

DEFENSA NACIONAL

FEDERACION POPULAR DEL TRANSPORTE ARGENTINO EVA PERON

El título del presente artículo hará pensar en la relación que puede haber entre la Defensa Nacional y los avances de los sistemas de transporte del país. De su simple lectura quedará evidenciado la influencia que las actividades que proponen y ejecutan estos argentinos tienen y tendrán sobre el fortalecimiento del poder nacional y su notable papel en el incremento de la real capacidad defensiva de la nación que claramente podrá ser lograda a la par que se incremente el desarrollo nacional.

Se encuentra en pleno funcionamiento la **FEDERACION POPULAR DEL TRANSPORTE ARGENTINO “EVA PERÓN”**. Su lanzamiento se llevó a cabo en el SALON MANUEL BELGRANO del ANEXO DE LA CAMARA DE SENADORES del CONGRESO de la NACION el 17 de octubre de 2012. Allí fueron creados el **FORO FERROVIARIO ARGENTINO “RAÚL SCALABRINI ORTIZ”**, el **FORO CARRETERO “ATILIO LOPEZ”** y el **FORO AERONAUTICO ARGENTINO “FRANCISCO DE ARTEAGA”**, los cuales, junto con el **FORO NAVAL ARGENTINO “HIPOLITO BOUCHARD”**, organización convocante, dieron nacimiento a la **FEDERACION**.

En el ACTA FUNDACIONAL pueden leerse las siguientes palabras de ARTURO JAURETCHE:

“La Nuestra es un Arma Chica. Como los cuchillos que los gauchos ataban a la punta de las tacuaras con los tientos del país. Con esa poca cosa se hizo la Patria y en cambio con otras mejores se apuntala a los que la vendieron. Con esta arma chica, empezamos nosotros. Pero al salir saldrá cortando. Y haremos Patria”.

La impresión recibida fue de tal magnitud que en el CEMIDA nos propusimos difundir las actividades de estos grupos de jóvenes que tienen, además de su entusiasmo, un nivel de conocimientos y una capacidad de trabajo que nos hacen sentir optimistas sobre el futuro de nuestro país, máxime ante el desborde de las banalidades con que nos inundan día tras día antiguos y obsoletos personajes que cuentan con el apoyo de una prensa que ve cada día más próximo el fin de sus ilegítimos privilegios. En ese sentido resulta conveniente recordar lo que expresaba MAQUIAVELO en su obra *“EL PRINCIPE”*: *“Debe prestarse particularísima atención a que nada hay más difícil, ni de éxito tan precario, ni de tan peligroso manejo, que instaurar un nuevo orden de cosas. Pues el reformador encuentra enemigos en todos los favorecidos del viejo orden y sólo tibios partidarios entre los que sacarían provecho del nuevo.”* A las actuales pruebas nos remitimos. Pero resulta imprescindible recordar también las palabras de SAN MARTIN al iniciar el cruce de los Andes: *“Para los grandes emprendimientos se han hecho las personas de coraje”*

Para tener un conocimiento general de estas actividades, en primer lugar difundimos los principales contenidos del **PLAN NAVAL ARGENTINO**, ya confeccionado y en

plena ejecución, que fue explicitado en la reunión de referencia por los integrantes del FORO NAVAL ARGENTINO. Destacamos la desinteresada labor de ANGEL CADELLI, referente del ASTILLERO RIO SANTIAGO, quien proporcionó el apoyo de su larga experiencia en el sector, sin reclamar lugares de conducción o de figuración.

EL FORO NAVAL ARGENTINO nació el 17 de marzo de 2011 en la CAMARA DE SENADORES DE LA NACION. Está constituido por ciudadanos cuya condición, además de la honestidad, es tener un fuerte compromiso patriótico. No cuenta con el apoyo de las cámaras empresarias, colegios profesionales, organizaciones gremiales o fundaciones supuestamente filantrópicas, tampoco lo quiere y desea, y sus integrantes prefieren realizar el esfuerzo de investigar y estudiar a través de sus propios medios, sin la intervención de los personajes a quienes juzgan no como parte de la solución, sino como originadores del problema existente. Denuncian a las burocracias como corresponsables de la actual situación argentina, donde nuestro país apenas transporta un ínfimo porcentaje de nuestro Comercio Exterior y resigna miles de millones de dólares a manos de empresas multinacionales que, para colmo, construyen la totalidad de sus buques en el extranjero.

