

## LIGA NAVAL ARGENTINA

### MEMORIA ANUAL EJERCICIO 2020 - 2021

(EJERCICIO CORRESPONDIENTE DEL 1° de Julio del 2020 hasta el 30 de Junio de 2021)

Señores Consocios:

De acuerdo con lo establecido en el artículo 33 del estatuto de la Liga Naval Argentina, sometemos a vuestra consideración la Memoria y Balance que resumen las actividades cumplidas por nuestra Institución durante el ejercicio anual del 1° de Julio de 2020 al 19 de Marzo de 2021.

**Las actividades del presente ejercicio se han visto severamente afectadas por la pandemia COVID-19 como a tantas otras instituciones y actividades a nivel global.**

A través de las iniciativas de nuestra Institución, que requieren de la colaboración mediante el aporte económico de nuestros Socios Benefactores, Protectores y asociados en general, logramos fortalecer y cumplir eficazmente con los objetivos estatuarios.

Durante el ejercicio 2020/2021, hemos contado con importantes contribuciones, entre las que destacaremos: Prefectura Naval Argentina, Armada Argentina, Naviera Sur Petrolera, Obra Social del Centro de Jefes y Oficiales de Radiocomunicaciones, Asociación Argentina de Capitanes y Patrones de Pesca y Obra Social del Centro de Patrones de Pesca, entre otros.

Estas colaboraciones, se ven concretadas de diversos modos, que van desde la condición de Socios Protectores a la de anunciantes en la renovada página Web y "Radio Aire de Mar" de nuestra Institución.

La LNA, agradece profundamente a todos quienes con su aporte contribuyen al cumplimiento de nuestros objetivos, no obstante nuestra Institución, por los hechos de público conocimiento ocasionados por el COVID-SARS-19, no ha podido desarrollar a plenitud su actividad, continuando con su labor en forma virtual la comisión directiva, pudiendo de esta forma lograr el cumplimiento de las normativas dispuestas por el estatuto para nuestra sede social y delegaciones.

**Durante el presente período, se cumplen 88 años de vida institucional que permiten enorgullecernos de nuestro pasado, no obstante no podemos soslayar un acontecimiento que golpeo en lo más profundo de la esencia de los integrantes de este organismo y que es la desaparición física, por hechos ajenos al quehacer institucional, de nuestro Presidente y amigo, el Prefecto General (RE) Pedro Alberto Cuesta, hombre de grandes valores humanos y profesionales, que ha sabido conducir con atino y hacia buen puerto el destino de nuestra Liga Naval Argentina.**

**A él le agradecemos eternamente su existencia y gestión, atendiendo a que siempre vivirá en nuestros corazones. A sus familiares y allegados, nuestras más sentidas condolencias.**

En cuanto a nuestra actividad, entendemos que no somos parte de un emprendimiento comercial, sino que nuestra vocación es alcanzar una finalidad básica y que es la **"Creación de una cada vez mayor conciencia marítima y fluvial"**, lo que presupone concitar interés en un terreno sobre el que -por lo general- no es fácil cosechar adhesiones.

Lo que falta por hacer no será sencillo sin el apoyo de todas las partes que participan de esta actividad, que actúan bajo un auspicioso slogan: "La comunidad marítima y fluvial argentina"

Continuamos en marcha, debemos seguir los pasos de nuestros fundadores, queremos hacerlo, necesitamos su cooperación.-



**\* FELIZ DÍA DE LA PATRIA LES DESEA LA LIGA NAVAL ARGENTINA**

**Publicado:**

09-07-2020

**\* DESPEDIMOS AL PILOTO DE ULTRAMAR DE PRIMERA VGM HORACIO BIANCO**

La Liga Naval Argentina lamenta informar el fallecimiento del Piloto de Ultramar de Primera VGM Horacio Bianco, actual Subdirector de la Escuela Nacional de Náutica "Manuel Belgrano".



Bianco egresó de la ESNN en marzo de 1982 formando parte de la promoción 83. Fue uno de los protagonistas de la Marina Mercante Argentina que formó parte de las operaciones de recuperación de las islas Malvinas y posteriormente

formó parte de la plana mayor de la escuela creada por Manuel Belgrano, en la que llegó a acceder al segundo cargo en importancia de la misma.

En virtud de las actuales circunstancias, no podrá recibir los honores militares correspondientes a su condición de Veterano de Guerra, por lo cual desde Marina Digital lo recordamos con cariño y respeto. Que Dios lo acompañe en esta su última travesía hasta su destino final.

Publicado: 28-07-2020



#### \* SISTEMA DE SEGURIDAD INTELIGENTE PORTUARIA

Participación del evento online sobre soluciones de seguridad en puertos, “Identificación Segura HID”.- Publicado: 05-08-2020

#### \* LA LIGA NAVAL ARGENTINA SALUDA A TODO EL PERSONAL DE LA PESCA ARGENTINA

1° de octubre: Día del Mar y la Riqueza Pesquera

Fue declarado en 1937 por la importancia del componente marítimo nacional, su relevancia económica y medioambiental.



La mayor parte del planeta está cubierto por océanos. Nuestro país, particularmente, no escapa de esta condición. Con una costa superior a los 5.000 kilómetros y un mar de más de 2.800.000 kilómetros cuadrados, a los que se le suman la superficie de la plataforma continental –con la cual pasarían a contabilizarse 4.200.000 km<sup>2</sup>— podemos afirmar que el componente marítimo nacional es fundamental.

Esta afirmación se destaca aún más cuando se observa la relevancia económica y medioambiental del mismo. El sector pesquero es uno de los más dinámicos de la Argentina, con exportaciones anuales que superan los \$2.100 millones de dólares, representando alrededor del 1% del PBI. Además, se debe considerar que más del 90% de nuestro intercambio comercial se realiza por vía marítima

Publicado: 01-10-2020



#### \*EL DELEGADO DE LA LIGA NAVAL ARGENTINA EN MAR DEL PLATA CAPITÁN JORGE FRÍAS SE PRONUNCIÓ RESPECTO A LOS MASIVOS CONTAGIOS DE COVID-19 EN BUQUES PESQUEROS

Puerto Madryn: 300 infectados en alta mar por un brote de coronavirus en 13 barcos pesqueros.

Desde el SOMU piden que sean alojados en hoteles de Chubut para hacer la cuarentena. “Los muchachos llevan 45 días arriba del barco, no sabemos por dónde vienen los contagios”, alertaron.

Mientras la pandemia de coronavirus avanza considerablemente en la provincia de Chubut, donde ya se contabilizan 4.143 casos positivos y 101 muertos, también crece la preocupación por el aumento de infectados en barcos pesqueros que se encuentran en alta mar frente a su costa.

Desde el Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), aseguran que unos 13 barcos, que se encuentran en las inmediaciones de Puerto Madryn, tienen unos 300 tripulantes con COVID-19 a pesar de que la mayoría de las embarcaciones llevan un mes y medio sin tocar puerto.

Lo que más preocupa a las autoridades provinciales es que esa ciudad, junto a Comodoro Rivadavia, son las que presentan más casos positivos en Chubut por lo que pusieron reparos para permitir que la tripulación haga la cuarentena en tierra.

Juan Navarro, Secretario de Pesca del SOMU, advirtió que “hay toda una psicosis” debido a que muchos hoteles no quieren abrir sus puertas para alojar a los marineros que necesitan transitar la enfermedad ante posibles casos de gravedad.

“Estamos en alerta, porque no vemos por dónde vienen los contagios. Hay barcos que no han hecho relevo, los muchachos llevan 45 días arriba del barco y han tenido contagios. No sabemos por dónde vienen”, dijo Navarro a *FM del Viento*.

Asimismo, el dirigente gremial, aclaró que la mayoría de los infectados son asintomáticos y no revisten gravedad. “Muchos prefieren quedarse en los barcos, pero necesitamos bajarlos”, indicó.

Conscientes de la delicada situación sanitaria que atraviesa Madryn, sumada a que no tiene la infraestructura hotelera para albergar a todos esos trabajadores, Navarro aseguró, que están tratando de gestionar con Nación para que deriven los barcos a otros puertos.

Frente a este panorama, el SOMU amenazó con un paro de actividades y le envió una carta al presidente Alberto Fernández, donde solicitó las “garantías necesarias” para seguir desarrollando la actividad.

El documento lleva la firma del Secretario General, Raúl Omar Durdos; el Secretario de Pesca, Juan Navarro; y el secretario del Interior, David Villalba. En la misiva, los dirigentes también manifestaron su preocupación por las

dificultades que atraviesan para poder cursar la enfermedad en tierra, debido a las medidas que toman las provincias para prohibir el ingreso de personas oriundas de otros distritos

Publicado: 02-10-2020

**\*LUEGO DEL RECLAMO PUBLICADO POR MARINA DIGITAL, EL DELEGADO DE LA LNA EN MAR DEL PLATA FUE RECIBIDO POR EL SUBSECRETARIO DE PESCA**

Protocolos y langostino, parte del diálogo entre el Subsecretario Liberman y Frías. El Subsecretario de Pesca de la Nación, Carlos Liberman, recibió esta tarde en su despacho al Secretario General de la Asociación Argentina de Capitanes Pilotos y Patrones de Pesca, Jorge Frías; oportunidad en la que abordaron diversos aspectos vinculados a la actividad pesquera.



Los últimos acontecimientos más fuertes que se presentaron en la pesca nacional sin dudas, se relacionan con el aumento de contagios de Covid-19 a bordo; al respecto, Liberman y Frías dialogaron sobre los protocolos implementados y ajustes que deberían contemplarse de cara a los próximos meses. El próximo cierre para la zarpada a la pesca de langostino, un balance sobre los rindes de esa pesquería en el año, como del desarrollo de la actividad dedicada a la captura de centolla y vieira y otros temas, fueron parte del interesante intercambio de opiniones.

Publicado: 09-10-2020



**\* LA LIGA NAVAL ARGENTINA LAMENTA INFORMAR EL FALLECIMIENTO DEL PADRE DEL SR. PREFECTO NACIONAL NAVAL PG MARIO FARINÓN, AYUDANTE DE PRIMERA (RE) JUAN CARLOS FARINÓN.**

En nombre del Directorio y asociados de la entidad, Marina Digital ruega una oración por su eterno descanso.

Publicado: 10-10-2020

**\* A 3 AÑOS DE LA TRAGEDIA DEL ARA SAN JUAN EL VICEPRESIDENTE DE LA LIGA NAVAL REPASA EL ESTADO DE LAS INVESTIGACIONES EN CURSO**

<https://www.youtube.com/watch?v=8nOXeSXEX7s>

Publicado: 03-11-2020



**\* A TODA LA GENTE DE MAR, A LOS QUE CONducEN EL FRUTO DEL TRABAJO DEL HOMBRE, FELIZ DÍA DEL MARINO MERCANTE**

La Liga Naval Argentina adhiere a un nuevo aniversario de la Escuela Nacional de Náutica "Manuel Belgrano" Creada por el prócer el 25 de noviembre de 1799 y en cuyo honor celebramos hoy el día de los "Caballeros del Mar".

Publicado: 25-11-2020

**\* MURIÓ TABARÉ VÁZQUEZ**

A modo de homenaje, Marina Digital publica el último diálogo que tuviera con el medio argentino y que fuera realizado por el Presidente a cargo de la Liga Naval Argentina.



En diálogo exclusivo con Infobae, el mandatario saliente del Uruguay se manifestó contrario a la medida impuesta por Argentina, aunque destacó que fue aprobada por el Congreso Nacional.

El presidente saliente del Uruguay, Tabaré Vazquez, abordó a primera hora de la mañana de este sábado el yate oficial de la Armada Uruguaya "COMAR" para realizar, por segunda vez en todo su mandato, una excursión de pesca. A su regreso al puerto de Punta del Este, mantuvo un cordial diálogo con Infobae durante el cual abordó algunos temas candentes de la relación entre ambos países.

