

Segundo R. Storni

INTERESES ARGENTINOS EN EL MAR

Intereses Argentinos en el Mar

VICEALMIRANTE STORNI, SEGUNDO R.



STORNI, SEGUNDO R.

Intereses Argentinos en el Mar -2º ed. 1º imp. - Buenos Aires: Armada Argentina, 2009. 123 p.; 21x14,8 cm.

Instituto Almirante Storni
www.institutostorni.com.ar
almirantestorni@argentina.com

Hecho el depósito que marca la ley 11.723

Reservados todos los derechos. Queda rigurosamente prohibido, sin la autorización escrita de los titulares del «Copyright», bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, incluidos la reprografía y el tratamiento informático.

IMPRESO EN LA ARGENTINA/ PRINTED IN ARGENTINA

La política naval es, ante todo, una acción de gobierno; pero es indispensable, para que tenga nervio y continuidad, que sus objetivos arraiguen en la nación entera, que sean una idea clara, un convencimiento de las clases dirigentes, y una aspiración constante de todo el pueblo argentino.

Segundo R. Storni

Índice

Presentación	6
Introducción	15
Preámbulo	19
Acerca del autor	21
Motivos de esta publicación	23
Primera conferencia	24
Razón de ser de los intereses Marítimos Argentinos. <i>Factores que facilitan u obstaculizan el desarrollo del poder naval de la Nación</i>	
Propósito	25
La doctrina y sus maestros	27
La situación geográfica	28
La influencia de la situación geográfica en la época precolombina	29
Influencia de la situación geográfica sobre las corrientes migratorias	32
La extensión territorial	32
La configuración geográfica. Los sectores comerciales	34
Los sectores y sus rutas	38
El paso vital del primer sector	40
Las costas	40
Las Malvinas	41
Revisión de algunos fenómenos históricos que se relacionan con la situación marítima	41
Las producciones y el intercambio marítimo	44
Las producciones y la construcción naval	46

Los gastos de la política portuaria y la marina mercante	47
El mar argentino y las pesquerías	49
El carácter y aptitudes nacionales	53
La densidad de población	56
Causas que aminoran las circunstancias desfavorables	57
Germinación de los ideales marítimos en el pueblo argentino	60
Segunda conferencia Política Naval Argentina.	63
Problemas de la Defensa Nacional por el lado del Mar.	
Exordio	64
La opinión pública en el mundo con relación al dominio marítimo	65
Verdadero concepto del poder naval	67
El cabotaje nacional	70
Marina nacional de ultramar	72
Las pesquerías	76
Organismos que deben crearse para el	80
estudio y fomento de la marina mercante y de las pesquerías	
Cómo crear un ambiente marítimo en la opinión	84
Lecciones de la actual guerra,	88
desde el punto de vista de nuestros armamentos navales	
Las características que deben tener nuestros armamentos	
navales y los puntos de apoyo del comercio exterior	
Nuestros armamentos con relación a los de los países limítrofes	92
Programa naval de largo plazo	96
Programa naval inmediato	99
Reflexiones finales	101
Anexo Honorable Congreso de la Nación Argentina Ley Nro. 25860	102
" <i>Día de los intereses Argentinos en el Mar</i> "	103
(Publicada en el Boletín Oficial el 14/01/2004)	

Presentación

Actualidad del mensaje de Segundo Storni

Por la Ministra de Defensa, *Dra. Nilda Celia Garré*

La presente reedición del libro "*Intereses Argentinos en el Mar*", que el almirante Segundo Storni publicó por primera vez en 1916, está inscrita dentro del proceso político y social por el que atraviesa la Argentina en la actualidad. Como la impresión que la precedió, de 1952, ésta es hija de su tiempo. Un tiempo, hoy como entonces, en que los argentinos logramos levantar la vista para fijarnos nuevamente un horizonte de largo plazo, que trascienda las urgencias e inestabilidades institucionales que condicionaron a la democracia recuperada en 1983.

Por ello, de la mano del reforzamiento institucional y de una recobrada iniciativa política sobre las cuestiones de Estado, resulta imperativo rastrear en nuestra historia las raíces del pensamiento nacional en temas fundamentales.

En ese contexto, la perspectiva histórica subraya la trascendencia del corpus conformado por piezas de pensadores de diversas corrientes ideológicas que delinearon con trazos firmes la idea de Nación a lo largo de los últimos doscientos años.

En la rica y plural tradición que constituye el pensamiento nacional del siglo XX, se destacan algunos intelectuales cuyas obras sorprenden aún por su vigencia.

De aquellas personalidades, en su gran mayoría reunidas en los años 30 alrededor de la Fuerza de Orientación Radical de la Joven Argentina (Forja), Raúl Scalabrini Ortiz, a quien la Nación le rinde homenaje este año, es sin duda el que sistematizó de manera más acabada el fundamento espiritual, económico y político que debería conformar el horizonte estratégico de los argentinos.

Aquellos progresaron sobre ideas y políticas puestas en marcha por otros grandes, los generales Enrique Mosconi y Manuel Savio, quienes forjaron a un mismo tiempo la matriz industrial argentina y su pensamiento industrialista.

Inscrito en la corriente de estadistas y patriotas que anclaron científicamente el proyecto de una Patria que integrara el poder nacional a la independencia económica y la equidad social, se encuentra la obra del Almirante Storni que el lector tiene en sus manos.

De ahí que la primera actividad académica del Centro de Estudios Estratégicos para la Defensa "*Manuel Belgrano*" -inaugurado por la presidenta Cristina Fernández de Kirchner en 2008- haya sido la jerarquización del Ciclo de Conferencias sobre los Intereses Marítimos de la Argentina y la Defensa Nacional "*Almirante Storni*". Y de ahí que, sobre la base de la favorable repercusión de este ciclo de conferencias, hayamos decidido bautizar con el nombre de este pionero del pensamiento marítimo autóctono, al Complejo Industrial Naval Argentino (CINAR) surgido de la integración de los astilleros Tandanor y del anteriormente denominado Domecq García.

"*Intereses Argentinos en el Mar*" es a un tiempo un lúcido análisis geopolítico del lugar de la Argentina en la región y en el mundo, un ejercicio de reflexión de la proyección hacia el mar y una mirada del país desde el mar.

En el mismo, Storni se reconoce discípulo de los pioneros de la geopolítica, el norteamericano Alfred Thayer Mahan, el francés Camille Vallaux y el alemán Frederic Ratzel, cuyos pensamientos y metodologías el argentino adaptó de manera brillante.

En "*Intereses Argentinos en el Mar*" Storni describe un escenario ampliado del océano, ámbito de coincidencias pero también de grandes desencuentros, en el que las naciones juegan grandes partidas políticas, comerciales y estratégicas. Ya entonces, este pensador advertía acerca de la necesidad de pensar el Poder Marítimo desde la perspectiva amplia, que involucrara a todos los aspectos de la defensa e integrara a esa visión los componentes no militares del Poder Marítimo.

Por eso, sobre los pasos de Storni, en ja actualidad el Estado vuelve a estudiar las potencialidades de la marina mercante, la industria naval y la portuaria, así como las posibles consecuencias de un escenario Atlántico Sur extendido sobre la Plataforma

Continental, que podría integrar junto con el nuevo territorio, nuevos derechos y obligaciones internacionales.

La sorprendente vigencia de estos principios condujo a que, puestos a repensar el Poder Naval en los inicios del siglo XXI, desde el Ministerio de Defensa propongamos incorporar como eje el concepto de los intereses marítimos, que en nuestra tradición se origina en la obra de Storni y que recoge también las enseñanzas de la guerra por nuestras islas Malvinas.

La visión pionera de Storni definió entonces una única solución al problema de la protección de nuestros intereses marítimos: la solidaridad y mutuo apoyo de las naciones de América: la amistad firme y mutua inteligencia con Brasil y Uruguay por un lado y por el otro con Chile y el Perú, pensados como "*punto de partida que asegurará los caminos para ambos lados de la América del Sur, no solamente por la acción local de las fuerzas propias, sino por la concurrencia y el apoyo de las fuerzas del vecino*".

Aquella línea de pensamiento es hoy el punto de partida de una nueva visión del poder naval argentino. Hoy debemos repensar nuestros intereses marítimos y el concepto más amplio de Poder Marítimo, que involucra a todos los aspectos relativos a la defensa y el desarrollo del mar.

Y si bien algunos de los postulados del Storni de 1916 están desactualizados, en particular aquellos derivados del desarrollo temprano de las ciencias humanas, impregnadas de cierto darwinismo antropológico en boga en algunas corrientes hoy superadas, el grueso de la obra expresa la mirada de un estadista que en los comienzos del siglo XX pudo ver con claridad los desafíos permanentes de la Nación en su relación con el mar.

Me voy a permitir entonces ensayar una proyección de aquellos principios fundacionales de nuestro ideario naval, a la luz de algunos más modernos y de su adecuación a lo que pensamos que será el escenario geoestratégico del siglo XXI.

La presente postulación de los desafíos estratégicos, operacionales y tácticos de la Argentina en el escenario naval no sólo significa la recuperación de la iniciativa

política del Estado en la materia, sino que se hace por primera vez en un marco jurídico y doctrinario propio de la Democracia.

La reglamentación de la Ley de Defensa, el dictado de la "*Directiva sobre Organización y Funcionamiento de las Fuerzas Armadas*", el lanzamiento del mecanismo institucional del Ciclo de Planeamiento Estratégico de la Defensa, y la primera convocatoria al Consejo de Defensa Nacional, fijaron los postergados pilares institucionales y políticos para el reordenamiento del área. El nuevo paradigma fortalece al Ministerio como cabeza del Sistema de Defensa y desde un punto de vista eminentemente militar las fuerzas cumplen el rol de entrenar y alistar medios humanos y materiales para su empleo conjunto en un teatro de operaciones determinado. En ese sentido, y ligado al espíritu de la Ley y a las enseñanzas recogidas de nuestra experiencia bélica durante la guerra por nuestras islas Malvinas, la puesta en marcha del Comando Operacional de las Fuerzas Armadas, constituye un aporte en eficiencia por su concepción integrada de las acciones que requieren el uso del instrumento militar; en tanto la creación de la Agencia Logística de la Defensa es un avance significativo en la adquisición centralizada de medios materiales.

En nuestra línea de razonamiento el poder naval se funda en la jerarquización de los intereses marítimos, lo cual demanda necesariamente un abordaje multidimensional de la problemática. Caminando sobre los pasos de Storni, sostenemos que el Poder Marítimo, punto de articulación de los intereses marítimos y el Poder Naval, incluye la capacidad para utilizar el mar así como aquella necesaria para influir en el comportamiento de otros actores a través de lo que nosotros hacemos en o desde el mar. Esto incluye los aspectos no militares del uso del mar: la marina mercante, la industria naval, los puertos, los astilleros que contribuyen al poder naval, la fuerza laboral, la capacitación, etc.

La Argentina se ve confrontada al escenario naval marítimo contemporáneo, que es sumamente dinámico, cambiante y difícil de predecir, junto a nuevos desafíos propios que se abren en el Atlántico Sur con derechos y responsabilidades ampliadas

a raíz de la potencial expansión de la frontera soberana en el mar hacia el Este a partir de la definitiva fijación del límite exterior de la Plataforma Continental.

Esta visión multidimensional del escenario estratégico de un siglo XXI -marcadamente incierto- llevó a desplazar los viejos sistemas de ponderación de riesgos por el método del "*Planeamiento Basado en Capacidades*", que permite determinar, desde la óptica conjunta, los medios materiales y el personal necesarios para que las Fuerzas Armadas puedan cumplir la misión principal que tienen encomendada por la Ley de Defensa Nacional.

Nuestro enfoque actual, al no depender de rígidas e improbables hipótesis de conflicto, no se fija tanto en las fuerzas de un enemigo determinado, como en las capacidades básicas que se deben desarrollar para cumplir una misión, en este caso, contribuir para facilitar el uso del mar a favor de nuestros objetivos estratégicos. Además, al ofrecer soluciones integrales, el Planeamiento Basado en Capacidades proporciona un fundamento más racional para la toma de decisiones sobre recuperación, modernización y adquisiciones futuras.

Marco Legal Defensivo

En el planeamiento militar estratégico de la Argentina no hay propósitos velados ni nuestra política externa se desarrolla en la sombra, señalaba Storni a principios del siglo XX. Este es otro de los postulados de admirable vigencia actual. No es el ansia de anacrónicas expansiones, insertas en paradigmas geopolíticos absurdos del pasado, sino la concreción de nuestros intereses marítimos la que guía nuestro pensamiento estratégico actual.

Hoy la concepción de nuestra defensa establece un formato eminentemente defensivo a nuestro instrumento militar, que favorezca la cooperación pero que a su vez permita garantizar la defensa autónoma, adecuándola al contexto regional e internacional y al principio ético que aspira a eludir la guerra como forma de resolución del conflicto.

La actividad naval militar se debe desarrollar exclusivamente al servicio de la política nacional atendiendo a las particularidades que plantea el medio acuático: su vastedad, los paisajes y climas extremos que gobiernan su extensión, la compleja red de intereses de terceros estados y el sistema jurídico internacional que lo rige.

No es concebible una estrategia orientada hacia la protección de los intereses marítimos sin la participación efectiva de los actores no militares que hacen al potencial nacional. En este tema, nuevamente, el pensamiento de Storni se hace actual.

El impulso del multilateralismo y la búsqueda de soluciones pacíficas a los conflictos y diferendos que propugna la Argentina no se contradicen con la necesidad de alistar el instrumento militar para la batalla en el mar o desde el mar. La traducción al nivel táctico de la misión primaria legal de la Fuerza Naval, la defensa del territorio ante una agresión militar de origen externo, sigue siendo precisamente la batalla, y la actividad central de nuestro instrumento militar naval es, precisamente, la preparación para hacer frente a esta situación.

En esa vía, y volviendo sobre los principios de integración enunciados por Storni, la cooperación naval favorece la posición propia mediante el compromiso de apoyo efectivo de naciones de la región con intereses comunes en el mar. En un orden internacional multilateral por el que la Argentina milita activamente, ni siquiera las grandes potencias pueden pretender encarar los desafíos estratégicos del siglo XXI de manera aislada, sin recurrir a la cooperación estratégica. Este concepto debe ser articulado en el planeamiento militar, puesto que en el extremo táctico de nuestro razonamiento, las fuerzas combinadas que acepten el desafío de encarar un teatro operacional determinado, deberán estar bien entrenadas con niveles de interoperabilidad que les permita desempeñarse juntas. La mejora de esta interoperabilidad es un incentivo para la ejecución de ejercitaciones bilaterales y multilaterales que sirven a la vez como medidas de confianza entre las naciones, reaseguro naval y demostración de una noliuntad política que apuesta al estrechamiento de los vínculos regionales.

A la luz de lo expuesto, uno de los pilares que debe sostener nuestra actividad militar es la presencia de nuestra Armada a través de despliegues operacionales de rutina. Además, el principio de la presencia habilita una serie de acciones concurrentes a los objetivos de política exterior que se fija la Argentina. Entran en esta lista las obligaciones internacionales de Búsqueda y Rescate, el control de las vías navegables y de los recursos naturales, la protección de nuestra marina mercante, la preservación del medioambiente marítimo y Antártico, entre otras.

Por esa razón, el despliegue regular de nuestras fuerzas navales en las aguas territoriales y en aquellas consideradas como áreas importantes en las que la Nación desee demostrar un interés permanente configura en sí mismo un gesto político, actúa como reaseguro contra lo impredecible y a la vez permite cumplir el rol de prepararse militarmente.

El Futuro

El escenario naval global está en plena mutación. Incluso las potencias tradicionales enfrentan los dilemas de tener que definir el redimensionamiento de sus fuerzas navales en un horizonte en el que lo único certero es la incertidumbre.

Tomar definiciones de largo plazo en un contexto de grandes cambios en materia de seguridad internacional y regional, en que se debaten los roles y misiones de las Armadas, es un juego riesgoso que debe ser encarado con inteligencia.

En esa perspectiva emergen además algunos factores que agregan volatilidad a la escena: la importancia creciente de los recursos que aloja el mar, la demanda de petróleo, el agotamiento de los caladeros de pesca de los mares del norte, el incremento del tráfico de buques mercantes por los mares del sur, el aumento del turismo marítimo en la Antártida y, fundamentalmente, la biodegradación del mar como producto de la contaminación y el cambio climático. Todos ellos factores que podrían disparar una competencia descontrolada con consecuencias que comprometan los intereses vitales de la Nación. En este punto, quiero retomar una

afirmación del Almirante Storni. Sin pretender alarmar acerca del diferendo en torno a nuestras islas Malvinas, que lleva exclusivamente nuestra Cancillería, la permanencia de la potencia extracontinental en el archipiélago complejiza ciertamente la resolución de una parte importante de nuestra defensa marítima y afecta también la eficiencia en la protección de recursos vitales que siguen siendo explotados de manera irresponsable.

Las dimensiones del esfuerzo militar que está en condiciones de atender el Estado Argentino en la actualidad, establecen parámetros muy concretos que exigen el máximo de racionalidad y eficiencia en el planeamiento. La planificación inteligente, pues, deberá hacer el mejor uso de recursos limitados, lo cual implica ponderar con mucha precisión las ventajas y los riesgos de determinados sistemas de armas, alianzas y tecnologías.

Por eso la primera instancia de esta redefinición de capacidades militares argentinas consiste en la recuperación del material existente, en la medida en que comenzamos a evaluar la viabilidad del sostenimiento de algunos medios obsoletos y otros excesivamente onerosos, que demandarían enormes inversiones para su recuperación y mantenimiento. Una flota mediana como la argentina deberá basarse en el corto plazo en una reasignación de roles de los materiales existentes y en un proceso de adquisiciones muy selectivo, antes que en una política de adquisiciones masivas.

Debemos propender a la estandarización de sistemas y equipamiento y proveer, en la medida de lo posible, a la industria naval un volumen estable de requerimientos que les permita recuperar las capacidades sacrificadas en la década del noventa. La necesidad de remontar y sostener la industria naval argentina debe ser integrada en la contabilidad de la política de adquisiciones y reparaciones navales.

Determinados principios clásicos consagrados a lo largo de la historia de los conflictos bélicos navales, adquieren una nueva significación en el contexto

doctrinario que impulsamos y que en gran medida está influido por un pensamiento militar derivado de la experiencia de la guerra por nuestras islas Malvinas.

