

SOBERANÍA

Oscar Rubén Verón¹

Imagen por Julieta De Marziani



entre
dichos



Facultad de
Trabajo Social

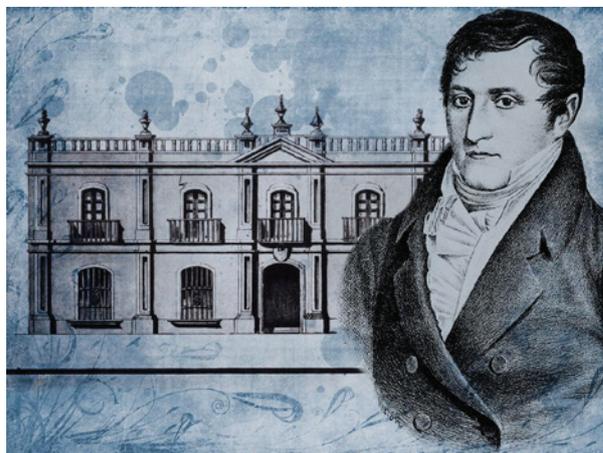


UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

SOBERANÍA

Enseñanza de un gran hombre

El Dr. Manuel Belgrano, en ocasión de fundar la Escuela Nacional de Náutica, un 25 de noviembre de 1799, dijo: "... toda nación que deja hacer por otro la navegación, que podría emprender por ella misma, disminuye sus fuerzas en favor de sus rivales...". "...existiendo el contrabando y con él, el infernal monopolio, se reducirán sus riquezas a unas pocas manos, que arrancan el jugo de la patria y la reducen a la miseria...".



20 de noviembre 1845: Combate de la Vuelta de Obligado

Su importancia reside por su sentido histórico, cuando las dos principales potencias europeas de la época, Inglaterra y Francia, deciden adentrarse sobre las costas del Río de La Plata y el Río Paraná, con un centenar de barcos mercantes escoltados por una flota de guerra. En esa vuelta del río, donde se angosta y tiene una curva pronunciada, las tropas de la Confederación al mando de Don Juan Manuel de Rosas, a cargo del General Lucio N. Mansilla libran batalla para impedir el avance de la flota extranjera. Dado que había sido prohibida toda navegación de buques extranjeros en los ríos interiores. En esa batalla, a pesar de que los patriotas fueron derrotados, las potencias extranjeras no logran su cometido de comerciar libremente con las ciudades de las provincias.

Por el heroísmo con que se defendió el territorio, esta fecha fue declarada "Día de la Soberanía Nacional".



1. Sec. Gral. ATE Vías Navegables. Capitán fluvial dragador. Coordinador Nacional por la Soberanía y Mares de la CNTI de la CTA A. Secretario de Relaciones Institucionales de la CTA A de CABA Zona Sur. Integrarte del *Frente por la Soberanía Nacional*.



4 de junio de 1846: Batalla de Punta Quebracho

Batalla de la angostura del quebracho, sucedió cuando las naves anglo-francesas regresaban desde el norte, con el fracaso económico y político a cuestas. En esta ocasión el General Lucio Norberto Mansilla hizo emplazar cañones en lo alto de la barranca, fuera del alcance de la artillería enemiga, tras el hundimiento de dos buques mercantes, con otros cuatro incendiados y con serias averías en dos de guerra, se dieron a la fuga. Como resultado de este triunfo (interesada e injustamente olvidado), el representante de los gobiernos de Gran Bretaña y Francia, pidieron humildemente a Juan Manuel de Rosas “el retiro más honorable posible de la intervención naval”. Así acuerdan:

- poner fin al bloqueo naval que realizaban Francia y el Gran Bretaña a los puertos argentinos.
- recuperar la isla Martín García.

- recuperar la flota argentina capturada.
- el reconocimiento a la soberanía argentina y a sus derechos exclusivos sobre la navegación de los ríos interiores.



Mujeres valientes de la batalla de obligado

Doña Petrona Simonino, estuvo al frente de un grupo de damas de San Nicolás y San Pedro, que abastecieron de proyectiles a los combatientes y auxiliaron a los heridos, junto a Josefa Ruiz Moreno, Rudecinda Porcel, María Ruiz Moreno, Carolina Suárez, Francisca Nabarro y Faustina Pereira. La sede de la prefectura naval en la Ciudad de Buenos Aires, lleva la nominación “Mujeres de Obligado”, en honor a su memoria.



Holocausto ambiental, causas y efectos

El neoliberalismo en su máxima expresión, se puso en marcha en la década de los 90, profundizando la expansión del modelo agroindustrial y la megaminería, en complicidad con los medios masivos de comunicación, gobernantes, políticos, jueces y, también, líderes sindicales.

De esta manera arrasa con la anterior matriz productiva y económica de la región, provocando un aumento enorme de la deforestación, con cientos de incendios forestales provocados de expreso, con los desmontes, arrasando selvas, produciendo el relleno de humedales, con el propósito de tener mayor extensión de tierras para sus sembradíos y planes de negociados inmobiliarios, produciendo la degradación absoluta del medio ambiente, la biodiversidad, con efectos muy nocivos para la salud de las poblaciones rurales y urbanas.

La gran expansión agrícola generó ganancias exorbitantes, impúdicas, que llenaron las arcas de las multinacionales y llevó a 20.000 millones de pobladores, por debajo de la línea de la pobreza y a 5 millones los sumergió en la indigencia, provocando el crecimiento de la desigualdad. Las empresas agroexportadoras son todas extranjeras (Dreyfus, Bunge Y Born, Cargill, Cofco, Vicentin, Agd, Deheza, Nidera, Molinos Agro, Adm Agro, entre otras), junto a sus adláteres y cómplices corruptos, facturaron 28.500 millones de dólares en el año 2019 y se ha denunciado que hay una evasión del 30/%, en subfacturación que se suma al contrabando, triangulación; en el 2020, facturaron 53.000 millones de dólares.

A través de las denuncias y presiones constantes de los diversos espacios creados en la recuperación de nuestra soberanía, se logró que los organismos de control realizaran el decomiso de cereales de contrabando (miles de toneladas) en los distintos pasos fronterizos, decomiso que se ha incrementado del año 2019 al 2020 en un 55%.

Algunas publicaciones, nos muestra algo del año 2021:

— Provincia de Corrientes: 400 toneladas de soja en 12 camiones, con documentación falsa, otro decomiso de cereales, transportado en un tractor con semirremolque y un camión, con documentaciones falsas y con nombres de falsos productores.

— Salvador Mazza: decomiso de 36 toneladas de soja y 62 de maíz, con las mismas características de informaciones falsificadas.

— Rosario: 500 toneladas de soja en un deposito con destino al Paraguay, para realizar la famosa triangulación (carga argentina, despacha Paraguay, recepción Uruguay).

