

Grupo de
Trabajo
sobre
Antártida y
Atlántico Sur

Vol. 1. abril 2021

EL DILEMA ARGENTINO DE LA PRESENCIA BRITÁNICA EN EL ATLÁNTICO SUROCCIDENTAL Y LA ANTÁRTIDA

Artículo



CESIUB
Centro de Estudios Internacionales de la
Universidad de Belgrano

EL DILEMA ARGENTINO DE LA PRESENCIA BRITÁNICA EN EL ATLÁNTICO SUROCCIDENTAL Y LA ANTÁRTIDA

POR: MARCOS GASTÓN RIZOLI Y SEBASTIÁN LUIRETTE WOODS

El **conflicto de soberanía** entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y sus espacios marítimos circundantes data desde 1833 y puede entenderse desde múltiples perspectivas y disciplinas. En este caso desde una **visión geopolítica** con énfasis en las regiones del Atlántico Suroccidental y la Antártida abordándolas como un “complejo sistémico” (1), y las implicaciones para los intereses marítimos argentinos (2), partiendo de la consideración de la República Argentina como país marítimo en base a sus jurisdicciones constitucionales y legales (3).

Además de afectar la integridad territorial argentina, la disputa de soberanía también condiciona la explotación y conservación de los recursos naturales en la **zona económica exclusiva y plataforma continental argentina**, los potenciales de desarrollo del país en materia de “**economía azul**” -entendida, desde la perspectiva de la Comisión Europea, como el conjunto de actividades económicas sustentables vinculadas a los recursos oceánicos y marítimos-(4) y la proyección que ofrecen los archipiélagos para las futuras **pretensiones de ejercicio de soberanía en el continente antártico**.

El presente artículo aborda estas tres cuestiones y consulta a referentes en la materia para intentar dar luz, con diferentes puntos de vista y estrategias, que sirvan para comprender de mejor manera este conflicto que ha marcado la agenda exterior tanto de Argentina como del Reino Unido.

(1) Tomando la consideración de Sergio Caplan y Sergio Eissa (2015) en su “*Análisis estratégico del Sistema Malvinas, Antártida y Atlántico Sur*”, publicado por la Escuela de Defensa Nacional.

(2) Entendidos, según Eduardo L. Ganeau (2019) con una postura sobre el valor estratégico de los mismos, como “Todos los objetos –tangibles e intangibles– que tienen relación con el mar [...], que son valorados de una u otra manera por la República Argentina y mediante los cuales se interrelaciona internamente y con el resto del mundo, tanto dentro como fuera de sus propias jurisdicciones”.

(3) En base al marco normativo compuesto por la Constitución Nacional (Disposición Transitoria Primera) y las leyes números 18.513, 23.554, 23.775, 26.651 y 27.757.

(4) La perspectiva de la Comisión Europea es mencionada por Lilia Sturbin (2020). La noción del concepto de “economía azul” y sus actividades será ampliada en el segundo apartado.

UN 30% DE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y PLATAFORMA CONTINENTAL ARGENTINAS ESTÁN BAJO CONTROL DE REINO UNIDO (5)

Argentina es un **país marítimo** con un extenso litoral, zona económica exclusiva y plataforma continental en el Atlántico Suroccidental, la cual está conformada por la prolongación submarina de la Pampa y la Patagonia (Ponce y Rabassa, 2012). El comodoro de Marina (RE) Eduardo L. Ganeau, en base a cálculos propios, estima que el total de las **jurisdicciones argentinas** - continentales, insulares del Atlántico Suroccidental y el Sector Antártico Argentino, con sus mares adyacentes y espacios aéreos correspondientes-, donde se ha consolidado normativamente las demandas de soberanía y derechos de soberanía, es de 10.525.000 km², de las cuales **3.770.000 km² son terrestres y 6.750.000 km² son marítimas** (Ganeau, 2019). Si se considera la totalidad de espacios bajo jurisdicción y responsabilidad nacional -es decir, sumándole a las demás jurisdicciones terrestres y marítimas el área de responsabilidad en la Búsqueda y Rescate (SAR, por sus siglas en inglés) asignado a la Argentina-, se superan los 16 millones de kilómetros cuadrados (Academia del Mar, 2013).

En cumplimiento de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) -abierta a su firma en Montego Bay (Jamaica) en 1982 y en vigor desde 1994-, el Estado argentino, en su condición de país ribereño, presentó en 2009 ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas (CLPC) la ampliación de su límite exterior de la plataforma continental de las 200 hasta aproximadamente 350 millas marinas, fijando los derechos de soberanía sobre los recursos del lecho y subsuelo en más de 1.782.000 kilómetros cuadrados, sumados a los existentes 4.799.000 kilómetros cuadrados entre las líneas de base y las 200 millas marinas. Sin embargo, no todo el límite exterior de la plataforma continental fue aprobado por la CLPC en 2017, reconociendo la existencia de la **disputa de soberanía con Reino Unido en las islas Malvinas y Georgias y Sandwich del Sur** acorde a las resoluciones de las Naciones Unidas (COPLA, 2017). De esta manera, la presencia británica en los archipiélagos del Atlántico Suroccidental y sus espacios

marítimos circundantes, como así también las disposiciones del Tratado Antártico, impiden el pleno ejercicio de la soberanía argentina en todos sus espacios marítimos, que solo alcanza el 22,6% del total (Terribile, 2018)

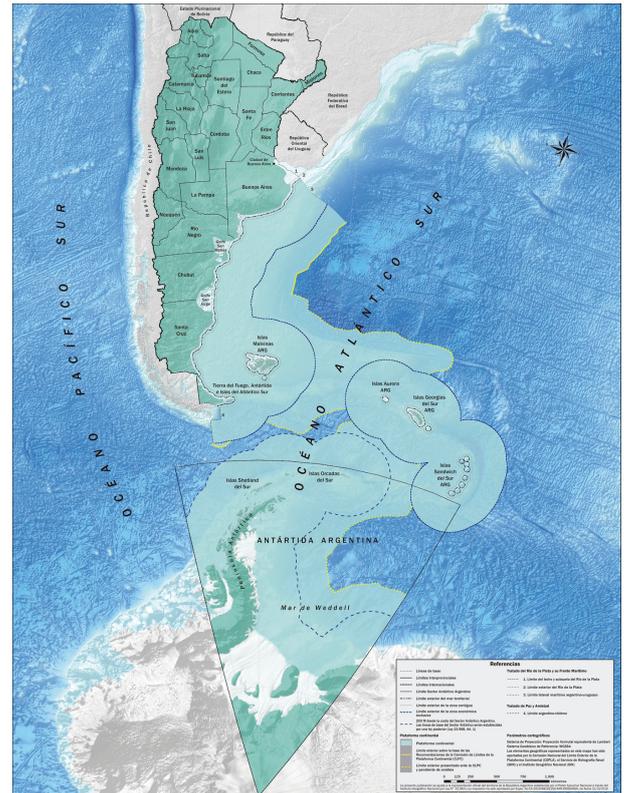


FIGURA 1: Mapa bicontinental con la extensión de los espacios marítimos constitucionales y legales de la República Argentina tras la ampliación del límite exterior de la plataforma continental.

Fuente: COPLA, disponible en:

<http://www.plataformaargentina.gov.ar/es/mapaPlataforma>

¿Cómo se componen los espacios marítimos argentinos?

En virtud del derecho internacional del mar, codificado en la CONVEMAR, los Estados ribereños poseen, soberanía, derechos de soberanía, y jurisdicción (según sea el caso) sobre el agua y el lecho y subsuelo del mar adyacente a sus costas continentales e insulares. Ya en 1966, por decreto Ley N° 17.094, se había establecido la soberanía argentina sobre el "mar adyacente a su territorio hasta una distancia de 200 millas marinas" (6). Argentina estableció sus líneas de base por ley en 1991, fijando a partir de

(5) Si consideráramos a las jurisdicciones argentinas sin la Antártida, el 66% de las mismas están bajo control británico.