Ante la pregunta sobre la imposición de un tributo del 30% a los gastos que los argentinos realicen en el exterior, el mandatario uruguayo respondió: "Creo que no deberían existir medidas arancelarias entre países miembros del Mercosur". Fue tomada esta decisión por un proyecto de ley que mandó el Poder Ejecutivo argentino al Parlamento por cinco años, donde se piden varios aspectos a controlar para tratar los problemas económicos que tiene la población. El Presidente de argentina, no tiene más remedio que aplicar la ley que el mismo envió. Bueno, fueron de aquí Uruguay representantes de la Cámara Uruguaya de Turismo, hablaron con las autoridades competentes y obtuvieron lo que uno pensaba que podían obtener, quizás una flexibilización del tiempo. Y se comprometió el Ministro de Turismo (Matías Lammens) en rever la situación en 180 días. Veremos lo que pasa".

— Presidente, su sucesor, Luis Alberto Lacalle Pou, ha anunciado su intención de fomentar la radicación de al menos 100.000 argentinos en Uruguay. ¿Qué opina al respecto?

— Usted sabe que ese es un pensamiento, una propuesta, que tiene décadas en el Uruguay, lo recuerdo incluso durante mi gobierno anterior y luego durante la gestión de "Pepe" Mujica, que proponía traer y trajo, familias sirias de Medio Oriente a radicarse aquí. Bueno la experiencia no fue exitosa como se esperaba, pero Uruguay hace estos intentos por atraer inmigrantes porque tenemos un problema de poca población. Somos tres millones y medio de habitantes. Si

tuviésemos un mercado interno de seis millones de habitantes sería muy diferente, sería el motor de la economía. Ahora no es una cosa fácil, veremos si el presidente Lacalle Pou, tiene éxito.

— ¿Qué rescata usted al término de su gobierno de la relación de Uruguay con Argentina?

— Nosotros hemos dicho siempre, personalmente lo he dicho varias veces, aquí, y al otro lado del río, que hay dos niveles de relación entre uruguayos y argentinos. Uno, que creo es el más importante, está dado a nivel de la ciudadanía y no podemos olvidar que luego de Montevideo la ciudad en el mundo con más uruguayos es Buenos Aires, hay casi medio millón de uruguayos viviendo en Argentina. Gracias a lo que el hermano pueblo de Argentina les ha dado a esos compatriotas, algo que Uruguay no les daba, les dio trabajo, les dio vivienda, formaron su familia en Argentina, tienen hijos que son argentinos, todo eso gracias a la generosidad del pueblo argentino. También hay argentinos que están viviendo acá, han hecho inversiones importantes, sobre todo en el sector agropecuario... esa relación se ha mantenido siempre firme y yo creo que se seguirá manteniendo así. Ahora, hay otro nivel de relación que es el que se da a nivel de los gobiernos y cada gobierno debe defender el interés de su país; es lógico, es natural. Esto hace que a veces puedan existir acuerdos, encuentros y otras veces lleva a que puedan existir desencuentros. Lo mejor es transitar entre los gobiernos un camino de diálogo, de conversación, de respeto mutuo y de concesiones cuando realmente se puedan hacer. Creo que esa es la directiva que se debe seguir y durante muchos años se ha seguido. Con el gobierno del ingeniero Macri, tuvimos una muy buena relación y creo que con Alberto Fernández, la vamos a tener. Estoy seguro que el próximo presidente, Lacalle Pou, está en la misma sintonía.

Flanqueado por una reducida comitiva y recibido en el muelle deportivo por el Prefecto del Puerto de Maldonado, Capitán de Navío Hernán Lavandera, Tabaré Vázquez abordó, además, temas de la realidad de su país. Ante la consulta de periodistas locales, el mandatario expresó su satisfacción por la marcha de la transición -entregará los atributos del mando a su sucesor el 1° de marzo- y al ser consultado sobre reclamos de la actual oposición relativos a la venta de activos del Estado -entre los que se encuentra el propio yate a bordo del cual dialogó con la prensa-, respondió: “Las nuevas autoridades estarán en todo su derecho de hacer lo que crean conveniente. Ahora, si me piden mi opinión, yo no lo haría”.

Publicado: 08-12-2020



#### **\* LA LIGA NAVAL ARGENTINA EN LAS 200 MILLAS (PARTE 1 LA LABOR DE LA PREFECTURA NAVAL)**

La Prefectura Naval y la Armada Argentina unen esfuerzos para combatir la pesca ilegal. A partir de entendimientos a nivel político de distintas agencias gubernamentales, ambas instituciones se encuentran trabajando coordinadamente en el patrullado marítimo de la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA).

Argentina integra, junto a Canadá y Estados Unidos, el selecto grupo de países del continente americano que posee un servicio de guardia costera independiente de la respectiva Marina de Guerra. Si bien la Prefectura Naval Argentina y la Armada Argentina son instituciones con historia, tradición y personería propias, durante muchos años la fuerza policial dependió de la institución naval de la misma forma en que la Gendarmería Nacional reportaba al Ejército Argentino.

Con el advenimiento de la democracia y el cada vez más acentuado cambio de paradigma respecto a la separación de las tareas de defensa nacional y seguridad interior, la PNA dejó de revistar bajo la órbita del Ministerio de Defensa y paso a depender de lo que hoy se conoce como Ministerio de Seguridad. Esta separación administrativa, generó entre otras cosas algunas zonas grises, fundamentalmente originadas en aspectos relacionados con la búsqueda y rescate en alta mar, el control administrativo del personal de la Marina Mercante y fundamentalmente el patrullado y control del Mar Argentino, en lo atinente a la prevención de la pesca ilegal.

Afortunadamente y merced a una visión política acertada y una satisfactoria sintonía entre las actuales autoridades superiores de ambas instituciones, los buques guardacostas de la Prefectura Naval y las unidades navales de la Armada, comenzaron a trabajar en forma coordinada, alternándose tanto en el patrullado marítimo como así también en las labores que realizan las unidades aéreas de ambas fuerzas durante los sobrevuelos que resultan fundamentales a la hora de determinar con precisión la presencia de pesqueros extranjeros en la zona de interés económico nacional. Retomando una práctica que se había abandonado desde la década del 80, las fuerzas intercambian personal de modo tal que en la actualidad prefectos integran la dotación de buques de la Armada y viceversa.

Infobae dialogó con uno de los integrantes del plantel de efectivos de la Estación Aérea Comodoro Rivadavia, dependiente del Servicio de Aviación de la Prefectura Naval Argentina, en la previa a una nueva misión de control del mar.

*-¿Cuáles son las tareas reglamentarias asignadas al servicio de Aviación?*

- La Prefectura Naval Argentina, a través del Servicio de Aviación, cumple múltiples tareas que revisten importancia para el sostenimiento de las funciones asignadas por Ley en los puntos más distantes de su jurisdicción, dentro de las cuales se incluyen: la búsqueda y rescate, evacuaciones sanitarias, el transporte de pasajeros y cargas, la lucha contra incendios, la asistencia a buques en emergencia, detección de derrames de hidrocarburos y mercancías peligrosas, entre otras; y en lo particular, la actividad que nos convoca hoy: la vigilancia del tráfico marítimo, el contralor de actividades ilícitas en la Zona Económica Exclusiva argentina y el patrullaje y control de la pesca en aguas jurisdiccionales.

*-¿En qué consiste el vuelo que está a punto de iniciar?*

- Hoy realizaremos la tarea de patrullaje marítimo en el límite exterior de la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA) y observaremos en especial a la flota extranjera que opera en la zona adyacente a la misma. Para ello, nos adentraremos con el avión de Vigilancia Marítima matriculado PA-22, del fabricante americano Beechcraft y cuyo modelo es el King Air 350 de rango extendido. Es una aeronave bimotor, turbohélice, especialmente modificada en la República Federal de Alemania, equipada con una suite de sensores para la vigilancia del mar, el seguimiento y el control de embarcaciones. El Jefe policial relata además que este tipo de aeronaves, posee una autonomía máxima de 9 horas de vuelo a una velocidad de crucero de 500 Km/h, lo que la torna especialmente para ser desplegada rápidamente a cualquier punto de la ZEEA, cuyo límite exterior se encuentra aproximadamente a 370 kilómetros de la costa. Su tripulación habitual es de 4 miembros de los cuales 2 cumplen funciones de comandante y copiloto, 1 ejerce el rol de mecánico de vuelo y el restante es operador de misión y habitualmente también es piloto.

*-¿Cómo se programa un vuelo de reconocimiento en cuanto a la elección del momento adecuado y con qué frecuencia se realizan?*

- La Prefectura Naval Argentina, en su carácter de Autoridad Marítima Nacional, como Policía Auxiliar Pesquera e integrante del Sistema Integrado de Control de Actividades Pesqueras (SICAP), contribuye con el Plan de Acción Nacional para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (PAN-INDNR) En este sentido, los vuelos de patrullaje y reconocimiento se planifican acorde a directivas del Ministerio de Seguridad de la Nación y emanadas por la Dirección de Operaciones de la Prefectura Naval, que concentra información de diferentes fuentes en un moderno e innovador sistema integral de vigilancia electrónica denominado SISTEMA GUARDACOSTAS, a partir del cual se puede determinar el posicionamiento y seguimiento de la flota pesquera, logrando así un uso racional y eficiente de las unidades aéreas y de superficie.

Un factor adicional y primordial es la situación meteorológica, ya que en las latitudes en las que normalmente operamos los vientos son fuertes y la visibilidad no siempre es apta para un adecuado relevamiento. Asimismo de acuerdo al tipo de especie que se este pescando, los vuelos pueden ser nocturnos o diurnos.

*-¿Estos operativos se financian con partidas destinadas al Ministerio de Seguridad o hay fondos especiales para el control del mar?*

- Los patrullajes realizados tanto por unidades aéreas como de superficie se realizan con recursos presupuestarios propios y aquellos provenientes del Fondo Nacional Pesquero (FONAPE), asignados a la Institución por la Autoridad de Aplicación Nacional en materia pesquera. (Subsecretaría de Pesca de la Nación - Ministerio de Agricultura Ganadería y Pesca)

*-¿Cuál es la cobertura aérea que comprende un vuelo de reconocimiento?*

-Teniendo en cuenta el escenario operativo previamente definido por el Servicio de Tráfico Marítimo y en especial la distribución geográfica actual de la flota y los buques considerados “de interés”, el relevamiento de los buques pesqueros, comienza desde el momento en que despegan la aeronave, dado que posee un sistema de identificación automática de embarcaciones el que, junto al radar de vigilancia marítima, permite identificar a todas las embarcaciones que se encuentren dentro de su alcance. Por ello, antes de arribar al límite de la ZEEA, ya se dispone de la situación y disposición en la que se encuentra la flota de buques pesqueros y se verifica si la misma se encuentra dentro o fuera del límite. El vuelo se extiende más allá del límite de las 200 Millas Náuticas, siendo este espacio donde habitualmente opera la flota extranjera dedicada a la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada, permitiendo de esta manera relevar a todos los buques y en particular a los de apoyo logístico, quienes constituyen el sostén de las operaciones de pesca.

*-¿Cuáles son los datos que se obtienen en un vuelo y como se procesan?*

-El sistema integrado de misión concentra la información que reciben los sensores de a bordo y los datos que recopila son: la posición geográfica del buque por medio de un moderno radar marítimo, además de los datos filiatorios de la embarcación, siempre y cuando este colabore activando el sistema de posicionamiento de identificación automática (AIS). Debe destacarse que los buques pesqueros, no forman parte de la mayoría de los Convenios Internacionales, por lo que no están obligados en aguas internacionales, a transmitir su identificación a través de este sistema.