— Campana, provincia de Buenos Aires: 8100 toneladas de maíz, decomisada, (300 camiones) iban a ser cruzados a Uruguay por Nueva Palmira, en valor supera 65 millones de pesos; con documentación totalmente apócrifa y adulterada.

Por eso decimos y denunciemos que por estos ríos sin control, también navega el contrabando de armas, el narcotráfico, la trata de blanca.

Narcotráfico, algunos ejemplos

Desde la terminal puerto Rosario s.a., embarcaron en junio 2022, 1300 kilos de cocaína, escondido en una partida de maní, procedente de Córdoba, descubierto el 5 de julio, en el puerto de Santos en Brasil.



En un depósito de empalme granaderos el 26 de agosto se encontraron 1600 kilos de cocaína, con despacho a salir del puerto de Rosario.

En los Países Bajos, puerto de Rotterdam, detectaron 361 kilos y en un parque industrial 505 kilos procedente de la terminal Rosario s. a. de Argentina.

Paraguay informó que, en los dos últimos años, salieron por el Río Paraná 46 toneladas de cocaína, las sobras de esos cargamentos son lo que la DEA denomina el microtráfico, que son las causales de la disputa sangrienta de las bandas mafiosas de los barrios rosarinos.

Argentina tiene la triste posición de ser la 3er exportadora de cocaína de América al mundo, según las Naciones Unidas. Situación que marca la complicidad de grandes poderes o nichos de corrupción en muchos organismos.

Hay un incremento en expansión terrible de superficies de cultivo de soja, trigo, maíz, incentivados por millones de litros de insecticidas y de agrotóxicos, para mayores cosechas; que ha provocado una gran pérdida de absorción de CO_2 de los bosques de la amazonía, brasilera, boliviana, paraguaya y el territorio centro-norte argentino, lo que ha alterado el ciclo normal del agua, no hay absorción, evaporación, condensación y la consecuente precipitación, por ende, no hay suficiente agua.

Esto provoca grandes bajantes de los ríos, lo cual afecta la navegabilidad, la conectividad de los pueblos ribereños, obviamente la reserva ictícola de la cual viven cooperativas de pescadores artesanales, complica la provisión de agua potable de las ciudades, al quedar al descubierto las tomas, produce el achique y cegamien-



to de cauces secundarios (Colastine en Santa Fe, barranqueras en Chaco, entre otros), se produce la inevitable concentración de contaminantes y desperdicios, se derrumban barrancas y suelos ribereños.



El extractivismo, bajo todas sus formas se han enseñoreado de nuestros bienes comunes y riquezas naturales, sobre los territorios, los suelos, agua, aire, ganadería, la riqueza forestal forestal, fluvial, lacustre, marítima y minera. Estas actividades aportan el 24% de las emisiones globales de gases invernadero, que consumen el 70% del agua dulce del planeta. Con las consabidas agresiones que ello implicó, represión, asesinatos y expulsiones de habitantes originarios y de todos los pueblos

que no se resignasen a que su destino, es transformar la república argentina, en un campo de experimentación.

Historia de la concesión, del dragado y balizamiento desde confluencia al océano

Durante los años de 1990, Menem, Dromi, Manzano realizan acciones para favorecer la radicación del mayor polo portuario en la zona denominada Rosafe (Rosario-Santa Fe), de la localidad de Timbues a Arroyo Seco, en una indiscriminada profundización y ensanche de los ríos Paraná y de la Plata (canales Mitre, Martín García, Punta Indio. Estas terminales cerealeras (Bunge y Born, Cargill, Cofco, Vicentin, entre otras), construidas primero y autorizadas a posterior, violando toda normativa vigente, actuaron impunemente evadiendo más de un 30% de lo facturado (Datos actualizados durante año 2019: 28.000 millones de dólares, y el año 2020: 53.000 millones).

Realizaban la triangulación carga argentina, despachando en Paraguay, recibida en Uruguay.

Un capítulo especial que aún perdura es la entrega del dragado y balizamiento a cargo de una empresa internacional: Hidrovía s.a. empresa concesionaria: durante 25 años, dragado indiscriminado, con muchísimas irregularidades, y subsidiada con dinero, con embarcaciones, instalaciones y personal todos argentinos. Por ejemplo: draga 256-c “Capitán Núñez”, construida en Argentina, en los astilleros Alianza, modernizada a costo argentino, en astilleros españoles, y entregada con llave en mano. Lo mismo aconteció con las reparaciones en Argentina, 4 balizadores y remolcador, dos de portes mayor y dos de porte menor, cambiaron las bases operativas cedidas en los pliegos a su antojo, cobraron multas por que el estado argentino se retrasó en las entregas convenidas.



Draga Capitán Núñez-256-C, en calidad de préstamo a la Empresa Belga Jan De Nul, construida en Argentina, Astillero Alianza, modernizada en España, con tripulantes Argentinos

Buque Balizador, de canales exteriores y red troncal, con otro gemelo 574-B y un par de buques auxiliares menores, en calidad de préstamo a EMEPA S.A., integrante del consorcio Hidrovia S.A.



Pasaron 25 años, con millones de metros cúbicos de sedimentos extraídos sin control alguno, ningún estudio de impacto ambiental, ni sobre su calidad, ni su sistema de dragado y ni donde fueron volcados; muchos de ellos con un alto grado de contaminación. Cortaron isla e islotes para favorecer la navegación de los buques Panamax o similares. Todo esto con el objetivo de llevarse los 100 millones de toneladas de cereales, de las brutales cosechas incentivadas por los agrotóxicos e insecticidas, de los campos de nuestro país de la región conocida como la cuenca del plata.

Los primeros años de la concesión, cobraron el subsidio del estado, luego empezaron a cobrar peaje a las multinacionales, (300 millones de dólares anuales) quienes los descontaban de los impuestos, como así también, las cerealeras descuentan el pago de fletes, 6500 millones de dólares, en 6000 buques anuales, que se la llevan las multinacionales navieras, Maerks (yanqui), Cosco Shipping (china), Evergreen (holandesa), entre otras.

