentina.gob.ar. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/taiana-superviso-las-obras-en-la-nueva-base-naval-integrada-de-ushuaia>.

⁷ Taiana supervisó las obras en la nueva Base Naval Integrada de Ushuaia. (2023). Argentina.gob.ar. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/taiana-superviso-las-obras-en-la-nueva-base-naval-integrada-de-ushuaia>.

⁸ Salerno, I. (2024). Los detalles de la base militar que el Gobierno planea construir en Ushuaia con apoyo de los Estados Unidos. *TN*. <https://tn.com.ar/politica/2024/04/20/los-detalles-de-la-base-militar-que-el-gobierno-planea-construir-en-ushuaia-con-apoyo-de-los-estados-unidos/>.

El exjefe de Gabinete de la gestión actual, Nicolás Posee, comentó en el “Informe Número 139 de la Jefatura de Gabinete” a la Cámara de Senadores del Congreso de la Nación que, al 31 de diciembre de 2023, la Base Naval Integrada se encontraba en un 9.13% de avance físico y 2500 millones de pesos de ejecución financiera.⁹

En el presupuesto del año 2022, en el marco del Programa 16 (Alistamiento Operacional de la Armada), se destinaron 2.746.900.000 pesos para la “Construcción de Muelle e Incorporación de Maquinaria y Equipo en la Base Naval de Ushuaia” con la Dirección General del Material de la Armada como unidad ejecutora. A su vez, en el marco del Programa 20 (Sostén Logístico Antártico), se destinaron 1.107.048.549 pesos más para la “planificación, adiestramiento, equipamiento, sostenimiento y ejecución de las operaciones que permiten dar un adecuado apoyo logístico a la actividad antártica.”¹⁰

Un año después, en el presupuesto del 2023, se destinaron en el marco del Programa 20 (Sostén Logístico Antártico) 1.232.647.449 pesos, incluyendo una partida para la construcción de un Centro de Abastecimiento Logístico Antártico.¹¹ En el primer apartado del texto dice:

[Se buscará] Promover la construcción de una Base Naval Integrada en la ciudad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur como Centro Logístico para el Sostenimiento de la Actividad Antártica, de manera que a partir de su estratégica ubicación sea posible abastecer a las Bases Antárticas nacionales en forma rápida y eficiente y prestar asistencia a otros países que lleven a cabo actividades antárticas, en el marco del Tratado Antártico y acuerdos

⁹ Jefatura de Gabinete de Ministros de la República Argentina & Secretaría de Relaciones Parlamentarias y con la Sociedad Civil. (2024). Informe Número 139. En *Senado Argentina* (N.º 139). <https://www.senado.gob.ar/bundles/senadoparlamentario/pdf/estadisticas/139.pdf>.

¹⁰ Ministerio de Defensa de la República Argentina. (2022). Presupuesto. <https://www.economia.gob.ar/onp/documentos/presutexto/proy2022/jurent/pdf/P22J45.pdf>.

¹¹ Ministerio de Defensa de la República Argentina. (2023). Presupuesto. <https://www.economia.gob.ar/onp/documentos/presutexto/proy2023/jurent/pdf/P23J45.pdf>.

regionales y bilaterales suscriptos a tal efecto. Asimismo, se deberá procurar la construcción de un centro logístico similar en la Base Antártica Petrel.¹²