De no colaborar y dependiendo de la hora de operación y las condiciones de visibilidad, se obtienen fotografías y videos de cada uno de los barcos seleccionados, gracias a la cámara de uso diurno y nocturno (que registra en el espectro infrarrojo). Esta información, junto a todas las comunicaciones que se realizan con los buques, son grabadas y almacenadas en un disco rígido extraíble para su posterior descarga y análisis inicial. Una vez en tierra, la información es transmitida a los mandos superiores y a las áreas encargadas de su post proceso en procura de un pormenorizado análisis en materia de inteligencia marítima

*-¿Cuál es el destino de la información obtenida?*

-Toda la información que se obtiene de la misión es procesada, analizada e informada a la Dirección de Operaciones y al Servicio de Tráfico Marítimo a los fines de determinar responsabilidades administrativas y/o judiciales, como asimismo determinar la dinámica, conductas y procedimientos de los buques que realizan pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Esta información se encuentra disponible a través del portal web de la Prefectura Naval Argentina, siendo de acceso público para toda la sociedad. De encontrarse buques en presunta infracción tanto nacionales como

extranjeros, se da intervención a los Organismos que tengan injerencia en la materia. Asimismo, la información debidamente analizada, además de ser utilizada por la PNA para la elaboración de su estrategia de control es suministrada, acorde su interés, a otros organismos del Estado como ser: Cancillería, Subsecretaría de Pesca y Acuicultura y la Armada Argentina, entre otros.

*-¿Cuáles son los datos que se obtienen en un vuelo y como se procesan?*

-El sistema integrado de misión concentra la información que reciben los sensores de a bordo y los datos que recopila son: la posición geográfica del buque por medio de un moderno radar marítimo, además de los datos filiatorios de la embarcación, siempre y cuando este colabore activando el sistema de posicionamiento de identificación automática (AIS). Debe destacarse que los buques pesqueros no forman parte de la mayoría de los Convenios Internacionales, por lo que no están obligados en aguas internacionales a transmitir su identificación a través de este sistema. De no colaborar y dependiendo de la hora de operación y las condiciones de visibilidad, se obtienen fotografías y videos de cada uno de los barcos seleccionados, gracias a la cámara de uso diurno y nocturno (que registra en el espectro infrarrojo). Esta información junto a todas las comunicaciones que se realizan con los buques son grabadas y almacenadas en un disco rígido extraíble para su posterior descarga y análisis inicial. Una vez en tierra la información es transmitida a los mandos superiores y a las áreas encargadas de su post proceso en procura de un pormenorizado análisis en materia de inteligencia marítima.

*-¿Cuál es el destino de la información obtenida?*

- Toda la información que se obtiene de la misión es procesada, analizada e informada a la Dirección de Operaciones y al Servicio de Tráfico Marítimo a los fines de determinar responsabilidades administrativas y/o judiciales, como asimismo determinar la dinámica, conductas y procedimientos de los buques que realizan pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Esta información se encuentra disponible a través del portal web de la Prefectura Naval Argentina siendo de acceso público para toda la sociedad. De encontrarse buques en presunta infracción tanto nacionales como extranjeros, se da intervención a los Organismos que tengan injerencia en la materia. Asimismo, la información debidamente analizada, además de ser utilizada por la PNA para la elaboración de su estrategia de control es suministrada, acorde su interés, a otros organismos del Estado como ser: Cancillería, Subsecretaría de Pesca y Acuicultura y la Armada Argentina, entre otros.

*-¿Cómo describiría el trabajo conjunto con la Armada Argentina?*

- Desde el año pasado, se viene trabajando de manera coordinada con la Armada Argentina a fin de garantizar la preservación de los recursos naturales de todos los ciudadanos. En este contexto, se coordinan los patrullajes aéreos y de superficie de ambas fuerzas en lo que respecta al control del límite exterior de la ZEEA, procurando así optimizar el uso eficiente de los recursos y reforzar los canales existentes de comunicación.

*-¿Cómo cuantificaría y calificaría la presencia de buques presuntamente ilegales en aguas de interés nacional respecto a la de años anteriores?*

- La concentración de una importante flota extranjera en la zona adyacente al límite exterior de nuestra Zona Económica, constituye una amenaza permanente a la soberanía económica del país, por lo que la presencia el Estado se hace sumamente necesaria e imprescindible, para su protección.

El calamar *Illex* argentino, además de ser una especie comercial codiciada en todo el mundo, es también una especie migratoria y por ello no siempre se encuentra dentro de la Zona Económica Exclusiva Argentina. Durante la época del año en que, como parte de esta migración, se dirige hacia el talud continental (parte del relieve submarino de fuerte declive, que une la plataforma continental con los fondos oceánicos), es cuando frecuentemente el cardumen sobrepasa el límite exterior de nuestra Zona Económica, y allí es cuando observamos a muchos barcos de bandera extranjera en alta mar, en procura de los mismos.

Las mayores concentraciones de la flota, se registran entre los meses de febrero a abril, con registros de más de 300 buques en operaciones, siendo este un promedio constante en las últimas temporadas. Debemos tener en cuenta que el caladero argentino es uno de los más importantes del mundo, lo que resulta de interés a muchos buques de países extranjeros. Gran parte de esta flota son buques de origen asiático, pero también los hay de otras nacionalidades. Si bien la proporción en la cantidad de buques no se ha incrementado, se observa en los mismos un nivel de tecnificación más importante y más organización respecto a años anteriores.

### **Sobre el Sistema de control a distancia “Guardacostas”**

Autoridades de la PNA detallaron a Infobae algunas de las principales bondades del moderno sistema de control y monitoreo a distancia desarrollado por la fuerza y mediante el cual se ejerce un efectivo control no presencial del mar argentino lo que permite optimizar el empleo de los recursos móviles tal como lo son buques y aeronaves.

Según los responsables de la operación del sistema Guardacostas, “la implementación de esta moderna herramienta ha sido de superlativa importancia. Por un lado, porque se encuentra al alcance de cualquier miembro autorizado de la Prefectura y por otro, por el hecho de que hoy la información marítima es de tal magnitud y se actualiza tan rápidamente, que es necesario contar con una herramienta de este tipo”.

Este Sistema de Información Geográfica (GIS) permite obtener, desde una única plataforma, toda la información disponible relativa a movimientos, datos técnicos y administrativos de los buques que se encuentran navegando por el mundo. En especial, permite diferenciar aquellos buques considerados no colaborativos.

Se denominan " buques no colaborativos" a las embarcaciones extranjeras que, sorprendidas en tareas de pesca ilegal en aguas de la Zona Económica Exclusiva Argentina, no acatan las órdenes que se le dan desde el Buque Guardacostas, buscando de esta manera evitar, inicialmente, ser identificados, apagando sus sistemas de Identificación Automática (AIS) para no ser detectados o incluso, borrando o tapando parte de su nombre, y, a posterior, no permitiendo la visita de inspección que tiene por fin verificar la infracción al Régimen Federal de Pesca.

No obstante, una vez que se los identifica y se constata dicha desobediencia, se configura el delito de "Resistencia a la Autoridad", previsto en el artículo 239 del Código Penal Argentino, dándose intervención a la Justicia Federal.

El sistema a su vez, recibe información satelital provista por la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), pudiendo detectar aquellos blancos de interés que son luego evaluados por esta aeronave a fin de determinar su naturaleza y clase, además de la actividad que realiza. Por ello, y gracias a la imagen situacional brindada por el SISTEMA GUARDACOSTAS, las operaciones marítimas y aéreas son más precisas, enfocando los esfuerzos en donde se tenga dudas de las actuaciones de estos barcos pesqueros ilegales, no declarados y no reglamentados.

Vale destacar que uno de los logros que Argentina ha obtenido en materia de reconocimiento de sus derechos soberanos sobre los recursos ictícolas de su ZEE, ha sido la interdicción en 2016 del pesquero oriental "Hualy 8" que eludió un control marítimo que pretendía ejercer la PNA dándose a la fuga. Argentina libró el correspondiente pedido de captura internacional y luego de diversas alternativas fue detenido en Indonesia siendo su zarpada demorada durante más de 6 meses hasta que su propietario pagó la multa y demás cargos reclamados por las autoridades nacionales. La certeza de efectividad sobre este tipo de reclamos internacionales permite eximir en muchos casos otras medidas coercitivas que normalmente suelen aplicarse para detener una fuga en alta mar como lo son las salvas intimidatorias o los disparos a zonas despobladas del casco de una embarcación.

Publicado: 25-01-2021



#### **\* LA LIGA NAVAL EN LAS 200 MILLAS (PARTE 2) LA LABOR DE LA ARMADA ARGENTINA**

Desde adentro: Infobae sobrevoló el Mar Argentino durante una operación de la Armada para combatir la pesca ilegal. Junto a la dotación de un Beechcraft B-200 M Super King Air, Infobae pudo constatar la situación imperante en el borde exterior de la Zona Económica Exclusiva Argentina y cómo la labor aérea y naval de la Armada y la Prefectura intenta poner límites a la depredación ilegal de los recursos pesqueros nacionales.

La "Operación Trancanil": Base Aeronaval Almirante Zar (Trelew, provincia de Chubut), 26 de enero 2021, hora 0250 (forma militar para referirse a las 02:50 de la madrugada). El silencio dentro y fuera de la base naval es literalmente absoluto. La ciudad duerme, la base también. Excepto cinco hombres y una mujer pertenecientes a la Escuadrilla de Vigilancia Marítima con la que cuenta el Comando de Aviación Naval de la Armada Argentina y el equipo de Infobae. Los efectivos al mando del Capitán de Corbeta Ricardo Schroeder -comandante de la aeronave matrícula 1P44- y el equipo de Infobae se encaminan hacia uno de los hangares de la base aeronaval para dar inicio a una rutina meticulosamente programada que preludia cada uno de los múltiples vuelos que la institución naval realiza regularmente en el límite de la ZEEA (Zona Económica Exclusiva Argentina) en resguardo de los intereses argentinos en el mar.

Adentrarse en el mar hasta llegar casi a 400 kilómetros de la costa implica contar no sólo con una capacitación y un entrenamiento especiales, sino además disponer de una serie de preparativos que empiezan con la colocación de una vestimenta especial, un traje que retarda la acción del fuego en el cuerpo (ante un eventual incendio) y a la vez resguarda a los tripulantes de la aeronave de la hipotermia en caso de amerizaje. El equipo se completa con chaleco salvavidas, radiobaliza para facilitar la ubicación de un naufrago, botellón de oxígeno para garantizar la respiración ante una eventual inmersión y un set de variados elementos de supervivencia.

Equipados y listos para volar, el paso por el aula de "pre vuelo" es obligatorio. Más allá de la jerarquía y la experiencia, todos los tripulantes prestarán atención a la narración de la operación a llevar adelante en las siguientes 4 horas. El "OCO" (Oficial Comandante de Operaciones) explica que la orden de operaciones dispuesta del día, que lleva el nombre clave de "Trancanil", tiene por objeto el relevamiento del límite exterior de la ZEEA dado que, entre diciembre y abril, se produce en proximidades el pico de presencia de buques pesqueros extranjeros en busca del preciado calamar Illyx y también de la merluza Hubbsi.

Con el objetivo de evitar que naves no autorizadas "perforen" la línea que separa al mar libre de la zona de explotación exclusiva internacionalmente reconocida como argentina, se dispuso la presencia permanente de buques y aeronaves del Estado Nacional (Armada y Prefectura Naval) en las áreas que la nomenclatura naval llama "Verde-Negro-Amarillo-Gris y Violeta", delimitadas por coordenadas de latitud y longitud establecidas de antemano.

Una vez en la zona, Schroeder y su tripulación darán inicio a su misión específica: explorar, localizar e identificar contactos de superficie en la zona “ALBO” y además efectuar un relevamiento de información sobre actividad pesquera en la ZEEA y adyacencias. El objetivo material en el que se concentrarán serán los buques pesqueros, mercantes y petroleros extranjeros ubicados en la zona de interés.