Llaman la atención sobre el silencio cómplice que acompañó a las destrucciones de ELMA, YPF FLOTA, YCF FLOTA, la FLOTA FLUVIAL DEL ESTADO y al resto de las privatizaciones relacionadas con el sector, reivindicando obviamente al ESTADO EMPRESARIO propuesto y desarrollado durante las gestiones de HIPOLITO YRIGOYEN, MARCELO TORCUATO DE ALVEAR y JUAN DOMINGO PERON, con el apoyo de los Generales ALONSO BALDRICH, ENRIQUE MOSCONI y MANUEL N. SAVIO, entre otros.

El FORO NAVAL ARGENTINO se movilizó nuevamente, el 20 de abril de 2012, a la CASA DE GOBIERNO para presentar un **PLAN DE TRABAJO** a partir de la recuperación de derechos soberanos que el país resignó en la década menemista. La presentación se llevó a cabo en la SECRETARIA PRIVADA DE LA PRESIDENCIA. En el mismo acto el FORO NAVAL también propuso la creación de un MINISTERIO DE ASUNTOS MARITIMOS Y NAVALES DE LA NACION. Contrastando con lo que proponen algunos políticos, empresarios y gremialistas, los ejes propuestos al GOBIERNO NACIONAL por el FORO NAVAL ARGENTINO se materializaron en un **PLAN** que puede proporcionar más de 137.000 puestos de trabajo sustentables sumando marinos mercantes, trabajadores de astilleros, proveedores navales y el reflejo social de quienes los abastecerán de bienes y servicios.

Para tener en cuenta las circunstancias favorables que sustentan la propuesta es necesario considerar que a partir del año 2000 las nuevas reglamentaciones internacionales beneficiaron a nuestro país con una extensión del MAR ARGENTINO. Coherentemente con ellas nuestra Cancillería hizo las presentaciones correspondientes en Naciones Unidas en el año 2009. El FORO NAVAL ARGENTINO sugirió agregar al MAPA BICONTINENTAL, lanzado hace pocos meses por el GOBIERNO NACIONAL y que coloca a la ANTARTIDA en la misma escala que

el resto del territorio, la traza de los nuevos LIMITES MARITIMOS ARGENTINOS DEL ATLANTICO SUR. Hemos dejado de ser un país continental para convertirnos en una NACION MARITIMA. En efecto: la suma de las superficies de la Argentina Americana, aproximadamente 2.800.000 kilómetros cuadrados, y la Argentina Antártica, aproximadamente 1.000.000 de kilómetros cuadrados, es decididamente inferior a la nueva Superficie Marítima Argentina, aproximadamente 6.500.000 kilómetros cuadrados. Esta circunstancia, que será común y corriente para los argentinos del Siglo XXI, es una gran novedad de la que debemos hacernos cargo. De ahí que el FORO se haya propuesto impulsar la creación de un MINISTERIO DE ASUNTOS MARITIMOS Y NAVALES DE LA NACION para tratar la nueva problemática que ocasionará esta condición de habernos transformado en una NACION MARÍTIMA. ¿Seremos capaces de ser una potencia naval?

El **PLAN NAVAL ARGENTINO** entregado al gobierno propone tres niveles de desarrollo dentro de un marco de articulación coherente con relación a:

1) Mercado: Propone la necesidad de la reconstrucción de la FLOTA MERCANTE DE BANDERA NACIONAL. De esa manera se hace factible el ejercicio del derecho a regular el transporte por agua y sus cargas expresada en el Proyecto de Ley "*Ley de Reserva de Carga en Transporte por Agua*" que establece el marco regulatorio de la actividad de fletes marítimos y se reserva el 50% de ellos para ser realizados por buques de Bandera Nacional, hoy inexplicadamente extinguidos.

2) Financiamiento: Propone su obtención a través del gravamen de la propia actividad para reinvertir e impulsar la reconstrucción de la FLOTA sin pedir recursos a ningún otro ámbito ni a ningún renglón del Presupuesto del Estado. Sería por medio del FODINN (un Fondo de Desarrollo de la Industria Naval Nacional) quien obtendría el recurso fiscal para volcarlo a la industria pesada. Como en cualquier actividad económica este desarrollo industrial y la prestación de servicios requerirán de marcos regulatorios claros y equilibrados. La protección de lo propio como el respeto por lo ajeno son acciones justas en las relaciones entre los países, diferenciándose del latrocinio planificado por las multinacionales que controlan el comercio exterior y que se han apoderado del mercado de fletes que por derecho corresponde a la Argentina, sin construir a cambio un solo buque en nuestro país, y controlando, de paso, el mercado de cabotaje en una actualización de la antigua máxima británica de la "*libre navegación de los ríos*".