Ahora bien, no debe confundirse la idea de la Base Naval Integrada como Centro Logístico con el histórico y conocido proyecto del Polo Logístico Antártico (PLA) fueguino. Por supuesto que ambas iniciativas están estrechamente vinculadas, pero una no depende de la otra; el PLA es un proyecto de la provincia de Tierra del Fuego que suele atribuirse al exsenador peronista Matías David Rodríguez, quien persiguió legislativamente su concreción en los años 2017, 2020 y 2022, pero que sin dudas se inspiró en un largo historial de grandilocuentes declaraciones e inconclusas propuestas. Tanto es así que la idea de la creación de un PLA en Ushuaia puede rastrearse conceptualmente a principios de los 90, cuando la Fundación FUTURIS propuso al expresidente Carlos Menem “transformar Ushuaia en una ciudad científica y académica de proyección internacional para investigaciones antárticas y subantárticas.”¹³ Tal vez más importantes aún fueron, en primer lugar, el Decreto Nacional 2316/90 de Política Nacional Antártica, que entre varias cuestiones plantea “el fortalecimiento de las capacidades portuarias y logísticas de Ushuaia, y de los demás puertos y aeropuertos patagónicos –en particular el aeropuerto de Río Gallegos– como puntos de acceso a la Antártida”¹⁴, y en segundo lugar, el proyecto escrito y presentado entre los años 1992 y 1993 titulado “Área Antártica Internacional de Ushuaia”, “concebido como la “columna vertebral” de un plan de política “circumpolar y antártica” provincial, desarrollando a la península de Ushuaia como una eficiente plataforma internacional de naturaleza logística, académica, científica, educativa y operativa”¹⁵, y tiempo después retomada en nombre y espíritu en otros proyectos legislativos.

¹² Ministerio de Defensa de la República Argentina. (2024). Presupuesto. <https://www.economia.gob.ar/onp/documentos/presutexto/proy2024/jurent/pdf/P24J45.pdf>.

¹³ Leguizamón, D. (2021). Historial del “Polo Logístico”. *Daniel Leguizamón - Antártida y turismo*. <https://www.dl-antartidayturismo.com/anuncio-polo-log%C3%ADstico-2021>

¹⁴ Decreto N.º 2316/1990. Política Nacional Antártica. Firmado el 05/11/1990. Publicado en el Boletín Oficial el 8 de noviembre de 1990. <https://www.dipublico.org/doc/legislacion/Decreto2316-1990.pdf>

¹⁵ Martín, D.A.E. (2021). *Polo Logístico Antártico y Base Naval Integrada en la ciudad de Ushuaia*. Academia del Mar. <https://academiadelmar.com.ar/wp-content/CONFERENCIAS/Polo%20Log%C3%ADstico%20Ant%C3%A1rtico%20y%20Base%20Naval%20Integrada%20en%20Ushuaia%20-%20Academia%20del%20Mar%20-%20Daniel%20Martín.pdf>

El último proyecto al respecto (número 2376/2022), aquel que “crea el Polo Logístico Antártico (PLA) en la península al sur de la Ciudad de Ushuaia, entre las bahías Ushuaia y Golondrina”, contempla una infraestructura compuesta por un Muelle Mixto Antártico y Naval, un Centro de Logística y Almacenamiento especializado en bienes y servicios de la actividad antártica (servicio de abastecimiento de combustible y lubricantes, provisión de agua potable y energía eléctrica, carga, descarga, pesaje y transporte de cargas generales y especiales, etc.), un Taller Naval Especializado, una terminal aérea de carga complementaria al Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas y un Centro de Prevención de Contingencias Ambientales.¹⁶ Propone, a su vez, que el PLA confluya y sea pensado en relación a las ya existentes bases antárticas Petrel y Marambio, de modo que esta última, que posee el aeródromo más antiguo de toda la Antártida y que funciona como puente aéreo entre el país y sus bases antárticas, pueda contar con aeropuertos alternativos, depósitos de repuestos y provisiones.¹⁷

Ambos proyectos, el de la Base Naval Integrada y el del Polo Logístico Antártico, son de vital importancia para los intereses de la nación tanto en su proyección antártica como atlántica y sin duda alguna deberían formar parte del grupo de políticas públicas claves de una *gran estrategia* argentina para las próximas décadas. Más allá de representar una oportunidad sin precedentes para el desarrollo sostenible de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur desde la industria de servicios (logísticos, turísticos, etc.), su exitosa materialización y eficiente gestión fortalecerán la posición argentina en su disputa de soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, además de consolidar su histórico rol como actor protagónico en el continente blanco.¹⁸ Es imperativo entender que el poder blando, aunque necesario, nunca

¹⁶ Proyecto de Ley del Senado de la Nación. “Créase el Polo Logístico Antártico (PLA), en la península situada al sur de la ciudad de Ushuaia (península de Ushuaia), entre las bahías Ushuaia (al este) y Golondrina (al oeste) en la ciudad de Ushuaia, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur”. Expediente S-2376/2022.