El teniente de corbeta Ignacio Núñez Cueli (OCO) explica que no estarán solos en la tarea. Las unidades navales de superficie ARA Grandville y Spiro se encuentran desplegadas en la zona realizando el patrullado en superficie a efectos de evitar que las “hambrientas” naves extranjeras intenten apropiarse del recurso ictícola argentino ingresando en la ZEEA. En algunas horas, la corbeta Spiro finalizará su misión no sin que antes su Comandante pase la posta al Guardacostas de la Prefectura Naval Argentina “Prefecto Derbes” que continuará trabajando en coordinación con las unidades de la Armada.

Planteados los objetivos tácticos de la misión y evacuadas las dudas, se repasa la asignación de roles a bordo. El Teniente de Corbeta Loch será el copiloto, Cueli será además de OCO el oficial de comunicaciones, el suboficial primero Suárez fungirá como mecánico de vuelo y la cabo principal Claudia Ramírez clavará su mirada en el radar de la aeronave, donde se reflejan los ecos de las naves propias y extrañas que se encuentran en la zona de operaciones.

La hora “H”: La hora de salida debe ser cumplida a rajatabla para que el Beechcraft llegue a la zona de interés en pleno crepúsculo matutino. “El sol no nos esperará, con o sin nosotros, aparecerá en el horizonte a la hora en que lo tiene previsto”, bromea un tripulante. Por ello la hora H se fija para las 0415, el ingreso al área de operaciones para H + 54 (es decir 54 minutos después de la partida), fin de trabajo en zona H + 1h 54 y el regreso a la base a la hora H + 3h 14 de la partida. Tiempo que se determina considerando que el viaje de regreso tendrá viento en contra, lo que implica menor velocidad y mayor consumo de combustible. La misión en definitiva cubrirá un área efectiva de trabajo de 944.83 millas náuticas cuadradas.

El vuelo: Abandonar el aula para dirigirse finalmente a la aeronave, implica descubrir que eran más que los seis insomnes tripulantes aeronavales los militares que deambulan por la base naval desde mucho antes que cante el gallo. Todo un elenco de colaboradores y asistentes de vuelo, merodea alrededor del avión. Ubicados en sus sitios, Comandante y Copiloto se aprestan a la ceremonia de “iniciación”. Planilla de chequeo en mano, el teniente Loch comienza el ritual. “Avionics off, CowlFlaps Open, BatterySwitch on, Avionics Switch on...”: la lista es interminable y obedece a distintas instancias previas al despegue, que van desde el antes del encendido de motores pasando por la previa al carreteo hasta el despegue propiamente dicho. Perillas que giran, llaves que suben, y el “1P44” resulta ser el último en despertar. Un tímido ronroneo procedente de sus generadores precede al rugido de sus dos potentes motores turbo hélice, acelerados y desacelerados alternativamente por el capitán Schroeder. Finalmente, segundos antes de la hora H, el veterano pero punttilosamente mantenido bimotor, elevó su nariz hacia el firmamento.

OCO de PIL, OCO de PIL... la conjunción de vocablos se repite una y otra vez por el sistema de comunicaciones de la aeronave. Es la forma en la que el comandante (piloto, PIL) requiere la atención de su comandante de operaciones (OCO). Una y otra vez repasan los detalles de la misión. La noche es cerrada, pero el rumbo este que lleva el avión nos enfrentará con el sol mucho antes de que éste pueda ser divisado desde tierra firme. Mientras que la cabo principal Ramírez verifica por enésima vez el funcionamiento del radar, el suboficial primero Suárez, cumpliendo su rol de mecánico de vuelo, vigila el instrumental. Transcurren casi 50 minutos de vuelo y de pronto... ¡allí están!

El Avistaje: Despuntan la aurora, una tenue luz sonrosada hubiera puesto fin a la más negra y profunda de las oscuridades marinas de no haber sido por la presencia de un conglomerado lumínico de difícil comparación con alguna otra cosa generada por la mano del hombre. La nariz del avión se proyecta hacia una muralla blanca incandescente de 15 millas náuticas de largo por 5 de profundidad, algo así como 243 kilómetros cuadrados de hierro oxidado, luces fulgurantes y voraces poteras que suben y bajan sin cesar acarreado en cada ciclo centenares de peces a escasos metros de la frontera económica de la patria.

Como si una barrera invisible contuviera a semejante flota depredadora fuera de las aguas económicamente soberanas, los pesqueros mas “osados” se mantienen al acecho a metros del límite que los colocaría en infracción. Los cardúmenes del preciado calamar *Illex* argentino ingresan y egresan de la ZEEA siguiendo la corriente y, de no ser por la presencia de las corbetas Grandville (P-33) y Spiro (P 43) o de los guardacostas Prefecto Derbes o Fique que patrullan alternativamente la línea de las 200 millas soberanas, no vacilarían en adentrarse en la jurisdicción nacional.

Cobra importancia ahora la tarea de la cabo principal Ramírez. El radar no miente: cada eco en la pantalla certifica la presencia de cada uno de los 322 buques pesqueros o de apoyo presentes en la zona y que la Central de Operaciones de la Armada tiene identificados. La radarista explica que parte de la operación consiste en contrastar la cantidad de ecos radar con la cantidad de buques que tienen encendido su sistema de identificación remota (AIS).

La ecuación es simple: si el radar indica que hay 300 buques en su radio de barrido y esta cantidad resulta ser superior a la de los buques que “blanquean” su presencia mediante la emisión de la señal que los identifique con nombre, bandera y posición exacta, significa que algunas naves han apagado su equipo identificador para evitar ser detectadas por alguna razón, a partir de lo cual son considerados buques no colaborativos y por ende sujetos a un monitoreo especial.



No sólo pesqueros: La “piratería” pesquera en la ZEEA ha ido mutando según explican autoridades del Comando de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada. “Hasta hace algunos años los pescadores ilegales llenaban sus bodegas hasta colmar la capacidad y volvían a sus puertos de origen. Ahora detectamos la presencia de grandes buques cargueros con capacidad frigorífica que reciben la carga de los pesqueros y regresan a puerto con el botín. Asimismo, buques tanque proveen de combustible a los pesqueros prolongando su autonomía de modo casi indefinido. Estas operaciones son llevadas a cabo fuera de las 200 millas por lo cual ni la Armada ni la Prefectura Naval pueden impedirlo. Hasta que la comunidad internacional no adopte un temperamento distinto para abordar la problemática de la milla 201 y fije nuevos derechos y obligaciones para las partes, lo único que podemos hacer es extremar las medidas para evitar la pesca ilegal dentro de nuestra zona exclusiva”. Precisamente, estando el Beechcraft en plena tarea de control, desde la corbeta Spiro se reclama su atención.

El buque ha detectado a una nave mercante que probablemente se encuentre sirviendo de apoyo a la flota mayoritariamente oriental y ordena al capitán Schroeder hacer contacto visual y procurar los datos “filiatorios” del navío (matrícula, nombre y puerto de registro). En cumplimiento de la orden, el hábil piloto anuncia a la tripulación: “Vamos a descender”. “¿Cuánto?”, pregunta Infobae. “Lo necesario”, responde lacónico. Un par de pasadas sobre el navío confirman que se trata del carguero frigorífico panameño Frio Olympic, número de registro IMO 8801802, que presumiblemente espera carga de alguno de los cientos de buques presentes en el lugar.

Bingo: Luego de una considerable cantidad de “piernas” (cambios de rumbo de la aeronave) y habiendo barrido la totalidad del área asignada, el copiloto teniente Loch alerta que están llegando a “Bingo”. No alude al juego sino a que el combustible remanente es el necesario para regresar con seguridad a tierra firme. El sol francamente ha ganado el cielo. La flota pesquera ha apagado sus luces. La fauna ictícola no será perturbada hasta la noche siguiente.

La misión de reconocimiento ha concluido; pero la tarea de la Central de Operaciones de la Armada Argentina recién comienza. La recopilación de datos: De regreso en tierra firme y ya libre de la tensión del vuelo, el Capitán de Corbeta Ricardo Schroeder dialoga con Infobae. “Como han podido ver, el objetivo táctico tanto del componente aéreo como de las unidades de superficie que la Armada despliega en la ZEEA es la localización, identificación y registro fílmico y fotográfico de las naves que resultan ser objeto de interés.

Toda esa información recopilada es luego enviada por mensaje naval a la autoridad operativa que puede ser el Comandante del Área Naval Atlántica o el Área Naval Austral dependientes del Comando y a la Central de Operaciones del Comando de Adiestramiento y Alistamiento quienes son los encargados de procesar la misma y reportarla a las autoridades pertinentes que la requieran”.

El jefe naval asimismo detalló que “la labor táctica entre buques y aeronaves es coordinada y complementaria ya que, así como la autonomía de un buque permite que haga presencia en la zona durante muchos días, la velocidad y altura a la que opera una aeronave permiten un mayor rendimiento de los instrumentos de detección y una apreciación global de la evolución de las unidades pesqueras”. “Al mismo tiempo, la identificación visual de buques es óptima desde el aire”, agrega. Sin eludir el dato de la antigüedad de la unidad que comanda, el piloto da cuenta de todas las mejoras y modernizaciones a las que este tipo de aeronaves han sido sometidas en los propios talleres de la Armada y que abarcan casi todos los sistemas de navegación y tácticos del aparato. Ante la pregunta de cuál fue la misión que más lo marcó en sus 20 años de carrera naval, se le borró la sonrisa. Schroeder fue uno de los primeros en despegar en busca de sus camaradas del ARA San Juan.

La central de operaciones: Todo el esfuerzo, profesionalismo y pasión con la que marinos y pilotos realizan su labor carecería de sentido si en tierra firme y en el corazón mismo de la Base Naval Puerto Belgrano no se contara con la Central de Operaciones del Comando de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada. Una dependencia naval que funciona sin pausa; allí se procesa cada dato recibido lo que permite determinar con precisión la cantidad de buques extranjeros presentes en la zona adyacente a la ZEEA, su nacionalidad, su desplazamiento a través del Mar Argentino, el tipo de actividad que realizan y cualquier otro dato que sea objeto de interés. Asimismo, se mantiene actualizada la evolución anual de la cantidad de naves, su procedencia y cualquier otra circunstancia que el poder político necesite para la toma de decisiones o que la Prefectura Naval Argentina pueda requerir para el ejercicio de su rol de Autoridad Marítima Nacional.

El sistema Pollux: Una de las mayores debilidades de los organismos de seguridad, defensa y otros bajo la órbita del Estado Nacional, es la falta de capacidad financiera o de tecnología para desarrollar instrumentos físicos o informáticos que contribuyan al cumplimiento de sus fines específicos. La compra de software llave en mano o “enlatados”, si bien trae ventajas operativas en el corto plazo, con el correr del tiempo -cada vez más breve- quedan desactualizados y no siempre las partidas presupuestarias asignadas resultan suficientes para su adecuada modernización. En consecuencia, personal naval dependiente del Servicio de Análisis Operativo, Armas y Guerra Electrónica de la Armada, diseñó y comenzó a poner en servicio un moderno sistema de representación y enlace de datos denominado Pollux. El sistema permite la integración de información aportada de diversas fuentes propias como provenientes de los distintos sistemas de comunicación naval, AIS, LRIT y cualquier otro disponible. El bajo costo del desarrollo y la propiedad de la patente permiten a partir de ahora que todo lo relativo al posicionamiento y geolocalización de unidades propias o extrañas pueda ser obtenido y compartido en tiempo real. Sus aplicaciones no se reducen solo al control de la pesca furtiva. La

importante tarea de la salvaguarda de la vida humana en el mar se verá en gran medida facilitada con este sistema, aseguran los expertos navales. Un dato no menor para esta etapa de trabajo coordinado entre la Armada y la Prefectura, es que los organismos técnicos de ambas instituciones, indican que desde el inicio de la actual temporada de zafra del calamar, no se ha producido ninguna incursión ilegal en la ZEEA.

