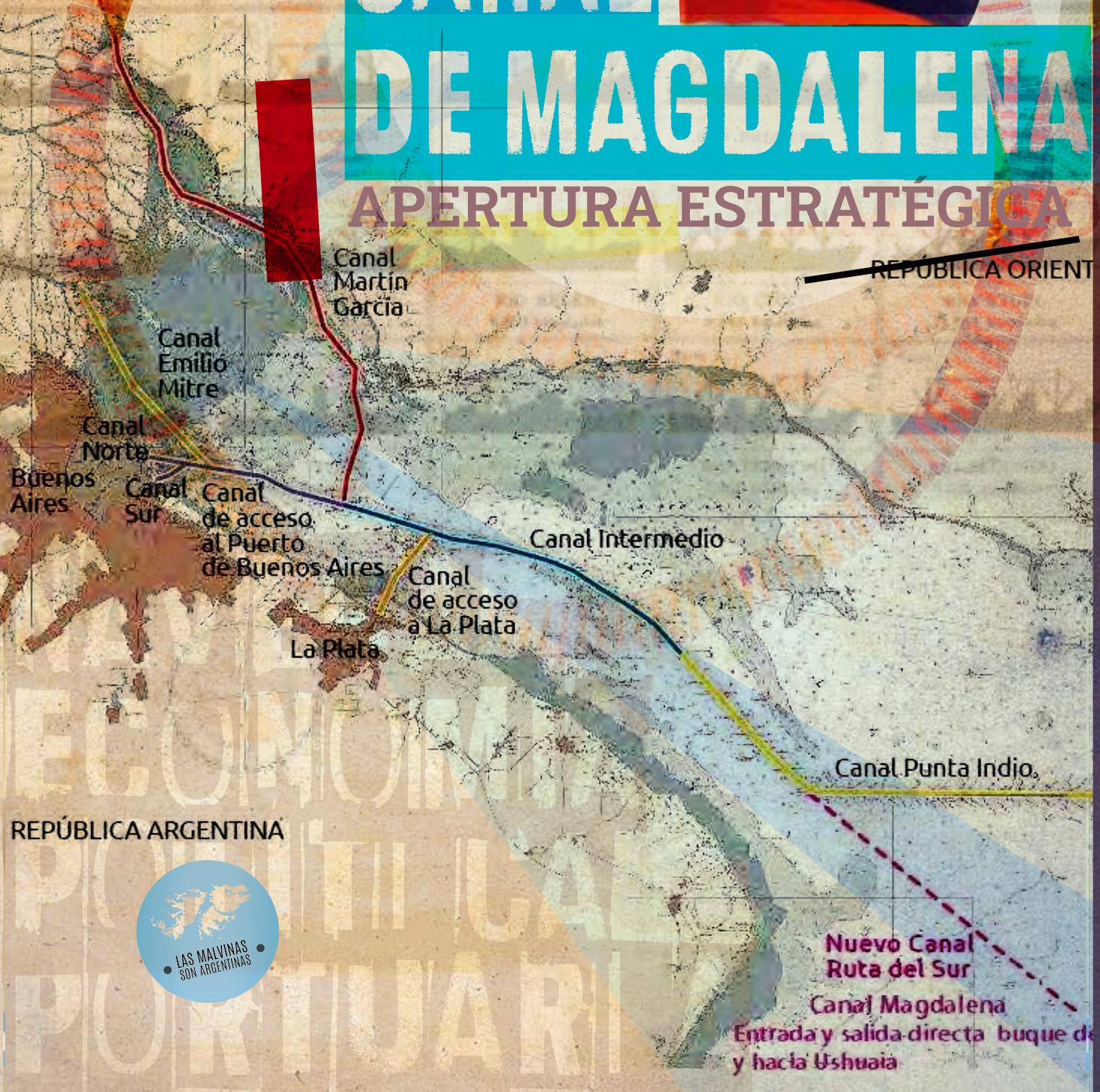


TERCERA POSICIÓN

AÑO 2. N°11. JUNIO 2021

CANAL DE MAGDALENA

APERTURA ESTRATÉGICA



ÍNDICE

AUTORIDADES DEL PJ LA PLATA	3
PRÓLOGO POR JUAN MANUEL PIGNOCCHIO	4
GEOPOLÍTICA Y PATRIA GRANDE POR AGUSTINA PROPATO	6
GOBIERNO Y DIPLOMACIA	9
LA APERTURA DEL CANAL QUE POTENCIARÁ EL FLUJO DE LA PRINCIPAL VÍA FLUVIAL Y MARÍTIMA NACIONAL POR GUILLERMO ESCUDERO	10
SISTEMA DE NAVEGACIÓN EN ARGENTINA POR FRANCISCO PACO DURAÑONA	12
GEL CANAL DE MAGDALENA Y LA DIGNIDAD DE LA REPÚBLICA POR CECILIA COMERIO	16
CANAL DE MAGDALENA Y DECRETO 949 POR GASTÓN HARISPE	18
LA POLÍTICA PORTUARIA EN EL PENSAMIENTO DE PERÓN	20
ACTUALIDAD DE PARTIDOS POLÍTICOS	22
VITRINA PERONISTA	24
TERCERA POSICIÓN	26