¹⁷ Salerno, I. (2024). Los detalles de la base militar que el Gobierno planea construir en Ushuaia con apoyo de los Estados Unidos. *TN*. <https://tn.com.ar/politica/2024/04/20/los-detalles-de-la-base-militar-que-el-gobierno-planea-construir-en-ushuaia-con-apoyo-de-los-estados-unidos/>.

¹⁸ Rizoli, M. G. & Luirette Woods, S. (2021). Ushuaia como punto de acceso internacional a la Antártida: análisis del proyecto ‘Polo Logístico Antártico’. Centro de Estudios Internacionales de la Universidad de Belgrano (CESIUB). *Grupo de Trabajo sobre Antártida y Atlántico Sur, Vol. 2*. <http://repositorio.ub.edu.ar/bitstream/handle/123456789/9207/26-06-28-GT-AyAs-Art%202.pdf>.



alcanzará por sí solo para ello; la Argentina debe desarrollar capacidades australes que le permitan percibirse y ser percibida como una jugadora de primer orden en la región –y la transformación de Ushuaia en un centro logístico de relevancia global, en la principal puerta de entrada del mundo a la Antártida, es un gran paso en esa dirección.



iv. Base Petrel: La nueva puerta de entrada a la Antártida y su juego geopolítico

Por Pablo Fiotto Berardi

La Antártida, el último continente virgen, se transforma. Argentina, con su nueva Base Petrel, se posiciona como un actor clave en este escenario. Nuestro país mantiene 120 años de presencia ininterrumpida en el continente blanco y es el que cuenta con más bases científicas, teniendo siete permanentes y seis de verano. A pesar de que en los últimos años se redujo la inversión en los proyectos antárticos, desde la campaña 2023/24 se observan una serie de cambios y novedades.

Desde 1969 la presencia argentina en la Antártida obtuvo la capacidad de transporte durante casi todo el año gracias a la Base Marambio. Su pista, creada utilizando el permafrost, funciona como puente aéreo entre el continente y la Península San Martín. Pese a este gran avance de la soberanía nacional, también se vieron una serie de inconvenientes para una mayor operatividad de las aeronaves, como las condiciones meteorológicas que cambian repentinamente, y la formación de un “capuchón”, una niebla circundante a la isla la cual reduce la visibilidad.

La Base Petrel, con sus nuevas infraestructuras y un presupuesto de \$4 millones de dólares, se perfila como un *hub* logístico de primer nivel, fortaleciendo la posición de Argentina en la Antártida y generando un nuevo escenario geopolítico en el continente blanco. Además, se perfila como una alternativa a la Base Marambio, en tanto potencial articuladora de la logística y como centro de operaciones.

Un *hub* logístico estratégico

La recuperación de Petrel es elemental para la geoestrategia nacional. Su ubicación geográfica en el archipiélago de Joinville –al norte de la península antártica– la posiciona como un punto logístico donde es relativamente fácil abastecer a la Base Marambio y la Base Belgrano II. Además,

sus nuevas infraestructuras la hacen ser una base multimodal. Pero ¿qué avances hay en la infraestructura de Petrel?

Por un lado, tenemos las pistas de aterrizaje. El pasado 1 de junio un avión Saab 340 de la Fuerza Aérea Argentina aterrizó en la nueva pista de la base. Su aterrizaje fue exitoso y marcó un nuevo hito en las campañas antárticas nacionales. Las pistas a proyección se tienen pensado terminar en diciembre de 2024. La primera –ya terminada– tiene 1208 metros de longitud y 40 metros de ancho, para la segunda pista se tiene pensado extenderla unos 1800 metros y catalogarla como la pista principal. Por otro lado, el proyecto considera la construcción de un muelle de 200 metros de largo que permitirá a las embarcaciones de gran calado como rompehielos y buques polares descargar provisiones y personal de manera mucho más efectiva. Además, se considerará la construcción de toda una sección del edificio principal dedicada a los servicios del puerto y las pistas de aterrizaje.