(6) Vale destacar que el argumento latinoamericano de la soberanía hasta las 200 millas fue descartado y eso es lo que regula la Convención al crear la Zona Económica Exclusiva, en particular el artículo 59 de la CONVEMAR.

ellas todos sus espacios marítimos, y ratificó la CONVEMAR en 1995 mediante la Ley N.º 24.543 (Breide Obeid, 2019).

El **marco normativo** completo de las jurisdicciones marítimas se compone por la Constitución Nacional (en su Disposición Transitoria Primera, incorporada en la reforma de 1994), la Ley de Defensa Nacional N.º 23.554, la Ley N.º 18.513 (que establece las bases para la actividad antártica argentina) y la Ley del Mapa Bicontinental de la República Argentina N.º 26.651 (Ganeau, 2019), sumándose la Ley N.º 27.757 -sancionada en 2020- y que incorpora la nueva demarcación del límite exterior de la plataforma continental. Por la Ley N.º 23.775 la Antártida, Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y demás islas subantárticas forman parte de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, aunque “sujeta a los tratados con potencias extranjeras que celebre el Gobierno Federal”. Para complementar, podríamos mencionar la ley 15.802 de ratificación del Tratado Antártico y la ley 22.584 de ratificación de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA), por la que el Estado argentino se adhiere al estatus con que se suspenden los reclamos de soberanía sobre ese territorio - al sur de los 60° de latitud Sur-.

Los espacios marítimos argentinos se componen de la siguiente manera. El **mar territorial argentino** se extiende hacia una distancia de 12 millas marinas desde las líneas de base establecidas en la Ley N.º 23.968. Así, se ejerce plena soberanía sobre el espacio aéreo, el lecho y subsuelo del mar territorial. La **zona contigua** abarca más allá del límite exterior del mar territorial extendiéndose hasta una distancia de 24 millas marinas desde la línea de base dándole el pleno derecho de sus poderes fiscales y jurisdiccionales, así como también, aquellos preventivos y represivos, en materias aduanera, cambiarias, impositivas, migratorias y sanitarias (7).

La **zona económica exclusiva argentina** (ZEEA) se prolonga hasta una distancia de 200 millas marinas a partir de las líneas de base y le da a la nación todos los derechos de soberanía para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de sus recursos naturales ya sea con respecto a seres vivos como no vivos para fines económicos o de preservación. También ejerce los mismos derechos sobre las aguas suprayacentes al lecho del mar

para la explotación económica tales como la producción de energía acuífera, de sus corrientes y de los vientos. El artículo 58 de la CONVEMAR regula también una serie de derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva. La ZEEA abarca cerca de 1.050.000 km² bajo efectivo control argentino, sumándose otros 1.800.000 km² bajo control británico, más 2.100.000 km² antárticos.

Por último, la **plataforma continental** comprende no solo el lecho, sino también el subsuelo de las áreas submarinas comprendidas más allá del mar territorial y a lo largo de la prolongación natural hasta el límite exterior del margen continental. La plataforma continental argentina es una de las mayores del Hemisferio Sur y posee importantes recursos pesqueros, hidrocarbúricos y minerales, además de albergar un importante ecosistema marítimo. Los recursos pesqueros están conformados con especies de valor comercial altamente migratorias que suelen reproducirse en la plataforma continental tanto dentro como fuera de las 200 millas marinas de la zona económica exclusiva (Pampa Azul, 2017; Terribile, 2018).

Para aquellos Estados ribereños que poseen una prolongación natural demostrable de su territorio más allá de las 200 millas marinas, la CONVEMAR permitió en su artículo 76 establecer el límite exterior de su plataforma continental en el denominado “borde exterior del margen continental”. De esta manera, en 1997 por Ley N.º 24.815 se creó la **Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA)** en el Ministerio de Relaciones Exteriores de la Nación, para estudiar y elaborar la presentación del límite exterior de la plataforma continental argentina. La COPLA llevó a cabo una labor de carácter científica y técnica que se extendió por más de 20 años como política de Estado e incluyó profesionales de diversa índole como hidrógrafos, geólogos, cartógrafos, oceanógrafos, expertos en sistemas de información geográfica, en derecho internacional, entre otros. En 2009, Argentina realizó la correspondiente presentación en la CLPC, cuyo análisis finalizó en marzo de 2017. El trabajo de la COPLA sobre el límite exterior de la plataforma continental, apuntó a incorporar más de 1.782.000 km² hasta las 350 millas marinas, es decir el 35% de la extensión anterior de la plataforma -hasta las 200 millas marinas-, ampliando los

(7) En este punto existe una divergencia entre la norma nacional y la CONVEMAR, dice en esta: “Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial”.

derechos de soberanía sobre los recursos de los fondos en regiones con vastos recursos económicos. Como excepción, las Naciones Unidas no reconocieron oficialmente las áreas en disputa con el Reino Unido y bajo el Tratado Antártico (COPLA, 2017; Rigoz y Villaroel, 2020).

El **Reino Unido**, por su parte, también fijó unilateralmente sus espacios marítimos en torno a las islas del Atlántico Suroccidental. Comparando el total de las jurisdicciones constitucionales y legales de la República Argentina -como puede observarse en la figura 4-, el 23% se encuentra ocupado por Reino Unido. Si solo se considera el total de **jurisdicciones marítimas constitucionales y legales** de nuestro país, dicho porcentaje se eleva al **35,7%** -en cifras, más de 2.400.000 km²-,⁽⁸⁾ según consignó la Fiscalía Criminal y Correccional Federal N.º 1 en la Investigación Preliminar 1/2017 (Terribile, 2018; Ganeau, 2019).

Luego del conflicto armado de 1982, Reino Unido estableció una "zona de protección militar" de 150 millas náuticas alrededor de las islas Malvinas y desde entonces ejerce *de facto* como un Estado ribereño en torno a las islas del Atlántico Suroccidental, beneficiándose del derecho del mar. En 1987, la administración *kelper*, como respuesta a un acuerdo pesquero firmado el año anterior por Argentina con la Unión Soviética y Bulgaria, instauró unilateralmente la llamada *Falklands Inner Conservation Zone* (FICZ), también de 150 millas náuticas desde un punto ubicado en el Estrecho de San Carlos. La misma fue ampliada luego en 1993 con el objetivo de consolidar una zona económica exclusiva que le permitiera incrementar de manera sustancial, prácticamente duplicando, el espacio pesquero de la zona, levantando la veda de pesca que regía anteriormente en lo que se denominaba *Falklands Outer Conservation Zone* (FOCZ), que abarcaba 200 millas náuticas desde las líneas de base en un sector de aproximadamente 180 grados hacia el sector Este. En 1994, Reino Unido incrementó de nuevo la jurisdicción marítima al anexar unos 1900 km² de territorio ubicado entre las 200 millas de la zona económica exclusiva argentina y el límite noroccidental de la FOCZ. En total, el área combinada entre el FICZ y FOCZ es de 551.000 km² (Romero, 2003; RSPB, 2017; Terribile, 2018; Ganeau, 2019). Para la posición argentina, en virtud de la CONVEMAR, Reino Unido no puede apropiarse de espacios marítimos de

jurisdicción de otro Estado y con la fuerza armada (Terribile, 2018). La composición de estos espacios puede observarse en las **figuras 2 y 3** -en la siguiente página-.

Se le consultó al **Capitán de Navío (RE) Horacio Terribile** -doctor en Relaciones Internacionales y exdirector de Intereses Marítimos de la Armada Argentina- acerca de cómo afecta la presencia británica en materia de vigilancia y control de los espacios marítimos "en disputa" y aclaró que para poder entender el conflicto "es necesario verlo fuera de las pasiones". Luego nos explicó que los británicos hacen un "control exhaustivo" de las aguas en disputa.