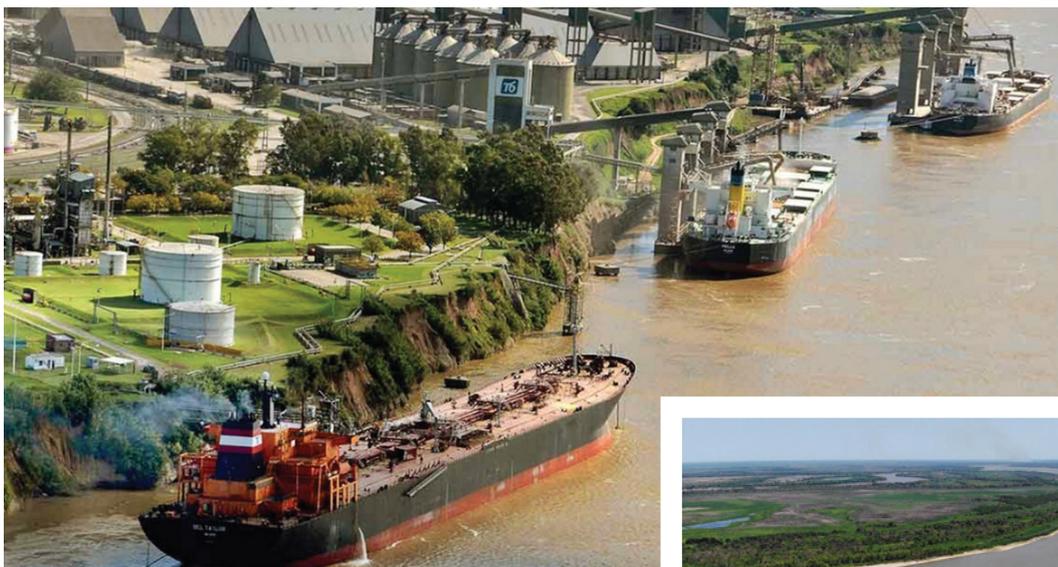
Por los pliegos la empresa Hidrovia s.a. está obligada a reintegrar las embarcaciones, instalaciones y elementos que se le concedieron, más las mejoras en señalización en las vías navegables. “Lamentablemente” no se contempló el resarcimiento por la depreciación del material, luego de su utilización de mayor cantidad de años, (la entregamos recién reparadas en óptimas condiciones). Hemos hecho las presentaciones pertinentes a las autoridades políticas del área, ministro y subsecretario para que se ejecutara lo que está pactado y pedimos ser parte del control del estado de dichos elementos.

Decreto 949/20

¡Exigimos su derogación inmediata!

Este decreto firmado el 25 de noviembre de 2020, habilita a profundizar y ensan-

char el Canal Punta Indio y los canales y ríos que fuesen necesarios “para asegurar la navegación de los súper buques e incentivar mayor producción”.



El Ministerio de Transporte de la Nación articuló tres comisiones, una de obra e infraestructura, una legal y, finalmente, de medio ambiente, para que organizaciones de empresarios (CEOS de las multinacionales), organismos estatales y provinciales, aporten sus ponencias para la “licitación internacional de la hidrovía”.

Para nuestra nación es la propuesta de las bolsas de comercio de Rosario y Santa Fe, compuesta por la UIA, la rural, las cámaras de puertos privados, cámara de exportadores, entre otros “amigos del pueblo”, quienes pretenden llevar la profundidad y ensanchamiento del Río Paraná desde Puerto San Martín y el Río de la Plata hasta su salida al océano, de sus actuales 34 pies a 42 pies de profundidad y una solera (ancho del canal navegable) de 80 metros a 150 metros. Abrir nuevas trazas, ampliar zonas de espera y de cruces de buques ultramarinos, especialmente ensanchar el Canal Punta Indio.

Según expresa la Facultad de Ingeniería de la UBA, llevar adelante estas propuestas, significaría extraer 800 millones de metros cúbicos de sedimentos. Sin contabilizar la sedimentación que implica lo que pide la bolsa de comercio de Santa Fe, llevar de los 27 pies actuales a 35 pies, desde el puerto Santa Fe a la altura de puerto San Martín, ni la sedimentación de la profundización desde confluencia (unión de los ríos Paraná con el río Paraguay), hasta el puerto de Santa Fe. Este pedido significa agrandar a medidas inconmensurables el *ecocidio* o *terrecido* que ya han producido, en el relleno en el Río de la Plata, donde el delta se ha agrandado y contaminado en forma incontenible con gravosas consecuencias.

El decreto 949/20, es lisa y llanamente la profundización de la entrega a las multinacionales agroexportadoras. Lo más grave es cuando expresan que pretenden tener una cosecha de 200 millones de toneladas de cereales, es lo que decimos

que nos terminará de llevar a un holocausto ambiental.

Argentina ha afrontado con costoso esfuerzo dinerario, a cargo del estado nacional, el dragado, señalación y estudios batimétricos de sus ríos, los de la cuenca del plata, incluidos los puertos marítimos. como asimismo construcción y mantenimiento de sus puertos, canales de ingreso, interiores y dársenas de los mismos, tarea realizada durante 123 años por el organismo nacional denominado dirección nacional de puertos y vías navegables. La tendencia de las grandes navieras para generar mayores ganancias, ha sido incrementar el porte de los buques, los cuales indudablemente requieren mayor profundidad y ancho de los canales y adaptar infraestructuras portuarias, para recibir esos mega-buques.



No podemos seguir permitiendo que se sigan avalando acciones que asesinan nuestros ríos, por ende, a la vida misma. Defendamos los ríos de la Plata, Paraguay, Paraná y Uruguay: “los ríos no se deben adaptar a los buques, los buques deben adecuarse a los mismos”.