Debemos replantearnos, a la luz de las incertidumbres estratégicas del siglo XXI y de las características propias del Poder Naval argentino, cómo lograr el máximo de eficiencia, por ejemplo, en el desarrollo u obtención de sistemas de armas flexibles que puedan cumplir diferentes roles, en la maximización de la capacidad de comando y control, en cómo avanzar en la eficiencia logística, en el aprovechamiento del ambiente, y finalmente uno de los desafíos mayores -sino el más importante- cómo fortalecer la satisfacción profesional de los ciudadanos y ciudadanas que abrazan la vocación de las armas para revalorizar el espíritu de lucha en tiempos de paz, sin el cual toda planificación de medios resulta estéril. Nuestra obligación en tanto que Ministerio de Defensa es asegurarle al Gobierno Nacional una carta importante que puede jugar en el escenario internacional: una Fuerza Militar y un Poder Naval derivado que esté en condiciones de eficiencia operacional y que pueda ser usado en tiempos normales de paz, en momentos de tensión y durante las crisis, al servicio de los objetivos políticos que el mismo ha fijado.

Introducción

Por el Almirante Jorge Ornar Godoy

La Armada Argentina, como lo hizo -entre otras oportunidades- con motivo de cumplirse el cincuentenario de la primera edición de los "*Intereses argentinos en el mar*" del Vicealmirante Segundo R. Storni, ha promovido una nueva edición de esta obra.

En el prefacio que entonces redactó el Instituto de Publicaciones Navales, se dejó sentado que con aquella reedición se reafirmaban "*las verdades que fundamentan la necesidad de atender, exhaustivamente, los intereses marítimos que inciden sobre la grandeza y seguridad de la nación; y al mismo tiempo, rendir sentido homenaje a quien supo predicar, con tanto fervor y acierto, la doctrina argentina del desarrollo económico y el mantenimiento de la soberanía mediante las actividades sobre la superficie del mar y en sus entrañas*".

Se advertía, no obstante, que, en tanto copia de la tirada originaria, contenía algunas referencias que estaban "*fuera de la realidad actual*", aunque -se aseveraba- "*ellas no influyen, en nada, sobre los firmes puntos de partida y las definitivas conclusiones de la doctrina; porque esta tiene bases eternas en el mapa y en el espíritu de la patria y, por ello, su vigencia desconoce el transcurso del tiempo*".

Hoy, próximos al bicentenario del nacimiento de la República y no muy lejos de que se cumplan cien años de aquella primera publicación, las expresiones apuntadas no solo conservan vigencia sino que, incluso, han adquirido renovados alcances que ponen de manifiesto la reconocida clarividencia y perspicacia de su autor.

La sabiduría precursora de Storni ha demostrado no acotarse a factores económicos, defensivos o coyunturales. Su percepción de los "intereses marítimos" entreabrió múltiples horizontes que solo ahora llegamos a avistar en su conjunto y que, sin duda, nos marcan un nítido derrotero por el que los argentinos debemos empeñarnos mancomunadamente en avanzar.

Sin perjuicio de los valores materiales que reconoce al mar, señalaba a la sazón que su influencia "*[...] en nuestra historia desde los más remotos tiempos hasta el presente, en la paz como en la guerra, ha sido una de esas fuerzas constantes que orientan y conforman el alma de los pueblos y plasman sus destinos: medio de conquista y de población; causa de la independencia y posibilidad de mantener la lucha; centro de organización política y administrativa; camino por donde la nación lo recibe todo, desde la migración con que crece, hasta la luz con que se alumbra*".

Rescatando aquellos aspectos trascendentes de las vastedades oceánicas, afirmaba que "*El pueblo se acerca al mar, lo conoce, lo comprende, aspira sus brisas tonificantes, siente activarse su sangre y nuevas y grandiosas ideas abren su inteligencia a los esplendores de una luz desconocida*" y -citando a Ratzel en una de sus notables obras, "*La Tierra y la Vida*"- manifestaba que "*El horizonte de los pueblos que ven el mar a su alrededor será siempre más vasto del de los habitantes de tierra firme, cuya mirada sea circunscripta y ensombrecida por la selva o la montaña. Esta amplitud no solamente refuerza y aguza su vista; el horizonte ilimitado desarrolla en el alma de los pueblos empuje y perseverancia. El amplio mar aumenta las vistas del comerciante, como las del hombre de estado.*"

Storni parece esbozar, así, un concepto del mar en el que tienen cabida lo temporal y lo permanente, la materia y el espíritu. Una perspectiva desde la cual la suma misma de sus dones se extiende, generosa, más allá de sus límites. Sostendrá así, con énfasis, que "*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*".

Bajo este enfoque, mar y tierra se integran en un conjunto superador que él nos impele a construir y perfeccionar. "*Véase, pues -habrá de decirnos-, cuan preciso es crear un nuevo ambiente, salir de nuestra rutina interna, observar lo que pasa en los pueblos que mantienen altos ideales y prepararnos también nosotros para llenar con dignidad y prestigio nuestro papel de nación marítima*"

En efecto, y en consonancia con la fortaleza de su carácter, nos reclama un esfuerzo "*por tomar nuestra parte en esa obra de la civilización y la riqueza*", esfuerzo este

que nos exige hoy considerar el mar -y, en particular, nuestro mar- como un lugar de vida, en el sentido de morada y ámbito vital, que no se agota en su cuenca, sino que por imperativo se extiende a todas aquellas áreas que lo complementan: hídricas y terrestres.

Por cierto, ni el mar argentino, percibido en los términos señalados, ni las interrelaciones que a partir de él se desarrollan, pueden escindirse de un sistema de valores sólido y de un accionar acorde con este.

Ello hace manifiesto que no es suficiente contar con recursos intelectuales y tecnológicos; resulta imprescindible la firme voluntad de avanzar en un marco ético y, por sobre todo, de formar una conciencia marítima que nos permita entender que debemos orientar nuestro crecimiento hacia el mar.

Tal "*crecimiento*" conlleva, asimismo, reformular no solo la visión del mar, sino la propia de la naturaleza. Una y otra ofrecen pródigamente sus frutos, y siempre será legítimo que el hombre los recoja, pero sin olvidar en ningún caso que aquello que se le brinda no ha de ser un objeto de uso indiscriminado ni de dominio irracional. Cuando esto último ocurre, se degrada el mar y la tierra, como también quien de ese modo los trata.

Por ello, para afianzar la vida en el mar, debe advertirse que no basta con impedir su contaminación o proteger a las especies que pueblan sus aguas. Además de una gestión defensiva, es necesario llevar adelante una tarea formativa, tendiente a convertir a la persona en un actor responsable y comprometido con el desarrollo sustentable, es decir, con procedimientos que garanticen el equilibrio que el medio ambiente requiere en materia de recursos y actividad económica.

Todo esto implica un cambio cultural radical que conduzca a suprimir las conductas depredadoras, propiciando -en su lugar- una nueva relación con el mar, y la naturaleza en general, fundada en el concepto de que no somos los dueños de la Tierra sino sus huéspedes, así como en una acabada comprensión de las consecuencias que tales abusos acarrearán.

He aquí uno de los grandes retos de nuestro tiempo: un desafío que Storni nos develó en esta obra visionaria, que hoy se reedita en su homenaje para poner luces sobre un ineludible deber de los argentinos, todavía pendiente.

La Armada Argentina, mediante sus capacidades como instrumento militar de la defensa en el mar y en su articulación con los intereses marítimos del país, contribuye a conformar el poder marítimo de la Nación bajo cuyas líneas políticas se desenvuelve.

En ese contexto, ha ejercido siempre sus responsabilidades en las aguas de la Patria, y continuará haciéndolo con renovados esfuerzos. Esto implica asumir la totalidad de los roles que de ellas derivan y, en particular, afrontar el desafío que marca la hora y que anticipó Storni: llevar a cabo su misión de control del mar en orden a proteger los intereses vitales que le son propios, y coadyuvar a la creación de una verdadera conciencia marítima, para el bienestar de nuestro pueblo y de quienes quieran habitar su suelo.

Buenos Aires, julio de 2009

Preámbulo

El mar argentino y su importancia como factor económico, geopolítico y estratégico, no había tenido hasta fines del siglo XIX una consideración significativa en el pensamiento de nuestros hombres de Estado. Segundo R. Storni, iniciado en la profesión naval precisamente en aquella coyuntura, reconoce que aún en el siglo XX la conciencia marítima no está lo suficientemente consolidada en el espíritu de los argentinos; por eso, y por propia iniciativa, aborda y profundiza sobre bases científicas el conocimiento del mar. En 1905 difunde su obra *Trabajos hidrográficos y límite argentino en el Canal de Beagle* y en 1911 el *Proyecto de régimen de mar territorial*, un cuidadoso estudio que complementado en 1926, se transformaría en uno de los documentos fundamentales para discutir los derechos de soberanía marítima argentina.

Pero su obra de mayor trascendencia, tanto por la profundidad y claridad de los juicios expuestos, como por la difusión alcanzada en la opinión pública fue *Intereses Argentinos en el Mar*.

En efecto, en 1916 el entonces Capitán de Fragata Segundo R. Storni, había acercado a toda la ciudadanía la discusión en torno del mar como factor de progreso económico y desarrollo industrial. Mediante dos conferencias, la primera *Razón de ser de los Intereses Marítimos Argentinos: factores que facilitan u obstaculizan el desarrollo del poder naval de la Nación* y la otra *Política naval Argentina: problemas de la defensa nacional por el lado del mar*, ambas difundidas por el diario *La Prensa*, declaró que el poder naval debía apoyarse en tres pilares fundamentales: producciones, transportes propios y mercados, e hizo un llamado en favor del fomento de la pesca.

En la ocasión respaldó la participación del Estado como orientador de la actividad privada y sostuvo que era imprescindible el encaminamiento del estudio científico de nuestros mares y ríos desde los puntos de vista biológicos y físicos, para presentar

datos concretos sobre sus riquezas y las posibilidades de las vías navegables, y luego indicó pautas precisas sobre las que sería posible el crecimiento de la producción.

Storni veía en estos componentes un factor de enriquecimiento, en tanto el comercio, junto a la explotación del mar y sus recursos, se constituirían en dinamizadores de la economía, y al mismo tiempo, en el soporte necesario para asegurar la integridad nacional frente a las ambiciones de otras potencias marítimas.

Con estos argumentos pretendió articular el poder naval con los intereses vinculados al mar, en una suerte de fusión que definía al poder marítimo como el resultado de la conciliación complementaria de los otros dos.

Quiero significar... -planteaba Storni en la segunda conferencia dictada en el diario La Prensa- que la adquisición del material bélico no debe hacernos olvidar ni por un momento que solamente las industrias mecánicas, la marina mercante propia, las poblaciones marineras, las pesquerías, permitirán resolver satisfactoriamente los problemas del porvenir.

Con sus conceptos el marino había logrado armonizar los intereses nacionales de la cuenca del Plata, con aquellos afirmados sobre las vastas extensiones marítimas del Atlántico, una ecuación que se fortalecía a la par que fomentaba en la ciudadanía la conciencia necesaria.

A la afirmación de una escuadra de guerra eficiente, se añadían entonces como fundamento mismo de aquella, el fomento de la marina mercante, la industria naviera, el desarrollo de la pesca y la formación de conciencia marítima en la opinión ciudadana.

La política naval -sentenciaba- es, ante todo, una acción de gobierno; pero es indispensable para que tenga nervio y continuidad, que sus objetivos arraiguen en la nación entera, que sean una idea clara, un convencimiento en las clases dirigentes, y una aspiración constante de todo el pueblo argentino.

Guillermo Andrés Oyarzábal, Capitán de Navío.

Doctor en Historia

Acerca del autor

Almirante Segundo R. Storni (1876-1954)

El almirante realizó una de las más brillantes carreras en la Armada Argentina; nació en Tucumán el 16 de julio de 1876 y murió en Buenos Aires el 5 de diciembre de 1954.

Desde su ingreso en la Escuela Naval hasta su retiro en 1935, prestó servicio con brillo inusitado; tanto por sus extraordinarias dotes militares como por su preclara inteligencia, ocupó los puestos más destacados dentro de la fuerza: Director de la Escuela Naval; Jefe del Estado Mayor General y Director General de Material.

También comandó diversas unidades y agrupaciones navales, entre ellas la división naval que condujo al Presidente de la Nación al Brasil en 1933.

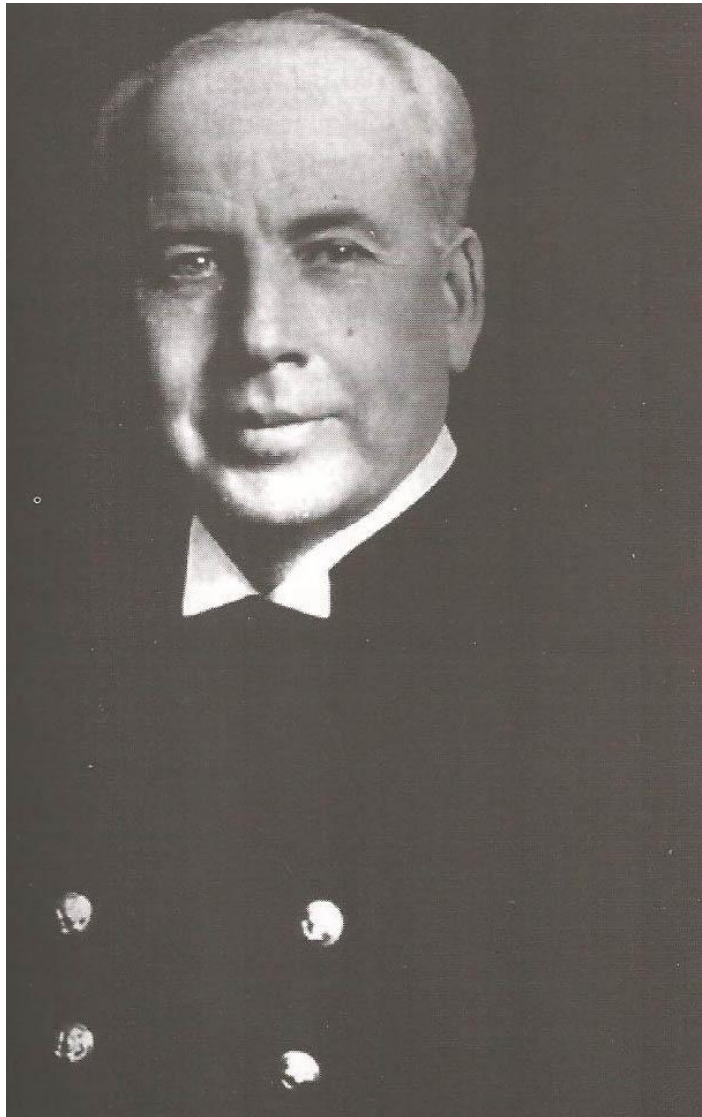
Pero es, sin duda, en su magnífica tarea de orientador de las generaciones argentinas hacia el mar donde se registran los mayores méritos de esta mente lúcida y talentosa.

Esta tarea se valorará aún más en el futuro; entonces el almirante Storni, tan apreciado y admirado por sus virtudes profesionales, será igualmente reconocido entre los argentinos que, mediante su genio, señalaron rumbos a sus conciudadanos.

A través de sus obras técnicas, científicas o de divulgación, actuó como precursor pues señaló el enorme patrimonio marítimo de la Argentina, que debe ser valorado, estudiado, protegido, y en el futuro explotado en gran escala, para que se constituya en uno de los pilares de la grandeza nacional.

Entre las obras del almirante Storni señalaremos: Trabajos hidrográficos y límite argentino en el canal de Beagle (1905); Proyecto de régimen de mar territorial (1911); El mar territorial (1926), obra que plantea la necesidad de contar con un mar territorial de 12 millas y una zona adyacente de 200 millas náuticas también con ejercicio de la soberanía pero más limitada. Esos conceptos fueron incluidos en la llamada Convención del Mar firmada en 1982 y aceptada en el Derecho Internacional.

Pero la obra más importante del almirante Storni, aquella que ningún argentino culto debería ignorar, es la que se publicó en 1916 y fue re editada sin cambios en 1952: *Intereses argentinos en el mar*. Este libro es el primero que intenta una comprensión integral del problema y lo logra en gran parte, pese a la precariedad de la información que en materia de oceanografía argentina había en su época; si bien varias de sus premisas han sido superadas por el desarrollo técnico moderno, las ideas fundamentales tienen la perduración de lo auténticamente legítimo y, por ello, mantienen su vigencia y frescura.



Vicealmirante Segundo R. Storni

Motivos de esta publicación

Van impresas en este opúsculo las dos conferencias que sobre el tema diera el autor en el salón de actos públicos de "La Prensa" en los días 8 y 12 de junio, bajo el patrocinio del "Instituto Popular de Conferencia".

Lo vasto de la materia obligó a suprimir de la lectura, y de la correspondiente publicación periodística, algunos párrafos y aún tópicos enteros; en este volumen van las dos conferencias completas, tales como fueron primitivamente escritas.

Hay en ellas observaciones y conclusiones compendiosas, en las cuales el autor intenta resumir un largo estudio y abarcar en un solo cuadro los diversos puntos de vista que comprenden, en conjunto, a todos los problemas que plantean los Intereses Argentinos en el Mar.

Sin ninguna pretensión, esta pequeña obra se dedica a los jóvenes argentinos que estudian, a aquellos cuyas horas de trabajo o noble vigilia son alguna vez ocupadas por el santo interrogante de los futuros destinos de la patria.

Segundo R. Storni, 1916.

Primera conferencia

Razón de ser de los Intereses Marítimos Argentinos.

Factores que facilitan u obstaculizan el desarrollo del poder naval de la Nación.

Propósito

Señores:

Es poco frecuente en nuestro país, por no decir muy raro, que los marinos ocupen las tribunas destinadas a los hombres de pensamiento y de palabra; y es así, en mi opinión, por dos razones: la absorbente tarea profesional que arrastra las energías casi por completo al campo de la acción, sin dejar margen para el cultivo de las facultades que hacen al hombre digno de ser oído; y el divorcio aparente, en un pueblo en formación como el nuestro, de las cosas del mar (por suposición ajenas y caras solamente a los marinos) con el público absorto en la vida interna de la nación y en sus problemas diarios y excitantes.

Mas, si lo primero pudo cohibir mi resolución, me sentí como afectuosamente impulsado a la tarea por la honrosa invitación del eminente hombre de Estado que preside este Instituto, por la benévola hospitalidad de esta casa, y ahora aumentan mi valor, las amables palabras del sabio maestro que se ha dignado hacer mi presentación, y la gentileza vuestra al venir a escucharme.