EQUIPO

JUAN MANUEL PIGNOCCHIO

LAURA ARANO

ARTURO BRUZZONI

JULIETA MIRAGLIA

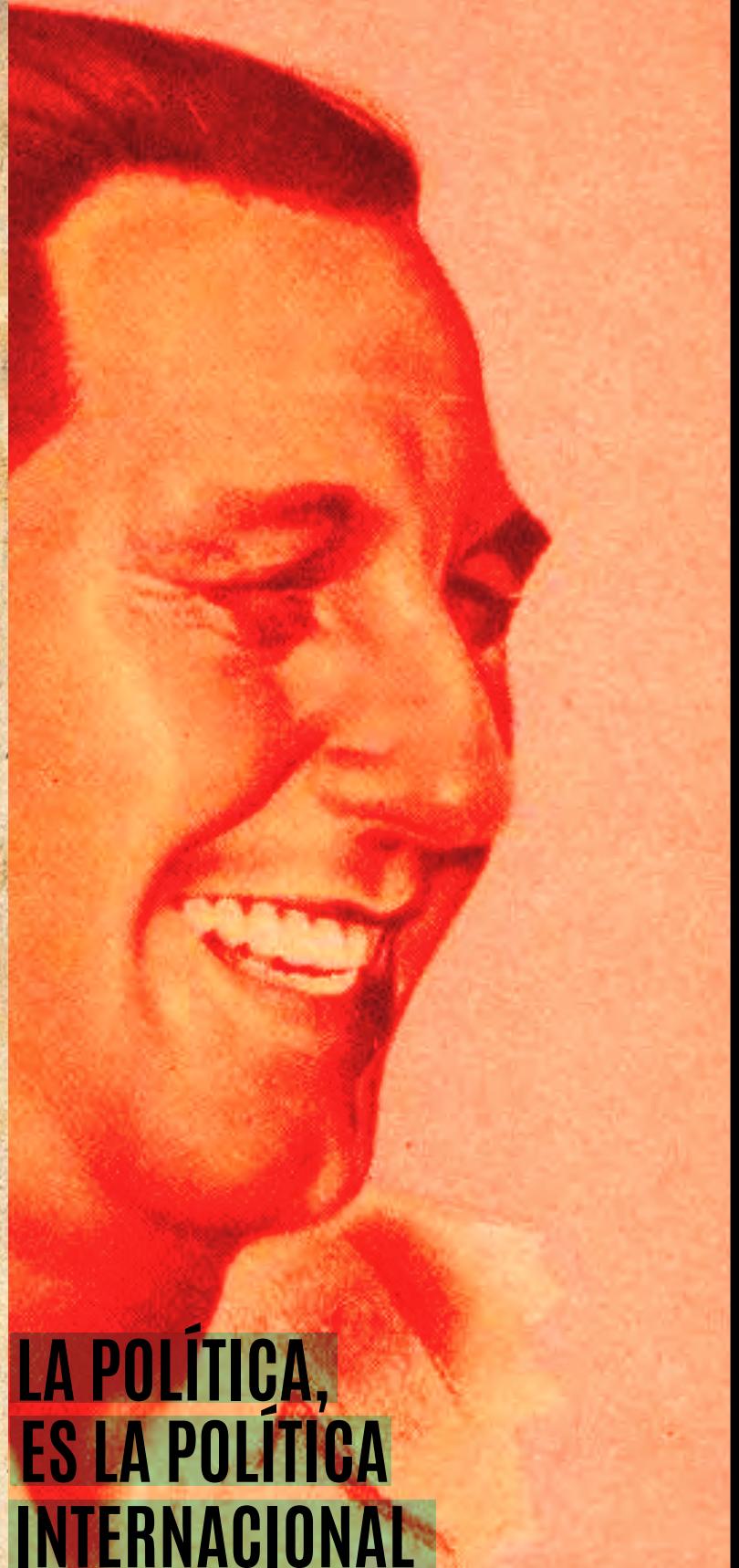
RAMIRO ORDOQUI

JUAN ORTEGA

MARÍA TICIANA SAGASTI

LUCIA OLIVERA

DISEÑO: LOLI OPPEN



LA POLÍTICA,
ES LA POLÍTICA
INTERNACIONAL

CONTACTO

WWW.REVISTATERCERAPOSICION.COM.AR

INSTAGRAM: @TERCERAPOSICIONREVISTA

TWITTER: @REVISTATERCERAP

FACEBOOK: TERCERAPOSICIÓNREVISTA

NUEVO

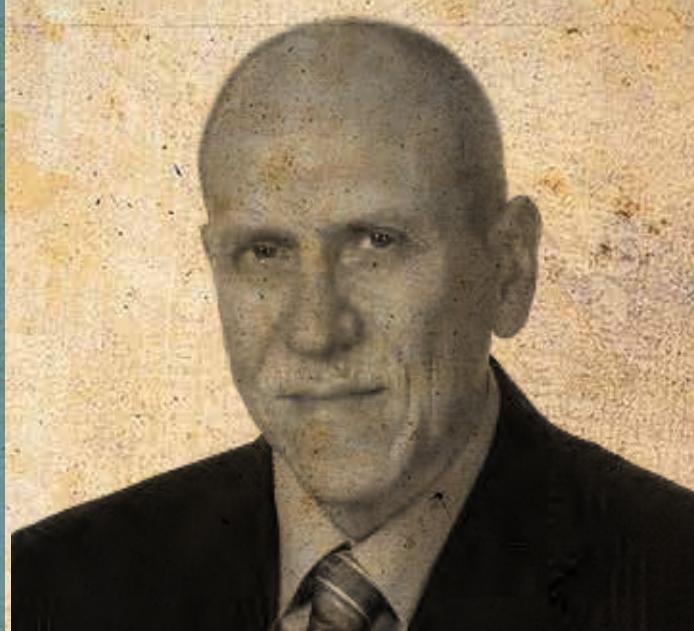
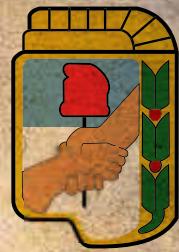
"Como decía el General, la política internacional entreteje esa pugna de intereses y relaciones que contextúan la política local. Y en estos tiempos de conectividad global, su evidencia es más notoria. Se expresan las antinomias, casi sin tapujos y los instrumentos de dominación se aplican brutalmente en el mundo globalizado y en nuestra región.

En esta arena de tácticas y estrategias, en que nos introdujo Perón, hoy Francisco redimensiona el choque político, económico, social y ambiental, de un neoliberalismo asfixiante; frente a la humanidad dolida y esperanzada en una nueva era.

Gracias Compas por estas páginas tan necesarias, bienvenidos a este fundamental aporte!"

LUIS LUGONES

P R E S I D E N T E



ARIEL ARCHANCO

VICE P R E S I D E N T E



Bienvenidos a este espacio de lectura que nos invita a conocer y pensar la importancia de las Relaciones Internacionales desde una mirada justicialista.

Nuestro espacio siempre ha concebido el sentir nacional desde una hermandad entre los pueblos, entendiendo los problemas del mundo como problemas de nuestra comunidad y siempre trabajando en pos de la inclusión. Sobre todo, viviendo en una ciudad en la que la importancia de la migración en la identidad platense es parte de su fundación.

Ante los planteos de mundos bipolares o multipolares siempre hemos trabajado por una tercera posición en la que se encuentran los pueblos que quieren ser soberanos, solidarios y artífices de la construcción de una gran comunidad mundial, lejos de los intereses imperialistas de las llamadas "potencias".

Como dijo el General "El siglo XXI nos encontrará unidos o dominados".

PROLOGO

EL CANAL MAGDALENA

UN DEBATE CON IMPORTANTES DERIVACIONES



POR

JUAN MANUEL PIGNOCCHI

La propuesta para las obras en el Canal Magdalena encierra discusiones profundas e involucra necesidades fundamentales para la Provincia de Buenos Aires y para el país. El debate actual tiene como contexto la renovación de la concesión de la denominada “hidrovía” del Río Paraná. Remite a la reflexión sobre el concepto de soberanía nacional, talpreciado para el peronismo. Más concretamente, implica repensar todo el sistema portuario de la provincia de Buenos Aires orientándonos al objetivo más amplio de recuperar el control de nuestros ríos internos.

Como hemos planteado en números anteriores, la interconexión y la infraestructura de transporte constituyen elementos centrales del desarrollo y de las relaciones internacionales. Una Argentina que se piense de pie en el siglo XXI debe repensar e invertir en su desarrollo logístico no solamente como instrumento económico sino desde una mirada geopolítica. Por esa razón, es fundamental recuperar instrumentos para mejorar el transporte por agua. Una Argentina que mira el futuro debe orientarse, también, a los recursos del Atlántico Sur y la Antártida, conectando el país fluvial con las costas marítimas. Las obras del Canal Magdalena así lo permitirían: comenzar a reparar el déficit de infraestructura que arrastra desde hace años. Una salida al Atlántico propia.

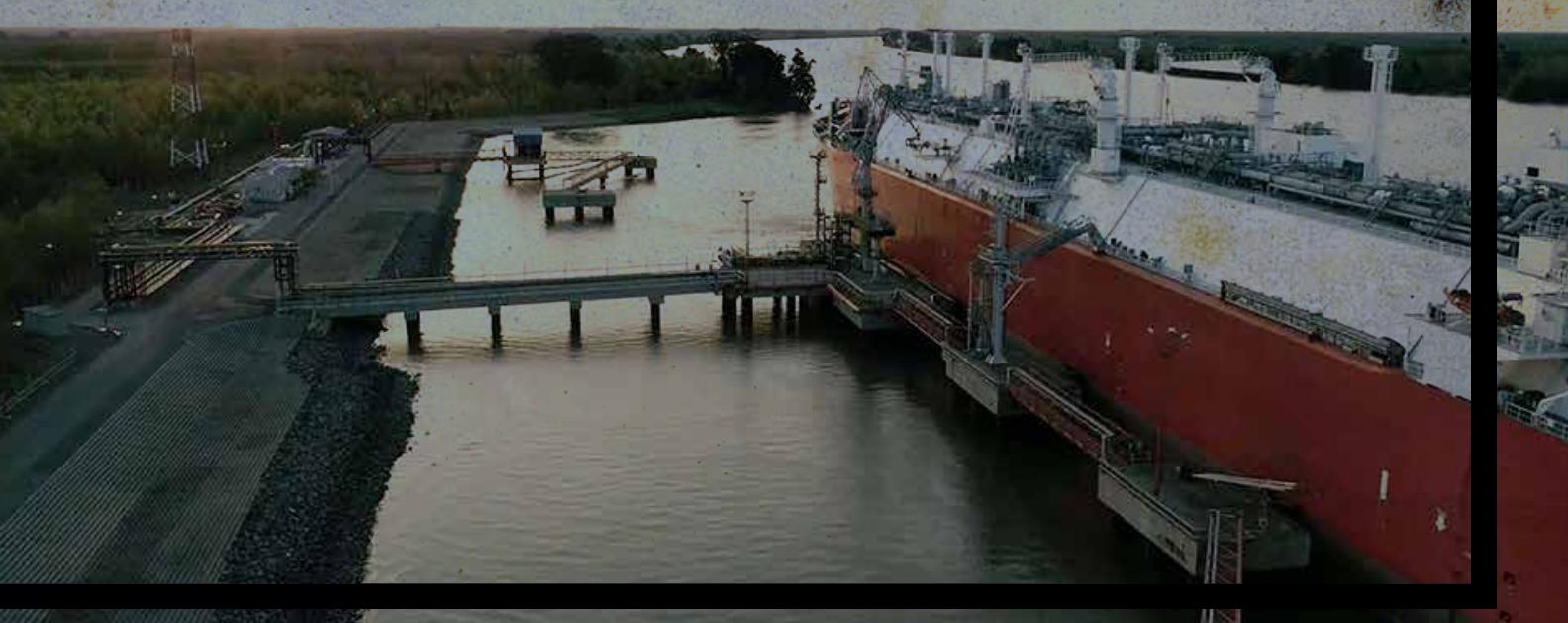
Las obras que se incluyen en la propuesta actual permitirían que barcos de mayor calado circulen por aguas argentinas evitando el paso obligado por jurisdicción uruguaya, tal como sucede actualmente, y que implica costos económicos, logísticos y demoras en el comercio

nacional e internacional. Es importante que este proyecto nos lleve a replantearnos la red troncal en su conjunto - Río de la Plata y Río Paraná, principales vías de acceso y salida del comercio exterior argentino-, y se relaciona, en última instancia, con la necesidad del buen funcionamiento de un puerto de aguas profundas. Cuando afirmamos que es necesario repensar el sistema portuario bonaerense, es porque las obras del Canal Magdalena le darían un fundamental impulso al Puerto de La Plata. Este puerto puede llegar a los 45 pies, algo que no es posible en los puertos más al norte. Hoy se generan conocidas demoras en el transporte marítimo/fluvial en Punta Indio, y muchos de los contenedores provenientes de Mar del Plata y que podrían utilizar esa vía lo hacen por tierra. Incluso otros puertos de la Provincia de Buenos Aires se verían totalmente impulsados a partir del proyecto: grandes puertos con posibilidades de crecimiento como Bahía Blanca y Quequén. Por otra parte, varios aspectos se entrelazan en este debate. Uno de ellos es el de las empresas de dragado. Sería bueno avanzar, evaluar las posibilidades de existencia de una empresa nacional de dragado, que incluso atienda la cuestión medio ambiental. No es imposible reemplazar las dragas diésel por las que utilizan gas licuado, ni tampoco pensar en construirlas a nivel nacional. Otro de esos aspectos es el de la marina mercante. La resolución 113/21 del Ministerio de Desarrollo Económico y Producción de la Ciudad de Buenos Aires rescata el fomento de la integración de las vías navegables (para) el crecimiento de la flota, lograr fletes más económicos, aumentar el tráfico y generar

fuentes de trabajo a partir de la incorporación de artefactos navales construidos en el país para la marina mercante. Sería interesante pensar también, en el mediano plazo, un proyecto de reconstrucción de una flota de bandera nacional, la necesidad de impulsar una industria naval nacional para reducir el enorme impacto que tiene el flete y la carga.