También desarrolló lo siguiente: "[Los británicos] no se entrometen en la Zona Económica Exclusiva porque en realidad no lo necesitan. ¿Para qué generarse un problema donde no hay necesidad?. Dicho esto, su presencia no tiene incidencia en la vigilancia de los espacios de jurisdicción argentina (Zona Económica Exclusiva Argentina) y menos aún en los espacios en disputa porque Argentina desde el año 2004 que no ingresa a los mismos. Argentina se ha condicionado unilateralmente a ingresar a dichos espacios y en parte obedece a su política claudicante ante las diversas e intensas maniobras políticas del imperio".

También fue consultado el **Comodoro de Marina (RE) Eduardo Ligo Ganeau** -magíster en Estudios de Defensa y licenciado en Sistemas Navales-, quien aportó dos observaciones:

"En realidad, el conflicto de soberanía entre ambos países tendría su origen en las Invasiones Inglesas de 1806 y 1807, seguiría con la toma de las Malvinas en 1833 y continuaría con las incursiones anglofrancesas de 1845, en las que se demuestra la apetencia británica sobre nuestras tierras, en momentos de máxima expansión del Imperio Británico".

"Vale resaltar que de acuerdo a lo pactado en los Acuerdos de Madrid entre Argentina y el Reino Unido, las Fuerzas Armadas de ambos países pueden acercarse hasta cierta distancia cercana a las costas continentales e insulares, debiendo avisar con cierto anticipo en el caso de querer ingresar dentro de las distancias fijadas de seguridad. No es lo mismo para el caso de movimientos relacionados con las actividades económicas, incluyendo las de seguridad interior".

(8) Ganeau (2019) estimó unos 2.600.000 km² totales en disputa, destacando que solo 15.000 km² de los mismos son territoriales, calificando así a la disputa de soberanía en el Atlántico Suroccidental como una "disputa marítima".

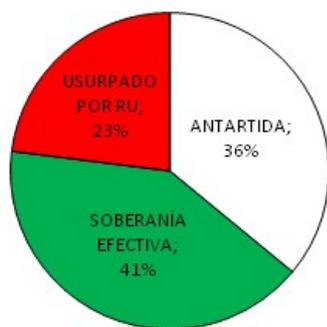


FIGURA 2: Jurisdicciones marítimas disputadas por Argentina y Reino Unido en el Atlántico Suroccidental y la Antártida.

- En color azul: Zona Económica Exclusiva indiscutida de Argentina.
- En color verde: jurisdicciones ocupadas por Reino Unido, en superposición con los reclamos argentinos.
- En rayas verdes: superposición de las jurisdicciones marítimas antárticas reclamadas por ambos.
- En azul-celeste: partes de la extensión del límite exterior de la plataforma continental argentina.
- En amarillo: áreas reclamadas por Reino Unido como extensión de las 200 millas marinas.
- En verde claro: superposición de los reclamos argentinos y británicos más allá de las 200 millas marinas.
- En colores rosa: áreas reclamadas por Argentina -en torno a las Islas Aurora-, pero consideradas alta mar por Reino Unido.
- Línea punteada: línea media entre Argentina continental e Islas Malvinas.

Fuente: Ganeau (2019) y https://www.dur.ac.uk/resources/ibru/south_atlantic_maritime_claims.pdf

**JURISDICCIONES ARGENTINAS
CONSTIT. Y LEGALES**
(Contin., insular, antárt., terr.
y marít. 10.524.884 Km²)



**JURISDICCIONES MARÍTIMAS
ARGENTINAS**
(AI, MT, ZEE, PC contin.,
insular y antárt.
6.752.200 Km²)

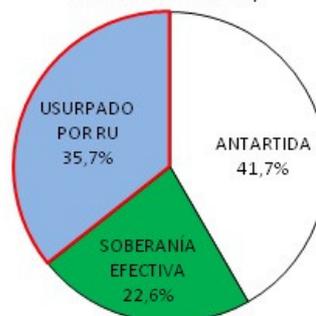


FIGURA 3: Jurisdicciones comparadas de la República Argentina según su situación particular.

Fuente: Reelaboración propia a partir de los gráficos presentes en la Investigación Preliminar 1/2017 "El problema de la Defensa Nacional" de la Fiscalía Criminal y Correccional Federal N.º1, aportados por Horacio Terribile y citados en Ganeau (2019).

LA ECONOMÍA AZUL ES SIGNIFICATIVA PARA ARGENTINA

Argentina presenta en la actualidad problemas para diversificar su matriz productiva, pese a la oportunidad existente para la innovación hacia mercados con gran valor agregado. Tradicionalmente para el desarrollo se tienen en cuenta los sectores agrícola-ganadero, hidrocarburos y minería, pasándose por alto los recursos que ofrece el océano, en un país con una vasta zona económica exclusiva y plataforma continental. El mar, que abarca el 70% de la superficie terrestre mundial y el 67 % de las jurisdicciones nacionales constitucionales y legales totales, se presenta como el más significativo espacio argentino a desarrollar.

¿Qué se entiende por “economía azul”? El concepto tiene dos perspectivas. Una de ellas proviene de la Comisión Europea y abarca “todas las actividades vinculadas a los recursos oceánicos y marítimos”, considerando así a los mares y océanos como “motores de crecimiento e innovación” para el desarrollo económico. Entre las actividades se encuentran sectores estratégicos tradicionales como la pesca y acuicultura, hidrocarburos offshore, turismo marítimo, industria naval, logística e infraestructura portuaria, y especialmente otras actividades emergentes -destacando su gran aporte de conocimiento e innovación- como la energía renovable azul -mareomotriz y eólica-, biotecnología azul -para producir fármacos o cosméticos- y minería del lecho marino -destacándose los nódulos polimetálicos, mayormente de manganeso y hierro- (Gascuña, 2020; Sturbin, 2020).

Una cuestión clave de la economía azul es la preocupación por la sostenibilidad de las actividades. Se reconoce que los recursos océanos son los mayores ecosistemas del planeta y cruciales para la vida terrestre, como fuente de alimentos y de materias primas y como regulador del clima, y que la actividad humana y el cambio climático afectan estos ecosistemas y su cadena trófica. De esta manera, la ONU incluyó la temática en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030. Así, el objetivo 14 manifiesta la necesidad de “conservar y utilizar de manera sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos” (Ivanova y otros, 2017). Por su

parte, la Organización Marítima Internacional (OMI) define el **dominio marítimo** como todas las áreas y cosas de, sobre, bajo, relacionadas con, adyacentes a, o limítrofes a un mar, océano u otra vía navegable, incluyendo todas las actividades relacionadas con el mar, la infraestructura, las personas, la carga y los buques y otros medios de transporte (OMI, 2010).

El Fondo Mundial para la Naturaleza (conocido por sus siglas en inglés, WWF), mantiene su preocupación ambiental y afirma también que la economía azul proporciona beneficios sociales y económicos “para las generaciones actuales y futuras al contribuir a la seguridad alimentaria, la erradicación de la pobreza, los medios de vida, los ingresos, el empleo, la salud, la seguridad, la equidad y la estabilidad política” (WWF, 2015). La Comisión Europea informa que la economía azul genera una industria dinámica, aportando anualmente un valor bruto de unos 500.000 millones de euros y empleando a unos 5,4 millones, con potencial de expansión a 7 millones y de duplicar el sector a 2030 (García, 2017; Martín, 2018). Según el excomisario europeo de Medio Ambiente, Asuntos Marítimos y Pesca, Karmenu Vella, la economía azul “ofrece más vida y desarrollo a las ciudades costeras e implica empleo y oportunidades” (Martín, 2018).

En base a las extensiones de los espacios marítimos ya descritos -sumándose además los 5.000 kilómetros de litoral costero continental-(10) puede afirmarse que Argentina posee un gran potencial para el aprovechamiento de sus recursos marítimos y oceánicos. Los sectores tradicionales de la economía azul son actualmente poco aprovechados y poseen bajo valor agregado, mientras que los sectores emergentes aún son incipientes (Sturbin, 2020). En cuanto al cuidado de los ecosistemas, existen en el país 58 áreas costeras con distintos grados de protección y sólo tres **áreas oceánicas protegidas**: Namuncurá-Banco Burdwood -a unos 150 km al este de la Isla de los Estados y a 200 km al sur de las Islas Malvinas-(11) Namuncurá-Banco Burdwood II -al sur de la primera- y Yaganes -al sur de la Isla Grande de Tierra del Fuego-

(9) El 90% del comercio exterior argentino se conduce por el mar, siendo el país sensible en lo que respecta a sus vías de comunicación (Magnani, 2020).