Y si el temor de traer asuntos extraños a nuestros ideales y nuestros intereses pudiera parecer legítimo para retraerse y guardar silencio, yo por el contrario afirmo, con la convicción de serias meditaciones, con el apoyo de la verdad escrita por maestros, por el análisis de fenómenos producidos en nuestra corta, pero instructiva historia, que el mar encierra para la Nación Argentina los más vitales problemas, que el mar será el vehículo y el sostén de su fortuna y de su gloria.

Conmemoramos este año el grandioso acontecimiento de nuestra emancipación política, y si debemos con amor volver la vista hacia el pasado, es prudente examinar con serenidad la hora que corre y, más que todo, escudriñar el porvenir con la noble inquietud que provocan las ni.is elevadas aspiraciones.

El carácter de nación independiente y soberana, el inmenso y valioso patrimonio con que entramos al juego de la vida, nuestra influencia creciente en los negocios humanos, plantearán obligaciones y exigirán esfuerzos que aún no hemos medido.

Entre ellos nos encontramos frente a los problemas del mar.

¿Qué importancia, qué alcance, qué lineamientos debemos dar a nuestra actividad marítima?

¿Es que hemos de permanecer enclavados en la tierra, para arrancarle sus frutos, y esperar que otros los transporten, que otros nos comuniquen con el mundo, que otros vengan hasta imponernos la ley en las aguas mismas del estrecho mar territorial?

¿O ha de ocupar la Argentina su parte de dominio y de usufructo en esa gran vía de la civilización que se llama el mar?

Y si hemos de adoptar este propósito, ¿cuáles son los sólidos cimientos donde debemos asentar nuestra potencialidad marítima?

Mucho se ha dicho y se ha escrito sobre estas cuestiones, con acierto y con brillo más de una vez, pero en forma fragmentaria e inconexa. Abrigo la esperanza de abarcarlas en una ojeada general y si alguna vez he de referirme a lo hecho o por hacer, no es que en momento alguno me asista la más remota intención de personalismos.

La susceptibilidad internacional menos aún ha de rozarse, porque, felizmente, en pocos países como el nuestro se puede hablar con tanta libertad; no hay propósitos velados, ni nuestra política externa se desarrolla en la sombra.

Abordamos así uno de los asuntos más interesantes, aunque no de los más favorecidos, en el desenvolvimiento nacional. Pero debemos resguardarnos de la loca fantasía que suena con desmesuradas grandezas. No el ansia de absurdas y anacrónicas expansiones, sino el balanceo equitativo de nuestros legítimos intereses será nuestro norte.

Este año celebramos, lo repito, el primer centenario independiente, y al mismo tiempo que la vida nacional robusta y sana alimenta una hermosa esperanza, debemos imponernos un firme propósito; hacer que esa independencia se haga efectiva hasta donde lo permita la vida de relación de las naciones, dentro del equilibrio de sus recursos y sus fuerzas; y me propongo mostrar que no lo habremos conseguido, mientras no ocupemos en el mar el lugar que nos corresponde.

La doctrina y sus maestros

Los factores que determinan la orientación y expansión marítima de los pueblos son múltiples y complejos; pero han sido ya analizados por potentes cerebros, y, aún por un pueblo en su infancia como el nuestro, es dado ponerlos en claro y analizarlos sobre bases científicas.

Esos factores son de dos órdenes: geográficos y morales; los primeros arraigan en la posición, la extensión, la configuración del territorio, las producciones y la población; los segundos están en el carácter, las aptitudes, las costumbres, las modalidades de los pueblos y sus gobiernos.

Dos hombres eminentes han señalado una época en el estudio de esos problemas humanos en el siglo XIX: el ilustre contraalmirante de la marina yanqui, Alfredo Thayer Mahan, y el gran geógrafo alemán, Federico Ratzel.

Mahan desentrañó de la historia la influencia del poder naval en la evolución de los pueblos, en un libro que le dio mundial fama. En otra de sus obras, mucho menos conocida entre nosotros, pero no menos interesante, aplicó esos principios a los "*presentes y futuros intereses de los Estados Unidos de Norte América*".

Si la influencia de este hombre fue sentida en todas las naciones, dentro de su patria contribuyó, en primera línea, a la exaltación de la flota de guerra, cuyo valor potencial en los negocios del mundo estamos palpando.

Ratzel, con un criterio tal vez más amplio y más científico, con una erudición que asombra, partiendo del estudio de la razas y la geografía comparada o geografía de la vida, llega a la geografía política y la geografía del hombre, para coronar su pensamiento en un opúsculo (escrito por sugestión de alta investidura, y en sus últimos años), con la exposición sintética y elocuente de la influencia del mar en el desenvolvimiento de la civilización.

Numerosos vulgarizadores, la prensa, la revista, el libro, citas por doquier, han dado boga a esas doctrinas y merece indicarse por la concisión y claridad de su

exposición la obra geográfica social de Camilo Vallaux, profesor de la Escuela Naval Francesa.

Con aquellos dos seguros guías y con las cortas luces propias que puedo poner al servicio de mi grande buena voluntad, entraremos a estudiar el caso nuestro.

La amplitud del tema y el deseo de no abusar de vuestra atención, me obligan a ser muy conciso; trataré solamente los puntos fundamentales, en forma esquemática, casi en esqueleto, y al iniciarlos indicaré el título del tópico o asunto, para evitar rodeos puramente ilatorios, que no son, por otra parte, indispensables, cuando no se pierde de vista el tema principal.

La situación geográfica

Cuando los hombres se convencieron de que la tierra era redonda, la subdividieron siguiendo consideraciones geométricas o astronómicas, y así, en la escuela, aún nosotros hemos sido obligados a discutir el hemisferio norte y el sur, el oriental y el occidental, las zonas, etc.

Pero el estudio más atento, conjuntamente con las nuevas orientaciones en las ciencias geográficas, trajo subdivisiones más lógicas y útiles; teniendo en cuenta la naturaleza física de las partes. Así se nos muestra ahora, Por ejemplo, el hemisferio de las aguas y el de las tierras, clasificación que para nosotros, los argentinos, envuelve importancia suma (láminas I y II).

Por un lado se agrupa, se concentra toda la masa de los continentes, Europeo, Asia, África, las dos Américas; por el otro el extenso y solitario mar rodeando a Australia, a muchas otras islas de la Oceanía, al continente austral inhabitable y, casi íntegramente, al territorio argentino, con Chile su Paralelo, lanzados como cuña hacia el Polo Sur.

Esta sola observación nos muestra que, contrariamente a lo que se enseña en la escuela, el territorio nuestro, además de los caracteres extremos o periféricos, reúne, del punto de vista de la geografía social, a lo menos, todos los caracteres de la

insularidad. Observación pueril, podría decirse, digna de la enseñanza en los cursos elementales solamente; pero ya veremos cómo esa circunstancia geográfica ha sido una de las principales determinantes en nuestro génesis y desenvolvimiento histórico, y cómo seguirá siendo una de las determinantes más poderosas en todas las manifestaciones de la vida externa argentina en el porvenir.

Y la distancia media que separa a esa casi isla del centro de gravedad de la civilización, ¿es no menor de diez mil kilómetros de vía totalmente marítima!

Este otro factor, tan fácil de observar y tan fácil de pasar por alto, es de una importancia trascendental cuando se piensa en el rol que nos tocará desempeñar en el mundo.

¿Qué tenemos a nuestro alrededor? El mar, o países con los cuales nos conviene hermanar esfuerzos, pero de los cuales poco podremos recibir. Así, señores, puede afirmarse que la Argentina lo espera todo por la vía marítima.

La influencia de la situación geográfica en la época precolombina

Las tierras que emergen del hemisferio oceánico, entre las cuales débese contar el sur de África por similitud geográfica, vinieron a ser como un callejón sin salida en los desplazamientos humanos, y determinaron una selección al revés de las razas primitivas que las poblaron.

Mientras desde muchos siglos la civilización bullía en el hemisferio continental, y las migraciones, las mezclas y las guerras seguían su curso histórico, en esas puntas extremas llevaban una vida precaria las razas más débiles y oprimidas, como impulsadas por las más fuertes hacia el fondo del saco. La civilización incásica misma no alcanzó a irradiar su luz, sino muy débilmente, llegando por la pesada vía terrestre, hasta dejar menguados rastros en el Tucumán.

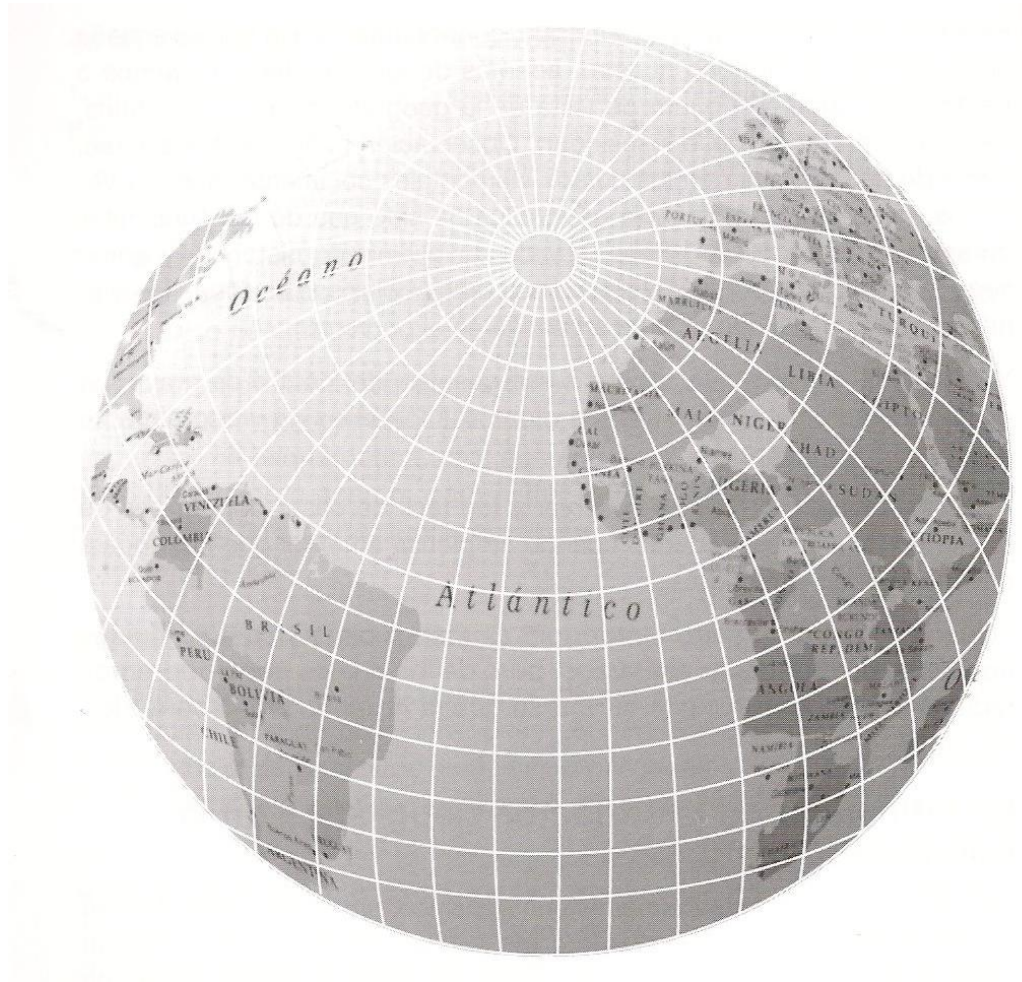


Lámina I

Hemisferio continental, según Beythien

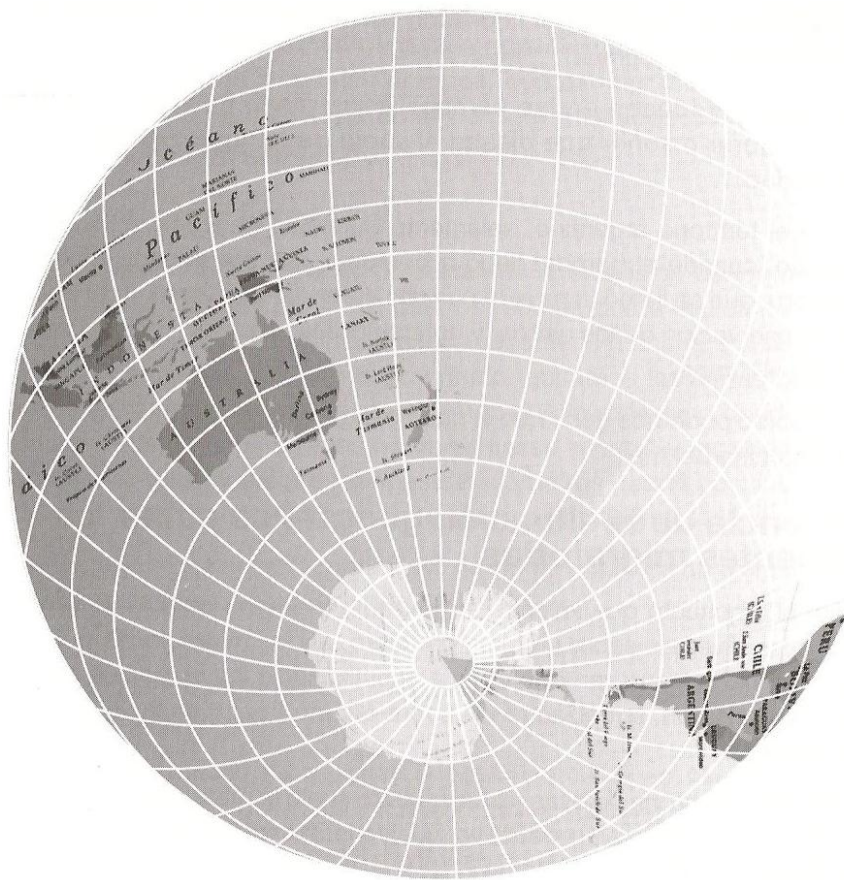


Lámina II

Hemisferio oceánico según Beythien

Resalta la posición marítima del territorio argentino

El salvaje merodeaba en las pampas arrastrando su vida miserable, sin vislumbrar o soñar que pisaba el suelo de un futuro granero de la humanidad.

Es que el territorio argentino, solamente pudo ser descubierto, poblado, civilizado, cuando el hombre llegó a construir ese complicado medio de transporte que se llamó la nave, y cuando aprendió a situarse en el océano por la observación de los astros, y guiarse por las fuerzas magnéticas que señalan el rumbo.

Así es como podemos decir que el pueblo argentino, abrió los ojos a la vida por el camino del mar.

Influencia de la situación geográfica sobre las corrientes migratorias

Como el arquitecto que levanta un grande y moderno edificio va uniendo materiales diversos sobre un alma de acero, así las migraciones pobladoras, cruzando el mar, van arrojando a nuestro suelo las razas que se mezclan y se asientan, entrelazándose sobre el rudo tronco de la vieja y noble savia ibérica.

El mar es la única vía de esas razas, nuestro suelo la meta, y una vez formado el núcleo, y héchose productivo, vuelve fatalmente la vista al mar como su obligada salida.

Desde un principio las corrientes de población fueron marítimas. La historia colonial por vía de rebuscada exactitud, recuerda otras venidas del norte y del oeste; pero ellas son como tenue arroyuelo, que corre adventicio un día de tormenta, en comparación con el ancho río de la migración marítima oriental.

Esta circunstancia, que entra tal vez en el dominio de los llamados imponderables, ha trabajado el cerebro del pueblo desde nuestros primitivos hogares, ha mantenido por tradición el sentimiento del mar, renovando su fuerza por los relatos de los nuevos que llegan, y va dejando un germen de ideas amplias y grandes, que es más difícil encontrar en aquellos pueblos enclavados en la tierra, o formados por migraciones puramente continentales.

La extensión territorial

Si de la superficie total del globo restamos la extensión de los océanos, mares internos y mediterráneos, que, por su naturaleza líquida no pueden constituir lo que los geógrafos llaman la oecumena humana, y sí solamente servir de camino; si con el mismo criterio, quitamos las tierras polares y los desiertos inhabitables,

encontraremos que la extensión donde la vida humana puede arraigarse y los hombres fijarse al suelo y hacer patrias, es algo inferior a ciento veinte millones de kilómetros cuadrados, incluyendo llanuras, valles y montañas, suelos fértiles y relativamente áridos.

Resulta, pues, que nuestro patrimonio territorial asciende aproximadamente a la cuarentava parte del mundo habitable.

La población del globo se avalúa actualmente en 1.600.000.000, de lo cual se infiere que, suponiendo una división por igual, tenemos nosotros cinco veces más de la media.

Pero esta proporción se acentuaría indudablemente en nuestro favor, si entrara en el cómputo el valor intrínseco de los suelos.

Hay muchas naciones pequeñas, admirablemente situadas, que con el genio y la pujanza de su pueblo han dado una gran expansión a sus intereses marítimos; las naciones extensas y de posición oceánica como la nuestra, si consiguen desarrollar y fomentar esos esfuerzos, están destinadas a una influencia preponderante.

De nuestro patrimonio no podemos quejarnos; elementos, riqueza material, sobreabundan; falta saber si somos dignos de mantener ese suelo, de cultivarlo y explotarlo en forma intensiva e inteligente, de hacerla rendir su máximo beneficio en bien nuestro y en bien de la humanidad, y de defenderlo de las posibles irrupciones extranjeras, para constituir en él un organismo fuerte y netamente argentino.

Nuestra aspiración debe ser que las migraciones tendientes a establecer el equilibrio con las agrupaciones humanas muy densas y prolíficas, tomen formas tranquilas, y aseguren el crecimiento bajo la égida de nuestra bandera, fundiéndose en el molde único de la personalidad nacional argentina.

Toda esta hermosa región del planeta, tiene como principal y casi forzosa comunicación con el mundo, la vía marítima. Por esa vía entran todos los beneficios y por ella asoman todos los peligros.

La configuración geográfica. Los sectores comerciales

Ateniéndonos a los intereses marítimos, el territorio argentino se divide naturalmente en una serie de sectores o hinterland, como se les llama comúnmente, clasificados por la puerta o desembocadura principal que los comunica con el mar (lámina III).

Son por su orden:

El hinterland comercial del Río de la Plata, que comprende la mayor parte de la Provincia de Buenos Aires, toda la Mesopotamia, Santa Fe, el Chaco y Formosa, y la casi totalidad de las provincias restantes hasta los valles cordilleranos.