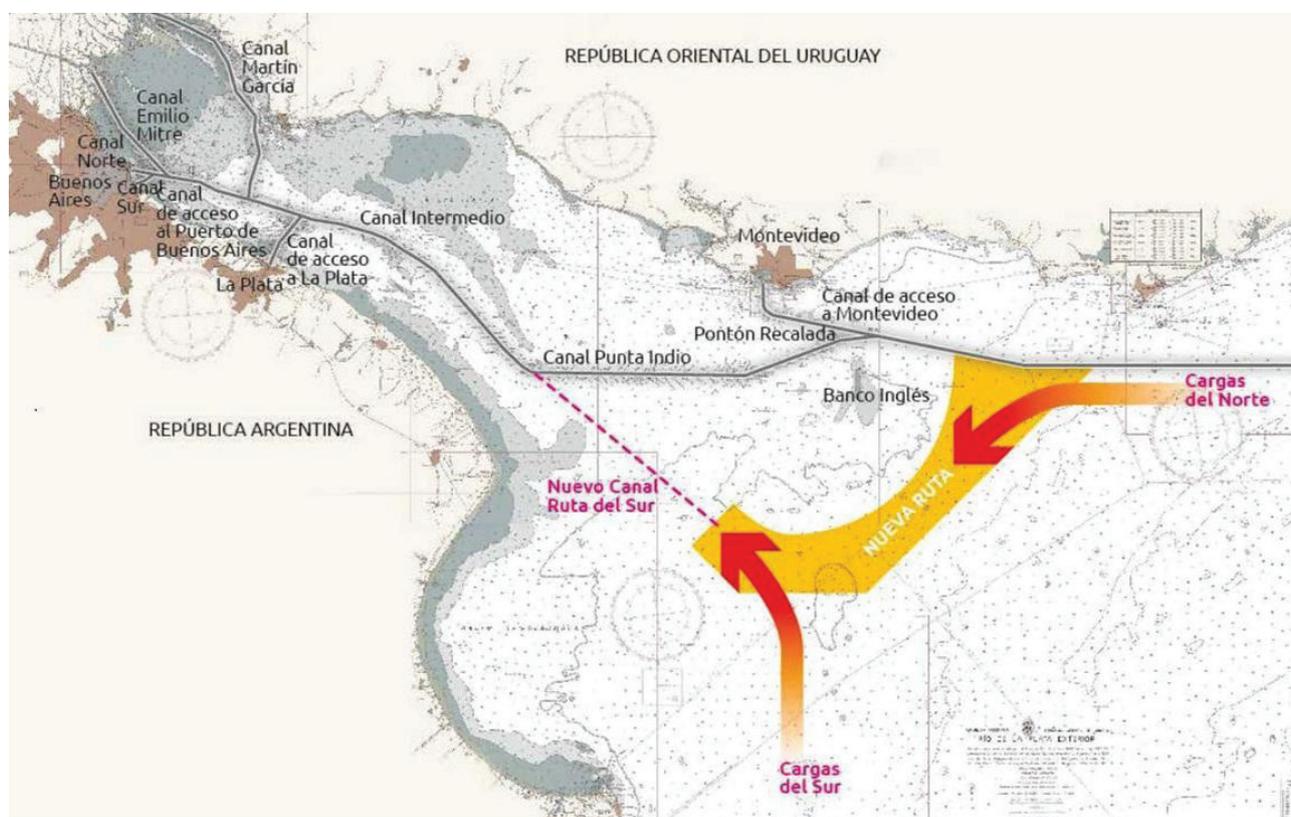
Comparativa entre Canal Punta Indio y el Canal Magdalena.

El Canal Punta Indio es un canal artificial, construido, dragado y su mantenimiento realizado por Argentina, en el lecho del Río de la Plata, que dirige toda navegación al puerto de Montevideo concesionado por 80 años a una empresa belga. Tiene una longitud de 65 millas náuticas (unos 120 km), una profundidad de aproximadamente 10,6 m. (34 pies). Es la única vía de acceso a toda la cuenca del

plata. Actualmente el dragado requiere -para su mantenimiento- casi tres millones de metros cúbicos por año.

Existe el proyecto de prolongar el actual Canal Punta Indio en una extensión aproximada de ocho kilómetros. El volumen de apertura de estos ocho kilómetros de extensión, más la profundización del tramo que actualmente se encuentra a 34 pies, y el ensanche de la solera a 150 metros en toda la traza del canal, oscilaría los 35 millones de metros cúbicos en concepto de volumen de apertura. En ejemplo para demostrar lo altamente oneroso de su mantenimiento, lo demuestra el informe de la Administración General de Puertos a cargo “transitoriamente” de la gestión del dragado y balizamiento: en el mes de setiembre del 2021, en los 1.238 km. de la concesión de la vía navegable se dragó 852.446 m³, el Canal Punta Indio demandó extraer en sus 120 km 431.911 metros cúbicos de sedimentos.

Canal Magdalena



La construcción del Canal Magdalena, consiste en la prolongación del Canal Punta Indio desde “el codillo” (kilómetro 144) hasta la isobata de 40 pies de profundidad en el Río de la Plata. De acuerdo con lo especificado en el pliego de licitación, esta alternativa implica el dragado de aproximadamente 50 millones de metros cúbicos en concepto de volumen de apertura, previendo un ancho de solera de 150 metros. “(...) el proyectado canal de navegación magdalena presenta un requerimiento bastante menor en el volumen de dragado de mantenimiento anual frente al Canal Punta Indio, dado que acompaña el sentido de las Corrientes de marea y coincide en la dirección de las mismas, generando una menor carga de sedimenta-

ción, requiriendo menores gastos de mantenimiento en el dragado.”

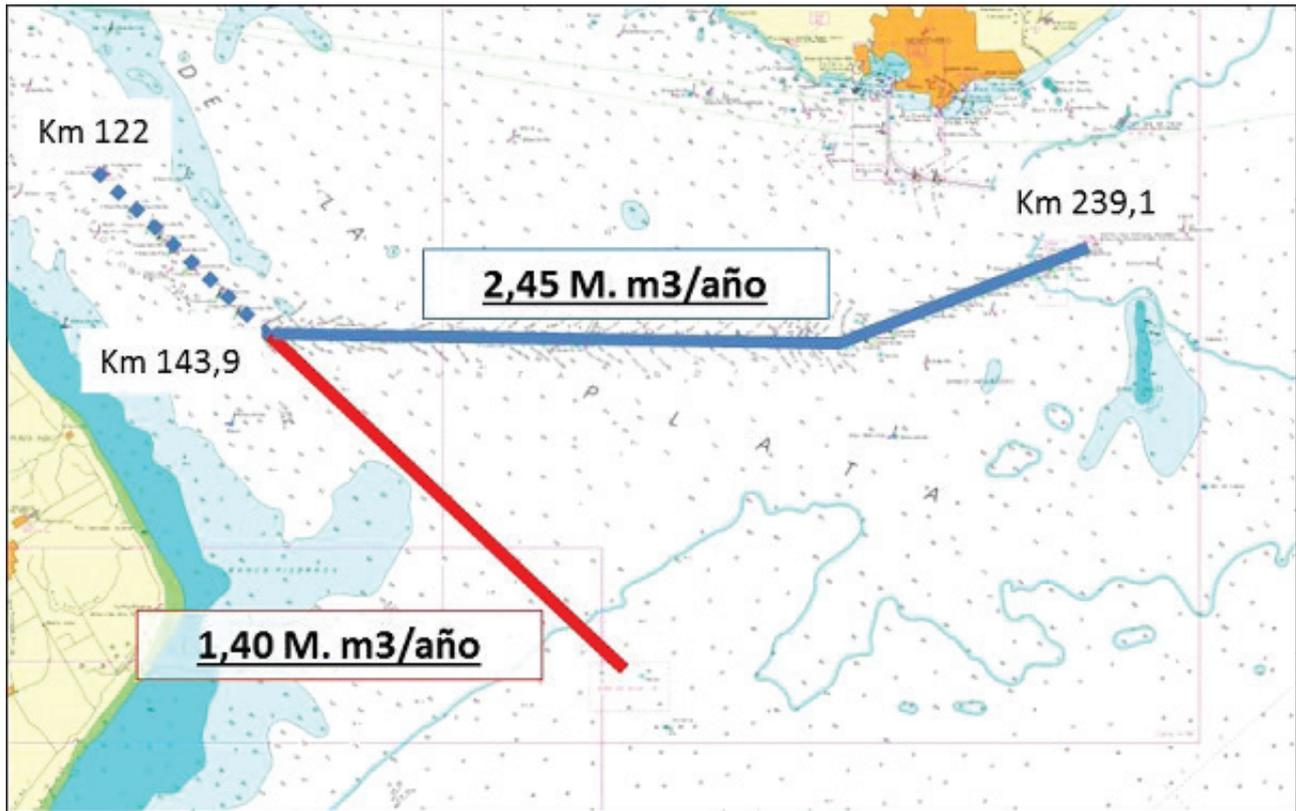


Figura 2 - Volúmenes anuales de sedimentación (en millones de m3)