El andamiaje jurídico propiciado por el Consenso de Washington con la privatización de las Empresas del Estado y la desregulación de la actividad consumada por el *Decreto 1772/91* de MENEM - DUHALDE y previamente por la Doctrina de la Seguridad Nacional mediante la instalación de la dictadura militar y sus consecuencias, lograron facilitar la entrega de la facturación del comercio exterior a las multinacionales que llegaron a controlar la totalidad de la cadena de transporte y acopio en origen y a determinar lo que el país debe producir dentro del esquema de la división internacional del trabajo, el cual busca encadenar a la ARGENTINA a un destino de mono productor de materias primas para las metrópolis centrales.

3) Trabajo y Producción: La creación de 137.170 puestos de trabajo entre astilleros, naval - partistas y proveedores, acompañado por el reflejo social que se expresará en la población, será el resultado que surgirá de la reconstrucción de la FLOTA MERCANTE DE BANDERA NACIONAL que podría contabilizar 107 buques graneleros, 39 petroleros, 14 portacontenedores y 840 buques de pesca entre fresqueros y congeladores de rada o ría.

Pero el Proyecto aspira a más. La ELMA XXI (Empresa de Líneas Multimodales Argentinas del Siglo XXI) proveerá un Ferrocarril Federal Andino (de traza paralela a la Ruta 40); un Ferrocarril Federal Atlántico (de traza paralela a la Ruta 3); y una Flota de Cabotaje Marítimo (que bien podría ser la de Transportes Navales de la Armada, asociada a la creación de los Mercados Centrales Fueguinos, y que, combinada con la Flota Fluvial, conectará Ushuaia con Iguazú por el Paraná y con Gualeguaychú por el Uruguay). Con lo cual el actual monopolio camionero sería complementado en el futuro por un tren y un buque, un 30% y 60% más baratos respectivamente a igualdad de carga y distancia, provocando así la sinergia entre los diferentes modos de transporte.

La demostración de que la práctica venció a la teoría ha sido que el 12 de julio de 2012 fue botado, desde el ASTILLERO DE RIO SANTIAGO, el buque "EVA PERÓN". Este hecho se constituyó en el acontecimiento industrial de unidad suramericana de mayor envergadura del Siglo XXI. Cliente: Venezolano, proyectista: Brasileño, constructor: estatal Argentino. De esa unidad resultó una admirable realidad. Las sistemáticas operaciones realizadas para abortar el contrato por parte de la Embajada Norteamericana, el Foreign Office inglés y sus servidores vernáculos no lograron destruir el contrato, que proyecta al ASTILLERO como el constructor privilegiado para el transporte de PDVSA, la cuarta petrolera del mundo y a VENEZUELA, como la primera reserva de petróleo certificada por la OPEP.

Además los días 21, 22 y 23 de septiembre de 2012 el FORO NAVAL ARGENTINO expuso en Río Grande y Ushuaia el ***Proyecto de Ley de Cruce por Aguas Argentinas del Continente a la Isla Grande de Tierra del Fuego y de la vinculación del tráfico de mercaderías de la Provincia a través del área de Transportes Navales, dependiente de la Armada Argentina***, con el fin de propiciar un intercambio equilibrado a través del cabotaje nacional que posibilite una rebaja de precios en los productos de consumo vitales para el pueblo fueguino.

El ***Proyecto de Ley del Cruce por Aguas Argentinas***, impulsado por el ex Senador Nacional JOSE MARTINEZ y continuado por el Senador Nacional OSVALDO LOPEZ, fue aprobado por la LEY 26.776 sancionada el 31 de octubre de 2012 y promulgada el 19 de noviembre de ese mismo año. La LEY establece en su ARTICULO 5 el "cruce corto" entre Cabo Vírgenes en Santa Cruz y Cabo Espíritu Santo en Tierra del Fuego; lo cual permitirá el soberano derecho de tránsito por todo nuestro país tal como lo estipula el ARTICULO 14 de la CONSTITUCION NACIONAL.