Dos cuestiones son centrales para repensar la importancia de la integración de la zona marítima con la fluvial: el auge de los puertos del Río Paraná vinculados a la exportación en los últimos años, y las posibilidades de desarrollo futuro que implican los fondos y lechos marinos de nuestro Mar Continental en la Patagonia. Cabe recordar que el desarrollo de esa vasta zona del sur de nuestro país fue históricamente a partir de la llegada de buques por el mar.

En síntesis, es relevante considerar la discusión del Canal Magdalena como el eje central para el desarrollo económico e interconexión de la Argentina marítima y fluvial. La infraestructura de comunicación fluvial y marítima no puede estar supeditada al movimiento comercial de unos pocos productos, ni de las necesidades de las compañías multinacionales que lo protagonizan. Debe ser diagramada por un Estado que contemple las múltiples necesidades del desarrollo nacional. A partir de una combinación de proyectos, el puerto de La Plata podría convertirse en el principal enclave de la Argentina para contenedores y otras cargas generales, de importación y exportación. Estamos ante un debate crucial como bonaerenses, y este número de la revista nos invita a ser parte.



CANAL DE MAGDALENA

GEOPOLÍTICA Y PATRIA GRANDE



POR AGUSTINA PROPATO

La cuenca del Plata es una arteria que da vida e identidad a una porción significativa del continente sudamericano. Nosotros nos ubicamos en el estuario del Plata, en la desembocadura de miles de kilómetros de ríos sinuosos que junto con la cuenca del Amazonas forman parte de un espacio de biodiversidad único en el mundo.

La guerra con el Brasil, los bloqueos anglo-franceses a la Confederación, la guerra de la Triple Alianza contra el Paraguay y tantos otros hitos históricos se explican en buena medida en función del significado de la Cuenca del Plata como espacio de integración o de fractura territorial, como vía facilitadora de la penetración mercantil extranjera en virtud de su liberalización o como espacio de resguardo de la producción local cuando hay políticas de aliento y protección de las economías nacionales y regionales.

Pensar la vía troncal de navegación y el canal de Magdalena supone necesariamente un ejercicio de reflexión respecto de nuestro destino histórico en relación al espacio que nos constituye como Nación. Eso se llama geopolítica, que jamás es unívoca sino que obedece y responde a distintas cosmovisiones y formas de comprender la vida en común.

Hay una geopolítica de la Patria Grande y una geopolítica de la Patria chica. La geopolítica de la Patria Chica tuvo como divisa aquel apotegma que decía que el mal que aqueja a la Argentina es la extensión. Esa idea se plasmó en una política que alentó la desintegración territorial en una deriva inversa a la que vivieron otros países a partir de la concepción de un destino nacional de grandeza y autonomía plena. Hay también una geopolítica de la Patria Grande que concibe la integración de cada rincón de nuestra geografía en una misma unidad política, reconociendo la existencia de un destino histórico compartido llamado Latinoamérica.

El canal de Magdalena se inscribe en esta discusión geopolítica. Nuestro litoral fluvial hoy se encuentra dislocado del litoral marítimo en razón de la necesidad de pasar sí o sí por el puerto de Montevideo administrado por holdings trasnacionales. Veamos de qué se trata.

El Río de la Plata tiene como característica la enorme acumulación de sedimentos que terminan formando bancos de arena. Así se obstaculiza la navegación, motivando la necesidad de dragado permanente, justamente para garantizar un calado suficiente a las embarcaciones que fatigan las aguas de la Vía Troncal, exportando nuestra producción e importando insumos y bienes de capital tanto como bienes de consumo.

Actualmente se draga el canal de Punta Indio, lo que genera una derivación de casi 5.000 embarcaciones anuales hacia Montevideo como escala previa de salida al Atlántico o hacia las aguas marítimas del Sur. Así se pierden enormes sumas en concepto de pago de múltiples tarifas por el uso del puerto mencionado, sumado a una ralentización de los tiempos del transporte que son fácilmente mensurables en términos económicos. El canal de Punta Indio es de única mano, por su estrechez, hecho que hace más lento el tránsito fluvial.

¿Hay otra alternativa? Claro. Se trata del canal de Magdalena, un canal natural que requiere menos dragado por cuestiones morfológicas del lecho fluvial. Se trata de un canal más amplio, de doble mano, que deriva directamente en el Atlántico sin necesidad de hacer escala previa en Montevideo. Las implicancias económicas y geopolíticas son enormes, autoevidentes diría yo. El dragado del canal de Magdalena es más sencillo en términos de realización, menos operoso y de un impacto directo en la integración de los Ríos Paraná, Paraguay y Paraná con el litoral marítimo soberano. De una política de dislocación y fragmentación estamos pensando en una política de integración que nos inscriba en la tradición de la geopolítica de la Patria Grande.

El asunto tiene ribetes de todo tipo. Podríamos referirnos al proceso privatizador de la Hidrovía, a la ausencia de un organismo de controlor de la actividad concesionada, a las declaraciones juradas concebidas como mecanismo de fuga de divisas y evasión tributaria, a la vía fluvial constituida en vía de salida de ingentes cantidades de estupefacientes, a la consolidación de enclaves mafiosos ribereños que controlan actividades ilícitas, al fraude tributario



“...La importancia nodal de este tema, siempre estuvo presente en el sentir de quienes pensamos y defendemos nuestra soberanía nacional como aspecto innegociable del ser argentino...”

que deviene de transportar nuestra producción granaria bajo otras banderas más permisivas en materia fiscal, etc. Sin embargo los que hemos definido alzar la voz contra los actuales planes para el eje troncal de navegación, sabemos que no se trata sólo de una concesión para el dragado y balizamiento: en realidad se trata de la disputa por el control, el aprovechamiento, la defensa de nuestros recursos naturales y de nuestra producción nacional, la integración de nuestros ríos y mares, y de la construcción de nuestra soberanía logística.

La importancia nodal de este tema, siempre estuvo presente en el sentir de quienes pensamos y defendemos nuestra soberanía nacional como aspecto innegociable del ser argentino. Afortunadamente, en los últimos años se instaló en el imaginario de la mayoría. Se trata sin dudas, de un aspecto nodal de nuestra soberanía lastimada, y el abordaje de este tema, se vuelve includible.

Somos una coalición de gobierno concebida a partir del equilibrio y respeto de cada una de las piezas que la componen. Ello no significa la consagración de un inmovilismo conservador. Por el contrario, el concepto de coalición supone una instancia para potenciar las capacidades de cada una de las partes a partir de la constitución de un espacio o frente que sume y multiplique en lugar de restar, inmovilizar o paralizar.

Queremos impulsar el dragado del canal de Magdalena, discutir la reprivatización del dragado y balizamiento a manos de trasnacionales, desarrollar una política de mayor presencia y contralor estatal en las aguas de jurisdicción nacional y ejercer una política de integración que conciba al espacio terrestre, marítimo y fluvial como elementos indisolubles de una concepción de Patria Grande. No hay imposibles cuando la voluntad soberana de un Pueblo está en marcha.



JUAN DOMINGO PERÓN

""El capital foráneo ocupará también un lugar dentro del esquema industrial, aquel lugar que el país juzgue conveniente para sus propios intereses. Hay que tener siempre presente que aquella nación que pierde el control de su economía, pierde su soberanía. Habrá que evitar, entonces, que esa participación extranjera — en forma visible o embozada — llegue al punto de hacernos perder el poder de decidir".

Exposición ante la Asamblea Legislativa del Modelo Argentino para el Proyecto Nacional. 1/5/74

GOBIERNO & DIPLOMACIA

1) El embajador Eduardo Zuain presentó el día 18 de mayo las cartas credenciales ante el presidente de la Federación de Rusia. Vladímir Putin resaltó en el acto la importancia de la Asociación Estratégica Integral que ambos países compartimos desde 2015.

2) El diplomático de carrera Javier Figueroa presentó cartas credenciales ante la Reina Isabel II y quedó oficialmente acreditado como embajador de la República Argentina ante el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

3) Con el objetivo de avanzar y profundizar el trabajo en materia de inclusión laboral, el canciller Felipe Solá recibió hoy al el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Discapacidad, Fernando Galarraga.

4) Con actores y entidades del sector público y privado, se realizaron los Diálogos de Estados Miembros para la Argentina, convocados por el canciller Felipe Solá, en el marco de la Cumbre de Sistemas Alimentarios de las Naciones Unidas.

5) El Canciller Solá participó de la asunción de Guillermo Lasso como presidente de la República de Ecuador

6) Felipe Solá mantuvo una reunión con la embajadora de EE.UU. ante la ONU, Linda Thomas-Greenfield y el asesor del presidente Biden, Juan González.

7) El canciller Solá se reunió en Quito con su par de Panamá Erika Mouynes. Dialogaron sobre los efectos de la pandemia en ambos países y pusieron puntos en común para trabajar juntos frente al cambio climático.

8) En una videollamada con el presidente Alberto Fernández, la canciller alemana Angela Merkel se comprometió a seguir apoyando a la Argentina en la negociación con el FMI.

9) El presidente Alberto Fernández junto a su par de la Federación Rusa, Vladimir Putin, anuncian el inicio de la producción de la vacuna Sputnik V en la Argentina.

10) El presidente Alberto Fernández recibió a su par español Pedro Sánchez en Casa Rosada.

11) Se dio lugar a la 43° Reunión Consultiva del Tratado Antártico. Nuestro país sostiene un firme compromiso con la paz y la cooperación científica internacional en el continente blanco en el marco del Tratado Antártico, suscripto por la Argentina en 1959.