“la diferencia de longitud de ambos canales es otro factor relevante para explicar el ahorro por dragado. Teniendo en cuenta que el Canal Punta Indio, en el tramo entre el km 143,9 y el km 262, tiene una distancia de 118 km, frente al canal de navegación Magdalena que posee una longitud de 57 km para una profundidad de 42 pies al 0. Por lo tanto, el Canal Magdalena requiere 61 km menos para ser dragados en la comparación con el tramo citado del Canal Punta Indio. Estimulará que la carga contenedorizada del hinterland del Río de la Plata se atienda en su gran mayoría desde los puertos de Buenos Aires-Dock Sud y La Plata/Ensenada. Promoverá el completamiento de la carga de los buques graneleros en los puertos argentinos de Quequén y Bahía Blanca (en la actualidad, cerca del 75% de los buques graneleros que dejan la vía navegable troncal completan carga en puertos extranjeros). Generará una rada de fondeo cerca de la costa argentina, pudiendo atender las necesidades logísticas de los buques (provisiones varias, reparaciones menores, servicios de practicaje, etcétera) desde las localidades del sur de la provincia de Buenos Aires.

La concreción del Canal Magdalena significará recuperar soberanía en nuestros ríos, para la conexión con los puertos y canales patagónicos, con los puertos marítimos y bonaerenses, sin dependencia a naciones extranjeras. Caso específico la regulación que instrumenta el puerto de Montevideo de Uruguay.

Apoyamos lo presentado por la Cámara de la Industria Naval Argentina (CINA), la cual plantea con precisión lo que nuestro país necesita para su desarrollo. Defender la industria nacional, fomentar las economías regionales y promover el empleo argentino, recuperar la bandera argentina de buques marítimos, fluviales y de

pesca, apoyar a los astilleros y talleres nacionales, recuperar la flota fluvial, flota arenera, flota pesquera, garantizar la navegabilidad a través de la reactivación del organismo o creación de una empresa de dragado.

Impacto ambiental en las cuencas del Río Amazonas y la cuenca del plata

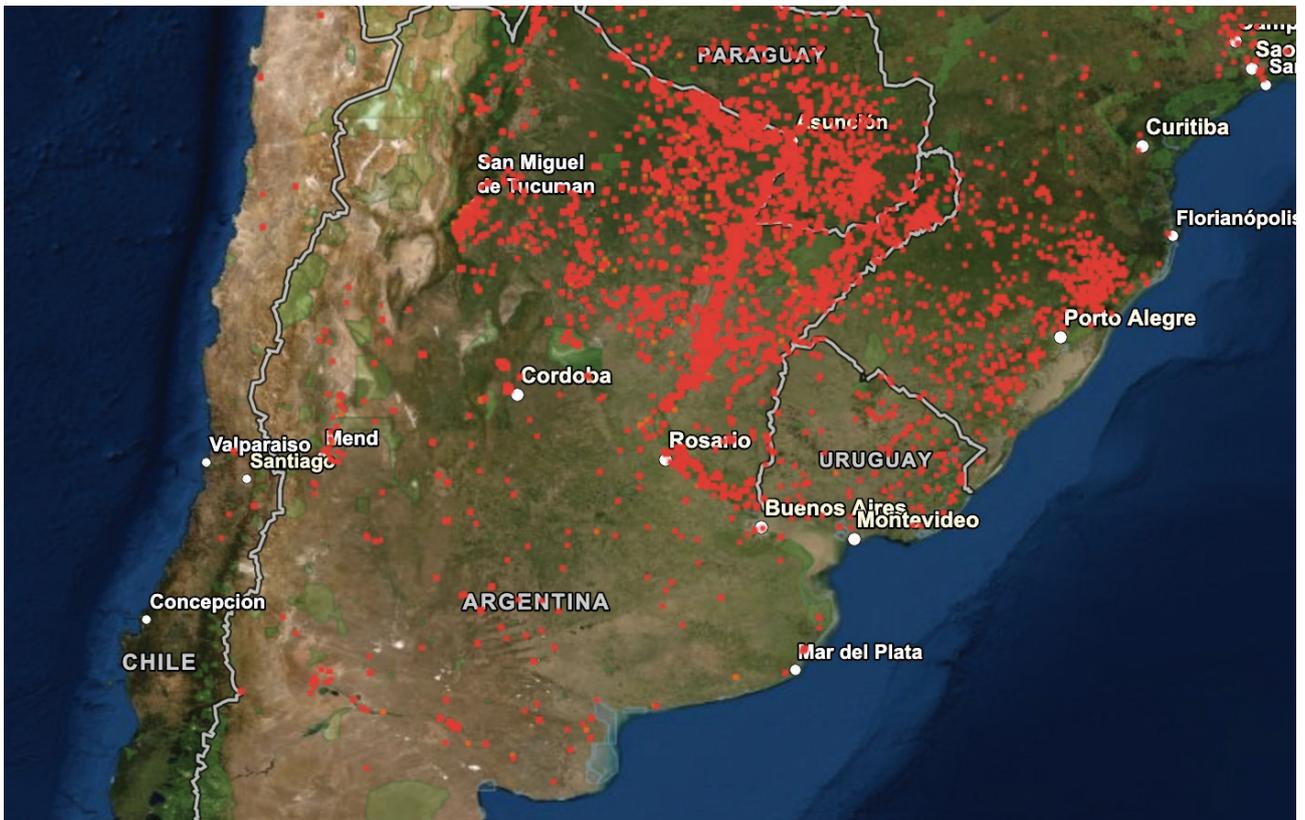
Brasil: el fuego devastó hasta el año 2022, más de 4 millones de hectáreas, en el área del pantanal del mato grosso, destruyendo el 26% de la biomasa.

Estos incendios intencionales en su inmensa mayoría se ejecutaron en la zona del gran Chaco o Cuenca del Plata, en la república del Paraguay, (más de 5000 hectáreas), en Boli-

via: focos en las regiones de Santa Cruz de la Sierra, Tarija, Beni, Chuquisaca y Cochabamba, alcanzando 1 millón de hectáreas.