El PLAN prevé en una primera fase la utilización de dos buques; uno con base en Santa Cruz y otro en Tierra del Fuego porque si uno entrara en reparaciones bastaría una sobrecarga del otro para garantizar el cruce. En condiciones normales habría por lo menos dos zarpadas diarias de cada puerto. Las cargas máximas serían de 45 camiones más 4 micros más 75 autos - motos - bicicletas de particulares más 363 personas asociadas a dichos vehículos por viaje. Además, dado que el cruce deberá hacerse con vientos adversos y moderadas tormentas en más de un caso, los buques deberán ser

“marineros”, esto es, de una eslora y porte considerables, suficiente potencia, buenas líneas de agua, aletas anti rolido y lo que sea menester para una travesía que, aunque corta, tenga confort y seguridad. Una primera aproximación fijó esos valores en 150 metros de eslora, 22 metros de manga, 16 metros de puntal y 2 motores de 6.550 HP por hélice. Con ellos la ronda completa (ida y vuelta) insumiría 6 horas con 10 minutos. Esto determina que, aún con un solo buque, las dos zarpadas diarias de cada puerto se pueden hacer en poco más de medio día, lo cual es muy conveniente para el caso de mareas no del todo propicias.

Se calcula que la construcción de los buques, considerando que el país cuenta con una industria naval que posee excelentes antecedentes en la construcción de barcos, tardaría dos años para construir el primero y un año más para el segundo. Para los dos puertos, tres años. Ello se traduciría además en la creación de 445 puestos de trabajo en los astilleros, 667 puestos de trabajo en los naval partistas y 1.557 puestos de trabajo en las sociedades donde los trabajadores de ambos gasten sus sueldos. Es decir 2.669 puestos de trabajo durante los tres años de construcción de los buques.

Se ha estimado además que las obras civiles para cada puerto producirían la creación de unos 815 puestos de trabajo en cada uno de ellos. Pero además dondequiera se produzcan los insumos para dichas obras, cada puerto generará otros 667 empleos; y que el reflejo social de la suma de todos esos sueldos producirá a su vez otros 2.074 puestos de trabajo. Es decir, un total de 7.112 puestos de trabajo entre ambos puertos, durante tres años por lo menos.

Con estas obras Tierra del Fuego se integrará definitivamente al país. Ellas posibilitarán además servicios de navegación seguros, abastecimiento de víveres y combustible, provisión de agua y energía, todos de carácter nacional, alquiler de muelles argentinos, reparaciones argentinas programadas y de urgencia y muchos otros servicios de mano de obra y capital nacional. Además como dicen los integrantes de la **FEDERACION**: *“de mantener continuidad en el esfuerzo y las inversiones, con las obras civiles de los puertos más la ruta 40 dentro de Tierra del Fuego, es posible sostener, durante por lo menos 15 años, unas 6.295 familias... Para la Isla, habrá un antes y un después del cruce. El saldo positivo de esta masa de trabajadores invita no solo al tendido ferroviario como continuación/complemento de la ruta 40. El cruce es mucho más que el cruce: es un paso del siglo XXI hacia la recuperación de Malvinas. La ruta 40 es mucho más que la ruta: es una nueva perspectiva, un nuevo perfil para Tierra del Fuego. Y Tierra del Fuego es mucho más que una isla: es la base de control y desarrollo para el Espacio Marítimo Argentino, el 63% del territorio de la Patria, nada menos.”*

La importancia hacia el futuro de ambos puertos es enorme y va mucho más allá del cruce. Alguna vez terminarán las demoras y engorrosos trámites que sufrimos los argentinos para transitar libremente por nuestro territorio. La Tierra del Fuego es la Provincia del medio de nuestro país. ¿Alcanzaremos a entender que gran parte de nuestro futuro está ligado al agua? La Argentina es un país marítimo. Nuestro Atlántico Sur es la región del mundo más rica en peces, plancton, kril (invalorable fuente de proteínas), algas, algunas variedades de ellas aptas para la elaboración de alimentos y otras para la producción de biocombustibles. Deberíamos saber que actualmente el Departamento de Defensa norteamericano, el

Pentágono y la NASA utilizan biocombustibles obtenidos de esas algas, al igual que varias de sus plantas productoras de electricidad.

Ya en septiembre de 1983 el historiador RAUL LARRA sostenía en el Epílogo de su libro *“Al Sur del Colorado”*:

“Recorrí los 130 kilómetros de Río Gallegos a Cabo Vírgenes por una ancha carretera de doble mano, surcada por autos y camiones con pasajeros y mercaderías para la Isla de Tierra del Fuego. Un cómodo y potente transbordador nos esperaba en el puerto de destino colmado de negocios y bares. Apenas tuvimos tiempo de tomar un café cuando nos llamaron a bordo. El servicio de transbordadores cumplía estrictamente sus horarios para asegurar un tráfico puntual. La travesía fue un espectáculo...Hora y media duró el viaje hasta el cabo Espíritu Santo, primer puerto argentino en Tierra del Fuego. A partir de allí la cinta asfáltica relucía bajo el sol y se prestaba a conducirnos hacia las populosas ciudades.