La finalización de este proyecto tiene a todos en vilo. El teniente coronel Leonardo Martín Sakamoto, encargado de los avances en el proyecto, menciona: “Fue un trabajo durísimo, de dedicación absoluta, pero logramos armar el denominado ‘Aeródromo antártico Petrel’, trabajamos con máquinas viales, retroexcavadora, motoniveladora y un rodillo vibro compactador, entre otras maquinarias. Fue una gran obra de ingeniería que marca un hito en la conexión del sexto continente”.





El juego geopolítico

La nueva operatividad de la base es crucial para nuestros reclamos soberanos. Sakamoto admite que “Desempeñarse como jefe de la Base Petrel fue una experiencia muy enriquecedora tanto en lo personal como en lo profesional, ya que significó plasmar las tareas planificadas durante años para una base estratégica que se transformará en la entrada principal al continente antártico, a través del mar y el aire”.

Este es un gran avance para nuestra soberanía, no solo por el hecho de sumar una base más, sino que Argentina se transforma en el único país en tener dos bases científicas con pistas aéreas de grava; le siguen Chile y Reino Unido con una. La instalación de un muelle es un gran avance que pocas bases antárticas tienen.

La ubicación geográfica es elemental, ya que, se mantiene una gran presencia en una de las pocas regiones antárticas donde es más probable la habitabilidad y la terraformación en un futuro. La llegada de personal militar y civil contribuye a crear los cimientos para la habitabilidad permanente. La creación de escuelas, la investigación científica y las nuevas infraestructuras son cruciales en el juego geopolítico. Porque, citando a un grande de nuestra historia argentina como Juan Bautista Alberdi, “gobernar es poblar.

Referencias

Defensa.com. (10 de febrero de 2023). Proyecto Petrel: avances hacia una base estratégica y autosustentable en la Antártida. <https://defonline.com.ar/defensa/proyecto-petrel-avances-hacia-una-base-estrategica-y-autosustentable-en-la-antartida/>

Pucará.org. (2023, 25 de enero). Argentina en la Antártida: Base Petrel, Basler BT-67 y buque polar. Entrevista con el General Caland. <https://www.pucara.org/post/argentina-en-la-ant%C3%A1rtida-base-petrel-basler-bt-67-y-buque-polar-entrevista-con-el-general-caland>

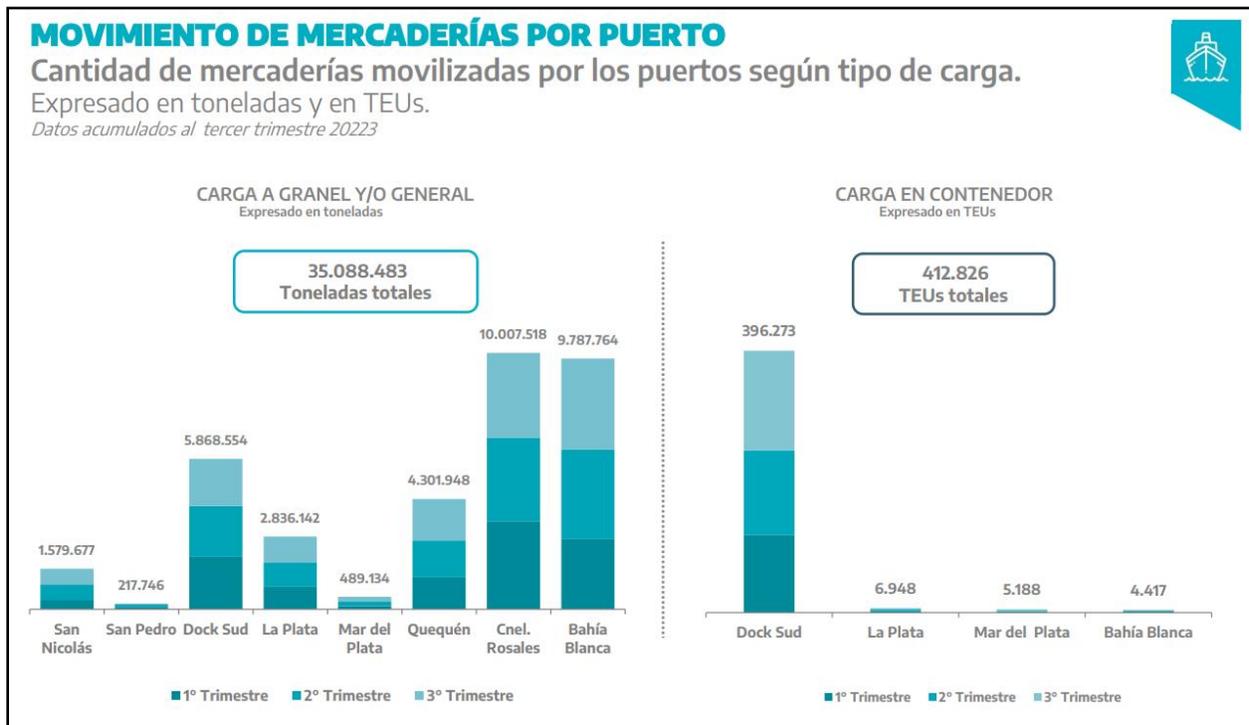
Marambio.aq. (s.f.). Base Petrel. <https://www.marambio.aq/bases/petrel.html>