En la república plurinacional de Bolivia y sur de Brasil.



En Argentina, hasta el año 2020, hubo grandes focos de incendios en varias provincias, especialmente de las zonas central y norte, con epicentro en Córdoba, los humedales de delta, provincia de Buenos Aires y las Selvas de las Yungas que abarcaron 77.000 hectáreas, podemos sumarle los 8 focos de incendios producidos en la zona de Esquel, provincia del Chubut.

El modelo agroindustrial en los últimos 25 años implicó la deforestación de 8 millones de hectáreas de bosques y montes nativos, lo que equivale al 70% de los mismos. En los últimos 4 años incrementaron los desmontes arrasaron 1.100.000 hectáreas. La deforestación en la provincia de Córdoba es 6 veces mayor al promedio mundial.

Se estima que han perecido más de 2.500.000 animales. El 95% son intencionales, a los efectos de expandir la frontera agrícola-ganadera, la urbanización con complejos de lujos (barrios privados, country, etc.), explotación de metales y combustibles fósiles, entre otros.

Por otro lado, la utilización indiscriminada de agro-tóxicos y sin control provocan la destrucción de la biodiversidad, por ende, afectan la salud de las poblaciones



cercanas y distantes, son culpables del incremento de cánceres, provocan abortos y otras consecuencias gravísimas sobre la salud de la población.

El SENASA encontró en el año 2019, 80 agro-tóxicos, el 49% es cancerígeno, el 47% está prohibido en la Unión Europea. Se lo detectó también en el algodón lo que implica que lo encontramos en pañales, tampones y ropa en general.

Las fábricas que hacen estos venenos, contaminan con sus descargas aéreas (chimeneas o venteos) y con descargas “clandestinas” en ríos, arroyos, lagos todo curso de agua.

Ministerio de Obras Públicas de la Nación (M.O.P)

Organismo Nacional Estatal de la Vía Navegable

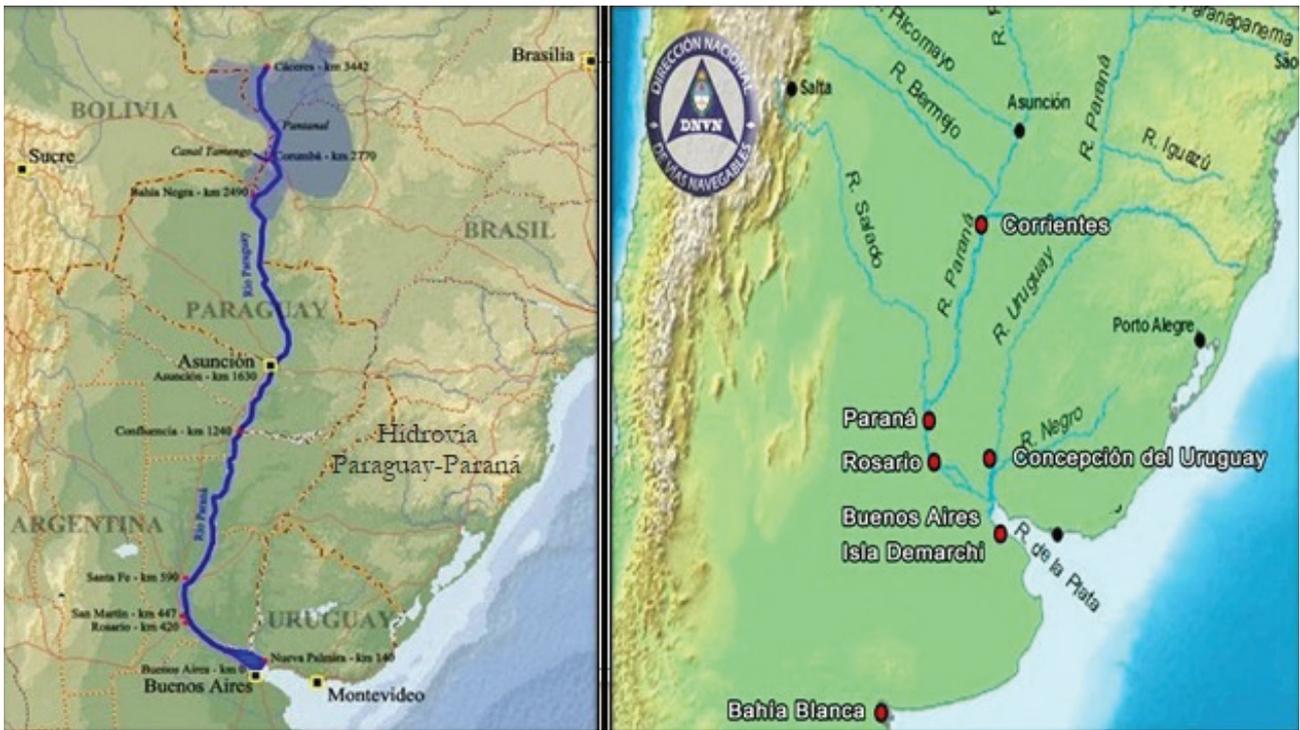
Dirección nacional de Vías Navegables, Isla Demarchi.

Fue creada el 26 de octubre 1898, 26 de octubre 2021 son 123 años.



Se compone de distritos y delegaciones, cuyas bases operativas se encuentran en Corrientes, Paraná, Rosario, Concepción del Uruguay, Buenos Aires, Quequén y Bahía Blanca.

El organismo está encargado del dragado, señalización y estudios de las vías navegables, de accesos y dársenas de los puertos, sus fondos, sus costas, sus movimientos.



En la Isla Demarchi hay 5 escuelas de aprendices,



Algunos trabajos destacables

La habilitación de la salida al mar de Bolivia, a través del operativo de dragado del canal Tamengo (altura Corumba, Brasil).

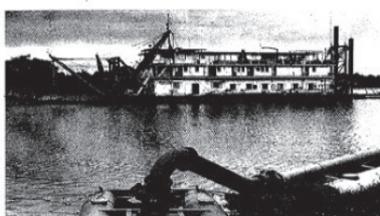
Ubicación Geográfica



Distancias Fluviales de Referencia

Buenos Aires - Tamengo :	2.775 Km.
Corrientes - Tamengo :	1.567 Km.
Asunción - Tamengo :	1.145 Km.