Este primer sector abarca así toda la región poblada de acción histórica de esta nación.

Su única salida es el Río de la Plata y ya veremos toda la trascendencia que esta circunstancia geográfica ha tenido, a causa de los factores marítimos que envuelve, en la unidad y organización nacional. Sigue después el sector comercial de Bahía Blanca, cuyo hinterland, también muy extenso, está formado por el sur y sudeste de la Provincia de Buenos Aires, casi toda la Gobernación de la Pampa, y el sur de San Luís y de Mendoza.

Vienen en su orden, y con los mismos conceptos, los sectores de: San Antonio o del Golfo de San Matías; Madryn o del Golfo Nuevo; Comodoro Rivadavia o del Golfo de San Jorge; San Julián y Gallegos que corresponden a los dos senos de lo que algunos geógrafos llaman la Bahía Grande; y Ushuaia en el fondo del Canal de Beagle.

Todos estos puntos serán futuras capitales marítimas, sin descontar por ello los puertos secundarios que servirán especialmente al cabotaje y que en ciertas épocas del año podrían dar salida a cierto grado de exportación ultramarina.

Finalmente, toda la zona cordillerana empieza fatalmente a sentir la proximidad del Pacífico; se estudian ya las salidas naturales y más económicas, y las cuestiones que esto plantea no pueden ser pasadas por alto al hablar de los intereses en el mar.

La importancia de los sectores comerciales del Atlántico puede estimarse grosso modo proporcional al hinterland respectivo. Esto sólo basta para hacer resaltar la enorme proporción que corresponde al sector del Río de la Plata.

El valor de los sectores hacia el sur va decreciendo, pues los hinterland se estrechan cada vez más, pero ya uno de ellos se ha colocado de un salto en los primeros puestos. Comodoro Rivadavia goza de un área natural de influencia muy extensa y favorable, por encontrarse en el fondo del Golfo de San Jorge; y si la producción de petróleo alcanza gran escala, nuestras industrias podrían quedar supeditadas a un servicio de comunicaciones marítimas costaneras. La existencia de ese servicio sería para ellas razón de vida o muerte.

El trazado de los sectores comerciales tiene una importancia primordial para la marina de guerra, pues los sectores defensivos corresponden exactamente con aquellos, dado que, la finalidad de la marina de guerra, no es otra que mantener libre y segura la puerta de salida, la vía y las naves mercantes que los sirven. Por esa razón, las defensas fijas de la costa, lo mismo que las defensas móviles, deben respectivamente preverse y establecerse o apostarse para llenar tales propósitos. No será posible, sin embargo, y desgraciadamente, que en todos los casos coincidan los centros o bases defensivas con los mismos centros comerciales.

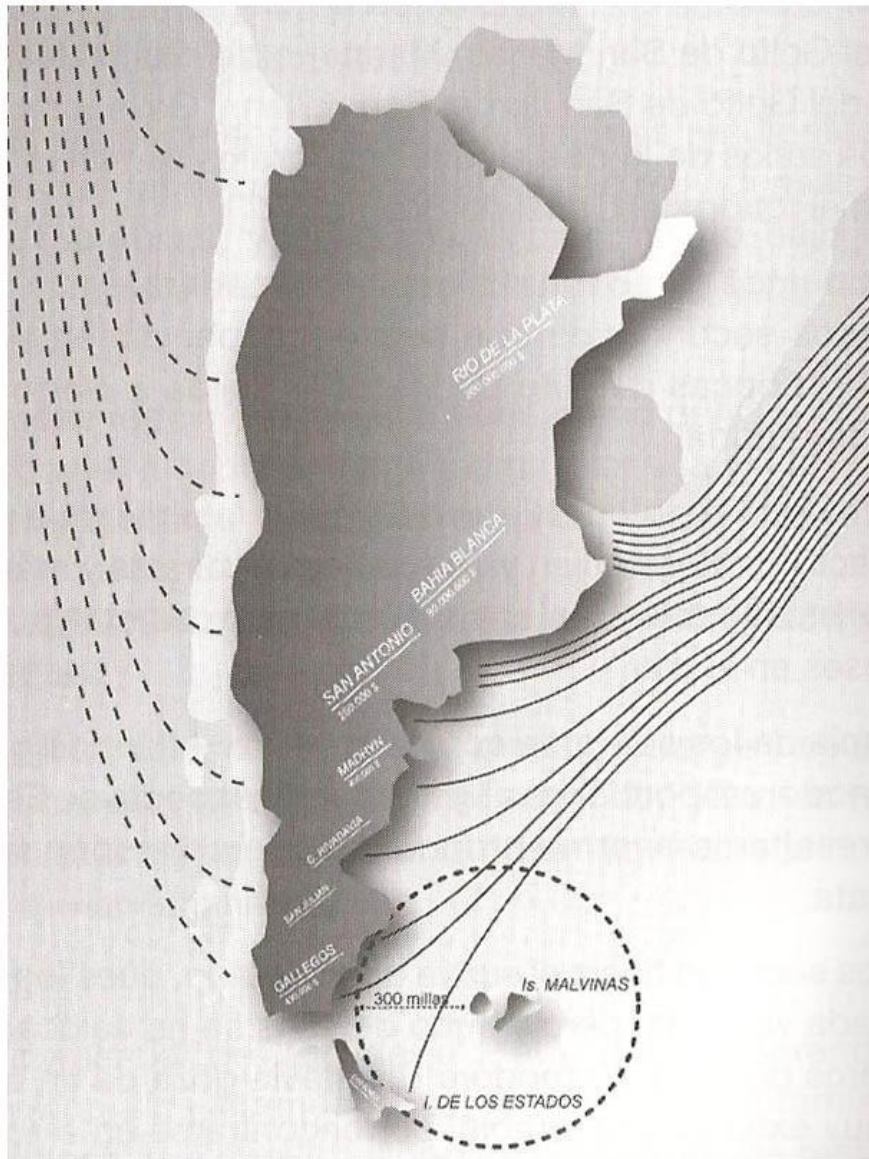


Lámina III

Sectores comerciales y defensivos del Atlántico. Futuros y probables sectores comerciales del Pacífico. La cruz con doble círculo marca el lugar de la base naval principal. La cruz con un círculo corresponde a la segunda base naval principal. Las cruces sencillas, a bases navales secundarias. Las x marcan puntos de refugio o donde deben establecerse fuertes defensas fijas. Los números expresan el valor comercial de los sectores. De San Antonio al Sur esos valores son aún prematuros

Los sectores del Río de la Plata y de Bahía Blanca, se presentan ya unidos como un bloque y pueden, en caso de guerra, atender a la defensa en cualquier frente.

Los sectores patagónicos están prácticamente en una situación de desamparo, y en caso de guerra, toda comunicación, aún la telegráfica, nos sería cortada con ellos, si no podemos contar con el dominio de nuestro mar adyacente.

Los sectores deben ser autónomos en su defensa marítima, como lo irán siendo paulatinamente en su comercio exterior.

La división en sectores naturales marítimos se acentúa especialmente en las costas argentinas, entre todas las sudamericanas. La causa está en su mayor articulación, que lleva a los capitales comerciales al fondo de los grandes estuarios o ríos y de las profundas engolfadas, siguiendo una ley general de la geografía social. La política portuaria debe concentrar los capitales de construcción en esos puertos, sin desparramarlos a lo largo de las costas.

La importancia de esta articulación de las costas para los intereses marítimos es grande, pues concentrando los negocios en puntos cabezas, permitirá también concentrar los elementos defensivos.

Las costas de otros países se presentan como una larga y uniforme línea, y el comercio avanza, como se dice, caleteando, sin favorecer el desarrollo de grandes centros. El litoral de Chile se encuentra especialmente en este caso, y séanos permitido indicar las ventajas que obtendrán muchos de sus puertos, aumentando su binterland comercial por los ferrocarriles trans-cordilleranos.

Debo advertir que la determinación de los sectores atlánticos trazada en el plano III, responde a un detenido estudio y un conocimiento personal de la costa. No así los sectores del Pacífico, cuyas rutas probables se trazan a título de indicación ilustrativa solamente.

Los sectores y sus rutas

Sin dejar de mantener un activo cabotaje, los sectores tenderán a un comercio exterior autónomo. El Río de la Plata lo ha tenido y lo tendrá siempre. Bahía Blanca se esfuerza por conseguirlo, y en algunos de los del sur ya existe, favorecido por la provisional liberación de aduanas. Pero las rutas fundamentales que sirven a cada sector del Atlántico tienen una particularidad y es que todas vienen a reunirse hacia la boca Del Plata (lámina III). Es posible que en el porvenir puedan establecerse otros haces de comunicaciones hacia el sur de África u otras regiones, pero no es probable que adquieran gran significación comercial relativa.

Resulta así un centro de poderosa atracción, podríamos decir un polo, a la vez comercial y estratégico, en la boca del gran río, donde convergen los caminos, para unirse en la ruta que bordeando el Brasil va hacia el hemisferio continental, constituyendo ya uno de los grandes haces comerciales de la tierra.

Es, pues, ahí, en ese punto, donde debe estar el centro, el eje de acción de nuestro poder naval, para garantizar la permanencia y la inmunidad en nuestras aguas de ese factor esencial a la vida de la Nación que es el intercambio marítimo.

Toda la seguridad de los sectores inferiores estará subordinada a la resistencia de esa base única. Suponed que caiga en manos de un enemigo un sector inferior, el resultado estaría aún lejos de ser decisivo; pero suponed que ese enemigo domine la boca del Plata, la vida del mayor hinterland comercial quedaría ahogada, y todos los sectores del sur verían gravemente dificultadas sus comunicaciones hacia el norte.

Esto, a la vez que influir en nuestra defensa marítima, será una gran causa de unidad económica y política para siempre, si sabemos aprovecharlo.

El conjunto del territorio argentino llegaría a formar un solo sistema defensivo marítimo, cuya llave estaría en la boca del Plata.

Otra característica, señores, no menos importante, y sobre la que llamo muy especialmente vuestra atención, ofrecen las rutas de los sectores del Atlántico y del

Pacífico; es que el haz comercial que los reúne en cada caso, como un gran río reúne a sus tributarios, corre a lo largo de las costas de América.

El gran haz sudatlántico queda así flanqueado en una distancia no menor de dos mil millas (unos siete u ocho días de navegación de carga), por las costas, los puertos, las fuerzas navales del Brasil, desde Río Grande hasta Fernando de Noronha.

Las rutas transcordilleranas, que reuniéndose formarán el haz del Pacífico hacia el norte, estarán fatalmente bajo la dependencia de Chile.

De los dos haces mencionados, es seguro que mantendrá por mucho tiempo una importancia preponderante el oriental o atlántico, pues se derrama sobre mercados muy consumidores, que existen a sus dos bandas, Europa y América. El haz occidental, debido al enorme vacío del Pacífico, no tendrá en ese océano sino un lado de descarga, el litoral occidental de América; aunque también muchos centros productores del interior argentino quedaran más cerca, económicamente, de los grandes puertos norteamericanos del este por la vía de Panamá que por el Atlántico. Hay, además, que tener en cuenta el más lento incremento de las agrupaciones humanas en la dilatada costa americana del gran mar de Balboa. Pero como ya lo dije en un discurso de amplias vistas un gobernante del interior, el canal de Panamá traerá una corriente de vida que ha de repercutir también en toda aquella zona argentina, a la cual sólo llega débilmente la benéfica influencia del océano Atlántico.

La Nación Argentina tendrá forzosamente grandes intereses marítimos allende los Andes, que no podrán ser desatendidos. Y que de ningún modo parezca extemporáneo, señores, que para llegar, como me propongo ante todo, a estudiar problemas de la defensa marítima establezca estas premisas, pues los problemas defensivos, tanto terrestres como navales, se presentan sobre los mismos caminos por donde marchan los intereses económicos.

Y así, ya puede decirse en síntesis: en el mar únicamente necesitamos la vía siempre libre y provista de bodegas para nuestro intercambio. Estudiemos las rutas del comercio presente y futuro, los peligros que pueden amenazarlo y los medios de defenderlo.

El paso vital del primer sector

Cada sector tiene un punto vital y un punto estratégico para la mejor defensa.

En la salida del gran río hay un paso esencial que defender. Es el canal del Indio.

Obra argentina, esencialmente argentina, ha sido hecha a fuerza de oro. Alcanzó así los veinticinco pies y se profundizará más afirmándose esa ley geográfica según la cual los grandes centros económicos tienden a mantenerse hacia el fondo de los estuarios, no parando en gastos en la profundización de los canales.

Esta obra no era para nadie necesaria, salvo para el pueblo argentino. Ni el Paraguay, ni Bolivia, ni parte del Brasil podrán jamás esperar la navegación de gran calado por el sistema fluvial; la salida comercial de la República del Uruguay está en Montevideo. El paso del río, tal cual era antes, les habría siempre bastado.

El enorme esfuerzo y gasto que representan los canales ahondados responden a un interés puramente argentino.

Corresponde a la República Argentina no solamente el mantenerlos expeditos en contra de las fuerzas naturales que tienden a cegarlos, sino en contra de la posible acción de las fuerzas de los hombres.

La conservación franca, siempre libre, del canal del Indio y de sus tres salidas al océano, es el problema vital de la defensa marítima costera de la Nación.

¿Cómo resolverlo? Lo abordaremos en la segunda lectura.

Las costas

Aparte de su articulación, las costas argentinas presentan condiciones más bien desfavorables para el desarrollo marítimo: las mareas que al sur se cuentan entre las más altas del globo; los enormes displayados; lo poco profundo de los canales; el no existir ni asomo de puerto natural en varios puntos donde nos hubiera sido tan necesario por razones comerciales y militares; la continua variación del lecho de los ríos navegables; la aridez de casi toda la línea litoral, sea por los médanos de arena

movediza, sea por la falta de agua, a partir de la boca del Plata hasta el Cabo de Vírgenes. Todas estas condiciones han obstaculizado grandemente el desenvolvimiento marítimo; pero, en su época, impidieron también que la colonización extranjera sentara su planta en lo que es hoy nuestro lejano sur.

Diríase, señores, que hay algo de providencial en ciertos fenómenos de nuestro desarrollo histórico: así como esas tierras se salvaron para ser en el porvenir un factor primordial de nuestra grandeza, la riqueza no nos ha sido dada a los argentinos sino a condición de titánicos esfuerzos, de luchas donde se templan y renuevan las energías de las razas.

Todo lo que hay que hacer en nuestra costa para conocerla, abalizarla, abrirla al comercio, defenderla para nuestra bandera, es inmenso. En ese trabajo que será secular y que deseamos metódico, económico, científico, se ha de poner a prueba la amplitud de miras de nuestros hombres de estado, la competencia de nuestros ingenieros y marinos.

Las Malvinas

Una característica de nuestro litoral marítimo es su pobreza en islas adyacentes, lo que contribuyó a confinar las poblaciones tierra adentro. La Tierra del Fuego y aún la Isla de los Estados, por su configuración geográfica, su naturaleza y hasta su forma, son la continuación del continente; ellas no alteran aquella uniforme fisonomía de masa compacta (lámina III).

Revisión de algunos fenómenos históricos que se relacionan con la situación marítima

Durante el período colonial, España, obligada más por la fuerza de las circunstancias que por propósitos despóticos, como generalmente se cree, impuso a sus colonias un régimen comercial marítimo que violentaba a todas las leyes

naturales. A eso la condujeron la decadencia de sus industrias y de su marina y la lucha secular con un enemigo más hábil y más fuertes en el mar.

Desde ese momento la línea de ruptura entre la metrópoli y su imperio ultramarino quedó trazada.

Imperio esencialmente marítimo, el Imperio Español, no podía mantenerse sino por el férreo vínculo del dominio de mar.

Una de las grandes causas, tal vez la primera de su dislocación, fue, pues, el haber cerrado los caminos naturales que el mar ofrecía, sustituyéndolos por un sistema artificial extraordinariamente lento y oneroso; y uno de los factores, sin duda el más decisivo, que hizo posible la independencia, fue la aniquilación de la marina de guerra española.

Allí donde el obstruccionismo marítimo vino a ser más pesado, por la misma razón de ser el sitio donde la libertad hubiera dado más frutos, en el Río de la Plata se tuvo, como si se tratara de fuerzas físicas y de acuerdo con una conocida ley de dinámica, la reacción más poderosa.

Así, la devolución de Buenos Aires fue la que llevó su acción más lejos: fue el golpe de ariete que destruyó un sistema opresivo, reventando donde la presión de adentro hacia afuera, por la fuerza de los intereses comprimidos, alcanzaba su mayor energía potencial.

Por sistema la historia escolar atribuye esos movimientos al chispazo de un genio o a la voluntad de un grupo; son en cambio inmensas fuerzas las que van preparando el estallido, y entre ellas, la fuerza atractiva del mar es la que determina la resultante definitiva.

Un escritor argentino, en un libro que estudia al dictador Rosas y su época, ha mencionado, en un capítulo que titula "La tendencia del ambiente provinciano", esa polarización irresistible que arrastra a los pueblos humildes y casi indigentes del interior, hacia la salida común del Río de la Plata.

Las aldeas miserables, que no ciudades, sepulcros de vivos como las llamara Estrada, nacidas egoístas y aisladas en la conquista, presienten en Buenos Aires el centro atractivo del sistema, allí adivinan la luz y la riqueza.

Dice el doctor Ramos Mejía:

"Los pueblos tienden al mar, como las plantas a la luz; hay en ellos un género de hidrotropismo análogo al que poseen los vegetales para la luz".

En esa gran fuerza atractiva común reside una de las causas reales y permanentes de la unión nacional; ella hizo la unidad geográfica y por ende la unidad política. La gran barrera de los Andes, volviendo remoto el Pacífico para nuestras provincias cordilleranas, las echó en brazos del Plata. Y hasta se encuentra una nueva afirmación de esa fuerza atractiva, que, como todas las de su clase disminuye en función de la distancia, en la vacilación de aquellas lejanas regiones del norte, cuya voluntad de agregarse a un núcleo osciló por un tiempo entre Bolivia y la Argentina.

En el Paraguay la política de ese hombre funesto que se llamó José Gaspar López Francia, facilitada por el pueblo más dócil y menos aspirante de la tierra, consiguió levantar una muralla contra esta puerta de la civilización, con resultados que aquella nación debió experimentar dolorosamente en todo un siglo. Esto es una demostración más de la misma verdad histórica, pero como dicen los geómetras, por reducción al absurdo.