v. La nueva ruta marítima “Mar del Plata - Santos”, una oportunidad de inserción global del puerto de Mar del Plata

Por Gastón Roccatagliata

Puerto de Mar del Plata

El Puerto de Mar del Plata, inaugurado en 1924, cumplió un siglo de operaciones. Es el mayor puerto marítimo pesquero del país, y el principal exportador de pescado congelado, moluscos y crustáceos. Sin embargo, aún no ha logrado desarrollar un puerto multipropósito con infraestructuras, tecnologías y servicios integrales y competitivos, que lo transformen en una opción rentable y eficiente de transporte para todo el complejo productivo local, y de esa región de la Provincia de Buenos Aires en particular.



Fuente: Subsecretaría de Asuntos Portuarios del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires

El complejo portuario marplatense ocupa aproximadamente 240 hectáreas, con 140 de uso comercial y 80 de uso militar. La capacidad total de movimiento de mercaderías se encuentra actualmente subutilizada y se destina fundamentalmente a las actividades de la pesca como el procesamiento de productos de mar y producción de harina y aceite de pescado. En cuanto a los servicios portuarios, el puerto posee instalaciones de astilleros, talleres, carpinterías, herrerías navales y terminales de reparaciones y depósitos de combustibles entre otros servicios portuarios.

Hasta el año 2023, quien aprovechaba de forma semiexclusiva estas prestaciones portuarias era la empresa danesa MAERSK, la única naviera transnacional que tenía en su ruta marítima al puerto marplatense, y que justamente está dedicada en Argentina al transporte marítimo de pescado congelado.

Mar del Plata - Santos, Brasil

A comienzos del año 2024 la empresa naviera francesa MCA decide incorporar al puerto de Mar del Plata a una de sus rutas marítimas internacionales, y ya en el mes de mayo se daba inicio a la primera navegación comercial de la ruta Mar del Plata-Santos. Esta nueva ruta tiene un servicio quincenal a través del buque portacontenedores *Platón* que cuenta con una capacidad máxima de hasta 1,700 TEUs y realiza el transporte de mercadería a Brasil en apenas 4 días de navegación, reduciendo significativamente los plazos y potencialmente también los costos de transporte y financiación de las empresas de la región. De acuerdo con las declaraciones en medios de prensa locales de Emilio Bustamante, titular de la Terminal de Contenedores N°2 (TC2), en el año 2023 salieron del puerto de Mar del Plata 1990 contenedores y con la incorporación de la naviera francesa será posible duplicar la cantidad en apenas 7 meses de operación. De mayo a la fecha (1era semana de agosto) ya se realizaron siete operaciones de transporte de mercadería vía el portacontenedores *Platón* que fueron progresivamente incrementando los volúmenes operados, ya que diferentes actores productivos fueron identificando como una “oportunidad” la nueva oferta de transporte marítimo. Entre estos se destaca la empresa fabricante de papas prefritas McCain, radicada en la ciudad de Balcarce, y algunos productores de pescado, granos y frutas (kiwi y frutillas) de General Pueyrredón y de los distritos aledaños Alvarado y Mar Chiquita.