Regresamos otra vez al continente. A treinta kilómetros de Río Gallegos el puerto de Punta Loyola desbordaba de barcos graneleros y en las cercanías humeaba la Carboquímica alimentada por el mineral de Río Turbio.

Río Gallegos estaba transformada. Aluminio, amonía y úrea, ferrosilicia y silicio, carbón para Metanol, se producían a ritmo sostenido en el Parque Industrial, mientras curtiembres y fábricas de cerámicas asentadas en barrios suburbanos reclamaban nuevos turnos de obreros. Y en las afueras las quintas e invernaderos proliferaban con sus verduras y hortalizas.

En Pico Truncado funcionaba una cementera y por el rehabilitado ramal a Puerto Deseado corrían trenes cargados de material para las obras en construcción. Barrios de viviendas multicolores en San Julián, escuelas, hospitales cines. Lavaderos de lana en Deseado, fábricas de conservas y harinas de pescado, alimentadas por modernos barcos de altura que en pocas horas de faena y a favor de las mareas desbordaban sus redes con los frutos del mar. Chilenos y argentinos confraternizaban en el austro, en armonía de intereses, unidos por el ferrocarril Trasandino del Sur...

El auto se sacudió en los últimos travesaños del puente. Entonces me desperté al tiempo que mi amigo decía: “Cruzamos de vuelta al Colorado. Pararemos en Bahía Blanca”. Se desvanecieron el transbordador a la Isla de Tierra del Fuego, las fábricas de Río Gallegos, los complejos, las centrales hidroeléctricas, las flamantes ciudades, las chacras rumorosas, y el viento con su aullido azotó los coirones, las matas negras....”



El 19 de enero de 2013 venció el plazo para iniciar los estudios pertinentes. Aún quedan muchas preguntas sin respuestas: ¿Quién los está haciendo? ¿Por orden de quién? ¿Con qué plazo? ¿Ante quién los presentará? ¿Qué viene después?... ¿Qué está pasando?.

No obstante ello el 12 de julio de 2013 la **FEDERACION** volvió a movilizarse para presentar, en la SECRETARIA PRIVADA de la PRESIDENCIA de la NACION , la actualización del **PLAN NAVAL ARGENTINO/2013**. A la construcción de los 107 graneleros, 39 petroleros, 14 portacontenedores y 840

pesqueros, se sumaron en esta revisión 2013, 11 buques graneleros más y 2.400 barcazas para la actual HIDROVIA, contabilizando para su construcción más de 145.000 puestos de trabajo para siempre.

Al crecimiento agropecuario del país desde 2012 y los buques necesarios para transportar esa carga, se agrega un PLAN DE AUTOABASTECIMIENTO NAVAL de barcazas cerrado a la chatarra del Mississippi, que se está reciclando como útil, en importación desleal a nuestra industria. La facilidad de su fabricación resultará ideal para reactivar la industria naval y metalúrgica en toda nuestra geografía ribereña. Con pequeña infraestructura e inversión, será trabajo para la mano de obra de los astilleros cerrados en la década del '90 y para todo aquel pequeño o mediano emprendimiento industrial que quiera incursionar en el ambiente naval.

Además, el 12 de septiembre fue presentado en el SALON MANUEL BELGRANO del ANEXO de la CAMARA DE SENADORES del CONGRESO de la NACION el *Proyecto de Ley de Creación de ELMA XXI (Empresa de Líneas Multimodales Argentina)*. Será como la resurrección de las líneas marítimas y fluviales que alguna vez fueron orgullo de nuestro país.

QUEDA TAMBIEN EVIDENCIADO QUE LA EJECUCIÓN DEL PLAN DE INDUSTRIALIZACIÓN QUE EL GOBIERNO NACIONAL PROPONE PARA EL PAIS ENCONTRARÁ EN ESTE PLANEAMIENTO DE TRANSPORTE UN ALIADO IMPORTANTÍSIMO POR LA MAGNITUD DE FUENTES DE TRABAJO QUE PUEDE PRODUCIR Y CON EL ADITAMENTO DE QUE SU FINANCIACION NO REQUERIRÁ INGENTES ENDEUDAMIENTOS EXTERNOS.

Apreciamos que así se construye la DEFENSA NACIONAL de un país verdaderamente libre, autónomo, independiente y soberano y que la participación masiva de la juventud en estas tareas asegura un futuro más próspero. Nos comprometemos a difundir todos los avances que se logren en tan trascendentes actividades.

CNL (R) JOSE LUIS GARCIA