12) El secretario de Relaciones Económicas Internacionales Jorge Neme inauguró junto a Martín Yañez, secretario de Coordinación y Planificación, el Conversatorio de las cooperativas exportadoras del MERCOSUR



LA APERTURA DEL CANAL QUE POTENCIARÁ EL FLUJO DE LA PRINCIPAL VÍA FLUVIAL Y MARÍTIMA NACIONAL



POR
GUILLERMO ESCUDERO

He presentado ante la Comisión de Obras Públicas y la Comisión de Intereses Marítimos de la Cámara de Diputados un proyecto que busca declarar de interés legislativo la construcción del Canal Magdalena. Dicha obra potenciará el flujo de la principal vía fluvial y marítima nacional por donde hoy transita el mayor porcentaje del comercio exterior argentino.

El proyecto señala que la puesta en marcha del Canal Magdalena permitirá a los buques que transportan las cargas del comercio exterior, contar con una salida directa al mar, desde los puertos fluviales hacia los puertos del litoral marítimo y viceversa. El interés legislativo reside en que la construcción significaría un paso esencial para el transporte marítimo, el desarrollo económico de la Provincia de Buenos Aires y para el fortalecimiento de la soberanía argentina.

Técnicamente, la construcción del Canal Magdalena consiste en la apertura de un nuevo canal complementario al Canal Punta Indio y comprende la rectificación del canal intermedio a la altura del kilómetro 143.9, denominado El Codillo, en dirección sudoeste, su balizamiento y profundización en distintas etapas hasta contar con una longitud total final de 61,4 kilómetros y un ancho de solera de 150 metros; será de doble vía y apto para buques con un calado máximo de 42 pies, por lo que se presentará como una nueva alternativa de acceso a los puertos fluviales argentinos localizados en la Cuenca del Plata.

Como se señaló, por la vía fluvial y marítima del Río de La



Plata circulan gran parte de las exportaciones e importaciones de nuestro país. Se calcula que más del 75 por ciento de nuestro comercio internacional utiliza esa vía de transporte; por ella circulan alrededor de 125 millones de toneladas de las exportaciones agropecuarias, agroindustriales, industriales, mineras, hidrocarburos, porta contenedores, vehículos y por ella ingresan más del 60 por ciento de las importaciones.

Entre los beneficios directos de esta obra se pueden destacar el menor gasto de mantenimiento y dragado; ahorros en la operatoria de buques, agencias marítimas y navegación; menor tiempo de navegación desde rada hasta puerto por el desarrollo de un canal de doble vía; menor costo de combustible; menor costo de honorarios de prácticos, menor costo de seguros; menor distancia en el acceso y recorrido del Canal de Navegación Magdalena frente al Canal Punto Indio para aquellos barcos que provienen del océano, y una ventaja no menor al proyectarse un calado de 47 pies, podrán transitar buques de hasta 42 pies a carga completa; reducción sustancial de los costos operativos y tiempos de navegación de los buques que provienen del Pacífico o de puertos o terminales portuarias del sur del país.

Pero también, la nueva traza de la vía fluvial y marítima potenciaría de manera especial el Puerto de La Plata, además impulsaría el desarrollo de la costa fluvial y

marítima de la Provincia de Buenos Aires, permitiría un mayor grado de complementariedad con los puertos de Quequén y Bahía Blanca, agilizando y optimizando los costos del comercio exterior. Promovería el desarrollo regional de localidades como Punta Indio, Punta Piedras, General Lavalle y San Clemente del Tuyú.

La realización del mismo es posible en términos legislativos por su aprobación junto a Uruguay en el seno de la Administradora del Río de La Plata (CARP) en los términos de los artículos 17 y siguientes del Tratado del Río de La Plata y su Frente Marítimo.

El proyecto de construcción del Canal Magdalena ha cumplimentado un largo trayecto de análisis técnico, estudios de viabilidad y sustentabilidad e instancias diplomáticas. Entre ellos: a) Relevamientos batimétricos preparatorios del área del canal; b) Relevamientos batimétricos del área del canal proyectado, de ambas zonas contiguas y de las zonas de refulido, el área próxima a la recalada y a la zona de espera y fondeo, realizado por el Servicio de Hidrografía Naval; c) Línea de Base de Calidad Ambiental; d) Estudio de Impacto Ambiental (EIA) correspondiente a la primera y segunda etapas del proyecto solicitado por la CARP; entre otros.

Este proyecto de soberanía y producción es de suma interés para el país y fundamentalmente para nuestra región capital.



POR
FRANCISCO PACO DURAÑONA

SISTEMA DE NAVEGACIÓN EN ARGENTINA

UNA OPORTUNIDAD HISTÓRICA PARA NUESTRA SOBERANÍA

El pasado 30 de abril venció la concesión por el dragado y balizamiento del Sistema de Navegación Troncal del Río Paraná - Paraguay, llamado Hidrovía por el nombre de la UTE concesionaria. Se trata del canal fluvial por el que se exporta el 80% de la producción nacional. Es un tema de gran relevancia estratégica para la Argentina en términos de soberanía, independencia, integración regional y federalismo de cara al Siglo XXI.

Los conflictos relacionados al aprovechamiento y utilización de nuestras Vías Navegables lleva más de 175 años de historia. Es la misma contienda que desembocó en la gesta heroica de Vuelta de Obligado. En pos de la defensa de nuestra red fluvial y control de nuestras fronteras y recursos, aquellos compatriotas buscaron evitar y limitar la pretensión extranjera de colonizar, explotar y apropiarse de nuestros territorios y productos, los puertos y, principalmente, las riquezas naturales y su posible agregado de valor. 200 años después, sin haber logrado avances definitivos en la materia, nos encontramos con la oportunidad de recuperar estos puntos estratégicos para nuestro comercio exterior e interior de alimentos y productos, que requiere de un sistema logístico e integración nacional capaz de aprovechar al máximo nuestros puertos, nuestras vías fluviales y marítimas y nuestra capacidad de producir e industrializar.

A pesar de las dificultades, se ha logrado instalar la relevancia del tema en la agenda nacional. Así, se logró avanzar con la convocatoria, por primera vez en la historia, al Consejo Federal de Hidrovías, convocado por el Gobierno Nacional y en el que participan Provincias, Municipios y organizaciones sociales y sindicales con experiencia territorial y en la materia.

Para dar cuenta de la relevancia de la llamada Hidrovía Paraná - Paraguay, vale repasar algunas cifras: representa una facturación anual promedio de USD 190.000.000 y por

ella se canalizan 100 millones de toneladas, 750.000 vehículos y 320.000 pasajeros. Por esta vía circula nuestra producción agrícola y automotriz. Más aún, el Ministerio de Transporte de la Nación destaca que a la Hidrovía ingresa el 80% del comercio exterior anual, unos 4.400 buques oceánicos de los cuales la mitad está compuesto por graneleros que transportan 100 millones de toneladas. Esto representa más de 24 millones de operaciones de cabotaje, que según cifras de la Subsecretaría de Vías Navegables, es el equivalente a 70.000 millones de dólares. El 80% de nuestra exportación y el 90% de la carga contenerizada transita esta Hidrovía en la que también opera más del 60% del valor del comercio exterior.

Otro dato trascendental es que en un país con capacidad para producir y transportar alimentos, tenemos cifras de indigencia, pobreza y falta de acceso a alimentos sanos y a precios populares que son realmente escandalosos, inaceptables y contradictorios con nuestras posibilidades y potencialidades. Es aquí donde entra en juego no sólo la importancia estratégica del control y aprovechamiento de nuestras vías Navegables, puertos y sistema logístico en términos de soberanía e independencia, sino principalmente como la herramienta central e imprescindible para comenzar a revertir el desequilibrio existente entre lo que Argentina tiene y puede y lo que finalmente ofrece a nuestro pueblo. En estas condiciones, continuar permitiendo que monopolios y fondos de inversión extranjera sigan explotando nuestra tierra, nuestros puertos y nuestras vías navegables para extraer la producción imprescindible para el desarrollo nacional e industrial, sacando provecho en beneficio de la rentabilidad financiera y la generación de riqueza extranjera a costa de los argentinos y argentinas, ya no puede ser objeto de discusión. Si verdaderamente queremos resolver de una

CREACIÓN DE LA FLOTA MERCANTE DE ULTRAMAR

1943

Nuestra producción era en gran parte transportada en barcos extranjeros.

vez y para siempre los problemas estructurales de pobreza, desintegración y desarraigo para el Siglo XXI en la Argentina, ha llegado el momento.

En línea con este desafío, la puesta en funcionamiento del canal Magdalena resulta indispensable. El actual canal de Punta Indio, única vía de ingreso y egreso de buques desde nuestras vías Navegables nacionales al exterior, y viceversa, con una dependencia absoluta con el Puerto de Montevideo para el comercio exterior de Argentina pero también para la conectividad Norte - Sur y Sur - Norte de nuestra Cuenca Marítima con la Fluvial, impone la necesidad de rever esta absurda situación. Actualmente, para un buque argentino que necesita navegar por la Provincia de Buenos Aires desde San Nicolás a Mar del Plata o Quequén, debe demorarse en un puerto extranjero generando altos costos de servicios tales como combustibles, agua potable, asistencia sanitaria, inspecciones de cargamento, servicios de aduana, entre otros. Estas cifras pueden alcanzar los 150 millones de dólares anuales por el valor de las prestaciones representando, además, el 43% del costo total de navegación. Sólo la zona del cruce de Punta Indio es responsable del 65% de todos los retrasos del sistema.