¿Cuál fue la precuela del interés de la empresa naviera MCA en el puerto de Mar del Plata?

La decisión de incorporar al puerto de Mar del Plata en la ruta marítima global de la empresa MCA tiene que ver con una decisión de inversión previa de la empresa estadounidense Lamb Weston, uno de los mayores fabricantes de papas prefritas congeladas del mundo, que en el mes de febrero de 2023 anunció la radicación de una nueva fábrica en el Parque industrial de Mar del Plata. Con una inversión de 240 millones de dólares, la mayor de los últimos 20 años en la ciudad, se proyecta la producción de 100 mil toneladas anuales de papas prefritas congeladas, de las cuales el 90% se destinará a la exportación.

El proyecto netamente exportador de Lamb Weston en Mar del Plata y su compromiso con la huella de carbono requerían la optimización del transporte de carga de Argentina al mercado destino, Brasil. Es así que con la garantía de Lamb Weston de una demanda estable de operación y la posibilidad de que otros sectores productivos y empresas decidan modificar su medio de transporte, la empresa francesa MCA incorpora el puerto marplatense a la ruta del mencionado buque Platón.

Desafíos y oportunidades

El mar es un vehículo esencial para el comercio internacional y para la proyección del desarrollo de los estados y sus estructuras productivas; más del 90% del comercio mundial tiene lugar por vía marítima. Es por ello por lo que la sustentabilidad económica de la ruta marítima Mar del Plata-Santos debe ser un objetivo primordial de todos los actores políticos y económicos afectados ya que puede significar una oportunidad de salto de competitividad para el entramado productivo bonaerense pero también para la producción exportable de las provincias lindantes del sur lindantes, La Pampa y Río Negro.

Actualmente el principal medio de transporte de carga de expo-impo de esta región continúa siendo el camión o la opción mixta, camión y puerto de Buenos Aires. Recién en tercer y último lugar se ubica el servicio de transporte marítimo que, hasta principios de año, el único operador en el puerto era la empresa danesa MAERSK, que contaba con una posición dominante y brindaba un servicio



sub-óptimo dado la extensión y costo de la ruta marítima que ofrece. Con la incorporación de un nuevo jugador, con una ruta marítima más directa, se comenzó a dar un proceso de competencia virtuoso entre los diferentes prestadores de servicio de transporte de carga, terrestre o marítimo, que seguramente en el mediano plazo podrá favorecer a las necesidades y costos de transporte y logística de las empresas comercializadoras de la región.

Sin embargo, la sustentabilidad del puerto de Mar del Plata como ruta marítima internacional y nodo logístico regional requiere avanzar en dos grandes desafíos de corto plazo. Primero, la puesta en marcha de la planta de la empresa Lamb Weston es esencial y urgente para garantizar un piso de operación y rentabilidad al nuevo operador marítimo, actualmente la ruta funciona con bajos volúmenes y nula rentabilidad. La planta de producción de papas prefritas se encuentra en proceso de construcción pero a lo largo de los últimos 12 meses ha sufrido pausas y aplazamientos en el cronograma de trabajo por el escenario macro y político argentino; según declaraciones en la prensa, la planta comenzará a operar en mayo de 2025, hasta esa fecha la naviera francesa deberá darse una estrategia para ampliar y diversificar sus clientes en busca de acercarse lo máximo posible a la sustentabilidad económica del proyecto, aquí yace la importancia de la articulación público-privada entre los operadores, el consorcio portuario y los gobiernos locales para la promoción de la oferta de servicios de transporte. El segundo desafío inmediato es la necesidad de adecuación y modernización del equipamiento, maquinaria y tecnología portuaria para atender el potencial de operación comercial que abre la ruta Mar del Plata-Santos; actualmente el servicio de carga y descarga debe ser realizado con grúas propias de los barcos portacontenedores dado que el puerto no tiene pórticos en funcionamiento. Esta modernización portuaria requiere la gestión de importantes inversiones públicas y privadas que, de acuerdo con declaraciones recientes del presidente del Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, Marcos Gutiérrez, ya se han iniciado o están en proceso de evaluación técnica y financiera.