El doctor Ramos Mejía, agrega:

"La obsesión del gran río, fruta prohibida y de difícil acceso, pero de vital necesidad para todos, surge pues en lo más profundo del ser, como germen de la unión. Sin el camino del Río de la Plata, abierto y expedito, la existencia es imposible, porque él es el gran distribuidor de la vitalidad: cerrado el mercado de Buenos Aires y el acceso al gran estuario, la necesidad de abrirse paso, como quién busca el aire para huir de la asfixia, tenía que brotar violenta e imperiosa. En 1820, cuando López de Santa Fe, inició una política de clausura, habría de producirse en toda la República una coalición contra aquella embolia, que perturbaba de tal manera la circulación".

Y este fenómeno de hidrotropismo no es un caso especial argentino, sino que responde a una ley universal, pues como lo dice Ratzel:

"Entre los negros de África se nota un impulso continuo de los habitantes continentales hacia el mar, lo mismo que en los pueblos más civilizados de la Europa".

Señores: La influencia del mar en nuestra historia desde los más remotos tiempos hasta el presente, en la paz como en la guerra, ha sido una de esas fuerzas constantes que orientan y conforman el alma de los pueblos y plasman sus destinos: medio de conquista y de población; causa de la independencia y posibilidad de mantener la lucha; centro de organización política y administrativa; camino por donde la nación lo recibe todo, desde la migración con que crece, hasta la luz con que se alumbra.

¿No es, pues, sencillamente lógico, el decir que una de las grandes aspiraciones del pueblo argentino debe ser el mantener esa vía siempre franca y expedita?

Si esa verdad pesó tanto en la balanza cuando nuestro comercio se reducía a cueros, cerdas o huesos; si esa verdad la sentimos tanto en el presente, calculad la proporción que ella asumirá en la vida nacional, cuando todo el territorio argentino sea intensamente explotado.

Las producciones y el intercambio marítimo

Las producciones deben ser examinadas en dos sentidos, para los fines que me propongo en esta lectura: la capacidad de alimentar un considerable tráfico marítimo y la existencia de la materia prima que exige la construcción naval.

En el primer sentido, nuestra satisfacción puede ser tan completa como legítima.

La casi totalidad de las producciones argentinas son de artículos nobles de primera necesidad.

La densidad de población creciente de las regiones templadas y tropicales del hemisferio continental, las harán cada vez más deseadas. El territorio argentino vendrá a ser así, quizá el primer centro de abastecimiento del mundo.

Nuestro comercio será casi totalmente marítimo y deberá tomar las dos vías: el Atlántico y el Pacífico. El intercambio con los países limítrofes por vía terrestre, será una alícuota muy pequeña, en comparación con el marítimo.

No recargaré vuestra atención con cifras estadísticas, pero hay algunas cuyo análisis resulta muy convincente. La cifra total del comercio argentino ascendió en 1910 a 360.000.000 de pesos oro; de los cuales solamente algo menos de 36.000.000 corresponden a las naciones limítrofes. Es decir, un 90% del intercambio es ultramarino y necesita la navegación de alto bordo. Todo indica que esta proporción ha de mantenerse, mientras la nación argentina exista.

Pero aún debemos tener en cuenta que de ese décimo del total, que es el comercio con los vecinos, sólo poco más de 3.600.000 pesos oro corresponden al comercio por tierra. Es decir, que las cifras relativas y definitivas, serían las siguientes: 90% del comercio exterior es de ultramar y de alto bordo; 9% es fluvial y de cabotaje mayor; sólo alrededor del 1 % es comercio terrestre.

Será posible que, a causa del incremento de las relaciones con Bolivia y Chile, esta última cifra crezca un tanto, pero su crecimiento será compensado por el comercio marítimo en el Pacífico, cuyos primeros síntomas ya empiezan a percibirse. Además mucho del comercio interno será también de cabotaje marítimo o fluvial.

¿Es posible, señores, ante hechos tales negar la evidencia de nuestros transcendentales intereses en el mar?

Ahora bien, los beneficios de ese intercambio no están solamente en la compra y venta, hay un colosal material flotante que debe efectuarlo y que presupone las industrias mecánicas y constructivas más adelantadas; hay un enorme capital que produce preciados beneficios por los fletes; hay toda una multitud de hombres que tripulan esos barcos, hombres que hacen la fuerza de las naciones sobre el mar. Y si no nos esforzamos siquiera por tomar nuestra parte en esa obra de la civilización y la riqueza, será reconocer, señores, que sobre nosotros pesa, en forma indeleble, el estigma de las razas inferiores.

Las producciones y la construcción naval

En cuanto a las producciones consideradas en relación a las posibilidades de la construcción naval, podemos afirmar que nuestro país ha sido hasta ahora muy poco explotado y aún muy poco explorado.

El carbón puede ya decirse que no existe, según nuestros geólogos.

Queda el petróleo, y para la explotación de algún mineral de hierro podría usarse, en ciertos casos, la leña, como lo señala el ingeniero Hermitte, para Misiones, donde hay yacimientos de ese mineral y superabundancia de este combustible.

El petróleo de Comodoro Rivadavia no solamente como combustible contribuirá poderosamente a nuestro desenvolvimiento industrial, sino que tendrá felizmente la virtud de atraer la atención hacia el litoral oceánico, de hacer pensar en su defensa, y de exigir para distribución elementos de transporte marítimo.

Respecto al hierro, oigamos al ingeniero Hermitte:

"De una manera general, ya que de minerales de hierro se trata, parece, a primera vista, que ellos escasean en todo el país, pero sería un error fundar sobre esta apariencia una opinión definitiva. Los mineros siempre se han dirigido a los minerales de cobre, plata y oro, pudiendo decirse que el país permanece inexplorado desde el punto de vista de los minerales de hierro. Hay, pues, que esperar mayores datos antes de dar un fallo en esta importante cuestión. El mundo industrial se preocupa de asegurarse reservas para el porvenir y oportunamente llegará el momento en que la República Argentina sea objeto de serias investigaciones por parte de interesados, cuya acción cooperará eficazmente con los estudios emprendidos por el gobierno".

El análisis minucioso de los materiales que entran en la construcción naval y su existencia en el territorio argentino nos llevaría muy lejos; solamente me resta afirmar que, análogamente a lo que sucede con el hierro, su existencia o productividad en nuestro país, debe aún, para muchos, investigarse. Esa será una de las tareas de los nuevos organismos que propondremos en la rama naval del

gobierno. Y expondré también en mi próxima lectura los pasos que deben darse en bien de esas industrias constructivas aún incipientes.

Los gastos de la política portuaria y la marina mercante

Una obra de suma importancia realizada ya o en curso de realización en nuestro país, es la construcción de puertos y la apertura de canales de acceso.

Por datos obtenidos del Ministerio de Obras Públicas, podemos calcular que en los veinte años que transcurrirán desde 1905 a 1925, el total de la inversión de fondos anuales y especiales, para seguir la política portuaria que sostenemos, sin comprender nuevas iniciativas, superará los 230.000.000 de pesos moneda nacional.

La casi totalidad de esa cifra se aplica a la construcción de puertos de ultra mar y la profundización de los canales que les dan paso al océano.

Sería ocioso analizar cuan proficuos son esos gastos para la riqueza nacional; pero el gobierno que es el administrador de esa riqueza, no puede darse por satisfecho con un dividendo parcial.

El cabotaje nacional, por sí solo, no necesitaría esos profundos canales ni los correspondientes atracaderos; ambos responden a los grandes barcos oceánicos. Hacemos, pues, con dichas obras, en muchísima parte, el negocio de las compañías extranjeras de navegación.

Hace doce años el Congreso de los Estados Unidos de Norte América designó una comisión de cinco senadores y cinco diputados, para investigar las causas de la decadencia y los medios de fomentar la marina mercante. En aquella gran nación, las cosas y las ideas se pesan sobre todo en la balanza de los intereses, y una de las razones económicas que la comisión encontró para destinar fondos al fomento de la marina mercante, fue precisamente la ingente inversión en abrir puertos y canales, que, por no tener marina propia, resultaba en máximo beneficio de las naciones extranjeras.

Estamos en el mismo caso, y esa razón, aunque no es hoy la de más peso en pro de la tesis, se acrecentará considerablemente con el tiempo.

Si aspiramos a la verdadera independencia debemos esforzarnos, por ardua que parezca la tarea y lejana la meta. En el propósito de creación de una marina mercante, debemos aspirar por lo menos, a establecer el equilibrio de las banderas, equilibrio que dependerá de los elementos naturales, recursos y adaptabilidad de los habitantes para esa clase de actividades.

Sería interesante calcular hasta qué punto este país es explotado por los de afuera y hasta qué punto es beneficiado por nosotros.

Los pueblos primitivos y por ende ignorantes y simples cambian sus metales preciosos, piedras, marfiles, especies, por baratijas llamativas; pero a medida que progresan y aprenden exigen mayor paga; después, los que son fuertes, se hacen ricos, luego productores, y finalmente, expansivos.

Nosotros vamos recorriendo este gran camino. Estamos ya lejos de la época en que los hermanos Robertson llevando espadines, tricornios, abanicos y pequeñas cosas hacían una fortunita en Santa Fe o en la Asunción. Pero aún queda una larga y difícil etapa por recorrer.

Limitándonos a los intereses marítimos, si se unen los gastos portuarios, los de dragaje, el valor de los fletes, el beneficio de las industrias marítimas, todo lo cual pagamos o contribuimos a pagar, sin retorno veríamos hasta qué punto es explotada nuestra tierra por las grandes naciones que dominan el mar.

Y si a esa enorme suma de valores pecuniarios agregamos los beneficios morales que el mar impregnará en nuestra estirpe, haciéndola industriosa, audaz, emprendedora, debemos convenir en que a la formación paulatina de una marina mercante deben concurrir todas las fuerzas sociales, desde el hombre de negocios movido por el aguijón de la ganancia, hasta el artista que expresa en formas bellas los ideales sentimientos conductores de las razas.

El mar argentino y las pesquerías

Junto a las industrias constructivas ha de pensarse en las pesquerías. Adyacente al litoral nuestro, se extiende un vasto mar poco profundo, que forma una especie de ancho escalón con que el continente desciende suavemente bajo las aguas (lámina IV).

Esa región del océano, que por ciertos caracteres físicos debe considerarse anexa a la tierra firme, ha sido llamada, con toda propiedad, por algunos geógrafos extranjeros "mar argentino".

Suponed que el nivel de las aguas bajara solamente de doscientos metros: la parte de lecho oceánico que quedaría en seco, doblaría la extensión de la Patagonia. Suponed un nuevo descenso, hasta quinientos o más metros; el aumento de extensión sería ya poco sensible. Es que, en el borde de esa meseta, el suelo marino aumenta mucho su pendiente hacia el abismo. Toda la superficie adyacente a las costas, y cubierta por un espesor de agua de unos trescientos metros, más o menos, es lo que llaman los oceanógrafos "el escalón continental".

En pocos litorales marítimos el escalón es tan amplio como en el nuestro, y en algunas costas como las de Chile, prácticamente no existe, pues la cordillera abrupta desciende como en desplome bajo las aguas.

La fisonomía del perfil del continente se prolonga así bajo el mar, a un lado y otro de los Andes.

Los escalones tienen sus particularidades, en cuyos detalles no entraremos, salvo en uno, útil e ilustrativo en este caso.

En el seno de las aguas, el día solar se hace muy corto; tanto más corto cuanto más se desciende. Los rayos luminosos van extinguiéndose a medida que penetran la masa, y hacia los trescientos, cuatrocientos o quinientos metros, profundidad no exactamente determinable, los rayos rojos, los que más avanzan, se extinguen a su vez. Desde ese nivel hacia el abismo domina la noche perpetua, débilmente

interrumpida por esa luz misteriosa que los organismos de los grandes senos marinos han generado en el propio cuerpo luchando por vivir.

La característica, pues, que define el límite del escalón continental, es la profundidad hasta donde llegan, débiles ya y reducidos, los rayos luminosos del sol.

Ahora bien; hay toda una gama de organismos, la flora de los mares, que necesita de la luz del sol para vivir y desarrollarse. Los fondos del escalón continental son así, si no median otras causas poderosamente contrarias, el hábitat de una innumerable vida vegetal, primer eslabón de la cadena en que subsisten múltiples y variados seres marinos hasta las especies que dan su valor a las industrias pesqueras.

Como consecuencia, los fondos de pesca están principalmente en esas regiones que constituyen como la base de los continentes en el mar.

Hay aún otros factores: las aguas del mar argentino son movidas lenta y continuamente por la circulación general del océano. Doblando el Cabo de Hornos viene con fuerza hacia las Islas Malvinas una gran corriente que procede del Pacífico y se une con la deriva general de aguas frías que el mar Antártico manda hacia los trópicos. A esta corriente, por razón de relatividad podríamos llamarla fría (lámina IV).

Por el norte, y lamiendo el continente, avanza suave la rama meridional de la gran corriente ecuatorial, que saliendo del Golfo de Guinea choca en América contra el Cabo San Roque, donde se bifurca. Esa corriente que tantas veces la hemos experimentado entre Santa Catalina y el Río de la Plata, ha sido sentida a veces, al decir de antiguos navegantes, hasta en la cercanía del estrecho de Magallanes. Pero los oceanógrafos admiten que es la corriente del sur la que bordea nuestras costas, mientras la del norte se tira hacia alta mar comenzando a describir su gran círculo de regreso hacia las regiones calientes del sudeste africano.

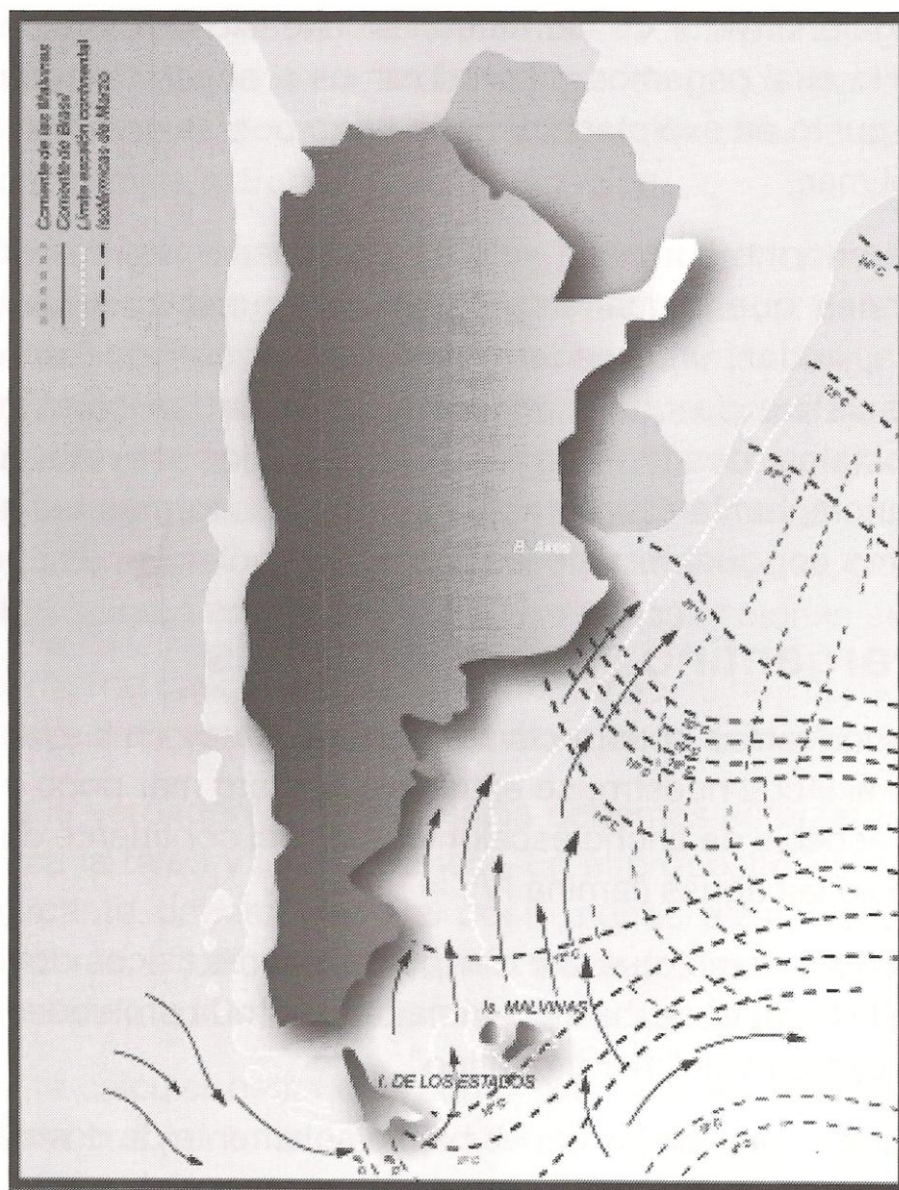


Lámina IV¹

Fondos de pesca, corrientes y temperatura en el "mar Argentino"

¹ De arriba hacia abajo referencias del cuadro margen superior izquierdo, de las líneas en punteado. (N.d.Ed)
Corriente de Las Malvinas
Corriente de Brasil
Límite escalón continental
Isotérmica de Marzo

Todo este juego de aguas, aún tan mal conocido, lleva, señores, como lo explica admirablemente Thoulet, con los cambios de temperatura y salinidad, a la vez, la vida y la muerte de las especies pequeñísimas, el plankton, primer eslabón de alimento de otros innumerables organismos, de los que la industria humana hace valiosa presa.

No basta que haya costa y mar para que haya riqueza pesquera; pero en nuestro mar adyacente, no es una fantasía, señores, sino que existen fundadas razones científicas, como acabamos de ver, para afirmar que abunda allí materia para constituir una de las grandes industrias nacionales del porvenir.

Todos los que han surcado el mar argentino confirman esa deducción: a veces las aguas se ponen rojas de organismos pequeños, durante horas de navegación; cantidades incontables de cetáceos y anfibios persiguen su alimento; los cardúmenes encrespan la superficie con salto nervioso e incesante; bancos de sardinas varan en las playas en baja mar, huyendo de sus voraces enemigos; las redes rellenas se rompen en la orilla, no pudiendo resistir la cantidad de peces aprisionados en un solo lance.

Análogamente a lo que ocurre con las producciones del territorio, el mar argentino, por su extensión en latitud, por su profundidad, por sus corrientes frías y templadas ofrecerá a la pesca gran variedad de especies. Pero para crear y fomentar la industria es indispensable el estudio, a fin de dar una base científica a los trabajos.