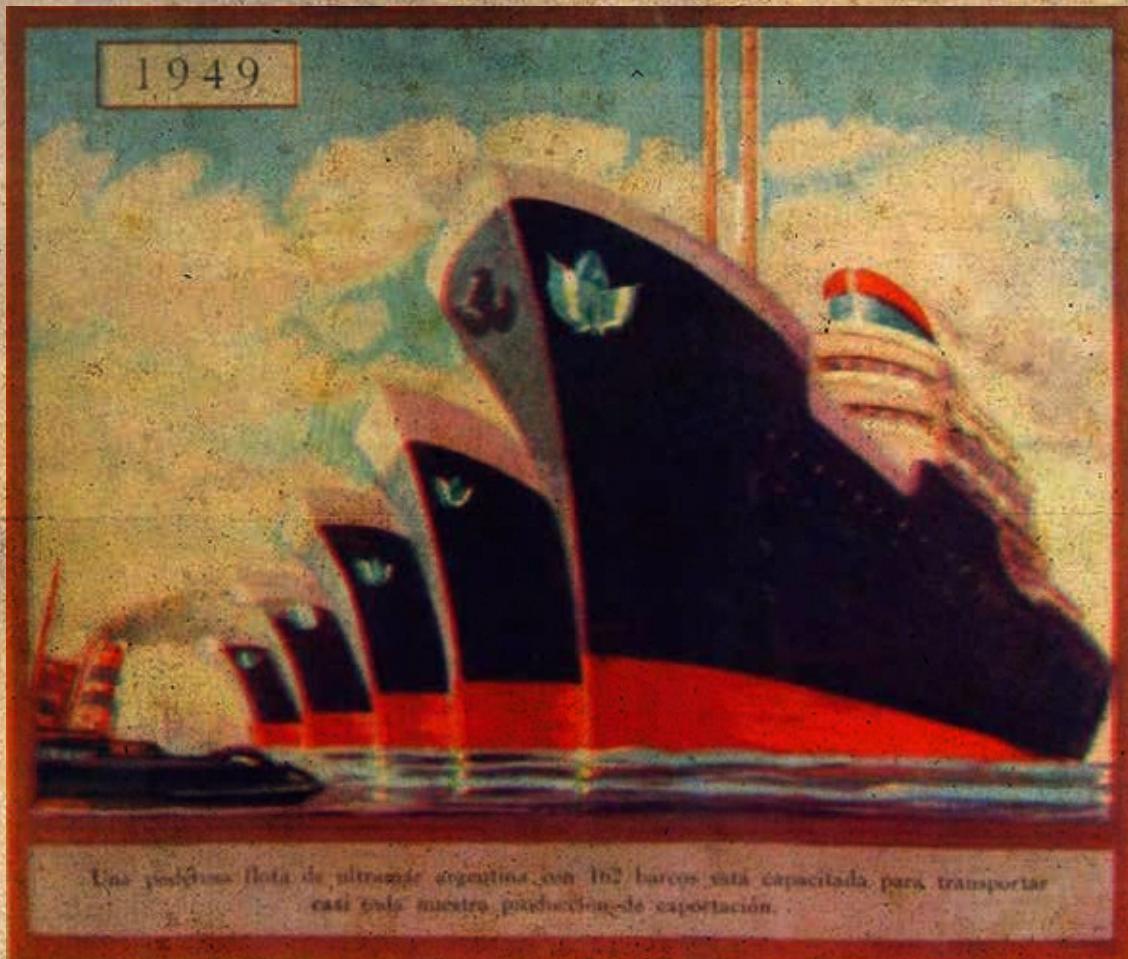
La necesidad de contar con definiciones estratégicas para el Canal Magdalena es crucial. Su puesta en funcionamiento mejorará la competitividad internacional de los

productos argentinos con menos costos y con sostenibilidad ambiental.

Un punto central a incorporarse en el corto plazo, es no sólo la realización de una licitación por tramos donde el Estado pueda tener una participación, sino la inclusión del acceso a los puertos en cada una de las Provincias para que no sean ellas quienes deban afrontar el costo del dragado desde sus puertos hasta el Sistema Troncal de Navegación. Debe ser compromiso del Estado Nacional y de la adjudicataria el ocuparse también de garantizar ese acceso desde el sistema troncal a los puertos.

En este escenario, presentamos un proyecto de ley en el Senado de la Provincia de Buenos Aires que busca crear una Agencia de Promoción y Desarrollo del Sistema de Navegación Bonaerense, para potenciar la actividad productiva, así como una Comisión Bicameral orientada al desarrollo del Sistema de Navegación, donde se hará un seguimiento y control del proceso de licitación de la Hidrovía. Es imprescindible, para el territorio provincial, contar con el máximo aprovechamiento de las operaciones de transporte fluvial y marítimo tanto en la actividad portuaria como en las distintas vías navegables, integrándose a la logística ferroviaria y terrestre. Es momento de construir verdaderamente un modelo federal, un modelo de arraigo donde los territorios tengan relevancia participando activamente del Consejo Federal. Es momento de

1949



asumir el rol que tenemos como ciudadanos y ciudadanas activas para empujar hacia una Argentina verdaderamente comprometida con el aprovechamiento de nuestros recursos que hasta ahora y desde hace 175 años continúan extranjerizados.

Estamos frente a una gran oportunidad en las puertas del Siglo XXI para, finalmente, poder aprovechar nuestras cuencas fluviales y marítimas en favor nuestro y así consolidar nuestra soberanía nacional. Es la hora para modernizar las tecnologías y adaptarlas a los tiempos actuales, integrando a los municipios, recuperando nuestra tradición en materia portuaria, con la creación y explotación de astilleros, el despliegue de la marina mercante; facilitando el transporte litoral argentino, agregando valor en origen, consolidando mecanismos de control estatal para evitar contrabando, evasión y lavado. En definitiva, el desafío consiste en darle volumen a las demandas mundiales e internas vinculadas a dos grandes ejes productivos nacionales como son los alimentos y la energía, en clave Federal y promoviendo el Arraigo, garantizando el acceso pleno a derechos y crecimiento a cada comunidad de la Patria.

Hoy tenemos que tomar decisiones respecto a uno de los ejes centrales estratégicos del desarrollo de la Argentina. Entre otros y prioritariamente, el aprovechamiento inteligente y moderno de nuestras vías navegables y la participación del Estado en su utilización y control. Lo que

“..Estamos frente a una gran oportunidad en las puertas del Siglo XXI para, finalmente, poder aprovechar nuestras cuencas fluviales y marítimas en favor nuestro y así consolidar nuestra soberanía nacional. Es la hora para modernizar las tecnologías y adaptarlas a los tiempos actuales..”

no podemos aceptar, de ninguna manera, es que el Estado vuelva a quedar afuera, observando pasivamente la manera en que sectores privados e internacionales continúan explotando nuestros recursos en detrimento del crecimiento igualitario y justo de nuestro pueblo.

"El mundo en su conjunto no podrá constituir un sistema, sin que a su vez estén integrados los países en procesos paralelos. Mientras se realice el proceso universalista, existen dos únicas alternativas para nuestros países: neocolonialismo o liberación.

La pertinacia en levantar fronteras ideológicas no hace sino demorar el proceso y aumentar el costo de construcción de la sociedad mundial. Para construir la sociedad mundial, la etapa del continentalismo configura una transición necesaria. Los países han de unirse progresivamente sobre la base de la vecindad geográfica y sin imperialismos locales y pequeños. Esta es la concepción de la Argentina para Latinoamérica: justa, abierta, generosa, y sobre todas las cosas, sincera".

JUAN DOMINGO PERÓN



Exposición ante la Asamblea Legislativa del Modelo Argentino para el Proyecto Nacional. 1/5/74



EL CANAL MAGDALENA Y LA DIGNIDAD DE LA REPÚBLICA

Esta frase, fue dicha por el General Juan Domingo Perón en San Nicolás durante el acto de toma de posición por parte del Estado argentino de las instalaciones del Puerto que hasta ese momento pertenecía a capitales privados. La frase completa reza: "Hay cosas que la dignidad de la República no permite y la enajenación del Puerto de San Nicolás era una de ellas". Luego de 74 años esas palabras se resinfican en esta hora tan desafiante y crucial para los destinos de la patria.

El objetivo de estas líneas es brindar una mirada política acerca de las implicancias y los desafíos que implica la concreción de la obra del Canal Magdalena cuyo principal objetivo es conectar la Argentina fluvial con la Argentina marítima y brindar un recurso estratégico para la circulación en la principal arteria productiva de nuestro país. Me propongo analizar la problemática desde mi rol como Presidenta del Consorcio de Gestión del Puerto San Nicolás y como militante peronista.

Pensar en la obra del canal Magdalena, en sus objetivos, sus posibilidades y sus dilaciones nos obliga a afrontar un debate en el que está involucrada la soberanía de nuestros ríos y la posibilidad de pensar un modelo de desarrollo autónomo orientado por los intereses nacionales. Puede parecer exagerado pero es la primera conclusión que surge si se analiza este tema con una mirada estratégica. Siempre digo que cuando estoy desorientada y no se "que trole hay que tomar para seguir" lo mejor es volver a Perón. El General decía que "La política, es la política internacional". Nos brindaba de este modo un norte en el análisis político según el cual, es necesario comprender los problemas globales para pintar la aldea en que vivimos.

Hablamos de un sitio clave en el mapa geopolítico global en el cual se ven involucrados los intereses de potencias hegemónicas que van constituyendo una versión 3.0 de la vieja guerra fría en la cual el comercio se ha convertido en un terreno de disputa. Perón afirmaba en 1953, que las guerras del siglo XXI serían por la comida y las materias primas y que en ese contexto América Latina se configuraría como escenario de lucha dada su riqueza en ambos recursos. Ante esta situación

Perón sostenía que la única forma que tendrá América Latina de fortalecer su posición ante los avances de las potencias era la integración.