Embarcaciones Afectadas



Draga a succión con cortador 326-C

Constructor	Ellicot	
Desplazamiento	1.312	m ³
Largo máximo	62,15	m.
Eslora	45,72	m.
Manga	12,20	m.
Puntal	3,54	m.
Calado	2,40	m.
Profundidad Máxima de dragado	14,00	m.
Ancho de Barrido	30 - 75	m.
Distancia máxima de Refoulado	2.000	m.
Diámetro cañería de aspiración	610	mm.
Diámetro cañería de descarga	500	mm.
Rendimiento medio diario	5.000	m ³
Potencia instalada	3.995	HP

Mula Auxiliar de dragado 293-B

Eslora	16,00	m.
Manga	5,00	m.
Puntal	1,80	m.
Calado	1,05	m.
Potencia Instalada	380	HP

Foto: MARIELA PRITO - Fotografías, Diseño Gráfico y Edición: Agnes Hsu, RAOL, EMANUELO ROSARI

Acuerdo operativo Boliviano-Argentino

Dragado de Mantenimiento Canal Tamengo

Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

Dirección Nacional de Vías Navegables

Depto. Distrito Paraná Superior
Corrientes
1997

Levantamiento de defensas costeras, en las ciudades de Formosa, Barranqueras, Goya y la ciudad de Corrientes.



Inundaciones típicas del litoral Argentino, por grandes lluvias en cuencas superiores, influencia climatológica de la corriente del Niño, de la Niña.
En la ciudad de Goya, Corrientes

Otra acción emblemática fue el traslado del primer monumento a Ernesto *Che* Guevara, desde la Isla Demarchi, cuna de ATE, desde el puerto de Buenos Aires al puerto de Rosario, realizada en bronce donado por miles de admiradores, que dio nacimiento al espacio guevarista “navegando con el che”.

Lancha 54-B, de Estudios Hidrográficos y Relevamientos Batimétricos. En el año 2008 se traslado el monumento al Che desde puerto de Buenos Aires al Puerto de Rosario



Hemos sostenido luchas que consideramos épicas al resistir los negociados inmobiliarios y otros, de gobernantes y empresarios de la peor calaña, (grupo IRSA de George Soros a la cabeza, con su representante Elstain), al querer apropiarse de las tierras y bienes muebles e inmuebles del estado nacional, como ser la Isla Demarchi, las tierras de Corrientes, de Paraná, concepción del Uruguay, Rosario, pero aún seguimos existiendo y resistiendo. Para hacer frente y decir basta, a esta continuidad de los planes de entrega de nuestra soberanía nacional, nacieron espontáneamente y se constituyeron frentes, foros, manifiesto, espacios, sumándose centrales sindicales, movimientos sociales, políticos y militantes de varias extracciones.

Como hecho relevante se conformó la mesa por la soberanía del Río Paraná y la concreción del Canal Magdalena, compuesta por: Mempo Giardinelli, periodista y escritor (Chaco), Alejandra Portatadino, Ingeniera (Tierra Del Fuego), Carlos Del Frade Diputado Provincial (Rosario), Néstor Piccone periodista y comunicador (CABA), , Luciano Orellano Dirigente Político y escritor (Rosario), Santiago Alí Abogado y Dirigente Político (Buenos Aires), Mercedes Meier, Diputada Provincial (Rosario), Julio Cesar Urien, Capitán de Fragata (Buenos Aires), Horacio Tettamanti Ingeniero (Buenos Aires), Mónica Polidoro irigente Agroecológica (Rosario), Pedro Peretti Dirigente de la Federación Agraria (Entre Ríos), Oscar Rubén Verón, Dirigente Sindical y Capitán Fluvial (Buenos Aires).

Se realiza una campaña muy fuerte en medios de comunicación alternativos, con un apoyo invaluable de las columnas del periodista Mempo Giardinelli, en el diario Página 12, con militancia muy activa, presencial (marchas, radios abiertas, murales, volanteadas, caravanas náuticas, en automotores), en Buenos Aires, Rosario, Entre Ríos, Santa Fe, Chaco, Corrientes, Misiones, Formosa, con militancia en varias provincias y ciudades del interior como Córdoba, Tucumán, Tandil, Tigre, zonas del Delta, barrios populares, universidades, escuelas, sindicatos, etc.

Las jornadas con inicio en el mes de marzo, se han enfocado principalmente

en fechas históricas como ser 25 de Mayo, 10 de Junio, 20 de Junio, 8 y 9 de Julio, aniversario batallas punta Quebracho, la Vuelta de Obligado y todas las fechas que tengan el contenido de soberanía.

El 20 de abril 2020, se realizaron marchas y concentraciones frente al ministerio de transporte de la nación, en Rosario y en la ciudad de Corrientes, con participación multitudinaria y multipartidaria.

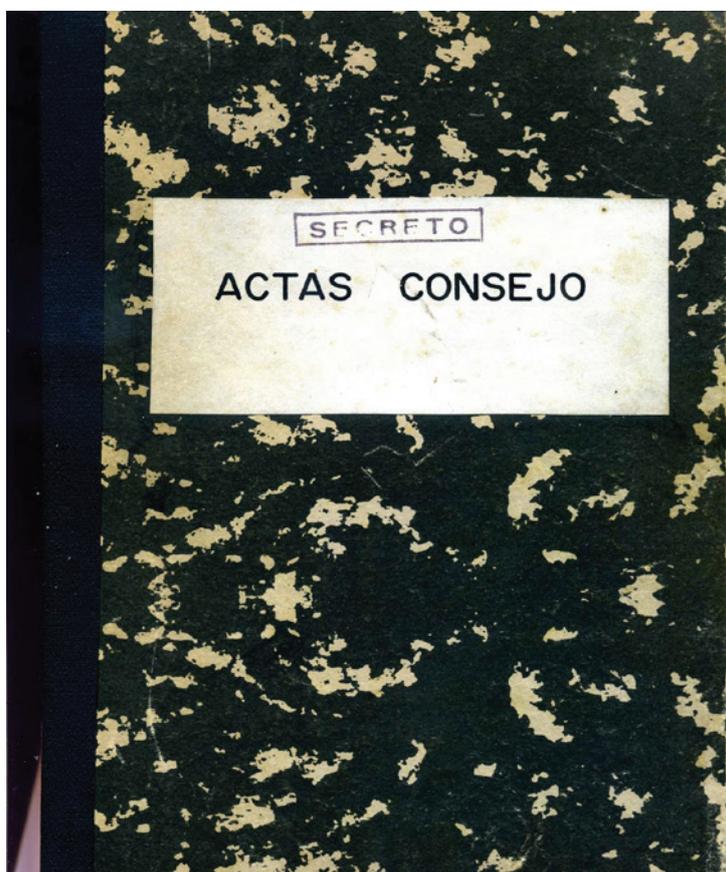
El 24 de junio 2020 una compacta y numerosa caravana de camiones, automóviles y miles de militantes desde las más diversas ciudades y provincias, realizamos una marcha desde el ingreso de la ciudad de Rosario, con concentración en el monumento a la bandera hasta el edificio que cobija a la bolsa de comercio de Rosario, denunciando a sus integrantes como los autores del saqueo de nuestros bienes comunes y por ende del empobrecimiento y el hambre del pueblo.