(10) Medidos desde la desembocadura del Río de la Plata hasta el extremo de la Isla Grande de Tierra del Fuego. Según cálculos de Eduardo L. Ganeau, todas las costas marítimas jurisdiccionales están entre 16.000 y 20.000 km, a los cuales se suman 2.000 km de ríos internacionales: de la Plata, Paraná y Uruguay.

(11) El tercio oriental y pequeñas áreas del sector norte del Área Marina Protegida están incluidas dentro de la *Falkland Islands Outer Conservation Zone* establecida por Reino Unido y desconocida por la legislación argentina.

En cuanto a los primeros sectores de la economía azul, la **pesca** -concentrada en pocas especies -merluza, langostino y calamar- y con diversos problemas como el bajo aprovechamiento de los subproductos, falta de sostenibilidad y pesca por parte de terceros Estados por fuera de las 200 millas, abarcó en 2020 sólo el 0,3% del PBI, el 0,2% del empleo y el 3,5% de las exportaciones del país (Sturbin, 2020). La actividad presenta oportunidades de potencialidad por el aumento mundial de la dependencia proteica hacia pescados y mariscos, destacada por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) como soporte del desarrollo (Ivanova y otros, 2017). También se destaca su aporte a la nutrición, por el contenido proteínas de alta calidad, minerales, vitaminas y aceites como el omega 3 que aportan los pescados (Luchini, 2010).

La **acuicultura** es el sector de más rápido crecimiento de la industria alimentaria mundial, pero en Argentina su desarrollo es lento y poco significativo (Ivanova y otros, 2017; Panné Huidobro, 2019). Para la FAO, Argentina está posicionada para el cultivo de salmón, mejillones y otros cultivos multitrofos (Pampa Azul, 2017). Respecto a los **hidrocarburos offshore**, de ocho cuencas existentes en la plataforma continental sólo la Cuenca Austral -próxima a las provincias patagónicas de Santa Cruz y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur- aporta a la producción nacional y con un porcentaje poco significativo (Sturbin, 2020).

Los **sectores emergentes** presentan mayores oportunidades al desarrollo, en industrias como la agrícola, alimenticia, cosmética y farmacéutica. Según estimaciones de 2015, a veinte años la economía azul **podría generar** para el país -en un escenario conservador enfocado en los sectores tradicionales- **216 mil millones de dólares y 170.000 nuevos puestos de trabajo**. Su desarrollo requiere coordinar esfuerzos entre los sectores público y privado, haciendo uso de las capacidades científicas ya existentes, entre ellas la iniciativa interministerial Pampa Azul (que posee el "Programa Nacional de Investigación e Innovación Productiva en Espacios Marítimos Argentinos"), aportando una mirada desde lo productivo para el aprovechamiento de los recursos marítimos argentinos (Baruj y

Drucaroff, 2018; Pampa Azul, 2017; Sturbin, 2020).

Existen ya en curso proyectos en Mar del Plata y Chubut, que generan complementos alimentarios o cosméticos a partir de desechos de la industria pesquera o de microalgas (Sturbin, 2020). Entre múltiples ejemplos de posibles desarrollos, el economista Gunter Pauli destaca el **cultivo de algas para la producción de biogás** con una posible inversión de 2,5 millones de dólares por kilómetro cuadrado, y con beneficios como la absorción de dióxido de carbono en el mar (Gutman, 2018). La **industria naval** y la **marina mercante** también se posicionan como sectores estratégicos, estimándose en 2020 un potencial de creación 20.000 nuevos empleos y una recuperación de 7.000 millones de dólares al utilizar buques de bandera argentina en las exportaciones (Selén, 2020). En sectores de la **energía azul**, las costas patagónicas presentan mareas aptas para generar energía mareomotriz (Pampa Azul, 2017).

Pese a tantas oportunidades, también existen amenazas. Parte del potencial de desarrollo para el país se encuentra limitado por la presencia del Reino Unido en los archipiélagos del Atlántico Suroccidental y sus espacios marítimos circundantes. La actividad económica principal en las aguas bajo control británico es la **pesca de calamar** -destacándose la especie *Illex argentinus*- y **merluza** -destacándose la especie *Merluccius hubbsi*-. La *Illex argentinus* es una especie transzonal,⁽¹²⁾ cuya sobreexplotación afecta a la conservación del caladero dentro de la Zona Económica Exclusiva Argentina. Se ha cuantificado el valor de la pesca en torno a las Islas Malvinas **con licencia británica** en unos 9 mil millones de dólares entre 2013 y 2018 (Terribile, 2018; Guzmán, 2020).⁽¹³⁾ Dichas licencias, otorgadas a pesqueros de distintas nacionalidades -destacándose España, Taiwán y Corea del Sur-, representan más de la mitad de los ingresos fiscales de las islas, alcanzando el 60%. El 90% de la pesca se destina al mercado común europeo, sin aranceles -hasta antes de la concreción del *Brexit*-, ingresando por el puerto gallego de Vigo (Bilmes y Ortega, 2020; Niebieskikwiat, 2020).

(12) Su ciclo de vida involucra varias zonas, migrando de norte a sur en la plataforma continental argentina. Parte de su existencia ocurre en aguas jurisdiccionales argentinas (Figuroa, 2020).

(13) Terribile (2020), en base a César Augusto Lerena, expresa que desde 1976, el promedio anual de recursos pesqueros extraídos en las aguas disputadas ha sido de 200 mil toneladas por un valor de 21 mil millones de dólares en la primera venta. De esta manera, se estima que "en la comercialización final la Argentina ha perdido entre 63 mil y 148 mil millones de dólares".

En materia pesquera, una problemática grave es la **pesca sin control** (14) realizada mayormente por pesqueros de terceros estados -principalmente chinos- **por fuera de las 200 millas náuticas** de la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA), en el **área adyacente** a la misma, con flotas de entre 200 y 500 barcos. Evitan tanto las licencias argentinas como las británicas y utilizan el puerto de Montevideo como base logística. La sobreexplotación pesquera incumple los objetivos de sostenibilidad, depredando sin licencias ni restricciones, afectando al ecosistema marino y la disponibilidad futura de los recursos, teniendo en cuenta que son especies que se desplazan por la plataforma continental argentina (Bilmes y Ortega, 2020; Figueroa, 2020). Puede destacarse que algunos buques que operan con licencias británicas en Malvinas, luego se dirigen a esta área adyacente a la ZEEA. Además, la cantidad pescada en torno a Malvinas incide en la cantidad disponible también allí (Figueroa, 2020). En la **figura 4**, se ofrece una imagen satelital nocturna del Atlántico Suroccidental, donde se destacan las luces de los poteros -instrumentos para pescar- al noroeste de las Islas Malvinas.

Existe un mecanismo consagrado en el derecho internacional: los **Organismos Regionales de Ordenación Pesquera (OROPs)**, que en su mayoría se basan en el "Acuerdo de Nueva York" de 1995 (15). En estos organismos participan Estados ribereños y aquellos Estados que pescan en alta mar, con el fin de ordenar la actividad pesquera y garantizar la sustentabilidad de los recursos. En el caso del Atlántico Suroccidental, la presencia británica impide la concreción de un OROP, como existen en otras regiones, ya que jurídicamente Argentina, en virtud de su reclamo de soberanía, no puede reconocer al Reino Unido como Estado ribereño en la región. Por ello nuestro país no ratificó el mencionado Acuerdo de Nueva York (Figueroa, 2020) (16).