La visión del Ministro de Defensa: Infobae consultó al Ministro de Defensa, Agustín Rossi, acerca del nuevo mecanismo de trabajo cooperativo entre la Armada y la Prefectura para el control de la pesca ilegal. En opinión del funcionario, el trabajo inter agencial, que incluye además del Ministerio de Seguridad a la Cancillería y a la cartera de Agricultura, Ganadería y Pesca, está dando resultados satisfactorios que saltan a la vista. Rossi aclaró que, considerando que tanto la ley de Seguridad como la de Defensa otorgan facultades similares a la Prefectura Naval y a la Armada Argentina en lo atinente al control del mar, resulta totalmente procedente planificar operaciones de complementación entre ambas instituciones.

El ministro de Defensa aseguró que está en proceso de entrega un segundo patrullero oceánico para la armada, que este año FAdEA entregará el Orión P3 que está en reparación en su planta de la ciudad de Córdoba y que parte de los recursos del FONDEF serán aplicados a inversiones relacionadas con el control del mar.

Conclusión: Casi 72 horas de inmersión en el complejo mundo de las operaciones navales permitieron correr el velo de una profesión tan apasionante como misteriosa y de una institución integrada por mujeres y hombres que suplen carencias materiales con talento y esfuerzo.

Que, más allá de su jerarquía o antigüedad en la fuerza, repiten invariablemente que volverían a elegir al mar como destino y a la marina como profesión. Que “pelean” entre sí para ver quién puede hacer saber antes al cronista lo orgullosos que están por la importancia de la tarea que realizan. Una de las máximas autoridades navales que guiaron al equipo que realizó esta cobertura, no dejó pasar la oportunidad de remarcar la imperiosa necesidad de que la ciudadanía redescubra el valor y la importancia de los intereses marítimos argentinos. “Mucho más allá de la pesca ilegal, más allá de las riquezas petroleras, de la importancia del mar como medio de conexión con el resto de los mercados mundiales, es necesario asumir que no hay una Argentina marítima y una terrestre. La patria es una e indivisible y como tal debemos tratarla”.

Publicado: 01-02-2021

#### **\* EL DELEGADO DE LA LIGA NAVAL ARGENTINA EN MAR DEL PLATA JORGE FRÍAS AVISORA UN BUEN 2021 EN EL SECTOR PESQUERO NACIONAL**

Optimismo frente a la actividad pesquera en 2021 respecto de la crisis del año pasado. El Secretario General de la Asociación Argentina de Capitanes Pilotos y Patronos de Pesca, Jorge Frías, entrevistado en el programa Activemos, FM del Viento de Puerto Madryn, se refirió a la situación actual de las diferentes pesquerías, las expectativas frente al calamar y langostino, convenios laborales y perspectivas para el presente año. Finalmente destacó el inicio de dictado del curso de Patrón de Pesca Menor a través del Campus del CESMAR, una primera experiencia a nivel nacional que permite acceder a los conocimientos necesarios para la titulación de personal de puente de buque pesquero, y la esperanza de poder implementarlo en Chubut.



Este año la pesca de calamar arrancó fuerte y luego experimentó algunos picos, quizás dados por cuestiones climáticas que mermaron las capturas, pero en líneas generales se está trabajando bien, y continúa la temporada. Recordemos que la temporada de calamar comienza en dos áreas de aguas patagónicas, para luego avanzar hacia el norte, sobre las 200 millas por ello es que siempre tenemos problemas con el ingreso de empresas extranjeras en la ZEEA, que ingresan a robar el calamar.

Salvo la pesca del variado costero, el resto de las especies se capturan en la Patagonia. Hablar de langostino es hablar de la Patagonia, con la variable que se captura en jurisdicciones provinciales, fundamentalmente con puerto de base en Rawson, Chubut; y en San Antonio Oeste, de Río Negro; y la flota congeladora que opera en aguas nacionales, que es lo que se está comenzando a debatir en el Consejo Federal Pesquero, que tiene una apertura federal en su funcionamiento, y las próximas sesiones se realizarían en Puerto Deseado y posteriormente en Puerto Madryn.

El langostino se exporta en casi su totalidad y el año pasado, por efecto del COVID y la crisis mundial, experimentó una baja del precio internacional afectando los salarios, y si bien las empresas tienen sus mecanismos para hacer frente a cuestiones de mercado, el sector trabajador puso su esfuerzo para que la rueda laboral no sea interrumpida, la pesca fue declarada esencial y eso evitó que una fuerte crisis afectara la actividad y todos los sectores involucrados.

La Asociación tiene convenios laborales firmados con las diferentes flotas, y es el propio capitán quien negocia con el armador por encima de ese convenio, si el año pasado, con la crisis que atravesamos obligó a acordar algún tipo de modificación para seguir en la actividad, entiendo que en el inicio de esta temporada lo pueda recomponer, y si esta situación los excede la Asociación que los representa tomará acción. Respecto de las cuestiones salariales, de cara a la próxima temporada de langostino en aguas nacionales, se han iniciado conversaciones con los armadores.

En cuanto a los contagios de Covid-19 a bordo de los buques de pesca, Frías aclaró que el virus no llegó en los pesqueros, subió a los buques en los puertos, y en ese sentido lamentó la disminución de los cuidados individuales en toda la sociedad, que se traslada a la aplicación de los protocolos en los puertos.

Por último, consultado sobre los proyectos de capacitación de la Asociación de Capitanes de Pesca, el también Director de Pesca de la Liga Naval Argentina, señaló que este lunes, tal como informó el Director del CESMAr, y ex director de la Escuela Nacional de Pesca, Capitán de Navío Julio Hoffmann, ya es una realidad el proyecto de capacitar a los patrones de pesca menor, que es el primer título que se obtiene para acceder al puente de mando de un buque de pesca; he tenido conversaciones con el sector empresario que me han confirmado la falta de personal y la necesidad de que estos títulos salgan para dar cumplimiento a la normativa de Prefectura, que obliga a contar con esa titulación en la flota costera fundamentalmente; luego habrá obviamente cuestiones salariales que discutir, porque en este caso le estamos dando la oportunidad de capacitación a personal hoy de marinería.

Esta necesidad la experimenta todo el sector empresario, por eso con el apoyo de todas las cámaras empresarias, CAPIP, CAPeCA, CAFACH, AEPeC, CAABPA, y CAIPA, estamos trabajando de manera conjunta para desarrollar la posibilidad de facilitar la capacitación. Pero no será la Asociación de Capitanes de Pesca quien titula, este proyecto se desarrolla conjuntamente con la Armada Argentina; es que por intermedio del CESMAr, hemos creado una plataforma para la capacitación a distancia, para que la gente de mar pueda acceder a los distintos cursos desde cualquier provincia, en un campus virtual muy bien desarrollado con la guía y la asistencia de profesores y técnicos idóneos, para que finalmente rindan sus exámenes en la ENP y sean titulados por la ARA.

Estamos muy conformes con el desarrollo de este primer curso del Centro de Estudios Superiores del Mar Argentino, que la Asociación fundó hace cuatro años con el objeto de cubrir esta carencia que advertíamos. Queremos seguir avanzando, el año pasado me reuní con el Intendente de Rawson y la Ministra de Educación de Chubut, y planteé la propuesta de avanzar con el CESMAr en la provincia, tener la posibilidad de capacitar también desde acá, porque este es un enfoque de la actual conducción de la AACPyPP, el recurso hace años se trasladó a la Patagonia, el trabajo se trasladó a la Patagonia y por ende la capacitación también debe brindarse en la Patagonia; en estas premisas estamos cada vez más fuertes y entusiasmados, y tratando de construir, y que nos critiquen por lo que hagamos y no porque decimos que vamos a hacer y no hacemos.

Publicado: 02-03-2021



**\* LA ARMADA ARGENTINA CON EL APOYO DE LA LIGA NAVAL, HOMENAJEÓ A VETERANAS DE GUERRA CON MOTIVO DEL DÍA DE LA MUJER**

Durante la mañana del pasado 08 de marzo, a partir de una iniciativa nacida en la Dirección General de Educación de la Armada y con el apoyo de personal y medios de la Liga Naval Argentina, se llevó a cabo un emotivo homenaje a las mujeres Veteranas de Guerra con especial foco en las que lo hicieron en su carácter de personal de la Marina Mercante Argentina. El lugar del encuentro fue la bicentenario Escuela Nacional de Náutica "Manuel Belgrano" (entidad que las formó) y se dieron cita los principales referentes del quehacer naval y marítimo, además del Presidente y miembros de la Liga Naval Argentina.

El Director de la ESNN, Capitán de Navío Marra, dio la bienvenida a los presentes remarcando el orgullo que sentía al ser este acto el primero que encabezaba como Director del instituto de formación del personal superior de la Marina Mercante. A su turno el DJED, Contraalmirante Marcelo Tarapow, al margen de expresar su agradecimiento a la Liga Naval Argentina por su ayuda, exaltó el rol de las marinas que se hicieron a la mar sin dudarle para encarar las más variadas tareas de apoyo a los combatientes.

Finalmente, la Comisario Naval VGM Marta Giménez al recibir una plaqueta conmemorativa expresó su orgullo y satisfacción por haber sido una de las 16 mujeres que formaron parte de la gesta de Malvinas.

Publicado: 10-03-2021



**\* LA LIGA NAVAL ARGENTINA LAMENTA INFORMAR QUE EN EL DÍA DE LA FECHA SE HA PRODUCIDO EL FALLECIMIENTO DEL PRESIDENTE DE LA INSTITUCIÓN PREFECTO GENERAL PEDRO ALBERTO CUESTA**

Había asumido la titularidad de la Institución en mayo de 2010 y actualmente ocupaba el cargo por el periodo 2019-2023. La LNA hace llegar su más sentido pésame a su familia, camaradas de la Prefectura Naval y amigos. Publicado: 16-03-2021

**\* DESPEDIDA AL PRESIDENTE DE LA LIGA NAVAL ARGENTINA PREFECTO GENERAL (RE) PEDRO A. CUESTA**

Con mucho pesar hemos recibido la noticia del fallecimiento de nuestro presidente el Prefecto General (RE) Pedro A. Cuesta. Lo recordaremos siempre como un hombre íntegro, sincero y probo; siempre fiel a nuestra consigna y determinado a seguir esos preceptos de nuestra entidad "Por una mayor conciencia Marítima y fluvial". Con gran orgullo de haberlo acompañado en su excelente gestión en la Liga Naval Argentina como así también en Fidalmar, especialmente en 2018 como anfitrión en Buenos Aires. Muchos camaradas de Prefectura Naval Argentina lo echarán de menos también por su prolífico paso en esa honrosa institución, la cual nos acompaña siempre en nuestras



actividades náuticas. Siempre estuvo apoyando y atendiendo las necesidades de la Filial Luján. Por eso todos los socios de Lujan lo extrañaremos. Un sentido pésame a toda su familia en especial a su Señora esposa con quien he tenido el gusto de compartir junto a él varios eventos. En nombre de toda la Filial Luján con estas pocas palabras, queremos expresar nuestro dolor.

Fernando Terren - Prosecretario Liga Naval Argentina - Presidente LNA Filial Luján

Publicado: 16-03-2021



#### \* LA LNA AGRADECE LAS CONDOLENCIAS RECIBIDAS

La Liga Naval Argentina agradece las condolencias recibidas de la Liga Marítima de Colombia y del Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo, por el fallecimiento del presidente el Prefecto General (RE) Pedro Cuesta.

Publicado: 17-03-2021

#### \* CONDOLENCIAS DEL JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

La Liga Naval Argentina agradece las condolencias recibidas, por el fallecimiento del presidente el Prefecto General (RE) Pedro Cuesta.