Sólo los pueblos atrasados en estas cosas, como Italia y España, pescan aún como se pesca entre nosotros en Mar del Plata. Esta industria en el norte se hace con barcos adecuados de vapor, y buscando la presa con mapas especiales, según la estación y con el termómetro en la mano.

En mi próxima lectura trataré de los medios para dar vuelo entre nosotros a esa riqueza.

Pero desde ahora quiero señalar una halagüeña particularidad del mar argentino, campo de acción de futuras e importantes pesquerías.

Dado la enorme distancia que lo separa de los grandes centros económicos del mundo, esa industria, por la fuerza de las cosas, deberá radicarse entre nosotros. Es verdad que barcos de Europa pescan en el banco de Terranova, y frente a las costas de África, entre las Canarias y Dakar; pero esa pesca a gran distancia no podrá aplicarse hasta estas regiones.

Los centros donde se beneficien para la exportación o se consuman los productos del mar argentino, estarán forzosamente en las costas argentinas.

Habrà una sola circunstancia capaz de desviar esa solución.

Que nosotros, por cumplir celosamente alguna anticuada disposición de ley o de reglamento, o por establecer trabas ciegas de orden municipal, provincial o nacional, o por favorecer los intereses de los matarifes, ahuyentemos a las compañías de pescas para que éstas vayan a sentar sus reales y prosperar en tierra uruguaya o al sur de Chile.

El carácter y aptitudes nacionales

Llegamos ahora a una parte del tema que nos toca muy de cerca, pues se trata de cortar en carne propia.

La geografía muestra que el hombre es esencialmente un ser de tierra firme; no se lanza al mar sino impelido por imperiosas necesidades, o cuando un alto grado de civilización lo permite hacerlo con positivo beneficio y poco riesgo.

La historia nuestra nos da la clave del alejamiento del mar en el pueblo argentino y podríamos decir en toda la América latina.

De los aborígenes, ninguna tribu había logrado contacto importante con las aguas: en gran parte por su primitiva y baja escala antropológica; en parte debido a lo macizo de la tierra, a la carencia de islas adyacentes que hicieran posible el arte náutico, aun en su forma más rudimentaria. No alteran esa fisonomía de conjunto las canoas del fueguino o del guaraní. La civilización incásica no tenía nada que enseñar de este arte, pues sus toscas balsas movidas pesadamente por una vela informe, sin

gobierno propio, se clasifican muy abajo en las primeras manifestaciones de la arquitectura naval.

España, que había llegado a formar un imperio marítimo de los mayores que hayan existido, vio iniciarse su precipitosa decadencia en aquella "formidable" empresa de la Armada Invencible.

Desde entonces la historia de la marina española, duro es decirlo, es una historia de derrotas que terminan, en lo naval-militar con Trafalgar, y en lo político con la desmembración de su grande imperio.

En los dos últimos siglos del período colonial, los soldados, los monjes, los burócratas, los aventureros y los pocos verdaderos colonos que la Península mandó al Nuevo Mundo, contemplaron el derrumbe de esa grandeza y experimentaron sus consecuencias.

Los mares eran, permítaseme la expresión, triplemente inseguros para la masa migratoria que España nos mandaba:

- 1º Por el estado de la arquitectura e higiene navales y del arte de navegar y conocimientos náuticos propios de los tiempos.
- 2º Por la casi constante amenaza de los piratas y de las guerras contra el enemigo secular.
- 3º Por la pésima administración naval española, los barcos se hacían a la mar con sus cascos y aparejos en muy malas condiciones; los aprovisionamientos y víveres era de la peor clase: todo lo cual fue muchas veces causa de naufragios, o de funesta inferioridad ante el enemigo.

Nos han llegado algunos relatos de viajes, aburridos por lo interminables; incómodos; sucios hasta la invasión del inmundo parásito; y para matar el hambre y aplacar la sed, el bizcocho enmohecido y el agua descompuesta; agregad la tempestad, el insidioso escollo, el pirata, y, frecuentemente el enemigo implacable y superior. Había, sin duda, travesías felices, pero la impresión profundamente arraigada que se encuentra en la masa de los habitantes del interior, es la del mar que aterra, como una pesadilla; los hombres que los surcan son seres de otra pasta, razas

de otro temple. Y ya en aquellos lejanos tiempos, el Drake, el almirante inglés sir Francis Drake, pirata para las poblaciones costaneras y los bajeles españoles, señoreaba las olas, sentándose a la mesa en su nave capitana, al son de un cuarteto.

Sumad a aquella causa la muerte progresiva de las industrias de la metrópoli; que casi todos los españoles venidos a América, vivían de la esclavitud de los indios y de los negros, acentuándose en la raza criolla una notable incapacidad para todo trabajo manual o industrial; pensad en las suavidad del clima y la abundancia de la tierra y de alimentos, que convidan a la inacción. Echad, finalmente, en la balanza la gran causa, el sistema comercial impuesto por España, que ahogaba toda iniciativa, toda aspiración o esfuerzo de mejora material y moral, que mató prácticamente el intercambio anulando por completo la aptitud para el comercio, que Mahan considera, con todo acierto, una condición sine qua non para llegar al poder naval, y tendréis la razón de ser de esa incapacidad para el mar, que fue una característica uniforme desde California hasta la Patagonia.

Los pocos jóvenes americanos iniciados en la marina de guerra española no hacen excepción. Entre nosotros, alguno empuña el sable de los granaderos; otros que habían presenciado la tragedia del Cabo Trafalgar vuelven a la vida civil, y hasta el mismo Blanco Encalada, artillero en Maipo, queda relegado a segunda fila en el Pacífico, no obstante sus méritos indiscutibles.

La aptitud marinera de la raza española, antes esplendida y dominante, pero ya en decadencia, parece atrofiarse por completo, con el transplante al suelo americano.

Los pueblos que necesitaron una flota la forman con extranjeros y así se tripulan las pequeñas pero decisivas escuadras que actúan en el Plata, el Pacífico y el Mar Caribe.

La corriente migratoria que puebla las tierras desiertas, inmediatamente de asegurado el orden interno, no nos favorece tampoco: todo el sur de Europa se desploma sobre nosotros: gentes no preparadas para las artes mecánicas y apenas si suficiente para explotar la tierra en forma extensiva.

Las colonias británicas, especialmente Australia, Canadá y Nueva Zelanda, se encuentran en mucho mejor pie en cuanto a la organización sólida de un poder naval propio se refiere, como he de demostrarlo en mi próxima lectura al tratar de lo que debemos hacer en nuestro caso.

La densidad de población

Otro factor, poderosamente negativo para la creación del poder naval, es la densidad de población. Somos ocho millones para poblar un territorio casi todo fértil, de tres millones de kilómetros.

El capital y los brazos, que encuentran amplio y productivo campo en la tierra, no se lanzarán a empresas navieras. La razón está, no solamente en que el rendimiento de la tierra es más seguro sino que para cultivar un campo, por grande que sea, sobre todo, como se cultiva entre nosotros, se requiere muchísima menos inteligencia, preparación y energía que para organizar una compañía de navegación o de pesquerías marítimas, o plantear un astillero. Esta razón del destino del capital y de su rendimiento debiera tenerse muy en cuenta para no agobiar al cabotaje ni a la naciente marina con exigencias excesivas. No podemos ni siquiera imponer aquellos reglamentos que parecen lógicos en las naciones donde la industria naviera es una de las más remuneradoras.

La historia de los Estados Unidos encierra una lección muy provechosa: cuando los primeros trece Estados obtuvieron su independencia, siendo la raza tan apta por herencia inmediata y existiendo otras circunstancias locales favorables, la marina de comercio alcanzó un rápido desarrollo hasta llegar a ser la segunda del mundo. Pero casi contemporáneamente empezó la expansión territorial; la Luisiana comprada en 1803; la Florida obtenida en 1819; Texas anexado, y las enormes regiones del oeste arrancadas a México en 1845 y 1848; la paz interna consolidada. Sucesivamente fueron estos hechos determinando una facilidad tal de colonización y de riqueza, que los capitales y los brazos se lanzaron al oeste.

La marina mercante declinó hasta su casi total desaparición.

Pero el fenómeno fue forzosamente transitorio: en menos de veinte años la gran República conquistó uno de los primeros puestos en el poder naval militar; ahora empieza a invertir ingentes capitales en la reconstrucción de su marina mercante, y el gobierno emprende un vasto plan proteccionista. Es que el dominio y la explotación de tanta tierra, los productos e industrias que ella origina, obligan al pueblo a volver intensamente su atención al mar.

Apoya esta misma tesis, aunque por su acción inversa, el hecho de que en el Japón la densidad de la población favorece el incremento de la marina mercante de un modo innegable.

Los mismos o análogos sistemas proteccionistas, que han dado poco resultado en Francia, producen allí un eficaz estímulo; lo que debemos tomar muy en cuenta nosotros, al proyectar una ley de fomento de la marina mercante. Una población numerosa, desbordante, pobre y al mismo tiempo hábil, industriosa, he ahí un ambiente favorable para lanzarse al mar.

El factor de la escasa población y de su poca habilidad mecánica, la facilidad del trabajo en tierra, serán los mayores obstáculos para tripular nuestros buques aún por mucho tiempo. Así puede verse cuan falaz y aún contraproducente ha sido aquella ley que obligaba a la marina mercante argentina a tener tripulantes argentinos.

Causas que aminoran las circunstancias desfavorables

Todos esos factores contrarios no son insalvables.

La influencia lenta y decisiva, de las causas geográficas, situación, configuración del territorio y carácter marítimo del comercio, concluirá por sí sola por dominarlos; pero mucho puede hacer la acción de fomento del gobierno, la propaganda de la prensa, de la escuela, de los hombres de pensamiento.

Hay síntomas evidentes de nuevas orientaciones y favorables tendencias.

La ineptitud para las artes mecánicas provoca reacciones iniciales: la educación tiende a reformarse hacia finalidades más prácticas; como síntoma muy significativo, vemos lo que ocurre en la Escuela de Mecánicos de la Armada; para ochenta o noventa becas se presentan por año hasta mil doscientos candidatos de toda la República.

En los puertos y canales nacionales el movimiento por año es de veinte millones de toneladas de buques de ultramar. Esos buques entran, cargan, salen, sufren averías que reparan en el país, carenan sus fondos, y todo eso va exigiendo una gran población costanera, talleres de reparación, que poco a poco se transformarán en astilleros constructores.

Es más aún: en esos mismos puertos, canales, y en los ríos, hay un movimiento anual de veinticuatro millones de toneladas de buques de todo porte, pertenecientes al cabotaje nacional. Todas estas naves, mucho más que las anteriores, crean una población marinera y sostienen las artes mecánicas que demanda la conservación, el equipo y también la construcción naval.

Estos dos factores están destinados a un crecimiento asombroso en nuestro país, y por sí solos serían suficientes para invertir los valores deficientes y hacernos aptos para la vida marítima.

Otras fuerzas sociales contribuyen poderosamente a llevar los espíritus al mar.

El deporte náutico en todas sus formas es una de ellas. Iniciado por residentes extranjeros, ingleses en su mayor parte, se difunde extraordinariamente como por contagio, hasta alcanzar una importancia tal que ninguna otra nación de la América latina podría ni siquiera soportar el asomo de una comparación. Para encontrar pueblos que nos igualen o superen en esa rama, sana y fuerte, de la acción social, tendríamos que dirigirnos a las razas eminentemente marítimas.

Yo he visto, señores, a nuestros yachtsmen en pequeñas embarcaciones, habilísimos en el manejo de las velas, maestros en el motorismo, desafiar el mar, como consumados marineros.

Ellos se han hechos a sí mismos, ellos eligen, compran, y aún construyen sus barcos, ellos han ido a las capitales de Europa a tratar de igual a igual con los centros deportivos náuticos y hacer reconocer nuestras sociedades del ramo.

¿No son estas, señores, las manifestaciones inequívocas de una nueva vida en el organismo nacional?

Aquella causa primera, que es la situación marítima, socialmente insular de nuestro territorio, y unida al centro de gravedad de la civilización únicamente por el gran camino líquido, tiene otra influencia obligada en nuestra cultura: no hay argentino que quiera instruirse o divertirse; no hay argentino suficientemente acomodado, que no se sienta atraído por las grandezas de la vida en el norte, y en el largo viaje de ida y vuelta va la observación asentando en los espíritus, en forma no conciente si se quiere, pero no menos efectiva, el sentimiento del mar y de los intereses que encierra.

El servicio obligatorio en la armada, es una gran lección de navalismo y civilización que el pueblo argentino recibe año tras año; en los primeros tiempos la salida del conscripto producía un desgarramiento en los hogares, pero con asombro se le veía volver más fuerte, más apto, de aquel elemento de los terrores y de los naufragios. Y los relatos y recuerdos de los que han surcado los mares en la escuadra, en los transportes, en la "Sarmiento", van depositando, señores, año tras año, ideas amplias y grandes en la mente popular, ahogada por el estrecho horizonte de tierra adentro y hecha por tradición a no ver la patria ni el mundo sino a través del humilde agujero lugareño.

Las playas balnearias, fruto de iniciativa privada, limitada, aristocrática, concluyen por arrastrar a la masa y se hacen una necesidad popular.

El pueblo se acerca al mar, lo conoce, lo comprende aspira sus brisas tonificantes, siente activarse su sangre y nuevas y grandiosas ideas abren su inteligencia a los esplendores de una luz desconocida.

Como lo ha dicho Ratzel, en una de sus notables obras "La Tierra y la Vida":

"El horizonte de los pueblos que ven el mar a su alrededor será siempre más vasto del de los habitantes de tierra firme, cuya mirada sea circunscripta y ensombrecida por la selva o la montaña. Esta amplitud no solamente refuerza y aguza su vista; el horizonte ilimitado desarrolla en el alma de los pueblos empuje y perseverancia. El amplio mar aumenta las vistas del comerciante, como las del hombre de estado".

Germinación de los ideales marítimos en el pueblo argentino

Por todos lados vemos manifestarse los pródromos de un ambiente nacional entusiasta por los intereses marítimos. ¿No es ello motivo para abrigar una hermosa y fundada esperanza y para redoblar nuestros esfuerzos?

El Dr. Juan Agustín García, desde esta misma tribuna, nos habló de la historia de las ideas en la vida nacional. Siguiendo análogo camino, sería muy interesante investigar la germinación y desarrollo de ideales marítimos en nuestro pueblo.

Empiezan las primeras manifestaciones durante el período letárgico y oscuro del coloniaje, insinuándose por el contrabando, por la libertad de comercio transitoriamente obtenida gracias a algún virrey clarividente o necesitado de fondos; por las actuaciones y representaciones del consulado. Las invasiones inglesas lanzan el primer rayo de sol que anuncia la aurora de Mayo. Ubre el pueblo, una de las primeras sensaciones que experimenta es la necesidad de crear una flota pequeña, pero suficiente para abrir el estuario; con el levantamiento del bloqueo se inicia el comercio marítimo que será el gran maestro y civilizador; las migraciones que llegan, traen el relato del mar; todo el interior siente la atracción del gran río y sobre él tiende a organizarse y unirse la nueva nación; la campaña de San Martín enseña que la vía marítima es muchas veces más estratégica y más corta que la terrestre; la guerra con el Brasil y los conflictos con Francia hacen sufrir las angustias supremas del bloqueo; Ituzaingó y el Juncal prueban que los éxitos tácticos, por gloriosos que sean, no salvan de una paz desfavorable, sino consiguen establecer en su favor el dominio del mar; la Patagonia, accesible sólo por la vía náutica, es causa de constante

preocupación; los conflictos de límites obligan a crear una escuadra de mar, y gracias a ella, en buena parte, se salva el patrimonio territorial; los millones de toneladas de barcos que se mueven anualmente en los puertos, crean toda una población ligada a sus servicios: los viajes de turismo y de estudio, siguen la vía marítima; tres o cuatro mil muchachos robustos de toda la República reciben anualmente aprendizaje de cosas de mar; el deporte náutico y los balnearios marítimos rivalizan con los establecimientos similares extranjeros; se construye, bajo la dirección de ingenieros argentinos, grandes obras portuarias y de mejora de los canales: la prensa diaria, las revistas, los congresos, todo el que piensa habla del problema del mar.

Pero sobre todas esas cosas, tenemos ahora, con la gran guerra, la lección suprema.

Todo argentino que piensa, que comercia o que sufre, vuelve, señores, su vista a ese problema de la vía marítima.

Es necesario que esta lección sea provechosa.

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.

A los que claman por un camino, un ferrocarril o un puente -allá tierra adentro- es necesario mostrarles que ese camino, ese ferrocarril, ese puente no son otra cosa que una corta etapa de la inmensa red de vías que viene uniéndose sucesivamente, hasta converger a la gran vía común, que es el mar. El conjunto semeja al sistema circulatorio de los seres organizados superiores; producida una herida parcial, se rompen las arteriolas y aun los vasos secundarios: la herida pronto se cierra y los tejidos se reponen y, si es necesario, la marcha de la sangre tiende a reestablecerse por caminos cercanos, pero cortada la gran aorta y toda la vida del ser se interrumpe de un golpe.

Esos grandes intereses marítimos que todos comprendemos, que todos palpamos, exigen un poderoso esfuerzo para no quedar del todo rezagados.

En nuestra infancia como nación, hemos permanecido poco menos que indiferentes a esos problemas, y la empresa extranjera realizó con el niño incipiente la misión de la madre que nutre y educa. Pero si ese estado de cosas hubiera de ser definitivo e imponer un límite a nuestros ideales marítimos, la acción extranjera tomaría el aspecto del impulso generoso que lleva el alimento a la boca del parálítico o de la diestra maniobra del fuerte que explota sin compasión al débil.

De los medios de continuar la obra ya realizada en la prosecución de esos fines, trataremos siquiera sea sintéticamente, en la próxima lectura, si la benevolencia vuestra, hoy tan ampliamente puesta a prueba, sigue prestándome su atención.

Segunda conferencia

Política Naval Argentina.
Problemas de la Defensa Nacional por el lado del Mar.

Exordio

Señores:

Lo complejo de las cuestiones que se encierran en el tema de estas lecturas, y la conveniencia de plantearlas en toda su vastedad, me obligaron a desenvolverlas en dos conferencias, no obstante mi resolución de no descender a pormenores.

Esto último me impone, por otra parte, el manifestar, sin por ello abrigar pretensiones de acierto completo, que el aspecto de generalidad que debo dar a mi pensamiento no significa un estudio superficial.