El ejercicio de nuestra soberanía y jurisdicción en los espacios marítimos argentinos se torna importante para el desarrollo económico y social. **La economía azul es significativa** para Argentina, ya que **brinda oportunidades** para crear nuevos empleos y empresas innovadoras, aumentar las exportaciones y generar divisas genuinas, alcanzar la seguridad alimentaria y reducir los índices de pobreza, cuidando a la vez los ecosistemas marítimos y aprovechando de forma sustentable los recursos de todos los argentinos para nuestras generaciones y las venideras. Sin embargo, que el 35% del total de jurisdicciones marítimas argentinas legales se encuentre ocupado ilegalmente y en disputa con Reino Unido -aumentando al 66%, sin considerar el reclamo antártico-, limita algunas oportunidades de Argentina para hacer uso de sus recursos marítimos de forma sostenible y potenciar el desarrollo económico del país.



FIGURA 4: Imagen satelital nocturna donde se destacan las luces de los poteros al noroeste de las Islas Malvinas.

Fuente: NASA, disponible en: <https://earthobservatory.nasa.gov/features/Malvinas>

(14) En este caso no es correcto el uso del término "**pesca ilegal**", que debe entenderse como una infracción al Régimen Federal de Pesca (Ley 24.922). Las mismas pueden ser también pesca no regulada o no declarada (utilizándose la sigla INDNR). En cuanto a la pesca por fuera de la ZEEA, no existe un marco regulatorio para la problemática (Figueroa, 2020).

(15) El título completo es: "Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de Diciembre de 1982 relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Pesca Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios".

(16) Como también agrega el embajador Javier Figueroa, históricamente el Estado argentino siempre evitó que los malvinenses sean tratados como "tercera parte" en la disputa y que se presenten como tal en algún organismo.

LA PROYECCIÓN ANTÁRTICA DE ARGENTINA SE VE INTERRUMPIDA POR LA PRESENCIA DE REINO UNIDO

Como señalan Sergio Caplan y Sergio Eissa (2015), Malvinas debe pensarse también como un **"complejo sistémico" que incluye a la Antártida**, abordando ambas disputas entre Argentina y Reino Unido de forma integral, sumándose también Chile en la Península Antártica -como puede verse en la **figura 5**, en la siguiente página-. Los tres países reclaman su soberanía en un sector superpuesto del continente blanco, sustentándose con sus respectivos argumentos históricos, geográficos y jurídicos. Aunque, en el caso antártico, los reclamos están bajo las particulares disposiciones del artículo IV del Tratado Antártico de 1959, que ofrece una "fórmula de salvaguardia" de los mismos -conocida como "congelamiento"-, en fomento de la cooperación internacional en materia de investigación científica (17). Aun así, los recursos estratégicos, presentes tanto en la región del Atlántico Sudoccidental como en el continente blanco, sumados a las preocupantes perspectivas del cambio climático -ante el derretimiento de los polos y el rol de la Antártida como regulador climático-, revalorizan estos espacios geopolíticos y el acceso a tales recursos como el agua dulce (18), minerales, recursos ictícolas, entre otros, colocan la región entre las prioridades estratégicas del mundo.

De esta manera, la presencia británica en Malvinas responde a sus intereses geopolíticos en las regiones australes, que se podrían relacionar con la **proyección hacia la Antártida** que ofrecen los archipiélagos del Atlántico Suroccidental (Caplan y Eissa, 2015). Dicha proyección puede abordarse como una continuación del territorio nacional hacia el polo sur. Argentina y Chile basan sus reclamos en la llamada "teoría de los sectores polares", elaborada por Canadá en 1908 para los reclamos en la región del Ártico y adaptada por dichos países para sus reclamos antárticos. Igualmente puede mencionarse la "teoría de la defrontación" (*Defrontação*), desarrollada por dos geógrafos en Brasil en 1956, que expresa que "todo país marítimo sudamericano, cuya proyección hacia el Polo

Sur no es interferida por otro Estado, tiene derecho sobre una porción del continente antártico, delimitada por la proyección de los meridianos que pasan por los puntos extremos, oriental y occidental, de sus respectivas costas". Con esta visión, Ecuador, Perú, Uruguay y Brasil podrían reclamar territorios en la Antártida como lo hacen Argentina y Chile (Fraga, 1983; Sepúlveda Cox, 2008).

La delimitación de los límites argentinos en la Antártida -meridianos 25° O al este y 74° O al oeste-, se deben respectivamente a la proyección de las islas Sandwich del Sur y del Cordón Mariano Moreno (en la provincia de Santa Cruz, cerca del punto extremo oeste del país). Reino Unido, por su parte, también se basa en la proyección de los archipiélagos del Atlántico Suroccidental para delimitar los meridianos de su sector antártico reclamado (Fraga, 1983; Fernández, 2012), aunque según el contraalmirante Jorge A. Fraga (1983), los británicos sustentan su reclamo principalmente por el pretendido descubrimiento del continente y exploraciones. Fraga también agrega que el reclamo argentino se basa en la proximidad geográfica de la Península Antártica y la continuidad geológica con la cordillera de los Andes desde la isla Grande de Tierra del Fuego y las antillas australes -llamadas Antartandes o Arco de Scotia-, (19) sumando la presencia permanente e ininterrumpida desde 1904, con la instalación de la Base Orcadas como la primera estación científica de un Estado en el "continente blanco". Al día de hoy, Argentina es el país con más años de permanencia ininterrumpida y con el mayor número de bases antárticas -con trece, de las cuales seis funcionan todo el año-, (20) incorporando esto al conjunto de argumentos utilizados para sostener la pretensión argentina en la Antártida (Fraga, 1983; Caplan y Eissa, 2015; Fernández, 2012).

La "proyección antártica" también puede entenderse como las **ventajas geopolíticas** que ofrecen logísticamente los

(17) Argentina ratificó el Tratado Antártico en 1961, con la ley 15.802, por la que se adhiere al estatus con que se suspenden los reclamos de soberanía sobre ese territorio.

(18) La Antártida, con su 98% de su superficie cubierta de hielo, abarca el 70% de las reservas mundiales de agua dulce (Fernández Alonso y otros, 2020).

(19) Compuestas por las islas Aurora, Georgias del Sur, Sandwich del Sur, Orcadas del Sur y Shetland del Sur. Aquí el archipiélago de Malvinas se diferencia al encontrarse dentro de la plataforma continental argentina.

(20) Las bases permanentes son Orcadas, Marambio, Esperanza, San Martín y Belgrano II; y la bases temporarias, Melchior, Decepción, Cámara, Primavera, Petrel y Matienzo.

archipiélagos como “puerta de entrada” a la **Antártida**, al ser el extremo del Cono Sur de América del Sur la región más cercana, situada a unos 1000 kilómetros del extremo norte de la Península Antártica (Caplan y Eissa, 2015; Dodds y Hemmings, 2013) (21). Teniendo en cuenta la ocupación británica, Malvinas se coloca en el extremo sur de la cadena de archipiélagos bajo control británico en el Atlántico Sur, con las islas Ascensión, Santa Elena, Gough y Tristão da Cunha -con bases militares en Ascensión y Malvinas-. Esto coloca a la presencia británica como relevante para el patrullaje, monitoreo y despliegue de sus fuerzas militantes tanto en el Atlántico Sur como en la Antártida (Fernández Alonso y otros, 2020).

Ya en 1908, Reino Unido tuvo presente esta proyección al crear por Carta Patente las “Dependencias de las Islas Malvinas”, como antecedente del Territorio Antártico Británico, incluyendo años después la creación del *Falkland Islands Dependencies Survey* (FIDS), predecesor del *British Antarctic Survey* (BAS), como institución nacional científica en la Antártida. Dicha situación solo se modificó en 1962, debido al Tratado Antártico. Años antes, como producto de la política imperial británica de entreguerras, Australia y Nueva Zelanda - como países de la **Corona británica (“British realms”)**- también se sumaron a los reclamos antárticos británicos, en función de sus proyecciones. Quiere decir que tres países británicos ocupan 4/5 de los reclamos antárticos abarcando 2/3 del continente blanco. Estos reclamos son reconocidos entre sí y también por Francia y Noruega -que integran el grupo de siete Estados reclamantes en la Antártida- (Fraga, 1983; Caplan y Eissa, 2015; Dodds y Hemmings, 2013; Fernández, 2012).