Se explica así que el desenlace de esta oportunidad que abrió la nueva ruta marítima dependerá mucho de las decisiones de inversión y gestiones comerciales de los próximos meses de los actores locales involucrados (públicos y privados) que al mismo tiempo están atadas a la evolución favorable de un incierto contexto macroeconómico y político argentino.



Fuentes

Puertos Bonaerenses. https://www.gba.gob.ar/produccion/areas_de_trabajo/puertos

Monitor de Puertos Bonaerenses.

https://www.gba.gob.ar/produccion/informes_productivos#monitorportuario

ArgenPorts, “El puerto de Mar del Plata y su objetivo Lamb Weston 2024”. En:

<https://www.argenports.com.ar/nota/el-puerto-de-mar-del-plata-y-su-objetivo-lamb-weston-2024>

GlobalPorts, “Nuevo Impulso al Puerto de Mar del Plata a partir de la Nueva Ruta Marítima”.

En: <https://www.globalports.com.ar/nuevo-impulso-al-puerto-de-mar-del-plata-a-partir-de-la-nueva-ruta-maritima/>

GlobalPorts, “Conclusión exitosa del dragado en el puerto de Comodoro Rivadavia”. En:

<https://www.globalports.com.ar/conclusion-exitosa-del-dragado-en-el-puerto-de-comodoro-rivadavia/>

GlobalPorts, “¿Qué tiene de malo ser un puerto feeder?”. En:

<https://www.globalports.com.ar/que-tiene-de-malo-ser-un-puerto-feeder/>

La Nación, “Inversión millonaria: un gigante internacional de las papas fritas apuesta por la Argentina y promete traer dólares de exportaciones”. En:

<https://www.lanacion.com.ar/economia/negocios/inversion-millonaria-un-gigante-internacional-de-las-papa-fritas-apuesta-por-la-argentina-y-promete-nid24022023/>

Portal Portuario, “Consorcio Portuario Regional Mar del Plata busca potenciar exportaciones por el puerto marplatense”. En: <https://portalportuario.cl/consorcio-portuario-regional-mar-del-plata-busca-potenciar-exportaciones-por-el-puerto-marplatense/>

vi. La explotación de petróleo en Malvinas está más cerca

por Lautaro Figueroa Pascua

El gobierno británico busca explotar los recursos petrolíferos de las Islas Malvinas. Para esto, ha iniciado un plan para extraer hasta 500 millones de barriles de petróleo de las islas, algo que supondría un boom económico en la economía isleña. Para ello, comenzó con la licitación para la exploración en el campo Sea Lion, ubicado al norte de Puerto Argentino. Dicha exploración quedará en manos de la empresa israelí Nativas Petroleum. Esta empresa ya ha comenzado la exploración de las aguas malvinenses y afirman que para finales del año 2026 comenzarán a extraer crudo del mar al norte de las islas, realizando una inversión de alrededor de U\$S 1200 millones, hasta lograr la primera extracción de crudo.

La empresa israelí presentó en este 2024 un informe al gobierno kelper, realizado por ellos, sobre el impacto medioambiental que producirán en las islas los proyectos de exploración y extracción que la empresa planea hacer. Los resultados arrojaron que podría haber impactos residuales significativos. Entre los más importantes se encuentran la iluminación artificial en alta mar y la costa, ruido submarino en alta mar, riesgo de lesiones a mamíferos marinos debido a colisiones, riesgo de introducir especies marinas invasoras, etc. Este informe fue presentado al gobierno de las islas, que llamó a consulta popular para conocer la opinión de los isleños sobre el impacto medioambiental que causaría el proyecto de Nativas Petroleum.

Ante esto, la Cancillería argentina ha hecho varios reclamos al gobierno británico y contra la empresa de origen israelí. Esto se debe a que, en el año 2022, el gobierno argentino sancionó a dicha empresa con una prohibición de 20 años para operar en el territorio argentino, lo que incluye su espacio marítimo y, por tanto, también el de las Islas Malvinas. Estas actividades han sido denunciadas como una violación de la soberanía nacional ante los distintos organismos internacionales, incluyendo las Naciones Unidas.