Un modelo de desarrollo autónomo supone como condición contar con sistemas de transporte diseñados y puestos al servicio de los intereses nacionales. Esta línea de lectura nos permite incluso identificar una de las claves del subdesarrollo que padecemos. A lo largo de nuestra historia, el transporte fluvial y terrestre fue formulado priorizando los intereses económicos de las potencias extranjeras, primero España, luego el Reino Unido, luego Estados Unidos y ahora en esta etapa del capitalismo, las multinacionales dedicadas al comercio de nuestras materias primas: Rosas, Perón, Néstor Kirchner y Cristina Fernández, cada uno en su tiempo y con sus herramientas, se tomaron muy en serio la cuestión de la soberanía. Todos entendieron que sin soberanía no hay desarrollo posible. Hoy les toca al Presidente Alberto Fernández y a los gobernadores de la cuenca del Paraná, todos peronistas con excepción de Gobernador de Corrientes Gustavo Valdés, volver a dar la discusión acerca que de tipo de país queremos ser.

Cuando hablamos de lucha por la soberanía a los y las nicoleñas se nos infla el pecho de orgullo porque siempre respondimos el llamado de la patria. San Nicolás fue escenario del primer combate naval argentino el 2/4/1811 entre las fuerzas de la naciente junta de gobierno y las fuerzas realistas. Sin embargo, el hecho más recordado sin dudas es la batalla de la vuelta de Obligado librada en 1845. Por aquellos años las tierras que hoy pertenecen a la ciudad de San Pedro eran nicoleñas.

La discusión acerca del Canal Magdalena va mucho más allá del sitio en donde se coloca una boya o de cuestiones abstractas, académicas o románticas. Hablamos de la defensa de los intereses económicos y políticos del país en una de las zonas más calientes de la geopolítica continental. Esta decisión política brindará a los puertos de la cuenca del Paraná la oportunidad de aumentar sus operaciones, reducir sus costos logísticos y diversificar la matriz productiva de la provincia.

POR CECILIA COMERIO

SANTICOTÁS

Resulta difícil de explicar que un barco para ir de Bahía Blanca a San Nicolás tenga que pasar por Montevideo. Sin embargo, lo más preocupante es lo que eso significa en términos de costos logísticos derivados de los fletes. Si bien es parte de lo mismo es particularmente indignante el tiempo que se pierde. Hablamos de un perjuicio económico estimado en 150 millones de dólares anuales en servicios que se prestan en Uruguay y que deberían llevarse a cabo en nuestro país.

En San Nicolás, nos importa especialmente lo referido al ingreso de buques extranjeros dado que la mayor parte de nuestras operaciones son de importación de fertilizante para la producción agrícola. El cuello de botella que se produce en el canal Punta Indio aumenta los costos logísticos como consecuencia del tiempo que demoran los barcos en esa vía de acceso al Río de la Plata. El Canal Magdalena por ser más corto y más ancho (lo cual permitiría una doble vía) reducirá los tiempos de espera. Teniendo en cuenta que la obra es considerada prioritaria, que tiene financiamiento a través del presupuesto nacional y que ya han hecho los estudios técnicos necesarios e incluso que se ha realizado la audiencia pública, no hay motivos para seguir dilatando su concreción.

La interconexión de la Argentina marítima con la Argentina fluvial es una oportunidad para avanzar en una de las prioridades del Gobernador Axel Kicillof, la reintegración del sistema portuario provincial como etapa de la conformación de un sistema de transporte multimodal que aumente la competitividad no solo de los puertos sino de todo el sistema productivo de la provincia.

Para concluir: el debate sobre el canal Magdalena y por supuesto el debate sobre la vía de navegación troncal nos obliga a definir qué sistema productivo queremos para nuestro país, qué rol juegan los ríos en ese esquema y sobre todo qué rol asume el Estado como garante de los intereses nacionales. El Gobernador Kicillof ya ha dejado claro que este no es un tema que se reduce a cuestiones técnicas, que las cuestiones de la soberanía se defienden en memoria de las mejores tradiciones de nuestra provincia.

"Resulta difícil de explicar que un barco para ir de Bahía Blanca a San Nicolás tenga que pasar por Montevideo."



FIN DE LA CONCESIÓN Y AGOTAMIENTO DEL SISTEMA ACTUAL



POR
GASTÓN HARISPE

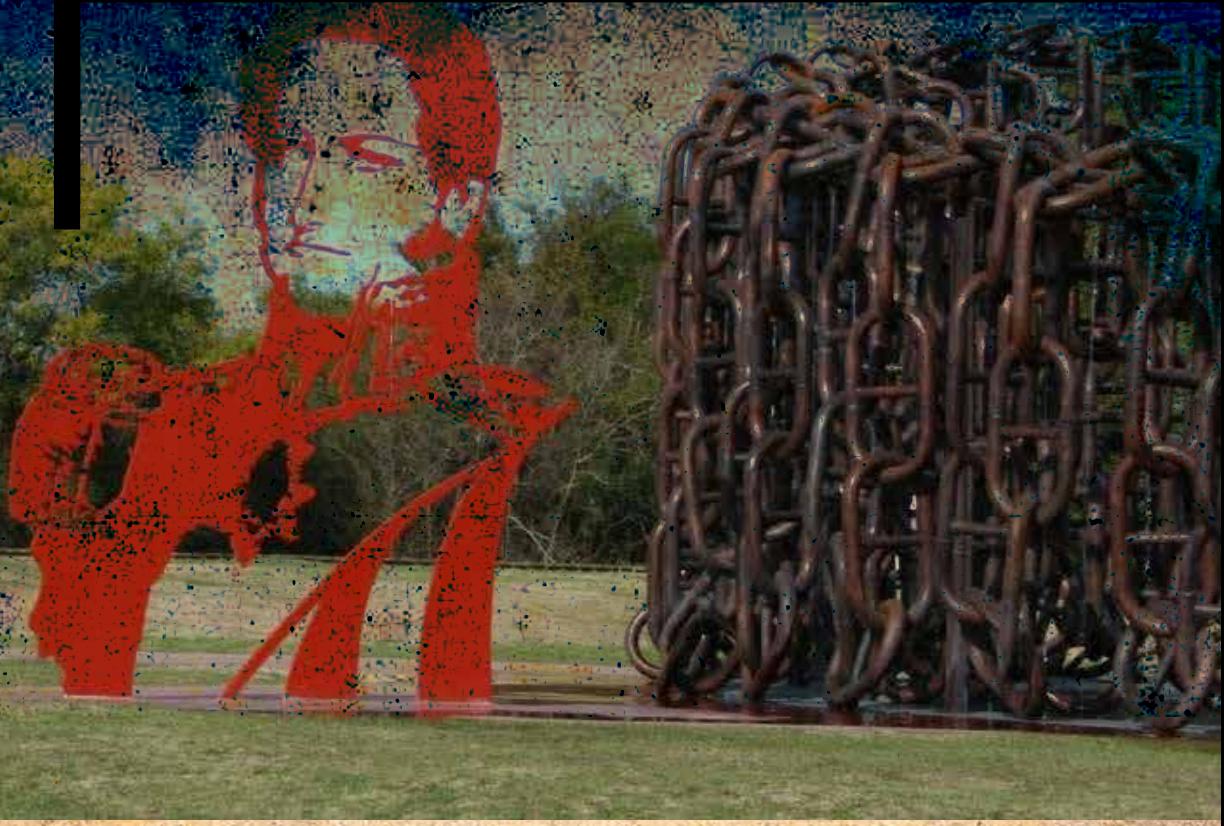
La colonialista pero audaz e inteligente política de las empresas multinacionales de generar un cordón de puertos privados y concesionar los públicos que necesitaron para su hegemonía global necesitó un proceso de privatización del Río Paraná mediante la concesión del dragado a una empresa de mayoría de capital extranjero como Hidrovía S.A. Pero se expresa ahora como una enorme irracionalidad contraria a los intereses de los exportadores argentinos. El Paraná lleva dos años de bajantes continuas que afectan las exportaciones de granos. Sus puertos del eje Villa Constitución - Santa Fé están amenazados por la delirante política del gobierno brasileño de Jair Bolsonaro, competidor de los exportadores argentinos, de contener el agua en la represa de Corpus Itaipú aguas arriba. Los motivos de esta desconfianza en el manejo hídrico del País vecino - socio fundante del MERCOSUR- se sostienen en un dato objetivo: en Brasil llueve poco este año también, en la enorme extensión de una cuenca cada vez más sometida al agronegocio de los cereales, que colecta las aguas que bañan nuestras costas ribereñas. Mientras los exportadores brasileños bajan las aguas con propias barcazas - embarcaciones de poco calado- llegando a los puertos de aguas abajo ubicados en el socio y aliado Uruguay que ofrece muelles multinacionales como Nueva Palmira y Montevideo, los exportadores argentinos han quedado rehenes de los puertos multinacionales mencionados del Paraná santafesino. Conclusión: ahora no alcanza con mantener el calado hasta Puerto San Martín de 33 pies, pero de mantenerse esta situación constante de falta de profundidad natural del Paraná, es una quimera prepararse para dragar a 40 pies hasta el eje de puertos multinacionales. Nota: Brasil se retiró a fines del año pasado del acuerdo de navegación con nuestro país, que garantizaba la reserva de carga entre ambos, abriendo el negocio a otros países, posiblemente en el marco de un intento de reflotar las negociaciones MERCOSUR - Unión Europea, que sepultaría al sector industrial de ambos países - especialmente el nuestro, más débil- pero que afectará también a exportadores argentinos. Bolsonaro y sus amigos de las oligarquías regionales quieren negociar por sus partes con los gigantes del mundo y profundizar la dependencia económica.

La geopolítica de las vías navegables y el frente marítimo está

en debate en la sociedad argentina como nunca antes. El fin de la concesión extranjerizante del menemismo puso de relieve que es una oportunidad de concluir el ciclo neoliberal. El Decreto 949 parece un error de nuestro gobierno, que abrió un gran debate en la base de nuestro movimiento y la comunidad toda. No sólo del lecho y las aguas que los peronistas reivindicamos como argentinas. También del sistema logístico conformado por barcos, barcazas, empujes, remolcadores, dragas, contenedores, puertos y ferrocarriles. Inclusive las rutas terrestres, que como las vías navegables, se financian con caros peajes. A nadie de Argentina le sirve este modelo logístico.