Realizamos varias acciones más en consonancia con lo que demanda la realidad, dado que la pobreza y la indigencia crecen en proporción al saqueo de nuestros bienes comunes y riquezas naturales, que llevan a cabo las multinacionales de toda especie, en complicidad con gobiernos, políticos, sindicalistas, medios de comunicación, lacayos de las mismas

Ahora estamos en el armado de una gran marcha federal, esencialmente en las provincias costeras a los ríos, por la recuperación de la soberanía nacional.

No queremos olvidar, por la memoria, verdad, justicia y castigo, por el Nunca Más.

En la Isla Demarchi, se encontró en una vieja caja fuerte, este libro que testimonia con precisión el plan pergeñado por la dictadura cívico militar y clerical, para continuar el plan de exterminio de la militancia que luchaba por una Argentina para todes.





SECRETO

Ministerio de Economía
Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas
Subsecretaría de Marina Mercante

ACTA CONSEJO DE PERSONAL N°1

---- En Buenos Aires, a los veintiséis días del mes de marzo de mil novecientos setenta y seis, siendo las diez horas se constituye el CONSEJO DE PERSONAL compuesto por:-----

- Señor Capitán de Navío D. CARLOS N.A.GUEVARA
- Señor Capitán de Navío D. RAUL F. BONDONI
- Señor Capitán de Fragata D. ROBERTO M. ETCHEVES
- Señor Capitán de Fragata D. RODOLFO CABELLO
- Señor Capitán de Fragata D. MANUEL GARRIDO
- Señor Capitán de Fragata D. ANTONIO BAAMONDE VIDAL
- Señor Capitán de Fragata D. MARIO MORALES
- Señor Teniente de Navío Auditor D. JUAN E. QUICK
- Señor Capitán de Fragata (RE) D. RAFAEL De ARCOS
- Señor Capitán de Corbeta (RS) D. RUBEN C. RUIBAL,

a fin de considerar la situación del Personal Superior, de Supervisión y de Ejecución, de acuerdo con lo dispuesto en la "ORIENTACION PARA LA ETAPA CONSOLIDACION DE LA FASE ASUNCION DEL CONTROL", que expresa:

3. Desenvolvimiento para el Area Economía

3.6. A partir de la entrada en posesión de cada edificio, los responsables procederán a:

3.6.3. Sobre la base de la estructura orgánica de la dependencia, última lista de pagos y los antecedentes (necesariamente incompletos) con que cada uno de los interventores arribe a su puesto, se procederá a confeccionar listas de:

- Personal a detener
- Personal a prescindibilizar
- Personal a quienes se permitirá, en principio, que continúen en sus puestos.

Las tres situaciones serán implementadas por la guardia del edificio el primer día que se permita la entrada del personal.

x ●	VILA, María Electra (D.N.R.N.)	Cat.	21	•	Reintegróse a S.S.M.M.
x ●	* DI IORIO, Jorge	"	19	•	EN COMISION VIALIDAD NAC.
	● RIBAUDO, Alfredo F.	"	16	•	REINTEGROSE CAPITANIA PTO. Bs.As.
x ●	* BENTOS, Gregorio R.	"	16	•	EN COMISION ELEVADORES GRANOS SETOP
○	AGUILERA, Héctor Osvaldo (D.N.R.N.)	"	13	•	Reintegróse a S.S.M.M.
	● GUERRERO, Hugo Carlos (D.N.C.P. y U.N.)	"	13	•	Reintegróse a S.S.M.M.
x ●	IGLESIAS, Hugo Alberto	"	10	•	EN COMISION SETOP
x ○	REVELLI, Héctor Reynaldo (D.N.C.P. y U.N.)	"	9	•	Reintegróse a S.S.M.M.
○	BENEDETTI, María Luisa	"	9	•	EN COMISION SETOP
x ○	JUREWICZ, Liliana	"	9	•	EN COMISION SETOP
○	● DIAZ, Olga E. Cantero de (D.N.R.N.)	"	8	•	Reintegróse a S.S.M.M.
x ●	* ADDUCI, Rubén Osvaldo	"	16	•	EN COMISION VIALIDAD NAC.
x ●	* CUENCA, Angel Martín	"	13	•	EN COMISION VIALIDAD NAC.
x ●	* MARTORELL, Luis Alberto	"	22	•	EN COMISION FF. CC.
○	MEGHDESIAN, Alberto (CONTROL GESTION)	"	19	•	Reintegróse a S.S.M.M.
x ●	* RENUAN, Matías Oscar	"	16	•	EN COMISION ELEVADORES SETOP
○	● TARRI, Luis Oscar	"	9	•	EN COMISION SETOP
x ●	* DELPAGE, María Rosa	"	9	•	EN COMISION FF. CC.
○	● CASTRO, Miguel Angel	"	9	•	LICENCIA SALUD PUBLICA
	● SOLIMANO, Graciela B. (CONTROL GESTION)	"	9	•	Reintegróse a S.S.M.M.
x ●	OLIVERA, Emilio Martín	"	7	•	EN COMISION SETOP
x ●	PÉREZ, Orlando Luis	"	10	•	EN COMISION SETOP
x ○	● ECHANIZ, Ernesto Alejandro	"	13	•	En Dto. Río de la Plata
	● PLEBOS, Enrique Nicolás	"	3	•	" " " " " "
	● MILANI, Julio César	"	4	•	" Cap. Gral de Ptos.
x ●	REINO, Miguel A.	"	3	•	" Dto. Río de la Plata
x ●	KUEN, Dante Enrique	"	3	•	" Cap. Gral. de Ptos. VAC. 146
x ○	● MOTTER, Juan C.	"	10	•	" Dto. Río de la Plata
○	● VISAGGIO, Rubén A. (SERV. GRLES.)	"	10	•	Reintegróse a S.S.M.M.

* FIGURAN EN NOTA CONFIDENCIAL PIDIENDO SU NO REINTEGRO A LA SSMM.

- x PREVENTO RECURSO
- FIGURAN EN RESOLUCION SETOP N° 114
- PARTICIPACION ACTIVA.
- PARTICIPACION PASIVA. IDIOTAS UTILES.



Es nuestra obligación continuar la lucha de recuperar nuestra soberanía nacional, que implica, territorio, ríos, lagos, rechazar toda injerencia de potencia extranjera, los puertos, organismos de control y producción, energía, comunicación, educación, cultura, salud, mar territorial, el agua por la vida, suelo y subsuelo, aire, la Antártida Argentina, el desarrollo tecnológico e industrial, nuestras Islas Malvinas, nuestras riquezas naturales, por nuestros bienes comunes, por la vida.