Publicado: 17-03-2021



#### \* CARTA DE CONDOLENCIAS LIGA MARÍTIMA DE CHILE

La Liga Naval Argentina agradece las condolencias recibidas de las Liga Marítima de Chile, por el fallecimiento del presidente el Prefecto General (RE) Pedro Cuesta.

Publicado: 17-03-2021

#### \* DESPEDIR AL PRESIDENTE DESPEDIR AL AMIGO

Hoy la LIGA NAVAL ARGENTINA está de duelo. Hoy la Institución despidе a quien condujo su destino durante casi 11 años. El hecho es doloroso, traumático e irreversible. Las instituciones trascienden a los hombres y mujeres que las conducen y siguen su marcha. Así debe ser.

A quienes no resulta posible despedir protocolarmente, son a los afectos. A los seres queridos, a los amigos no se los despidе, no es posible hacerlo por la sencilla razón que al margen de su desaparición física, estarán a nuestro lado por el resto de nuestras vidas.

Resulta ser así, que cada vez que realicemos alguna cosa que hacíamos con el ser querido ausente, allí estará.

El Prefecto General Pedro Alberto Cuesta era nuestro Presidente, Pedro en cambio es – en presente- nuestro amigo.

Y aquellas cualidades que puso de manifiesto para ejercer su mando en la LNA, son las mismas que exteriorizó en su trato con todos y cada uno de los que lo acompañamos en su gestión. Dirigió un Directorio y cosechó una buena cantidad de amigos. Ese, a no dudarlo, fue su más rotundo éxito.

Al Prefecto General que partió y al amigo que sigue aquí, solo podemos prometerle que haremos todo lo posible para poner en práctica todo lo que nos enseñó, que intentaremos honrarlo en cada acto que realicemos en forma oficial como institución o en forma personal.

Como creyentes oramos por su alma, confiamos en el reencuentro en la casa del Padre y abrazamos fuertemente a todos y a cada uno de sus familiares y demás seres queridos. Remarcando lo dicho en los párrafos precedentes, Pedro sigue presente en ese lugar al que la muerte no puede penetrar. Nuestro corazón.

Fernando C. Morales - En nombre del Directorio de la Liga Naval Argentina

Publicado: 17-03-2021



#### \* CARTA DE CONDOLENCIAS DE LA PNA

La Liga Naval Argentina agradece las condolencias recibidas de la PNA, por el fallecimiento del presidente el Prefecto General (RE) Pedro Cuesta.

Publicado: 23-03-2021

#### \* CARTA DE CONDOLENCIAS DE LA LIGA MARÍTIMA URUGUAYA

La Liga Naval Argentina agradece las condolencias recibidas de las Liga Marítima Uruguay, por el fallecimiento del presidente el Prefecto General (RE) Pedro Cuesta.

Publicado: 25-03-2021



#### \* SE REALIZÓ LA PRIMERA REUNIÓN VIRTUAL DE FIDALMAR EN TIEMPO DE PANDEMIA

A las 16:30 hora de Madrid, y con la participación de España, Chile, Portugal, Perú, Colombia, Argentina y Uruguay, se llevó a cabo una asamblea de miembros de la Federación con el propósito de analizar diversas cuestiones de interés federativo.

Comandada por el Secretario de la Federación Ing. Luis Filgueiras y con la obvia presencia del Presidente de FIDALMAR y de la Liga Marítima de Colombia (LIMCOL), Vicealmirante Luis Hernán Espero Segura, los

participantes decidieron suspender la realización de la asamblea anual correspondiente al corriente 2021, dejando en suspenso la realización de la misma para 2022 en la misma sede de Sevilla.

Además, a propuesta de la Liga Marítima de Chile, se decidió prorrogar por dos años el mandato del actual Presidente de la Federación VL Segura, ya que su mandato actual se vio cruzado por la pandemia que le impidió desarrollar su mandato.

Otro de los aspectos fundamentales que fue acordado, es el relativo a la suspensión del pago de la cuota social de los miembros hasta que se reanuden las actividades. El saldo en caja a la fecha ronda los 9000 Euros.

Argentina propuso incrementar los encuentros virtuales e incluso presentar ponencias de boca de expertos y especialistas de cada país para que puedan ser compartidas entre distintos auditorios.

### MUY EMOTIVO HOMENAJE

Todas las ligas rindieron homenaje al extinto ex presidente de la Liga Naval Argentina Prefecto General Pedro Cuesta, en un hecho que fue reiteradamente agradecido por el actual Presidente.

Todos los miembros reconocieron lo delicado de la situación pandémica y se comprometieron a incrementar estas reuniones a efectos de no quebrar la camaradería lograda. También se renovaron los compromisos para lograr la adhesión de otras ligas y asociaciones a la Federación, siendo que en tal sentido España quien anunció el inicio de tratativas con la Navy League de USA y la Liga Marítima Italiana. Además se anunció que Curacao Sail Foundation abandona FIDALAMR por falta de afinidad con los actuales intereses que persigue la mencionada institución caribeña. Especial motivo de preocupación es la falta de actividad y de relación con la Federación que se ha notado por parte de Brasil, por lo cual las ligas cercanas redoblarán esfuerzos para contactar a sus autoridades.

Sin más asuntos que tratar la reunión se dio por finalizada a las 14:00 horas.

Publicado: 26-03-2021

### \* LA LIGA NAVAL ARGENTINA EXPLICA EN UN PODCAST PARA EL DIARIO LA NACIÓN, LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA PESCA NO REGULADA Y NO DECLARADA

Depredación pesquera: cómo funcionan las ciudades flotantes en el borde del mar Argentino que pescan el calamar illex.



Ubicadas al filo de las 200 millas que forman la frontera marítima nacional, están formadas por cientos de barcos que pescan calamar illex a un ritmo que impide la recuperación de la población marina. El calamar es uno de los recursos pesqueros marinos más importantes para la Argentina. Durante la noche, los buques prenden sus luces con el fin de atraer y pescar el calamar illex, que sólo vive en esa zona.

Desde el aire, todos esos pesqueros juntos, crean la ilusión de una enorme ciudad en el medio del mar. El piloto y director de cine Enrique Piñeyro sobrevoló el mar argentino con un grupo de periodistas, tomó imágenes y las compartió en redes sociales para concientizar sobre la pesca predatoria. Acá nos cuenta lo que vio esa noche desde el aire. Más allá de la ilegalidad, también está el costo ambiental de este tipo de pesca, cuyo ritmo no permite a las poblaciones de especies reproducirse y recuperarse. Para conocer más acerca de la situación argentina y el contexto mundial en lo que refiere a pesca ilegal, hablamos con un experto: Fernando Morales es Capitán de Fragata, maquinista naval superior (veterano de guerra de Malvinas) y Vicepresidente de la Liga Naval Argentina.

¿Qué es esto?: El primer café es un podcast diario de noticias que producen LA NACION y Spotify. Dura unos 20 minutos, profundiza un tema para que entiendas un poco más qué está pasando en el mundo, y lo conducen Diego Scott y Carola Gil, con la producción de Karina Labraña y la edición de Leo Fernández. Se publica de lunes a viernes bien temprano en la mañana, pero lo podés escuchar cuando quieras accediendo a Spotify, o en LA NACION.

Publicado: 05-04-2021



### \*\* CONDOLENCIAS RECIBIDAS

La Liga Naval Argentina agradece las condolencias recibidas por el fallecimiento del presidente el Prefecto General (R/E) Pedro Cuesta.

Instituto Nacional Browniano  
Federación de la Industria Naval Argentina  
Publicaciones: 06-04-2021 y 07-04-2021



### \* SALUDO DE LAS AUTORIDADES DE FIDALMAR CON MOTIVO DE UN NUEVO ANIVERSARIO DEL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO ARA GENERAL BELGRANO

Estimados miembros de la Liga Naval Argentina

Estimado Presidente D. Fernando Morales,

En el día de ayer se cumplía el 39 aniversario del hundimiento del Crucero A.R.A. Belgrano. Queremos rendir un homenaje entrañable a aquellos hombres de mar que dieron su vida por su Patria. La muerte no es final porque esos héroes, Dios los ha devuelto a la vida.

Almte. Luis Hernán - Presidente Fidalmar; Ing. Naval Luis Fariña Filgueira - Secretario Fidalmar

Publicado: 03-05-2021

### **\* POR UNA MAYOR CONCIENCIA MARÍTIMA Y FLUVIAL**

Bajo este lema fundacional recordamos hoy, el 88 ANIVERSARIO DE LA LIGA NAVAL ARGENTINA.

Por Silvia Soler - Delegada de La Liga Naval Argentina en el Chaco



El 10 de mayo se conmemora el 88 aniversario la Liga Naval Argentina, creada en el año 1933.

La Liga Naval es una institución de carácter civil, sin fines de lucro cuyo principal objetivo es el bien común buscando crear una mayor conciencia marítima y fluvial en toda la población.

La Liga Naval Argentina integra y es miembro fundador de la FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LIGAS NAVALES Y MARÍTIMAS, FIDALMAR, con asiento en Madrid, España siendo sub sedes Buenos Aires, Argentina y Washington, EEUU.

Nuestra Institución cuenta con delegaciones en diversos puntos del país, Chaco es una de ellas y cumple 38 años de actividad y presencia en la Provincia del Chaco.

Fue su impulsor y primer delegado el Prefecto Mayor José Domingo Soler.

Queremos destacar, que nuestra guía de trabajo y principios fueron siempre: el orden, la libertad y la soberanía nacional para servir a nuestra Patria.

El concepto de Patria, que muchos en la actualidad consideran perimido, está latente en forma permanente en nuestros corazones, porque es la suma de toda nuestra historia, con sus tradiciones, triunfos y derrotas. Pero también, este sentimiento de Patria, es lo que nos lleva hacia nuestro porvenir y es por eso, que trabajamos con fervor para nuestras generaciones futuras.

Los habitantes del Chaco y esta región del país, el Norte Argentino, con grandes ríos en su extensa frontera, que limitan con países hermanos, como Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay; deben ejercer efectivamente nuestra soberanía ¿Y dónde se ejerce? En muchos y diversos lugares: en los buques de nuestra Armada Argentina y Prefectura Naval Argentina, que han escrito páginas heroicas de nuestra historia.

Se ejerce en los barcos mercantes que surcan nuestros ríos y nuestro mar, en las pesquerías y plataformas de donde se extraen nuestros recursos para los argentinos y para la humanidad. También en nuestros puertos, enlaces del país con el mundo; en los astilleros y talleres navales. En las escuelas de formación de navegantes, de militares, de seguridad, de marinos mercantes y de deporte.

De este modo, la soberanía nacional se nutre en grado superlativo del espíritu de unión e integración que emana “de una mayor conciencia marítima y fluvial”.

Queremos que en este día, tan querido por los que amamos nuestros ríos y el mar de nuestro país, no sea solamente una simple recordación, sino un llamado a la acción a toda la sociedad, donde están incluidos los dirigentes, funcionarios de los distintos poderes, docentes, alumnos y ciudadanos, para cuidar y defender nuestro patrimonio.

Ello se lograría con la buena utilización de los cursos de agua, no contaminándolos y ejerciendo un adecuado control de los buques que surcan nuestras aguas para que sus cargas sean seguras, para que no contaminen el agua y para evitar accidentes que tenga que lamentar toda la sociedad.

En nuestro caso, en nuestra querida provincia, debemos reactivar los ríos interiores a través del adecuado dragado, darles la funcionalidad necesaria para ser utilizados.

Para que tengan competitividad para nuestros productores y comerciantes, desde el puerto de Barranqueras y los otros que se encuentran sobre los ríos Paraná y Paraguay como así también el río Bermejo.