Los alrededor de 3 dólares por tonelada que pagan los barcos que operan en los puertos extranjeros en territorio del Paraná argentino, son descargados en el costo de los productores nuestros, en detrimento de la "competitividad" que proclaman los liberales, ya que los exportadores brasileños, paraguayos y bolivianos no pagan la tarifa. Desde Chaco hacia arriba no hay dragado ni peaje.

De ser un debate de grupos de defensa del interés nacional, empieza a ser también una preocupación de muchos productores que comprenden que el sistema logístico que integralmente diseña el capital global los perjudica con costos altos. Al peaje hay que sumarle el amarre en la rada del acceso al Puerto de Buenos Aires ubicada frente al Puerto de La Plata; la espera en la rada del acceso a Punta Indio para que termine de ingresar a la cuenca o salir otro barco, merced al ancho de solera de una sola mano. También hay que contar que hay que pedir ingreso al Canal de acceso al Puerto de Montevideo y operarse el cambio de prácticos en caso de ingresar al estuario, uruguayos mayoritariamente. Que Argentina no tenga salida propia al Frente Marítimo de administración conjunta con Uruguay constituye una enorme ignominia a la Nación, onerosa en términos de soberanía nacional que expllica la desmonetización y descapitalización en términos de ingresos de exportadores, del Estado, de pérdida de puestos de trabajo de baqueanos, capitanes, alistamientos, industria naval, portuarios y otras profesiones. Y de precios en el mercado interno, incluidos los alimentos.



Los exportadores desconfían por la alta inestabilidad del complejo logístico, por lo que la bolsa de cereales le pidió a la dragadora extranjera Jan de Nul que empiece con obras en San Pedro, aguas debajo de la zona crítica <https://www.infocampo.com.ar/bajante-del-parana-inician-obras-de-dragado-en-el-canal-de-acceso-del-puerto-de-san-pedro/>. El interés supremo de la Nación de asegurarse la soberanía del dragado y el cobro de peajes sobre sus propias vías navegables empieza a confluir por primera vez en décadas con los exportadores argentinos. El gobierno nacional no puede obviar este estado de situación.

La propuesta de Canal Magdalena compatibiliza además, con los intereses productivos de los productores de la zona núcleo, del NOA Y NEA y de las comunidades de la Patagonia en general. La posibilidad de completar carga en puertos marítimos es también una oportunidad de recuperar la marina mercante nacional y la flota de bandera, mejorando los costos de transporte a esa región y aportando a la ocupación soberana del espacio geográfico en el Atlántico Sur, verdadero vientre blando de la estrategia nacional de defensa.

La presencia inglesa en Malvinas y sus pretensiones antárticas en nuestro territorio, requieren de esa imprescindible geopolítica dependiente en la cuenca Paraná platense. La salida por el Canal Punta Indio al Puerto de Montevideo son una llave, una puerta cerrada, a la navegación desde La Plata a Mar del Plata, o desde Formosa a Tierra del Fuego. La Argentina del agua está partida, tiene una grieta que la confluencia de los intereses productivos y comunitarios resarcirán definitivamente en la media en que el Estado mediante un nuevo diseño geopolítico y una

nueva estrategia de inserción en el mundo garantice una racionalidad que el capital global niega. Montevideo es el puerto donde se abastecen los barcos de la pesca pirata en nuestro mar y los que van a nuestras islas Malvinas ocupadas ilegalmente.

La inflación de precios está relacionada con varios fenómenos confluientes, pero dos abordables en esta nota: los enormes costos logísticos en un País extenso y la concentración en pocas manos de los medios de producción.

El auge del agronegocio es también una de las causas del precio de la tierra, componente principal del precio de los alimentos y del despoblamiento de la ruralidad hacia el acaparamiento en las ciudades.

Estamos ante una oportunidad histórica, de construir un gran consenso nacional entorno de un nuevo sistema portuario, ubicado naturalmente aguas abajo, entre el canal Paraná Guazú que tiene profundidad natural a 40 pies y que se encuentra antes de la desembocadura de la vía navegable principal antes del puerto de las multinacionales en territorio uruguayo de Nueva Palmira y Bahía Blanca, pasando por puertos cerealeros e industriales que no tienen peligros de las bajantes ni de manejos hídricos aguas arriba de la cuenca cerealera como Zárate, Campana, Dock Sud, La Plata, Mar del Plata, Quequén, Rosales y Bahía Blanca.

Argentina puede dragar con capitales públicos y privados. Ya lo demostramos en 2014 con el canal Martín García. Puede cobrar los peajes, que nos permitirá conocer los movimientos reales. Puede vertebrar la Patagonia y el Mar Argentino con el área fluvial. Argentina puede y necesita volver a ser una Nación independiente.

LA POLÍTICA PORTUARIA EN EL PENSAMIENTO DE PERÓN



1) UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS FLUVIALES: "Queremos utilizar las grandes líneas fluviales de nuestro país. Observando el Litoral, vemos que es como si tuviéramos dos hermosas líneas férreas, pero sin estaciones ni vagones". (Ante periodistas exponiendo sobre el I Plan Quinquenal, 4/10/46)

2) IMPORTANCIA ECONÓMICA DE LAS REALIZACIONES PORTUARIAS: "Debemos hacer todos los puertos y el dragado necesario para evitar trasbordos y organizar luego una flota fluvial que sirva a esos puertos, obteniendo una disminución en los fletes que lleguen a la mitad o a la tercera parte de los actuales, a fin de favorecer el transporte de la producción". (Ante periodistas exponiendo sobre el I Plan Quinquenal, 4/10/46)

3) REAJUSTE DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS: "En el puerto terminamos de reajustar los trámites. Allí se necesitaban hacer, para despachar o introducir una carga, 35 operaciones, con intervención de ocho ministerios. Eso podía ocurrir en el año 1940, cuando entraban catorce barcos por mes y salían trece, doce o diez, ahora entran cien barcos diarios y el asunto cambia. Afortunadamente, estamos solucionando ese asunto con bastante rapidez y el puerto marcha". (Ante ministros de hacienda de distintas provincias, 29/11/47)

4) EL MOVIMIENTO DE EXPORTACIÓN: "Podríamos comparar el movimiento de exportación con una botella que tiene dirigido el cuello hacia el puerto; de toda la república va convergiendo hacia el puerto la producción que debe enviarse al extranjero, pero al llegar al cuello de la botella es donde se produce la estrangulación y donde se disminuye la salida de esa producción". (Ante obreros portuarios, 30/7/47)

5) RITMO DE LA DINÁMICA PORTUARIA: "El trabajo del puerto representa una permanente crisis de tiempo. Para poder continuar dando salida al volumen de mercaderías señalado por la panza de la botella, es necesario acelerar la salida en el pico,

para que en esa forma pueda compensarse la disminución de volumen con una mayor actividad a tiempo". (Ante obreros portuarios, 30/7/47)

6) ESENCIA DEL PROBLEMA PORTUARIO: "La dificultad del trabajo de todas las zonas portuarias es la estrangulación, vale decir, la disminución del volumen necesario para dar salida a la producción hacia el exterior del país". (Ante obreros portuarios, 30/7/47)

7) IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS EN LA VIDA DEL PAÍS: "Pesa sobre el trabajo portuario una serie de problemas que es necesario resolver para que esa inmensa producción creada por el país no se quede detenida y pueda salir al exterior, porque ella representa la riqueza de la nación, ya que de ella es de donde van a salir las mejoras, el bienestar y la felicidad de los millones de habitantes de la república". (Ante obreros portuarios, 30/7/47)

8) RESPONSABILIDAD DEL TRABAJO PORTUARIO Y LOS TRANSPORTES: "Es menester que todo lo qué se produzca pueda salir del país en el tiempo en que es preciso sacarlo. De ahí la responsabilidad de todo el movimiento portuario y de transporte que la Nación dispone". (Ante obreros portuarios, 30/7/47)

9) IMPORTANCIA DE LA FlOTA FLUVIAL: "La flota fluvial ha alcanzado a transportar casi medio millón de toneladas de productos de nuestra economía. El nuevo sistema de transporte que se aplica en nuestros ríos marca una nueva era en la vida de la Mesopotamia y del Norte argentino". (Ante el Congreso, 1/5/48)

10) MEJORAS PORTUARIAS: "En un año y medio se ha operado la transformación. Los puertos del país cargaron en noviembre de 1947 un total de 1.170.000 toneladas y en diciembre del mismo año 1.236.000. Se están organizando perfectamente los puertos, dotándolos de maquinaria moderna y abundante y los canales se han dragado convenientemente". (Ante el Congreso, 1/5/48)

11) UNA TITÁNICA OBRA PORTUARIA: "A menudo, en los momentos difíciles, "más que el sable y que la lanza, suele valer la confianza que el hombre tiene en si mismo, y nosotros teníamos confianza en nosotros y fe en los argentinos. Tuvimos que vencer este cúmulo de dificultades y organizar el régimen portuario". (Ante el Congreso, 1/5/48)

12) TRANSPORTES Y PUERTOS: "Mientras se mejoraban las condiciones de los puertos se ordenó la adquisición de camiones de toda clase, de cualquier procedencia y al precio que fuera. Pudimos llevar las cosechas a puerto, embarcarlas, acudir en socorro a los pueblos necesitados e incorporar al patrimonio nacional los frutos del trabajo de nuestros hombres de campo". (Ante el Congreso, 1/5/48)