Otra ventaja geopolítica clave es el control del **Pasaje de Drake** -o Mar de Hoces en la toponimia tradicional española- como **paso bioceánico** que conecta los océanos Pacífico Sur y Atlántico Sur, con uso extendido antes de la construcción del Canal de Panamá -sumándose al Estrecho de Magallanes y el Canal de Beagle, que fueron parte del conflicto argentino-chileno desde el siglo

XIX hasta 1984- (Fraga, 1983; Fernández Alonso y otros, 2020).

Cabe señalar también que el sector argentino de la isla Grande de Tierra del Fuego se encuentra más próximo al continente blanco que Malvinas, ofreciéndose Ushuaia como polo logístico para su acceso (Caplan y Eissa, 2015). Sin embargo, ante un escenario de posible rediscusión de las cláusulas del Tratado Antártico en un futuro próximo -el artículo XII del mismo contempla posibles modificaciones y enmiendas-, la proyección antártica de las islas del Atlántico Suroccidental se torna clave para la presencia y el reclamo británico del sector superpuesto con la reclamación argentina y chilena, dando lugar a posibles tensiones futuras -especialmente en la Península Antártica- reemplazando el actual esquema de cooperación científica consagrada por el Sistema del Tratado Antártico (STA). Además, puede tenerse en cuenta los intereses de ciertos Estados ajenos actualmente al STA, especialmente en materia de exploración y explotación de los recursos naturales, y las posibles reclamaciones de soberanía que podrían hacer Estados Unidos y Rusia, quienes se consideran con derechos para hacerlo.

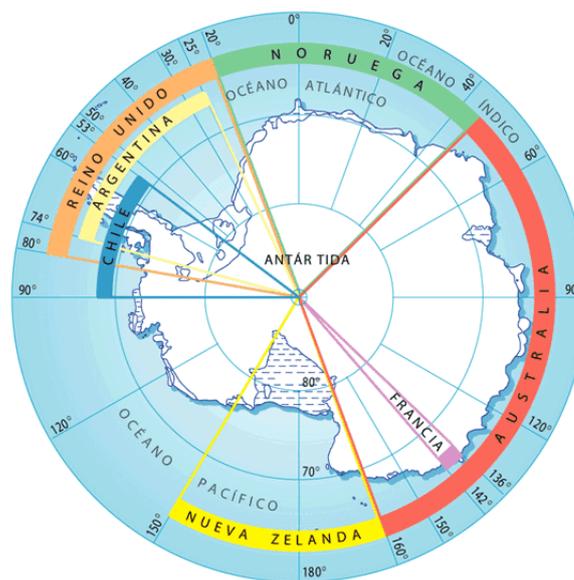


FIGURA 5: Mapa de las reclamaciones antárticas, destacándose la superposición en la región de la Península Antártica. Fuente: Ganeau (2019).

(21) Dicha región tiene especiales características por ser la puerta de entrada al continente blanco y el sector menos expuesto a las adversas condiciones climáticas, concentrando allí el mayor número de estaciones científicas (Fernández Alonso y otros, 2020).

(22) Terribile (2019) destaca que Malvinas es la principal base de la OTAN en el Atlántico Sur.

(23) La Carta Patente de 1908 también incluyó parte de la provincia de Santa Cruz y la isla Grande de Tierra del Fuego y adyacentes, modificándose por otra Carta Patente en 1917, que se limitó a la Península Antártica y los archipiélagos de Georgias del Sur, Sandwich del Sur, Orcadas del Sur y Shetland del Sur (Fraga, 1983).

(24) También puede agregarse el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente de 1991 (conocido como Protocolo de Madrid), que será abierto para su revisión en 2048.

¿QUÉ SE PUEDE HACER DESDE LA POLÍTICA Y LA DIPLOMACIA?

En función a la visión planteada en este trabajo, se le consultó a la Lic. **Paola Di Chiaro** (politóloga y docente, fundadora de Argentina Global) cuál sería el aporte desde la política:

*Partiendo de esta idea me parece importante aportar una **visión política** desde la perspectiva de los **instrumentos** que nuestro país cuenta para hacer frente a esta cuestión estratégica.*

*Toda política argentina que involucre el Atlántico Sur debe sustentarse en dos pilares fundamentales. Lo que establece la **Constitución Nacional**, y que nos lleva a ratificar “la legítima e imprescriptible soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes. La recuperación de dichos territorios y el ejercicio pleno de la soberanía, respetando el modo de vida de sus habitantes, y conforme a los principios del derecho internacional constituyen un objetivo permanente e irrenunciable del pueblo argentino.”*

*Asimismo, nuestro reclamo debe ser enmarcado en las distintas **disposiciones de la Organización de las Naciones Unidas**, especialmente en la Resolución 2065 (XX) del 16 de diciembre de 1965, en la cual la Asamblea General reconoció la existencia de una disputa de soberanía entre la Argentina y el Reino Unido, e invitó a ambos países a negociar para encontrar una solución pacífica a la controversia. De igual forma, desde 1984, el Comité Especial de Descolonización, definió la Cuestión Malvinas como una situación especial y particular de colonialismo.*

Estos pilares nos han permitido construir una política de estado vinculada a la activa participación en distintos foros multilaterales globales y regionales a fin de mantener vigente el reclamo de ejercicio efectivo de soberanía.

Nos podemos preguntar a esta altura ¿Hay lugar para trazar un equilibrio que nos permita en el plano bilateral sostener una activa política de reclamo de soberanía y al mismo tiempo, hacer un uso inteligente de la diplomacia para obtener resultados concretos?

Desde el ámbito de la política exterior, resulta clave avanzar en una relación con el Reino Unido basada en el diálogo y la construcción de confianza, con una agenda amplia y positiva, que nos permita discutir todos los temas y construir entendimientos donde encontremos oportunidades.

Tener una visión estratégica hacia el Atlántico Sur es fundamental. Una orientación integral y moderna que incluya a todos los actores involucrados y que propicie una política activa en materia de recursos, tecnológica, ambiental y científica, que nos permita construir capacidades y consolidar nuestra presencia. Esta parece ser la mejor apuesta hacia el futuro.

En relación al dilema que presenta la pesca sin control en la “milla 201” y, entendiendo la dificultad de concretar un OROP -en los términos del Acuerdo de Nueva York de 1995- por los efectos jurídicos hacia el reclamo de soberanía argentino, se le consultó al embajador **Javier Figueroa** -exsubsecretario de Malvinas y Atlántico Sur en la Cancillería Argentina y actual embajador en el Reino Unido- cuáles serían las alternativas para ordenar y regular la pesca en la región del Atlántico Suroccidental. Para él, la cuestión exige una “respuesta multidisciplinaria” que no se limite al control en caso de intrusión en la Zona Económica Exclusiva Argentina, existiendo una variedad de políticas y negociaciones que podrían desarrollarse, como por ejemplo, incentivar la participación de la flota argentina y la investigación científica en el área adyacente. En materia de investigación, destaca el posible rol que podría tener el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP), “que tiene un conocimiento acumulado de décadas sobre las pesquerías del Atlántico Sudoccidental y personal altamente calificado”.

Entre las opciones sugeridas como alternativas a un OROP, se encuentra “una red de **acuerdos binacionales** con los Estados de pabellón de las principales flotas que opera en el área adyacente” como China, España y Corea del Sur. Las mismas podrían “contemplar mecanismos de intercambio de información sobre las

capturas, estado de los stocks, realización de investigaciones conjuntas, mecanismos acordados de cierre de temporadas y apertura de las mismas.” En los dos primeros casos, al ser países amigos y con intereses compartidos, se facilitaría un diálogo político “que brindara estabilidad a largo plazo a la pesquería en el área adyacente”.