La protesta argentina contra la empresa israelí Nativas Petroleum y la decisión del gobierno del Reino Unido de explotar masivamente el petróleo de las Islas Malvinas reflejan que puede haber, en un corto periodo de tiempo, una intensificación de la disputa sobre la soberanía de las islas.

Desde la ocupación de las islas en 1833, el gobierno británico ha justificado su postura de soberanía en base al principio de autodeterminación de los pueblos. La decisión tomada en 2024 sobre realizar una consulta popular en el archipiélago para conocer la opinión de los isleños sobre el posible impacto medioambiental que supondría la explotación de los recursos refuerza, de facto, la postura de soberanía británica.

El involucramiento de una empresa de origen israelí añade un nuevo matiz a la disputa y le da una dimensión internacional más grande al conflicto. Israel, aliado histórico del Reino Unido, vuelve más compleja a la estrategia diplomática argentina en su búsqueda de apoyo internacional. Israel no solo es un aliado en el ámbito económico para el Reino Unido, sino que también lo es en el plano militar. La ayuda del gobierno británico ha sido clave en el conflicto que está enfrentando actualmente Israel con el grupo terrorista Hamás en la Franja de Gaza. Estos estrechos vínculos entre el Reino Unido e Israel representan un problema para la alianza con este último que plantea el gobierno argentino que preside Javier Milei.

La cuestión sobre los hidrocarburos en las Islas Malvinas se ha convertido en una parte central de la disputa por la soberanía. La explotación de estos recursos, que se descubrieron hace algunos años, ha intensificado el interés por el control de las islas y sus recursos por parte de los gobiernos argentino y británico. La posibilidad de que el Reino Unido logre capitalizar los recursos petroleros y que las islas se conviertan en un gran exportador de barriles de petróleo para el Reino Unido y sus aliados haría que Argentina quedara en una posición de desventaja en su búsqueda de retomar la soberanía de las islas. De aquí surge la insistencia de Argentina en evitar que esto se convierta en una realidad, imponiendo sanciones y reclamando en los distintos foros internacionales, aunque parece que esto no está teniendo resultado alguno.

Pese a los reclamos efectuados por la Cancillería argentina, el Reino Unido y Nativas Petroleum siguen con sus planes de extracción, habiendo ya empezado las perforaciones en busca de los yacimientos. Esto deja en evidencia que Argentina tiene muchas dificultades para frenar las



actividades ilegales que realiza el gobierno británico mediante vías diplomáticas o legales, lo que hace que los caminos hacia una solución del conflicto se vuelvan más difíciles.

Fuentes

Agenda Malvinas, "El plan ambiental de Navitas para justificar el saqueo petrolero en Malvinas".

En: <https://agendamalvinas.com.ar/noticia/el-plan-ambiental-de-navitas-para-justificar-el-saqueo-petrolero-en-malvinas>

ElDiario.Ar, El alineamiento teológico de Milei con Israel, fase superior de su nueva doctrina en política exterior, por Pedro Lacour. En: https://www.eldiarioar.com/politica/alineamiento-teologico-milei-israel-fase-superior-nueva-doctrina-politica-exterior_1_11291226.html

La Nación, "El Reino Unido busca extraer 500 millones de barriles de petróleo de las Islas Malvinas". En: <https://www.lanacion.com.ar/politica/el-reino-unido-busca-extraer-500-millones-de-barriles-de-petroleo-de-las-islas-malvinas-nid02072024/>

La Nación, "La Cancillería renovó la protesta contra una empresa israelí que opera en Malvinas". En: <https://www.lanacion.com.ar/politica/la-cancilleria-renovo-la-protesta-contra-una-empresa-israeli-que-opera-en-malvinas-nid21092023/>

Tiempo Argentino, "Empresa de Israel afirma que extraerá petróleo de Malvinas a finales de 2026". En: https://www.tiempoar.com.ar/ta_article/empresa-de-israel-afirma-que-extraera-petroleo-de-malvinas-a-finales-de-2026/