13) PROVECHO DE LA INVERSIÓN PORTUARIA: "Si no se hubieran gastado unos millones para adquirir medios de transporte y maquinarias para poner los puertos en condiciones, no hubiera sido posible incorporar a nuestra economía más de cuatro mil millones obtenidos de la comercialización de nuestra cosecha". (Ante el Congreso, 1/5/48)

14) LOS PUERTOS Y LA INDEPENDENCIA ECONÓMICA: "Podría decir que hemos comprado nuestra marina mercante que nos independiza del exterior. Se podría decir lo mismo de los puertos, que están nacionalizados y de todo el sistema de exportación e importación, objeto de la "cariñosa" preocupación de todos los grandes monopolios que han trabajado, que han intervenido en las comercializaciones de este tiempo". (Ante representantes de la Liga de Abogados Pro Reforma de la Constitución Nacional, 2/12/48)

15) ETAPAS EN LAS REALIZACIONES PORTUARIAS: "Hemos comenzado con el puerto de Buenos Aires, hemos ido luego al puerto de Bahía Blanca y al de La Plata. Nos hemos ocupado en primer término de los puertos que salen directamente y ya llegaremos a Rosario". (En el Consejo Económico Nacional, 24/6/48)

16) EL SERVICIO DE PUERTOS, UNA SANGRÍA HACIA EL EXTERIOR: "Cada año salían del país 100, 110, 120 millones de pesos para los accionistas extranjeros de las compañías de teléfonos, también ahora eso queda aquí, porque los teléfonos son nuestros. El servicio de puertos extranjeros se llevaba otra cantidad de millones. Hoy, eso queda también en el país". (Ante cooperativistas agrarios, 23/2/50)

17) CAOS PORTUARIO EN 1946: "En 1946 se le presentó a la Argentina el siguiente problema: nuestros puertos, abandonados durante diez años, no tenían un solo dique en buenas condiciones. Había barcos hundidos dentro de los diques, que fue necesario sacar. Los guinchos no servían para cargar, y sólo había unos cuantos que estaban en condiciones. Los elevadores tampoco tenían

mangas para cargar, sino en primera andana, y se perdía la mitad del cereal porque estaban rotas y en malas condiciones. No podíamos cargar sino 300.000 toneladas al mes. Era cuánto podíamos hacer como esfuerzo para esa carga". (En la motonave Eva Perón, 27/5/50)

18) QUEREMOS ASTILLEROS ARGENTINOS: "Debemos llegar en 1955 a cubrir con nuestra flota el cincuenta por ciento de nuestro comercio externo y la industria naviera argentina debe pensar que desde aquella fecha los barcos no solo deberán ser argentinos por la bandera que los proteja, sino también por la nacionalidad de sus astilleros". (Ante el Congreso, 1/5/51)

19) GRANDES ASTILLEROS NACIONALES DE RÍO SANTIAGO: "El ministerio de Marina prosigue sus tareas de construcción de los grandes astilleros nacionales de Río Santiago, que lo mismo que el Instituto Aerotécnico de Córdoba en relación a la aviación, han de servir como base para la industria naviera nacional". (Ante el Congreso, 1/5/51)

20) EL SEGUNDO PLAN QUINQUENAL Y LAS CONSTRUCCIONES NAVALES: "En materia de construcciones navales, el Segundo Plan Quinquenal prevé también como objetivo la independencia del país por la conjunción del esfuerzo del Estado, que descansa sobre todo en la ayuda de su marina". (Ante el Congreso, 1/5/51)



AMERICA

ACTUALIDAD DE

PARTIDOS POLITICOS

PERÚ LIBRE PERÚ

El partido repudia fervientemente el comunicado golpista realizado por oficiales retirados de las Fuerzas Armadas y llama al pueblo peruano a seguir movilizándose en la defensa de la democracia y del triunfo de Pedro Castillo en la elección presidencial. ■



PARTIDO COLORADO PARAGUAY

El Tribunal Electoral Partidario felicita a los cientos de miles de afiliados al partido que se convocaron el dia 21 de junio para elegir a los candidatos en las próximas elecciones municipales que se llevarán a cabo en el mes de octubre. ■



AFRICA

MOVIMIENTO DE RESISTENCIA NACIONAL UGANDA

El presidente de Uganda y también abanderado presidencial del NRM, se dirigió ayer a los jóvenes de las subregiones del Nilo Occidental y Lango. Allí se reunió específicamente con los jóvenes de varias categorías, incluido el Comité Ejecutivo del

Consejo Juvenil del Distrito, la Liga NRM, los abanderados del consejo NRM del distrito, los consejeros Juveniles del distrito y el abanderado del parlamento juvenil de la región. ■



PARTIDO DE LA JUSTICIA Y EL DESARROLLO MARRUECOS

Ismail Haniyeh, jefe de la oficina política del partido recibió a dirigentes del Movimiento de Resistencia Islámica "Hamas", en su residencia de Bouznika, a varios líderes de partidos políticos y figuras nacionales marroquíes. ■



ASIA Y OCEANIA

PARTIDO COMUNISTA DE CHINA CHINA

Xi Jinping encabeza a otros líderes del Partido Comunista de China y del Estado, Li Keqiang, Li Zhanshu, Wang Yang, Wang Huning, Zhao Leji, Han Zheng y Wang Qishan, para prestar nuevamente el juramento de admisión al Partido después de



ADALET VE KALKINMA PARTİSİ TURQUÍA

Nuestro presidente y secretario general del AKP, Recep Tayyip Erdogan, habló en la Reunión Consultiva Provincial Extendida de Antalya celebrada en el Centro de Turismo de Antalya Belek. ■



EUROPA

LA REPÚBLICA EN MARCHA

FRANCIA

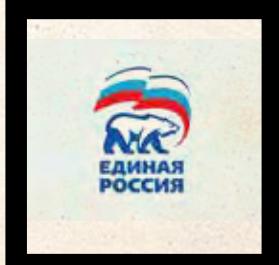
El partido agradece a los franceses que acompañaron con su voto al partido en las últimas elecciones regionales. ■

En Marche!

RUSIA UNIDA RUSIA

En el Congreso de Rusia Unida, el presidente ruso Vladimir Putin nombró candidatos que, en su opinión, deberían encabezar la lista federal del partido en las elecciones a la Duma Estatal. Estos son el ministro de Defensa Sergei Shoigu, el

ministro de Relaciones Exteriores Sergei Lavrov, el médico jefe del hospital de Kommunarka, Denis Protsenko, la copresidenta de la ONF, Elena Shmeleva, y la comisionada presidencial para los Derechos del Niño, Anna Kuznetsova. ■





PERÓN EN UNA EXPEDICIÓN EN LOS ALPES ITALIANOS, MÁS PRECISAMENTE EN LA CIUDAD DE MERANO. 10 DE SEPTIEMBRE DE 1939



RECIBIENDO UNA DELEGACIÓN DE SINDICALISTAS SUECOS. 20 DE NOVIEMBRE DE 1973.



EVITA JUNTO A UNOS NIÑOS GENOVESES. JULIO 1947



DISFRUTANDO UNA VELADA DE BOXEO EN SANTO DOMINGO, JUNTO A ISABEL, JOHN WILLIAM COOKE Y AMÉRICO BARRIOS. 1959



SALUDANDO AL GENERAL CHARLES DUNLOP, AMIGO Y MÉDICO PERSONAL DE PERÓN EN SANTO DOMINGO. ACTOS DEL 12 DE OCTUBRE EN BUENOS AIRES. 1973

VITRINA PERONISTA



EL MINISTRO DE ECONOMÍA, JOSÉ BER GELBARD, DEPOSITA UNA OFRENDA ANTE EL MAUSOLEO DE LENIN, EN LA PLAZA ROJA DE MOSCÚ. MAYO 1974



CONVERSANDO CON ABDULLAH BISHARA, EN ESE ENTONCES EMBAJADOR DE KUWAIT EN NUESTRO PAÍS, JUNTO AL CANCELLER VIGNES. BISHARA ES CONSIDERADO COMO EL PADRE DE LA DIPLOMACIA KUWAITÍ. 1974



CRISTINA RECIBE EN CASA ROSADA AL VICEPRESIDENTE DE LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS, PRIMER MINISTRO Y GOBERNADOR DE DUBAI, EL JEQUE MOHAMMED BIN RASHID AL MAKTOUM. 24 DE ABRIL DE 2014.



NÉSTOR Y VLADIMIR PUTIN SE SALUDAN EN UNA REUNIÓN EN LA SEDE DE LA ONU. 15 SEPTIEMBRE 2005



LA TERCERA POSICIÓN



Todo lo que aquella noche me parecía un sueño inalcanzable ahora es una realidad... y nos parece un sueño. Éramos un pequeño país sometido al capitalismo internacional que ahogaba nuestra economía y especulaba con el hambre de los trabajadores argentinos. Ahora somos un país respetado, no hay en el mundo fuerza capaz de ahogar nuestra economía y tenemos la satisfacción de saciar el hambre de los que antes especulaban con la nuestra. Ya ningún embajador del mundo se atreverá a meterse con nosotros, ni siquiera para ayudarnos a ganar elecciones.

Éramos un país sin rumbo, sin espíritu y sin pueblo. El rumbo nos lo marcaban los de afuera; ahora el rumbo de la Patria es nuestro rumbo; vamos donde queremos ir. Y todavía nos permitimos ofrecer a la humanidad el rumbo nuevo de nuestro Justicialismo.

Hace años que vengo condenando por igual los abusos del comunismo y los abusos del capitalismo. A medida que ellos avanzan en sus luchas, con sus mismos errores, el hombre del mundo se va dando cuenta de que ninguno de los dos traerá la solución ni la paz que la humanidad anhela. Por eso los hombres honrados de todos los pueblos se suman a nuestra tercera posición

J. D. Perón, 17 de octubre de 1950