Como lo hizo desde el año 1983, con su presencia en el Chaco, nuestra Delegación de la Liga Naval, opina que se debe insistir en un Puerto Chaqueño adecuado y coordinado con el transporte vial y ferroviario para no quedar aislados, para ello necesitamos infraestructura. Necesitamos imperiosamente barcazas para sacar nuestra producción por el Puerto de Barranqueras.

Esa es nuestra misión, crear conciencia y bregar para que nuestras necesidades reales, no sean meros deseos. Estaremos siempre apoyando todas las actividades con tales fines y en este nuevo aniversario convocamos a continuar trabajando, cobijados por nuestra querida bandera. Defendemos los intereses marítimos y fluviales de nuestro país, tratando de crear una mayor conciencia sobre nuestros extraordinarios recursos. Enseñando a amarlos, cuidarlos y respetarlos para el beneficio de todos.

Publicado: 05-05-2021

**\* A 88 AÑOS DE NUESTRO NACIMIENTO: LA OPINIÓN DE NUESTROS DIRECTORES SOBRE LA IMPORTANCIA DE LA LIGA NAVAL ARGENTINA**



Compartimos el sentir del Almirante (RE) Daniel Alberto Enrique Martín, Director de la Liga Naval Argentina y ex Jefe del Estado Mayor General de la Armada.

*"Es necesario llevar a todo el interior de la República este convencimiento: que cuando se construye un puerto, se profundiza un canal, se adquiere un barco o se instruye un piloto, se sirven tanto los intereses litorales como los intereses del que planta cañas en la zona subtropical, o esquila ovejas al pie de la cordillera".*

*Vicealmirante D. Segundo Storni.*

Se acerca nuevamente un día de celebración para nuestra Institución: la *Liga Naval Argentina*. Es justo recordar que luego de varias décadas y de numerosos intentos desde fines del siglo XIX, un 10 de mayo de 1933 por fin se reunieron en una Asamblea, en el salón de actos del diario "La Prensa", a la que asistieron armadores, marinos, astilleros, personalidades del Yachting argentino y varios miembros de instituciones afines, para fundar la *Liga Naval Argentina*, nombrando como primer presidente de la Institución al almirante Juan Alejandro Martín, quien fuera Ministro de Marina durante la presidencia del Dr. Manuel Quintana.

Desde comienzos del siglo XX, el país ya se había adentrado totalmente más allá de los confines terrestres y de la navegación en sus ríos interiores. Lo confirma la campaña de búsqueda y rescate de la expedición a la Antártida del Dr. Otto Nordenskjöld (entre cuyos integrantes se encontraba el alférez de fragata argentino José María Sobral), llevada a cabo en 1903 por la corbeta ARA "Uruguay", al mando del teniente de navío Julián Irizar. Esta aventura antártica, que ya había tenido su reconocimiento internacional, implicó particularmente para la ciudadanía argentina, que se comenzara a mirar el mar como parte integral de su soberanía.

Tanto los ríos como el mar argentino tienen una gran cantidad y variedad de recursos, los cuales aún no han sido aprovechados en su máxima dimensión, más si se recuerda que, para 1916, el entonces capitán de fragata Segundo Storni, oficial de nuestra Marina de Guerra, de mente lúcida y talentosa, dictó una serie de conferencias en las cuales puso de manifiesto todas las cuestiones relacionadas con el mar que tenía nuestro país, y lo hizo en el mismo salón donde viera posteriormente su nacimiento la Liga Naval.

En ese entonces nuestras posibilidades eran limitadas, pero ciertas, ya que florecía y realmente importaba el transporte marítimo, existía e interesaba la pesca, aunque tal vez hoy se la clasificaría como una actividad no más allá de lo meramente artesanal, a su vez las capacidades industriales relacionadas con lo marítimo, si bien se encontraban limitadas, sin dudas estaban en expansión.

El patrimonio marítimo correspondiente a la Argentina debía ser estudiado, valorado, protegido y energizada su explotación, para que en el futuro (es decir hoy, en estos días) pudiera llegar a constituirse en uno de los pilares de la grandeza nacional.

Y fue de esta manera, algunos años después, que, consustanciados con esta visión, varios ciudadanos buscaron unir esfuerzos para impulsar a la ciudadanía y a las autoridades gubernamentales para que atiendan y entiendan las cuestiones relacionadas tanto con el mar, como con lo fluvial, conformando una sociedad que, hasta nuestros días, mantiene viva esa llama vocacional en la búsqueda de desarrollar los intereses marítimos.

Sabemos que la República Argentina, que cuenta con casi 45 millones de habitantes, declara su soberanía nacional con sustento constitucional y leyes contribuyentes, por un total de 10.524.884 Km<sup>2</sup>, de los cuales 3.772.684 (41%) son terrestres y 6.752.200 (59%) son marítimos. Pero de todo ello, hoy solamente tiene jurisdicción reconocida internacionalmente y no disputada sobre una superficie total de 4.320.873 Km<sup>2</sup>, de los cuales 2.791.810 Km<sup>2</sup> son terrestres (con casi 5.000 Km de costas y 11.000 Km de ríos interiores) y donde 1.529.063 Km<sup>2</sup> son marítimos.

Ello debido a que nuestro país suspendió su soberanía sobre el Sector Antártico Argentino sobre 3.778.597 Km<sup>2</sup>, en razón del Tratado Antártico, de los cuales 2.813.000 Km<sup>2</sup> son marítimos y 965.597 Km<sup>2</sup> son terrestres. Y también porque el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte usurpa (desde 1833) un total de 2.425.414 Km<sup>2</sup>, de los cuales 2.410.137 Km<sup>2</sup> son marítimos y 15.277 Km<sup>2</sup> son tierras emergidas, correspondientes a nuestras Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

A todo esto, no se debe dejar de considerar aproximadamente los 14.500.000 Km<sup>2</sup> de responsabilidad de Búsqueda y Salvamento (SAR) marítimo y aéreo, que nuestra Nación tiene en el Océano Atlántico Sur.

Es por todo lo que esta inmensidad marítima y fluvial representa, que subrayamos en que se deben mejorar las líneas de comunicaciones fluviales y marítimas por las que transitan nuestro comercio exterior; ampliar y potenciar los puertos; incrementar la pesca nacional y evitar su depredación; aprovechar los recursos del lecho y subsuelo del mar; incrementar nuestra meneguada industria naval; impulsar las actividades turísticas y recreativas que en el agua o en sus costas se procuran; ampliar y desarrollar los puertos; potenciar la marina mercante; reducir la contaminación ambiental, sin olvidar la energía que proporciona el mar; aumentar la seguridad náutica; fomentar el transporte de bandera nacional; consolidar la defensa de nuestra soberanía en las aguas, y tantas otras actividades que siguen siendo desafíos inmediatos que siempre ha tenido y tienen los habitantes de nuestra Nación, y hoy debieran, más que nunca, quienes

llevan adelante la responsabilidad de su administración, darle la necesaria prioridad que permita el progreso y la competitividad internacional argentina.

Disfrutemos de este nuevo aniversario de la iniciación de la *Liga Naval Argentina*, fecha en la cual un grupo de ciudadanos argentinos reafirmó su enfoque sobre la importancia significativa de los intereses marítimos para nuestra Nación y aprovechemos esta circunstancia como una nueva oportunidad para transmitirle a la ciudadanía la necesaria visión integradora a nivel nacional de todo lo que ello constituye, ya que el no hacerlo puede llevarnos en el futuro a sufrir efectos no deseados y aún más ... al infortunio.

Daniel Alberto Enrique Martin- Almirante VGM (RE)

Publicado: 05-05-2021

#### \* SALUTACIÓN POR EL 88º ANIVERSARIO DE LA LIGA NAVAL ARGENTINA

Compartimos el sentir del Prefecto General (RS) Ricardo Alberto Fortini, Director LNA.

En la poesía del maestro Alfredo Lepera, con música y voz del gran Carlos Gardel, nació el famosísimo tango "Volver", aquél que hiciera célebre la frase "...que veinte años no es nada". Hoy la Liga Naval Argentina se apronta a cumplir sus 88 años de existencia desde su fundación en aquél lejano 10 de mayo de 1933.



Justamente para nosotros, los mortales, el tiempo es lo más preciado y, en virtud del modo por el cual lo cuantificamos, y ni hablar si nos referimos a Vida Institucional, parecería que ello tiene sabor a poco.

Pero detengámonos a pensar en el sueño que tuvieron los pioneros de la Liga, sus fundadores -gente de mar, de la actividad naviera, empresarios, etc.- quienes uniendo ideas comunes, conocimientos, trabajo y esfuerzo, lograron crear una Institución que propende y contribuye a formar la conciencia marítima y fluvial -a nivel nacional- para los habitantes de nuestra República, y así poder entender la importancia que posee el poder marítimo en la vida cotidiana de nuestra Nación.

Aquella génesis y fuente inspiradora, hoy es llevada adelante con la misma idea-fuerza que ha permanecido de pie en la Institución, siendo ésta de carácter civil, de bien público y sin fines de lucro, moldeándose en el tiempo transcurrido según las necesidades y particularidades propias de cada época, acorde la vida misma y la de sus componentes.

Como expresara el político, diplomático y economista francés, Jean Monet (1888-1979) -considerado el Padre de la Integración Europea- "los hombres pasan, las instituciones quedan, nada se puede hacer sin las personas, pero nada subsiste sin instituciones", así tal cual, desde sus ideólogos, creadores y socios y demás integrantes de la Liga Naval, a lo largo de estos jóvenes aunque maduros 88 años de vida, todos hemos mantenido la común idea, nacida del amor por el Mar, Ríos y Lagos, en general y en particular por las aguas que forman parte de nuestro territorio argentino, y asimismo de las distintas actividades que en aquéllas y sus puertos se desarrollan, procurando día a día llevarlas al conocimiento de nuestra ciudadanía.

Por todo lo expresado ¡Felices 88 años a nuestra querida INSTITUCIÓN, LIGA NAVAL ARGENTINA!!

Ricardo Alberto Fortini -Prefecto General (RS) - Director LNA

Publicado: 06-05-2021



#### \* ALGUNOS MOMENTOS MEMORABLES DE LOS ÚLTIMOS 15 AÑOS DE VIDA INSTITUCIONAL

Con la satisfacción de haber cumplido un objetivo autoimpuesto y que posiciona a la LNA en un puerto de abrigo común para hombres y mujeres de nuestra Armada, Prefectura y Marina Mercante. Una vez más las imágenes valen más que las palabras.

Publicado: 06-05-2021

#### \* EL SENTIR DE NUESTROS DIRECTORES A 88 AÑOS DEL NACIMIENTO DE LA LIGA NAVAL ARGENTINA

Compartimos la mirada del Capitán Jorge Frías, Director de la Liga Naval, Secretario General AACPYPP.

<https://youtu.be/OeVPIV1fu4E>

Publicado: 07-05-2021



#### \* LNA - CAMINO AL CENTENARIO

Celebrar la historia, transitar el presente, festejar el futuro.

88 años, el equivalente a una larga vida que no todos los humanos logran alcanzar. La misma cantidad de años en el devenir de una Institución, debe necesariamente ser contrastada con el entorno en el que los ha transitado para poder dar cuenta de la longitud del camino recorrido.

En un país bicentenario como lo es la República Argentina podría justificadamente sostenerse que la Liga Naval Argentina es una organización de mediana edad. No aquilata los 200 que tienen las instituciones fundacionales de la



república, pero -a no dudarlo- es la entidad civil con mayor trayectoria en lo respecta a la defensa y difusión de los Intereses Argentinos en el Mar.