Otra opción es constituir un **foro de discusión y coordinación política** con Brasil y Uruguay (con este último también incluir la cuestión en la agenda bilateral, al ser utilizado el puerto de Montevideo como base logística). Este tipo de foro existe en el Pacífico Sur -Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)- entre Chile, Perú, Ecuador y Colombia. Un foro de este tipo podría abarcar, además de la cuestión de la “milla 201”, otras áreas como ciencia, tecnología y seguridad, así como invitar a terceros países en calidad de observadores (por ejemplo Sudáfrica). También, para Figueroa, otra de la propuesta es aumentar la pesca dentro de la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA), incluso con la

opción de invertir para desarrollar una flota pesquera de bandera nacional o, ante la falta de aprovechamiento del sector, ofrecer licencias como lo hace Reino Unido en torno a Malvinas, teniendo en cuenta que tales recursos ictícolas son luego pescados con licencia británica o por fuera de la ZEEA y el corto ciclo de vida del calamar *Illex argentinus*.

Con respecto a la **relación bilateral Argentina-Reino Unido**, sugiere “introducir una racionalidad de índole económico y de comunicaciones”, y buscar otras maneras de aproximarse al conflicto, ya que las posiciones maximalistas dificultan el diálogo. Sugiere avanzar y buscar intersecciones en áreas que sean de interés para los dos países -y no solo beneficios para una parte-, proponiendo ciertos vínculos como una ruta aérea desde Buenos Aires -rechazada sucesivamente desde Malvinas, aún siendo la opción más viable-. La preocupación por la sostenibilidad de la actividad pesquera puede ser un incentivo para negociar en torno a la problemática de la milla 201.

CONCLUSIONES

En base a lo desarrollado, puede concluirse que el conflicto de soberanía entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte -potencia ajena a la región- en los archipiélagos de Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y en sus espacios marítimos circundantes, compromete primariamente la zona económica exclusiva y plataforma continental argentina. **La presencia británica en el Atlántico Suroccidental afecta la integridad territorial argentina**, ya que solo se dispone de pleno ejercicio de los derechos de soberanía en el 39% de las jurisdicciones totales. Dicho porcentaje disminuye en los espacios marítimos, cayendo el ejercicio de derechos solo al 20%. Como pudo observarse, los espacios impuestos unilateralmente por Reino Unido, se superponen al 35,7% de la totalidad de los espacios marítimos argentinos reclamados en la **Disposición Transitoria Primera de la Constitución Nacional de 1994** y en una serie de leyes nacionales que determinan las jurisdicciones marítimas argentinas. La importancia de las mismas se debe a que superan la superficie de los espacios terrestres y consagran a la República Argentina como país marítimo. Esta disputa pone en juego los intereses marítimos argentinos y condiciona la política exterior del país.

Desde una **dimensión geopolítica** se debe tener en cuenta, además, que **abarca tanto la región del Atlántico Suroccidental, el pasaje interoceánico y la Antártida** -en base al futuro ejercicio pretendido de derechos soberanos- como “complejo sistémico”, por la proyección que ofrecen las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur. Sudamérica es el continente más próximo y la región del Atlántico Suroccidental se presenta como el espacio más apto como base logística para el acceso al “continente blanco”, destacándose Ushuaia, Malvinas y Punta Arenas (Chile) como puntos de apoyo. Al mismo tiempo, se torna clave el control del Pasaje de Drake como paso bioceánico entre el Atlántico y el Pacífico. Retomando las jurisdicciones constitucionales y legales de la República Argentina, el sector antártico abarca el 36% del total y el 41,7% del total de jurisdicciones marítimas, cuyo ejercicio de derechos se encuentra comprometido por el artículo IV del Tratado Antártico. El futuro político incierto por una posible rediscusión de los términos del Tratado -contemplado en el artículo XII del mismo- elevaría la disputa en el continente blanco, especialmente en torno a la Península Antártica donde se superponen los reclamos argentinos, británicos y chilenos. Por consiguiente, puede

observarse que los mencionados espacios son geopolíticamente relevantes para los intereses del Estado argentino y poseen, además, importancia para el sistema internacional a futuro.

Al situarse en una región con riqueza de recursos ictícolas, el Reino Unido anualmente obtiene ganancias millonarias mediante licencias pesqueras en aguas en disputa - administrando unilateralmente estos recursos-, además de explorar los posibles recursos hidrocarburíferos. Resta por ver aún las consecuencias del Brexit, a la vez que la falta de ordenamiento en la región promueve la pesca irregular en el área adyacente la Zona Económica Exclusiva Argentina, llevada a cabo mayormente por pesqueros de origen chino, español y surcoreano. A estos recursos vivos deben sumarse la presencia de recursos hidrocarburíferos *offshore* a explotar.

De esta manera, la "Cuestión Malvinas" también compromete el **potencial de desarrollo económico y social de Argentina en torno a los sectores de la denominada "economía azul"**, al afectar la disponibilidad y capacidad de explotación sostenible de los recursos marítimos para las generaciones actuales y futuras, como así también la protección y conservación futura de estos delicados ecosistemas marinos. Esto es clave por el aumento de la demanda mundial de estos recursos alimenticios, energéticos y minerales por el crecimiento demográfico, la globalización y los avances tecnológicos, más las preocupantes tendencias generadas por el cambio climático.

Las implicaciones de la presencia británica en las jurisdicciones marítimas reclamadas constitucionalmente y los aspectos aquí desarrollados, llaman a la toma de conciencia de que los **espacios marítimos son parte de las jurisdicciones nacionales** y de las implicaciones que tiene el mar para los recursos y oportunidades de todos los argentinos. El Estado argentino debe trazar una **estrategia oceánica nacional** y una consecuente política de Estado en función de los intereses marítimos nacionales a proteger, recuperar y desarrollar, reconociendo que la ubicación y extensión del país es apropiada para los mismos, y apuntalar el desarrollo en torno a las oportunidades que ofrecen 6.700.000 km² de la zona económica exclusiva y la plataforma continental como una verdadera "pampa azul".