La exégesis vendrá a su tiempo, y si ahora, llevado por el deseo de no abusar de vuestra atención hubiere de sentar conclusiones sin presentar la nutrida argumentación que las pruebe, no queda sino un recurso, por el momento, y es que habréis de creerme sobre mi palabra.

Si en mi lectura anterior he analizado los fundamentos de nuestros intereses marítimos y los factores que los favorecen o contrarían, hoy me propongo examinar, siquiera sea a grandes rasgos, los lineamientos de la política naval que, continuando la obra ya realizada, pueda conducirnos por el rumbo más corto, más económico y más seguro, a dar a esos intereses una sólida y permanente garantía.

La política naval es, ante todo, una acción de gobierno; pero es indispensable, para que tenga nervio y continuidad, que sus objetivos arraiguen en la nación entera, que sean una idea clara, un convencimiento en las clases dirigentes, y una aspiración constante de todo el pueblo argentino.

Por esto es acertado traer estas cuestiones a la discusión pública, para formarles su ambiente y llegar a conclusiones definitivas.

Hay, entre los asuntos militares, algunos (precisamente aquellos más generales y que pueden ser tratados con los solos datos de la situación y configuración geográfica del suelo) que constituyen los problemas fundamentales de la defensa de los Estados. Esos problemas no caen bajo la reserva militar, puesto que pueden ser resueltos con

los elementos de juicio que están al alcance de todo el mundo. Son la esencia misma de la defensa nacional, y, como decía el contraalmirante Mahan, no sólo deben ser conocidos por los hombres que gobiernan, sino por los ciudadanos todos de un pueblo libre; y que así debe ser, no hay duda, puesto que, en tesis final, es el pueblo quien sufraga los gastos y quien da su sangre en la defensa.

La opinión pública en el mundo con relación al dominio marítimo

El último cuarto del siglo XIX y lo que va del siglo XX, han evidenciado una intensa preocupación de las naciones viejas y nuevas por los problemas del dominio marítimo.

La expansión del comercio, la urgencia de liquidar y repartirse definitivamente las tierras aún colonizables, la ampliación de las esferas de influencia, la competencia universal, las obras de grandes pensadores, las nuevas orientaciones de las ciencias geográficas y sociables, han determinado una activa concentración de fuerzas hacia las cosas del mar.

En ese gran movimiento, al par que se agiganta el poder naval de las viejas potencias dominadoras, surgen rápidamente, podría decirse de la nada, al primer rango, Alemania, Estados Unidos y el Japón.

Naciones que no habían figurado en las aguas desde mucho tiempo alcanzan el rango de primeras potencias, como Italia y Austria, o dan inequívocas señales de resurgimiento naval, como Grecia y España.

En todas partes se discute el proteccionismo a la navegación y las industrias conexas; en todas partes se subvencionan las compañías o se arbitran otros medios de fomento.

La agitación cunde por el mundo entero, y así la Geografía Política ha podido llegar a la conclusión innegable de que la civilización tiende a hacerse cada vez más y más marítima. Pero lo que debió excitar, sobre todo, nuestra emulación, y que, sin embargo, pasó casi inadvertido, fue el movimiento de las colonias británicas,

Australia, Nueva Zelandia, Canadá, reclamando para sí la obligación de la propia defensa marítima, sin renunciar por ello a la unión imperial.

El Canadá se adelantó con singular éxito en el desarrollo y fomento de ciertos factores del poder naval, como la marina, las pesquerías y las industrias con ellas relacionadas.

En cuanto a los australianos, son cuatro millones de almas para cubrir cerca de ocho millones de kilómetros cuadrados. Cuando analicé el factor de nuestra extensión, dije que teníamos cinco veces el valor de la media, tomando como valor medio el correspondiente a una distribución por igual de las tierras entre todos los habitantes del mundo. Pues bien, los australianos sostienen su derecho a más de veinticinco veces el valor tipo, o sea cinco veces más que nosotros los argentinos. Y mientras nuestra constitución abre las puertas a todos los hombres del mundo, aquéllos, en sus leyes fundamentales, reservan su extenso patrimonio a los hombres aceptables de la raza blanca. Y Australia se apresta a defender ese dominio y ese ideal. Consciente de los problemas del mar, llama al almirante inglés Reginaldo Henderson, y le pide un plan general que comprenda la creación de bases navales, principales y secundarias, la formación del personal y la adquisición del material para un período de veinte años. Ese plan está trazado, y, como lo dice el almirante en su informe, no solamente plantea las soluciones inmediatas, sino el futuro desarrollo del poder naval en Australia, Nueva Zelandia y demás islas británicas en el Pacífico. El plan fue publicado por orden del Congreso australiano y así llegó íntegro a mi poder.

Observen a esta colonia y reflexionen los escépticos o enfermos que dudan o se asustan cuando se habla de previsión en esta nación soberana.

La agitación marítima de las colonias británicas es un hecho muy sugestivo; prueba la clara visión de los problemas que la situación geográfica les plantea, y evidencia las tendencias ingénitas de la raza.

En cambio, ¿qué ocurre con las naciones latinoamericanas? Muchas de ellas están aún ocupadas gravemente en su consolidación y organización internas.

Otras, con la desgraciada fragmentación que sufrió el imperio español al derrumbarse, quedaron tan pequeñas o mal situadas, que malamente podrán aspirar a una participación considerable en el dominio marítimo.

Nosotros, mucho hemos andado, pero aún nos falta una comprensión más amplia de nuestros intereses en el mar y una acción mucho más vigorosa para afianzarlos.

En otras naciones, el impulso privado rivaliza con el impulso gubernativo, lo complementa y lo secunda; se han organizado esas poderosas asociaciones de propaganda que son las Ligas Navales. Una brillante iniciativa de ese género pasó fugazmente entre nosotros; pero lo más curioso es que, ante la inercia nacional, actúen aquí vivamente dos o más ligas navales extranjeras que allegan fondos, celebran fiestas y hasta construyen asilos para los marineros compatriotas.

Véase, pues, cuan preciso es crear un nuevo ambiente, salir de nuestra rutina interna, observar lo que pasa en los pueblos que mantienen altos ideales y prepararnos también nosotros para llenar con dignidad y prestigio nuestro papel de nación marítima.

Verdadero concepto del poder naval

Son tres las columnas que forman la base del poder naval: producciones, transportes propios y mercados.

Ampliando el concepto, podemos decir: las producciones implican no solamente aquello que se puede exportar sino el contar con los elementos indispensables para la construcción, sostenimiento y progreso de un abundante material naval; los transportes propios exigen un desenvolvimiento considerable de las industrias mecánicas y constructoras; los mercados, una hábil y, a veces, una fuerte acción exterior; el conjunto, la potencia naval militar que es como el seguro de toda esa fuente de riqueza contra el riesgo de la guerra.

A pesar de que esta definición sea clara, necesitamos combatir dos errores muy comunes, que tergiversan el concepto real:

El uno es la exageración del optimismo cuando se adquiere un barco o cualquier complicado material de guerra. No hay duda que ese barco o ese material son indispensables para la tranquilidad nacional; pero no hay que perder de vista que solamente resuelve una necesidad defensiva del momento y no contribuye sino débil e indirectamente a cimentar las verdaderas bases del poder naval. El optimismo exagerado puede ser muy perjudicial en cuanto nos presenta, por un curioso espejismo, la apariencia de que hemos dado un gran paso en aquel desiderátum de la política marítima. En realidad, el esfuerzo se reduce a estos términos: haber dotado con personal nacional (lo que no es poco) una poderosa máquina que nos hace confiar en la paz, pero cuyos mecanismos son, casi todos, exóticos.

Quiero significar con esto, y lo digo especialmente a mis compañeros de armas, que la adquisición de material bélico no debe hacernos olvidar ni por un momento que solamente las industrias mecánicas, la marina mercante propia, las poblaciones marineras, las pesquerías, permitirán resolver satisfactoriamente los problemas del porvenir.

El otro error, señores, está, como se dice, en el polo opuesto, y ha sido verbosamente sostenido en la prensa y en revistas. Según tales ideas, la Nación no debía crear una marina de guerra eficiente, antes de orientar a sus ciudadanos en las actividades que forman las poblaciones marítimas, tener marina mercante propia, industrias, etc.

Singular teoría.

Las naciones, con frecuencia, tienen exigencias internacionales graves, inmediatas, que las obligan a tomar serias precauciones en el mar y sin dilación.

Y como no es de mi agrado fundarme en teorizaciones sino en hechos, paso a citar algunos recientes que comprueban lo que afirmo.

Los Estados Unidos de Norte América habían visto decaer por completo su marina mercante, y precisamente en ese momento iniciaron la creación de su moderna flota de guerra; durante muchos años esta fue tripulada máximamente con extranjeros; y con esa flota la gran Nación se abrió paso al mar y trazó el camino de su dominio

marítimo. Ahora la marina yanqui está tripulada por ciudadanos de la Unión, y de paso diré que no con pescadores y gavieros sino con muchachos de todo el territorio, pues el marinero de la antigua tradición ha desaparecido para dar lugar al hombre simplemente sano, fuerte y con la inteligencia común y la instrucción elemental necesaria para conocer y manejar determinados mecanismos, según su especialización. Esto es ya una verdad en todas las marinas, y el almirante Henderson fijaba en dos años de training, el tiempo suficiente para formar un hombre apto para los modernos buques de guerra.

El Japón presenta otro caso. Sin tradiciones navales, debido a su absoluto aislamiento, instruye algunos jóvenes nobles en la marina inglesa, y compra su primera flota, con la cual se abre paso a cañonazos sobre el mar; afirmada la potencia bélica, inicia luego la creación, en gran escala, de su marina mercante y de sus industrias mecánicas.

Y recordando nuestra historia, señores, lucidos habrían estado los gobernantes de los primeros tiempos argentinos si hubieran esperado, adivinando a los modernos teorizadores, que la incipiente nación tuviera marineros, construcción de barcos, colonias de pescadores, etc., en lugar de improvisar la escuadrilla de Brown para destruir las fuerzas navales españolas y abrir el río al comercio.

Así, pues, ni uno ni otro extremo.

La existencia de una marina de guerra eficiente es para nuestro país una exigencia ineludible; pero su realización no debe hacernos olvidar, ni relegar a segundo término, los verdaderos fundamentos del poder naval, sin cuya fuerza la Nación Argentina no desempeñará en el mundo sino un papel mediocre y de eterna dependencia.

El cabotaje nacional

Planteadas las cuestiones como queda dicho, veamos los pasos a dar.

Aunque la marina mercante sea en conjunto una misma rama de la actividad nacional, conviene, en este estudio, separarla en cabotaje y marina nacional de ultramar. La verdadera razón de esta distinción está en que mientras el cabotaje puede ser amparado, protegido y llevado a su más alto grado de desarrollo, gracias a la exclusividad nacional, la marina de ultramar estará sometida a las leyes de la competencia mundial y constituirá la industria, tal vez más difícil de proteger entre nosotros.

Con la reserva para la bandera nacional, obtenida después de tantos años de discusión y de lucha, el cabotaje alcanzará en este país un considerable desarrollo debido al extensísimo litoral fluvial y marítimo, bastando para ello una sola regla: "facilitar, no trabar". Y es tan conveniente, tan patriótico hacer esto, cuanto que el cabotaje no vale solamente por las comunicaciones que resuelve y las industrias que sostiene, sino que él es el único plantel, es como la simiente de la cual ha de nacer la marina de ultramar verdaderamente argentina. Si no damos gran vuelo al cabotaje, es ilusorio pensar en compañías de ultramar que arboleen nuestra bandera y que sean nacionales por su esencia.

Ante todo, hay que disminuir las fórmulas burocráticas a un mínimo indispensable. Es singular, pero es lógico en este país: sobre el cabotaje, que al fin y al cabo no es más que un medio de comunicación, pesan grandes formulismos administrativos; en cambio los ferrocarriles tienen extraordinarias franquicias y libertades. Es que para la navegación teníamos ya por herencia española gran número de disposiciones, reglas, fiscalizaciones, etc., mientras que los rieles se presentaron como cosa nueva e inglesa, no es de extrañar que mientras ellos hicieron su entrada triunfal, ganando una legua a todo viento de la mejor tierra del mundo, en todo su recorrido, o con garantía del capital por el gobierno, el cabotaje tuvo que

luchar por decenas de años para que, por lo menos, se le libertara de la competencia extranjera.

Es necesario proceder con mano rápida, entendida y enérgica. Suprimir papeles sellados e impuestos que para el fisco no representan grandes sumas y que para el cabotaje son un peso. Alejar toda tendencia a reglamentación militarista o a una ética exagerada e incompatible con la definición misma del comercio. Convencerse de que es imposible transcribir directamente la reglamentación muy rigurosa de otras naciones donde esta industria es relativamente mucho más viable y productiva. Aminorar la exigencia en cuanto al personal subalterno argentino; ya he hablado de las grandes causas que impiden ese pretendido nacionalismo de las tripulaciones; no se ve qué peligro puede haber en que los marineros y fogoneros de los buques mercantes sean españoles o italianos, cuando hay millones de hombres de esa nacionalidad dentro del territorio; como medio de impulsar al pueblo al mar, esa idea resulta una puerilidad y un fracaso; y, finalmente, no hay razón para que esos hombres de abordaje no formen su hogar en los puertos, tengan una familia y lleguen con el tiempo a ser tan argentinos como los agricultores u obreros de tierra adentro. Esa disposición, lo que ha producido innumerables veces, es el falseamiento de la ley, pues viéndose apurados los armadores embarcaban argentinos... pero no marineros porque no los había... sino vagabundos; y como estos hombres no respondían en la maniobra o el trabajo, el armador tenía a veces que aumentar sus roles efectivos con desmedro de sus dividendos.

Es necesario evitar que las diversas reparticiones que puedan tener acción sobre el cabotaje procedan incoherentemente a reglamentar con ideas unilaterales y exageradas. Tal cosa ha sucedido con el reglamento sanitario, tan eficazmente combatido en las columnas de La Prensa. Un grupo de médicos puede hilvanar un copioso reglamento de esa clase con la idea loable de que tengamos "las más adelantadas disposiciones en el ramo"; pero olvidará que el barco, ante todo, representa un capital que debe producir ganancias y no un mecanismo destinado a destruir, en forma ultra-fácil, sus propios microbios.

No hay que olvidar que el cabotaje entre nosotros necesita para sostenerse mayores dividendos que en otros países, donde los capitales se conforman con intereses módicos y las empresas de navegación son fáciles; aquí el capital exige una fuerte renta y no hay que esperar que, por patriotismo, se dedicara a armar barcos para el comercio.

El balizamiento, que en el Río de la Plata no ha tenido casi otro objeto que la navegación de ultramar, debe preocuparse más de la de cabotaje. Todos los horarios oficinescos y portuarios deben subordinarse a las urgencias de la carga y descarga, según las mareas, corrientes, estado del tiempo e itinerarios sin recargo alguno de gastos para el armador.

No se deben dar concesiones ferroviarias, destinadas únicamente a matar líneas de navegación establecidas, sino media ventaja apreciable para las comunicaciones; débese estorbar la competencia perjudicial como es aquella que, sistemáticamente, por obra de las compañías ferroviarias, tiende a destruir la continuidad que debe haber entre los servicios de los barcos y los trenes.

La realización de todas esas medidas y de muchas otras de detalle será facilitada por la creación de una organización especial de que ya hablaremos.

Marina nacional de ultramar

Ha dicho un economista que es una tendencia natural en los pueblos que sus Producciones sean transportadas por sus propias naves de comercio.

No Podremos, sin embargo, pretender el crecimiento de nuestra marina mercante en desmedro de las ajenas; pero debemos aspirar al equilibrio de las banderas.

Estarnos experimentando las graves consecuencias de que la casi totalidad del tonelaje de buques mercantes pertenezca a una o dos matrículas. Se complican las respectivas naciones en una guerra marítima; el resultado inmediato es la paralización o enorme encarecimiento del tráfico. Se encuentra uno de los beligerantes más desahogado que el otro, pues por medio de sus buques puede

imponer una contribución de guerra mundial. Véase, pues, que la aspiración de los pueblos a poseer marina mercante propia y a llegar a un equilibrio en los tonelajes, según sus recursos, su comercio, su industria y sus aptitudes marineras, es de interés universal. Y de paso señalaré ya aquí el error que cometerían las naciones de América si se dieran por satisfechas con que los Estados Unidos del Norte crearan una flota suficiente para el intercambio americano. La solución sería precaria y sujeta a los mismos riesgos cuyas consecuencias estamos palpando.

Y aquí mismo quiero hacer notar cuan equivocado sería de nuestra parte el contribuir pecuniariamente al levantamiento de una marina mercante extranjera. Sería contribuir a nuestra eterna dependencia. Si algún centavo gastamos en ese sentido, que sea para protección y desarrollo de la marina mercante nacional.

El ideal no puede ser que una o dos naciones se encarguen de esos servicios en el mundo, sino de que todas concurren en razón de su potencia y de su situación.

Necesitamos combatir el monopolio del tráfico.

No hay que hacerse ilusiones, sin embargo; la creación de una marina mercante es el resultado de una industrialización muy avanzada, de la que estamos lejos. Pero tampoco hay que desesperar de nosotros mismos ni renunciar a la empresa.

Para fomentar la marina mercante hay que atender a dos órdenes de intereses, representados por dos individualidades: el constructor y el armador.

La evolución del proteccionismo marítimo, ampliamente estudiada por un publicista italiano, ha oscilado en varios países entre esas dos tendencias: en franca ayuda unas veces al que construye el barco, y otras al que lo adquiere y lo lanza a la navegación.

La experiencia es ya abundante y no sería, por cierto, la falta de ideas y elementos de juicio la que impediría formular un plan proteccionista; en algunas naciones, la protección unilateral dio origen a una lucha más que a un común beneficio entre ambas entidades; hay fórmulas que dieron resultados contraproducentes; y aún ha ocurrido, como ya lo he mencionado, que un mismo sistema recoge éxitos en un país,

mientras que en otro fracasa o poco menos, y sucede así por la diferencia de factores no tenidos en cuenta.

No habría tiempo para entrar al minucioso estudio de nuestras condiciones actuales para formular un plan concreto en sus detalles; además, sería inoficioso hacerlo ahora, por la situación económica y por la anormalidad de las circunstancias.

Pero es siempre oportuno sentar normas generales, a mi juicio, ilevantables. En primer lugar, entre nosotros la ayuda debe dirigirse ante todo al armador, pero sin descuidar al constructor.