Este tradicional día de festejo, adquirió un cierto sabor amargo y nostálgico a partir de 1982. En ese año y más precisamente el mismo día en que la LNA cumplía sus 49 años, el buque transporte ARA “Isla de los Estados” era atacado y hundido mientras realizaba una misión de abastecimiento a tropas del Ejército Argentino durante la Guerra de Malvinas. Cada 10 de mayo a partir de entonces, cada ceremonia alusiva al nacimiento de la “Liga” inicia con un homenaje a los 16 marinos mercantes y 5 militares que honraron el juramento de “Seguir fielmente a su bandera y defenderla hasta perder la vida”. Hoy el COVID-19 nos impide realizar nuestra tradicional ceremonia conmemorativa, aunque lo que el virus no puede hacer es arrancarnos el recuerdo de nuestros héroes a los que en este párrafo honramos.

En cuanto a la Liga Naval Argentina, me toca por primera vez encabezar una ceremonia de aniversario en carácter de Presidente de la Institución. Aquí una vez más es insoslayable remarcar el hecho que motiva esta situación. La inesperada y dolorosa partida del Prefecto General Pedro Alberto Cuesta -Presidente de la Liga Naval- no solo privó a esta casa de su conductor natural, sino que además nos arrebató en forma cruel a un amigo que supo ganarse el corazón de todos los que tuvimos el privilegio de conocerlo.

Como a todas las instituciones de este tipo, los tiempos que corren le imponen a la Liga Naval enormes desafíos. La cada vez más presente crisis económica, genera constantes bajas de socios activos, protectores y benefactores quienes tradicionalmente sostuvieron el funcionamiento de una entidad que no tiene fines de lucro. El aporte de instituciones públicas como lo son la Armada y la Prefectura Naval junto al de organizaciones profesionales de la Marina Mercante y la Marina Pesquera, se han tornado imprescindibles para poder seguir adelante en medio de un temporal que, por ahora, parece no tener una finalización cercana.

La pandemia ha sido y es otro obstáculo casi insalvable para el desarrollo y cumplimiento de los objetivos institucionales. Los históricos cursos de Timonel y Patrón de Yate que dictan nuestras dos escuelas de deporte náutico se encuentran interrumpidos, de la misma forma resulta imposible programar el tradicional ciclo de Intereses Argentinos en el Mar “Almirante Storni”.

Pero no todo es caos o malas noticias, en los últimos años y por imperio de las circunstancias la Liga Naval Argentina se ha convertido en referente y vía de consulta de buena parte de la comunidad informativa nacional en internacional en materia de sucesos marítimos, fluviales o políticos relacionados con la actividad.

Desde el disparatado embargo que sufrió nuestra Fragata “Libertad” hasta la tragedia del ARA “San Juan” transformaron a la LNA en una fuente de consulta cuya cara más visible fue la que realizaron casi todos los medios de comunicación, pero de la que también se nutrieron funcionarios políticos, legisladores y autoridades judiciales. “Si la Liga no lo sabe seguro que saben quién lo sabe” fue la muletilla acuñada en forma doméstica para explicar el fenómeno.

Afortunadamente, no sólo en las desgracias o tragedias somos requeridos, en temas tales como la redacción de las leyes de Marina Mercante e Industria Naval, la política relacionada con la Hidrovía Paraná Paraguay, la actividad pesquera y la custodia de la ZEEA es cada vez más frecuente que la LNA sea requerida o al menos escuchada.

[https://www.cadena3.com/noticia/siempre-juntos/liberaron-al-buque-ever-given-que-bloqueaba-el-canal-de-suez\\_287407](https://www.cadena3.com/noticia/siempre-juntos/liberaron-al-buque-ever-given-que-bloqueaba-el-canal-de-suez_287407)

Asimismo, pudimos -a pesar de los percances económicos antes referidos- mantener en funcionamiento nuestros dos medios de comunicación más importantes, Marina Digital y Aire De Mar. Página web y radio web tienen un interesante nivel de lectura y audiencia respectivamente. Trabajamos en el presente para recuperar el tradicional sistema de comunicación que realizamos mediante el envío de newsletters a nuestros socios y comunidad marítima en general.

Resulta también importante remarcar que de común acuerdo con el resto de las instituciones navales que integran la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Navales y Marítimas (FIDALMAR), se han encarado acciones conjuntas para que la Federación siga viva a pesar de la imposibilidad de realizar las asambleas anuales. La Liga Naval Argentina, sigue siendo la responsable del manejo y administración de la página web de la Federación.

Injusto sería terminar estas palabras sin expresar un firme y sostenido agradecimiento a los miembros de Directorio, al personal administrativo y a los socios en general que hacen posible que la Liga siga adelante aún con mar gruesa y viento en contra.

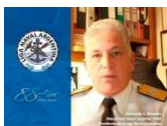
El título de este mensaje hace referencia a “festejar el futuro” en lo personal imagino y anhelo que el 2033 encuentre a una Liga Naval Argentina más fuerte, más grande y con más talento para enfrentar los desafíos que a la hora le impongan. Exhibimos con orgullo haber logrado convertir a la Institución en un puerto de abrigo común para marinos militares, mercantes y policiales. Para gremialistas y empresarios. Para cultores del deporte náutico, administradores de puertos y hacedores de la Industria Naval. Estoy convencido que ese es el rumbo correcto.

Exhorto a mis colegas en el Directorio y quienes hoy conducen las distintas instituciones navales y marítimas de la patria a comenzar a trabajar hoy mismo en la formación de líderes que tomen el timón cuando en un tiempo más cercano que lejano quienes hoy estamos al frente debamos entregar la guardia.

Continuemos trabajando por “Una cada vez mayor conciencia marítima y fluvial”. Para eso estamos donde estamos.

¡Felices 88 años querida Liga Naval Argentina!

Fernando C. Morales - Maquinista Naval Superior VGM - Presidente de la Liga Naval Argentina  
Publicado: 07-05-2021



**\* LIGA NAVAL ARGENTINA, 88 AÑOS CREANDO CONCIENCIA MARITIMA Y FLUVIAL EN LA SOCIEDAD**

<https://www.dropbox.com/s/h2i44lwp9ih1ki3/SALUDO%2088%20ANIVERSARIO%20LIGA%20NAVAL%20ARGENTINA.mpeg?dl=0>

Publicado: 08-05-2021

Luego de esta síntesis informativa, queremos hacer hincapié, en nuestro profundo y sincero agradecimiento, hacia todas aquellas personas físicas y jurídicas que de alguna u otra manera, han colaborado desinteresadamente en la concreción de los objetivos institucionales, los que por los hechos de público conocimiento, no han podido alcanzarse a cabalidad, quedando ello reflejado en las filiales Chaco y Rosario, las cuales por los motivos precitados, no pudieron confeccionar sus respectivas memorias.

No obstante lo expuesto, entendemos que debemos redoblar nuestros esfuerzos, hasta lograr el normal desenvolvimiento de nuestra actividad cotidiana, en la medida que la situación retorne a su cauce normal. Desde ya, nuevamente, muchas gracias.

## RESUMEN ANUAL LIGA NAVAL ARGENTINA FILIAL LUJÁN

JUNIO 2020 – JULIO 2021

Atento al presente informe que será elevado a solicitud de la **LIGA NAVAL ARGENTINA**, resulta de suma importancia destacar que todas las actividades que normalmente desarrollaba la **FILIAL LUJÁN**, como así también las reuniones de Comisión Directiva, se han visto afectadas por la aparición a fines del año **2019**, de un virus mortal denominado **COVID 19** que desató una **PANDEMIA MUNDIAL** que provocó millones de contagios y decesos en todo el planeta.

La mayoría de las reuniones que se llevaron a cabo, se realizaron en forma virtual a través del SISTEMA ZOOM.

### AÑO 2020

\* Se recordó el día 2 de junio a los Bomberos Voluntarios en su día, y especialmente a los de la Ciudad de Luján, remitiendo el correspondiente reconocimiento por la tarea que desarrollan a diario a través de una nota remitida a su sede central y difundida en las redes sociales.

\* Gestión de amarras de cortesía al IOSFA (Ex C.O.M) para las embarcaciones velero “AGUSTÍN” y “LA REPUBLICANA” propiedad de la Filial que se encuentran en Arsenal Zárate.

\* CURSOS: fueron reprogramadas las fechas de inicio de los mismos debido a la pandemia, quedando a consideración de Prefectura, bajo el consentimiento de la Liga Naval Argentina y de acuerdo a lo que disponga el Gobierno Nacional.

\* TERVI Y REPUBLICANA: Fue ordenado el pago de impuestos de las embarcaciones pertenecientes a la Filial, “TERVI” y “Republicana” quedando de esta forma saldada su deuda.

\* 9 DE JULIO: Fue conmemorada en forma virtual el Día de la Independencia Argentina en su 204° Aniversario, utilizándose las diferentes plataformas y redes sociales.

\* A fines del mes de Diciembre del corriente, se llevó a cabo en casa del Presidente de la Filial Sr. Fernando Terren la despedida de Fin de Año. En tal sentido y atento a la situación de pandemia que se atravesaba, se mantuvieron en forma estricta los protocolos exigidos por el Gobierno Nacional, donde sólo asistieron los miembros de Comisión Directiva. Por otra parte fue confeccionada la tradicional Tarjeta de Fin de Año y difundida a través de las diferentes redes sociales.

### AÑO 2021

\* Durante el mes de Marzo se produjo el deceso de quien fuera el Presidente de la Liga Naval Argentina, Prefecto General (R/E) Pedro CUESTA. En tal sentido la Filial Luján lamenta profundamente la irreparable pérdida.

La institución se siente orgullosa y agradecida de haberlo acompañado durante su exitosa gestión y honrada de haberlo recibido en nuestra ciudad y recibido su apoyo incondicional a cada iniciativa de la Filial.

En su memoria se llevó a cabo una misa en la Basílica Nuestra Sra de Luján.

\* PREFECTURA: Se recibió nota de la Prefectura Naval Zárate solicitando actualización de la Ordenanza Marítima del Régimen de actividades Náutico Deportivas. En tal sentido, la Filial hizo entrega de la documentación pertinente.

\* 2 DE ABRIL: La Asociación de Veteranos de Guerra de Luján conmemoró el 39° Aniversario de la Gesta de Malvinas en su establecimiento respetando todos los protocolos sanitarios. Fueron partícipes de la reunión entre otros, el Sr. Presidente de la Filial Luján Fernando Terren y su Secretario Hugo Peressutti Veterano de Guerra y a su vez miembro de la Asociación de VGL.

\* 2 DE MAYO: En el Aniversario del Hundimiento del Crucero ARA Gral. Belgrano en homenaje a los 323 Héroes Caídos en la Batalla de Malvinas, la Filial Luján le realizó una entrevista al VG Gustavo ALTOE, sobreviviente del Crucero, quien brindó detalles del trágico momento vivido por los tripulantes aquel 2 de mayo de 1982 cuando fuera criminalmente atacado fuera de la zona de exclusión por el Submarino Nuclear Inglés Conqueror.

Dicha entrevista fue grabada y subida a la página de la institución como testimonio vivo de lo sucedido en la Gesta de Malvinas.

Además se reprodujeron diferentes imágenes y fue confeccionada una tarjeta recordatoria en honor a los Caídos.

\* 24 DE MAYO: Se recordó un nuevo aniversario de la Liga Naval Argentina Filial Luján, que cumplió 21 años de trayectoria. Por ese motivo se realizó una presentación en formato digital con una reseña e imágenes de las actividades realizadas por la filial durante estos fructíferos años a nivel local, nacional e internacional.

\* 25 de MAYO: La Filial recordó un nuevo aniversario del Día de la Patria a través de sus redes sociales.

\* SEDE: Por decisión de su CD, la Filial cambiará de sede social, dejando las instalaciones del Club Argentino para instalarse en breve en la Sociedad Italiana de S.M de nuestra ciudad (22/03/21).

\* PREFECTURA: Con fecha 30/06 del corriente, la Filial Luján participó en forma virtual de los festejos del 211º aniversario de la Prefectura Naval Argentina.