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes académicas

- Academia del Mar (2013). "Pautas para una Política Oceánica Nacional para la República Argentina". Recuperado de: <http://www.aedoja.com.ar/images/archivos/2013-ACMAR-PAUTAS-ESPANOL.pdf>
- Baruj, Gustavo y Drucaoff, Sergio (2018). "Estimaciones del potencial económico del océano en la Argentina". Informe Técnico N 10, Centro Interdisciplinario de Estudios en Ciencia, Tecnología e Innovación (CIECTI). Recuperado de: http://www.ciecti.org.ar/wp-content/uploads/2018/04/IT10-Pampa-azul_vDigital_16-abril-2018.pdf
- Bilmes, Juliá; y Ortega, Francisco (2021). "Situación de la Cuestión Malvinas y la pesca en el Atlántico Sur post acuerdo del Brexit". El País Digital. Recuperado de: <https://www.elpaisdigital.com.ar/contenido/situacion-de-la-cuestion-malvinas-y-la-pesca-en-el-atlantico-sur-post-acuerdo-del-brexit/30285>
- Breide Obeid, Rafael (2019). "Espacios marítimos de la República Argentina - Las líneas de base de la República - Ley N° 23.968". Pensamiento Civil. Recuperado de: <http://www.pensamientocivil.com.ar/4139-espacios-maritimos-republica-argentina-lineas-base-republica-ley-ndeg>
- Caplan, Sergio G.; Eissa, Sergio. (2015). "Análisis estratégico del Sistema Malvinas, Antártida y Atlántico Sur". Escuela de Defensa Nacional, Ministerio de Defensa. Recuperado de: <http://www.cefadigital.edu.ar/handle/1847939/1511>
- Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA) (2017). "El margen continental argentino: entre los 35°S y los 55°S en el contexto del artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar". Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Recuperado de: <http://www.plataformaargentina.gov.ar/es/publicaci%C3%B3n-libro-el-margen-continental-argentino>
- Dodds, Klaus; Hemmings, Alan. (2013). "Britain and the British Antarctic Territory in the wider geopolitics of the Antarctic and the Southern Ocean". International Affairs. 89. 1429. DOI: 10.1111/1468-2346.12082.
- Fernández, Edith V. (2012). "La Cuestión del Atlántico. Sur y la Antártida". 73° Semana de Geografía, Congreso Internacional de Geografía. Recuperado de: http://www.gaea.org.ar/AtlanticoSur_Antartida.pdf
- Fernández Alonso, Daniel; Castillo Bocalandro, Diana; Camacho Solís, Helen (2020). "Importancia geoestratégica de la Antártida en la geopolítica del Atlántico Sur". Revista Política Internacional. Volumen III N.º 1 (enero-marzo de 2021). Recuperado de: http://rpi.isri.cu/sites/default/files/2021-02/RPIDNo9_Lente.pdf
- Figueroa, Javier (9 de abril de 2020). "La milla 201. Un desafío geopolítico". NODAL. Recuperado de: <https://www.nodal.am/2020/04/la-milla-201-un-desafio-geopolitico-por-javier-figueroa/>
- Fraga, Jorge A. (1983). "Introducción a la Geopolítica Antártica". Buenos Aires: Dirección Nacional del Antártico.
- Ganeau, Eduardo Ligio (2019). "Las jurisdicciones marítimas argentinas como sustento de los intereses marítimos y sus necesidades de protección". En: Anuario ISIAE 2019, pp. 59-75. Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos, Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI). Recuperado de: <https://www.cari.org.ar/pdf/isiae-anuario2019.pdf>
- Ivanova, Antonina; Cariño Olvera, Martha Micheline; Monteforte-Sánchez, Mario; Ramírez Ivanova, Ekaterine A.; y Domínguez, Wendi (2017). "La economía azul como modelo de sustentabilidad para estados costeros: el caso de Baja California Sur". Sociedad y ambiente, (14), pp. 75-98. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-65762017000200075&lng=es&tlng=es
- Luchini, Laura (noviembre de 2010). "Beneficios nutricionales y de salud del producto "pescado"". Dirección de Acuicultura, Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. Recuperado de https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/acuicultura/difusion/_archivos/000001_Material%20institucional/101210_Beneficios%20nutricionales%20y%20de%20salud%20del%20producto%20pescado.pdf
- Magnani, Ezequiel (2020). "La dimensión geopolítica del interés estatal: el Atlántico Sur Occidental y su relevancia para Argentina". Relaciones Internacionales, 93(1), 13-33. Recuperado de: <https://doi.org/10.15359/ri.93-1.1>
- Organización Marítima Internacional (OMI) (2010). "Amendments to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual". Recuperado de: https://web.archive.org/web/20190805204207/https://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29093&filename=1367.pdf
- Pampa Azul (2017). "Horizontes estratégicos para el Mar Argentino". Recuperado de: https://www.pampazul.gob.ar/wp-content/uploads/2017/06/DOC_Pampa-azul_OK_baja1.pdf
- Panné Huidobro, Santiago (2019). "Producción de acuicultura destinada al consumo humano en Argentina durante el año 2019". Coordinación de Acuicultura y Promoción del Consumo Interno, Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. Recuperado de https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/acuicultura/estadisticas/_archivos/000000_Producci%C3%B3n%20de%20Acuicultura%20destinada%20al%20consumo%20en%20Argentina%20-%202019.pdf
- Ponce, Juan Federico; Rabassa, Jorge (2012). "La plataforma submarina y la costa atlántica argentina durante los últimos 22.000 años". Ciencia Hoy, volumen 22, número 127. Recuperado de: <https://core.ac.uk/download/pdf/33720412.pdf>
- Romero, Agustín (2003). "La Política Exterior Argentina hacia Malvinas entre 1983 y 2003". I Encuentro del Centro de Reflexión en Política Internacional (CERPI). Recuperado de: http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/36855/Documento_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Sepúlveda Cox, Jaime (2008). "Importancia geopolítica del continente antártico". Revisar (No. 6 pp. 524-535). Recuperado de: <https://revistamarina.cl/revistas/2008/6/sepulveda.pdf>
- Sturbin, Lilia (20 de junio de 2020). "La economía azul: ¿una oportunidad para la diversificación hacia actividades intensivas en conocimiento?". Alquimias Económicas. Recuperado de <https://alquimiaseconomicas.com/2020/06/20/la-economia-azul-una-oportunidad-para-la-diversificacion-hacia-actividades-intensivas-en-conocimiento/>

- Terribile, Horacio A. (2018). "El conflicto en la milla 201 ¿es esencialmente pesquero?". *Visión Conjunta*, año 10, número 19. Recuperado de: <http://cefadigital.edu.ar/bitstream/1847939/1152/1/VC%2019-2018%20Terribile.pdf>
- The Royal Society for the Protection of Birds (RSPB) (2017). "Falkland Islands fisheries detailed report 2017". Recuperado de: https://ww2.rspb.org.uk/Images/Falkland%20Islands%20fisheries%20detailed%20report%202017_tcm9-440547.pdf
- WWF - World Wide Fund For Nature (28 de mayo de 2015). "Principles for a Sustainable Blue Economy". Recuperado de <https://wwf.panda.org/?247477/Principles-for-a-Sustainable-Blue-Economy>

Fuentes periodísticas

- Gascueña, Dory (5 de octubre de 2020). "Economía azul: clave para el futuro de un planeta verde", *Open Mind BBVA*. Recuperado de: <https://www.bbvaopenmind.com/ciencia/medioambiente/economia-azul-clave-futuro-planeta-verde/>
- García, Ana (13 de junio de 2017). "La 'economía azul' prevé crear hasta siete millones de empleos para 2020", *El Economista*. Recuperado de: <http://www.eleconomista.es/economia/noticias/8425264/06/17/La-economia-azul-preve-crear-hasta-siete-millones-de-empleos-para-2020.html>
- Gutman, Daniel (14 de marzo de 2018). "Argentina va detrás de la ilusión de la Economía Azul", *IPS-Inter Press Service*. Recuperado de: <http://www.ipsnoticias.net/2018/03/argentina-va-detras-la-ilusion-la-economia-azul/>
- Guzmán, Daniel (11 de marzo de 2020). "Barcos británicos realizan la temporada de extracción de calamar en Malvinas", *Radio Gráfica*. Recuperado de: <https://radiografica.org.ar/2020/03/11/barcos-britanicos-realizan-la-temporada-de-extraccion-de-calamar-en-malvinas/>
- Martín, Laura (3 de septiembre de 2018). "Economía azul: el valor social, económico y ambiental de los océanos", *Compromiso Empresarial*. Recuperado de: <https://www.compromisoempresarial.com/rsc/2018/09/economia-azul-el-valor-social-economico-y-ambiental-de-los-oceanos/>
- Niebieskikwiat, Natasha (27 de junio de 2020). "Pesca en Malvinas: la nueva batalla entre Argentina y Reino Unido", *Diario Clarín*. Recuperado de: https://www.clarin.com/economia/pesca-malvinas-nueva-batalla-argentina-reino-unido_0_EXu5nyU_.html
- Rigoz, Susana; y Villaroel, Fernando (10 de octubre de 2020). "¿Qué significa para Argentina haber logrado la extensión de la plataforma continental?", *Infobae*. Recuperado de: <https://www.infobae.com/def/desarrollo/2020/10/10/que-significa-para-argentina-haber-logrado-la-extension-de-la-plataforma-continental/>
- Selén, Leandro (5 de septiembre de 2020). "La reactivación de la industria naval puede generar 20.000 empleos", *Agencia Télam*. Recuperado de: <https://www.telam.com.ar/notas/202009/510687-la-reactivacion-de-la-industria-naval-puede-generar-20000-empleos.html>

Datos del GRUPO DE TRABAJO

Coordinador: Marcos Gastón Rizoli

Miembros: Sebastián Luirette Woods y Nicolás Salgado

Profesor tutor: Máximo Pérez León Barreto

Coordinadores académicos: Eduardo Diez y Dalma Varela

Director del CESIUB: Patricio Degiorgis

Contacto: antartida.cesiub@gmail.com