La atención a este último debe tender a dar facilidades de toda clase a los talleres de reparaciones y primas a los astilleros, pequeños como sean, por el tonelaje que construyan a partir de un cierto valor mínimo. Estas primas deben aplicarse, no solamente en concepto al tonelaje total, sino a lo que podríamos llamar el grado de nacionalización, pues hay diferencia entre construir un barco y simplemente armarlo con elementos traídos de afuera. Contribuirán eficazmente a ese fomento la investigación más intensa y la clasificación y colección de los materiales argentinos aptos para la construcción naval.

La protección al armador debe tomar dos direcciones: 1º el millaje navegado, a tanto por milla, pero no de movimiento exclusivo, sino en proporción a la carga transportada, quiero decir de carga efectivamente llevada o traída y desembarcada en su destino; 2º de sobresueldo por el Estado a ciertos cuerpos de las tripulaciones, especialmente los oficiales, para facilitar su nacionalización y con cierta exigencia de aptitud, comprobada con exámenes, para considerarlos en la primera reserva de la flota de guerra. Estos medios son análogos a los propuestos por una comisión de cinco senadores y cinco diputados del congreso de los Estados Unidos de Norte América, para restaurar la marina mercante de aquella nación. Análogos males, requieren análogos remedios.

Al formular minuciosamente un plan proteccionista, que desde luego debe comprender las máximas facilidades internas, impositivas, náuticas, portuarias y administrativas, es esencial no perder de vista que las cláusulas no sean de

naturaleza tal que el armador pueda asegurarse una entrada o ganancia, sobre la base de operaciones falseadas. En la historia del proteccionismo marítimo huelgan casos de esa especie que podremos evitar, si no perdemos de vista el pro de los intereses de la nación, único y alto objetivo al propiciar los intereses de un gremio.

Hay todavía un último punto de vista importantísimo, tanto más, cuanto que ya hemos estado a pique de caer en lo que me permito reputar un error: son las compañías oficializadas. Y esto puede generalizarse tanto a las compañías navieras como a los astilleros.

El arbitrar un medio para que una compañía, oficial o semioficial, tenga un grupo de barcos que produzcan pingües, o, por lo menos, seguros beneficios, no es tender a la creación de una marina mercante nacional. Las flotas de comercio, más o menos oficiales, dan siempre malos resultados. Esto no podría ser nunca una crítica a nuestra administración, pues la observación es general.

El gobierno de los Estados Unidos de la América del Norte tenía en el Pacífico barcos para el servicio de transporte a las Filipinas. Según los balances que se publicaban, ese servicio era altamente económico. Pero la comisión que ya he mencionado dos veces, fue en su encuesta al fondo de las cosas, y encontró que "parecía" económico, no siéndolo ni por aproximación, pues no se computaban dividendos a pagar por el capital, gastos de seguros, reemplazo del material por desgaste, etc.; y les era fácil no computar estos ítems del negocio, pues tarde o temprano habría de cubrirlos el presupuesto.

Un argumento usado cuando se propone una compañía de navegación sobre la base de la cooperación particularizada del Estado, es el de la ejercitación que resultaría para el personal de guerra tripulando con él los barcos de tal compañía. Esta haría, posiblemente, aunque no seguramente, un buen negocio; pero el Estado, no, y menos la marina de guerra. Hay buena fe, sin duda alguna, en la creencia de que la navegación mercante es una buena escuela para la marina de guerra. Como iniciación, es aceptable; pero el marino de guerra solamente puede formarse en la ejercitación de guerra: simulación de bloqueos, fondeo de minas, maniobras tácticas,

raids, busca del enemigo, tiro, etc. La navegación mercante apenas si puede formar al foguista de baja velocidad y en cuanto al oficial, la misión se reduciría, en gran parte, a lo que la carrera tiene de oficio, es decir, al pilotaje de altura, en barcos de carga y por ende lentos.

En resumen: la protección entre nosotros debe tomar las dos formas indicadas, sin establecer ningún beneficio que resulte monopolio de una determinada compañía, y no pueda generalizarse a todas las que se funden con garantías de seguridad y de permanencia (salvo lo que se refiere a ciertos servicios especiales, como el postal, por ejemplo).

Como luego veremos, falta aún aquí el órgano eficaz del gobierno, que se ocupe de estos problemas en forma permanente.

Las pesquerías

Las pesquerías se encuentran en un estado de atraso mucho mayor aún que la marina mercante, cuyo plantel, el cabotaje, ha alcanzado ya un considerable desarrollo. Es que sobre ellas pesan inconvenientes más difíciles de remover.

Pero, hay más, y son los prejuicios. Todo el mundo habla de colonias de pescadores que deben fundarse y diseminarse en las costas. Y ¿para qué? Para que vegeten en la miseria sin poder beneficiar o transportar sus productos.

La pesca en pequeños barcos de vela, es cosa que se va relegando poco a poco al pasado; sólo las naciones atrasadas en este género de actividades la tienen aún en gran escala.

Silvio Positano, en un estudio económico interesantísimo sobre "La Industria de la pesca en su faz moderna", ha hecho una comparación completa y convincente entre la pesca de vela y la gran pesca de vapor.

Un solo dato por su elocuencia, basta.

Italia posee cerca de 28.000 barquichuelos pescadores de vela; el producto medio de cada uno por año es inferior a 900 francos, y la ganancia neta también por año de

cada pescador es de poco más de 100, es decir, ¡de unos cincuenta a sesenta pesos al año!

En cambio, en Inglaterra, los 600 barcos de vapor del solo puerto de Gruns-by, obtienen 80.000.000 de francos por año, o sea 133.000 por barco.

Se ve, pues, que los tripulantes de un pescador de vapor pueden contar con un sueldo razonable para formar un hogar en el puerto próximo.

Fomentar las llamadas colonias de pescadores, es fomentar el pauperismo.

Italia tiene un grave problema con sus ciento veinte mil pescadores, que en término medio, como lo dice el autor citado, apenas ganan el mendrugo para matar el hambre.

Y hay otra grave consecuencia, y es que esa masa de proletarios viene a constituir la más seria dificultad para encaminar la industria en forma razonable y moderna.

España se encuentra en caso análogo, y, ¿es eso lo que queremos transplantar a nuestras costas?

Pero, hay otro error, a mi entender: se habla de poblar las costas con colonias de pescadores. Pues no, señores, es la población de las costas la que da vida a los pescadores; la población de las costas o las poblaciones que con ellas tienen comunicaciones rápidas o fáciles. Y estos términos no pueden invertirse.

Si en el sur se establecieran colonias de pescadores, ¿qué destino se daría a los productos? ¿Se les traería a Buenos Aires?

Pues veamos la capacidad de consumo de pescado de nuestro pueblo.

El mar del Norte, una de las regiones más ricas en pescas, está rodeado por más de 150.000.000 de habitantes necesitados de alimentos; esto sólo explica el considerable desarrollo de las pesquerías. En el análogo caso se encuentra el mar de Japón y los mares adyacentes al Canadá y Estados Unidos de Norte América.

En cambio, nosotros somos ocho millones, de los cuales gran parte alejados de las costas, con pocas comunicaciones, poco gusto y poco hábito de alimento marítimo y grande abundancia de los frutos de la tierra.

Si contamos la población que en este país puede recibir en buenas condiciones el pescado fresco del mar, encontraremos que no pasan de unos tres millones de habitantes, contados con muy buena voluntad, y es simplemente irrisorio pensar que esas bocas puedan sostener la industria pesquera de nuestro escalón continental, que, como ya dije, es uno de los más extensos y probablemente uno de los más ricos del mundo.

Para alimentar la necesidad nacional, hasta una compañía de pesca puede pronto ser afectada por el inconveniente de la superproducción.

Así resulta, que por muchos años todavía el gran desarrollo de la industria pesquera estará supeditado a estas dos directivas: preparación del pescado, exportación. De todo lo cual se infiere que lo que nos conviene fomentar son las compañías serias, con barcos de vapor, y capital de consideración.

Y que no se me entienda que quiero trabas para esos humildes pescadores que desfloran la orilla del mar con sus anticuados implementos de pesca; ayúdeselos cuanto sea posible; pero esa no será más que una pequeña industria, almacigo de proletarios si tendiera a generalizarse.

Datos observados en Mar del Plata, no suficientemente aquilatados, hacen pensar en lo contrario; pero si en aquel lugar algunos han hecho dinero, es por el casi monopolio, y porque el pescado es un artículo de lujo. Multiplicad las barquitas y veréis multiplicarse la miseria de los pescadores.

De la importancia exagerada que se da sin razón a la pesca de la playa, ha nacido la discusión de un nuevo "derecho", esto es, ¿hasta qué distancia de la costa tenemos la exclusividad de pesca? Considero innecesario discutir ese derecho.

Ya he afirmado que por razón de la distancia, las industrias pesqueras tendrán que establecerse en nuestras costas, salvo que no ahorremos medio de impedirles en sus negocios.

La gran pesca se encuentra mar afuera; la línea imaginaria que limita el mar territorial no nos interesa en cuanto a las pesquerías; y por lo que se refiere a los ríos será de buena política dar las máximas facilidades a nuestros vecinos.

Lo que tiene razón de ser en el Norte o en el Mediterráneo, donde las naciones se aglomeran alrededor de los brazos del mar, aquí no tiene sentido. Y lo mismo digo de copiosos reglamentos que se suelen traducir sin criterios suficientes para su aplicación.

La ciencia lo había previsto y la práctica de la industria lo ha demostrado; los fondos de pesca se encuentran hasta las profundidades quinientos metros, más allá la presa disminuye hasta escasear en tal forma que ha podido decirse que los peces comestibles aborrecen el abismo. La razón ya la expuse. Pues bien, para buscar la presa y hacer la gran industria, son indispensables los barcos de vapor, con tripulantes que sepan la navegación de altura.

Todas estas observaciones y muchas otras que la falta de tiempo obliga a callar, permiten llegar a ciertas conclusiones sobre el fomento de la industria pesquera en nuestro país.

1º Es imprescindible antes que todo el estudio del mar argentino, del punto de vista de la oceanografía física y biológica, para poder presentar al capital datos concretos sobre la riqueza que aquél encierra.

2º La protección debe orientarse francamente a las compañías de pesca de vapor.

3º Es ilusorio pensar que el consumo interno por sí solo pueda mantener una grande industria pesquera por mucho tiempo a lo menos; solamente podrá conseguirse tal cosa sobre la base de la exportación de conservas y pescado seco, ahumado, etc.

4º Para iniciar el arraigo de las compañías, débese proteger la fabricación de conservas nacionales contra la competencia extranjera.

5º Es indispensable que los municipios se preocupen de la expedición al menudeo, y que tengan en cuenta que el producto de las pesquerías herirá los intereses de los abastecedores de carnes y otras sustancias alimenticias.

6º Uno de los puntos que más debe atender la protección son las facilidades de transporte y conservación, a causa del clima y de la lejanía del mar de los centros de consumo ².

7º En cuanto a la piscicultura, no debe emprenderse hasta no haber avanzado suficientemente en el estudio biológico de nuestros mares, estuarios y ríos.

Organismos que deben crearse para el estudio y fomento de la marina mercante y de las pesquerías

En el Canadá encontramos una organización previsor y completa para el fomento de los intereses marítimos del dominio. Existe en el gobierno un ministerio encargado de ambas marinas y de las pesquerías; es cierto que hay allí mayor número de secretarías de Estado que nuestro país; pero, resulta siempre enormemente desproporcionada la importancia que se da en ambos a las cosas del mar. Y si se estudiaran con detenimiento las circunstancias respectivas del punto de vista geográfico y económico, se llegaría con seguridad a la conclusión de que los intereses que ligan al pueblo argentino con el mar son de un orden aún superior a los similares que pesan sobre los destinos del Canadá. La clave de las diferentes orientaciones en ambos pueblos se encuentra en la historia y en los caracteres propios de las dos principales razas que respectivamente los forman.

En contraposición a la completa organización canadiense, ¿qué podemos presentar nosotros?

Tal vez sea la causa mi poco conocimiento de nuestra legislación, pero confieso con sinceridad que no he encontrado cuál es aquí el organismo administrativo,

² Las mismas precauciones indicadas para el proteccionismo de la Marina Mercante, con el fin de precaverse contra los monopolios y oficialismos, valen para las pesquerías.

Tal vez sea la causa mi poco conocimiento de nuestra legislación, pero confieso con sinceridad que no he encontrado cuál es aquí el organismo administrativo, especializado y eficiente, cuya misión comprenda el estudio continuo de la marina mercante y su fomento.

especializado y eficiente, cuya misión comprenda el estudio continuo de la marina mercante y su fomento.

La ley de organización de los ministerios nacionales, cuya redacción tiene singulares contradicciones, encarga, a mi entender, al Ministerio de Marina de esa misión, en forma terminante, aunque por otros párrafos menos claros, el Ministerio de Agricultura podría atribuirse tales funciones. La ley de creación de la Prefectura de Puertos es simplemente una ley de policía marítima.

Ciertos hechos que consideramos inconvenientes dentro de una buena organización, prueban la falta de una entidad que atienda las importantísimas cuestiones que la marina mercante suscita, y que las atienda en forma permanente, de concienzudo estudio y de acción e influencia dentro del gobierno.

Hace poco, la autoridad marítima intervino en las empresas de cabotaje por una cuestión de tarifas, defendiendo los intereses de los exportadores de lana del sur, es decir, de un producto exclusivamente ganaderil; los que se consideraron damnificados, los armadores, se apersonaron al Ministerio de Agricultura en demanda de protección. ¿No es esto poner las cosas al revés? Pues bien: la Prefectura procedía dentro del estricto cumplimiento de sus reglamentos. Varias reparticiones dictan disposiciones sobre el cabotaje, cada una por su cuenta y con criterios o propósitos unilaterales, y por lo común, sin tornar para nada en razón los legítimos intereses de los propietarios de barcos.

Las reclamaciones del gremio tan frecuentemente perjudicado llegan unas veces al Ministerio de marina, otras al de Agricultura, al de hacienda, y más de una vez alcanzan, lo que no debía suceder sino como extraordinaria excepción, al Presidente de la República.

Análoga situación se observa con respecto al fomento de las pesquerías.

Lo que en el Canadá es la mitad, diremos así, de un ministerio aquí es un minúsculo apéndice de una sección puramente técnica, atendida por naturalistas, en la Dirección de Ganadería. Aunque los peces sean tan animales como las vacas,

puedo afirmar que las pesquerías y la piscicultura no tienen nada absolutamente que ver con la ganadería.

Hay más, el problema de las pesquerías es ante todo un problema económico; después es un problema naviero, puesto que la pesca en sí es una cuestión de barcos y de habilidad marinera; finalmente, es un problema, diremos, biológico, en cuanto necesita el conocimiento de la vida, habitat y migraciones de las especies utilizables.

En cuanto a la ley de organización de los ministerios nacionales, adjudica la caza y pesca marítimas al Ministerio de Marina, y repite igual encargo al de Agricultura.

En muchos países el fomento de estas industrias está a cargo de grandes reparticiones del tipo de nuestras direcciones generales, dependiendo del Ministerio de Marina.

De hecho, pues, hay una laguna que colmar en nuestra organización administrativa, desde el punto de vista del estudio y fomento de las industrias marítimas.

A mi juicio, la forma más viable, más económica y que entre nosotros dará mejores resultados es ampliar las funciones del actual organismo de policía marítima en la siguiente forma:

Prefectura General de la Navegación

1ra. División-Policía marítima y fluvial. Estaciones de salvamento

2da. División- Fomento de la marina mercante, industrias conexas y deporte náutico.

3ra. División-Estudios del mar y fomento de las pesquerías.

4ta. División- Hidrografía y balizamiento de las costas marinas

No voy a mortificaros con la minuciosa especificación de la obra a realizar por esas nuevas divisiones, la cual se desprende en gran parte de las observaciones que llevo hechas; pero creo necesario fundar las razones para que tales servicios estén a cargo de la Marina.

En primer lugar se cumpliría así la letra de la ley.

Implicaría muy poco gasto, y podría implantarse inmediatamente, pues a cada una de las dos nuevas divisiones serían destinados dos jefes jóvenes con un corto número de empleados escribientes; los naturalistas que ahora dependen de Agricultura pasarían a la tercera división.

Los marinos llevan la gran ventaja de conocer el material naval y su administración; en la parte de estudios del mar pueden encargarse de la escenografía física inmediatamente; son hombres que han viajado, y que tienen una preparación científica para abordar cualquier estudio relacionado con la marina mercante o pesquerías, salvo la oceanografía biológica que quedaría a cargo de naturalistas, como técnicos asesores. Los estudios oceanográficos se unirán y complementarán con los hidrográficos. La marina puede destinar pequeños barcos a esos estudios y utilizar sus propios talleres para arreglos y reparación sin recargo perceptible para el presupuesto. Y, por último, difícil será encontrar personas más interesadas en el fomento de la marina mercante, las industrias conexas y las pesquerías que los marinos ilustrados y conscientes, pues son aquéllas las piedras fundamentales del poder naval. Para la marina de guerra esa organización sería benéfica, puesto que implica trabajos y experimentos que se relacionan mucho con sus propios problemas y algunas operaciones que pondrían a prueba la hombría de mar de sus oficiales.

También obtendremos por ese medio combatir la excesiva especialización guerrera, pues podría redundar en mal de la marina misma que el espíritu directivo de sus cabezas superiores no vaya más allá del tiro del cañón o del lance del torpedo.

El capitán Mahan, en sus lecciones sobre Estrategia Naval, señalaba a la oficialidad de la armada yanqui dos caminos obligados para el trabajo: el primero, y más

importante, la acción en el mar como meta fundamental; el segundo, el conocimiento de los intereses externos de su patria y de la política que los sostiene. Para los marinos argentinos esos luminosos consejos subsisten, pero justamente, nuestra situación, de todo punto inferior en cuanto a poder naval se refiere, nos obliga a redoblar esfuerzos y poner nuestro empeño también en el estudio y fomento de las industrias marítimas, sin cuya existencia arraigada y floreciente el poder naval será quizá una máquina flamante, pero expuesta a desaparecer de un golpe, sin que quede en la entraña de la Nación gajo o semilla capaz de reproducirla.

Y que no se me objete que el oficial de marina que dedica parte de sus horas a la ciencia del mar se desvía de su principal objetivo. Para no citar sino nombres por todos conocidos, recordaré, señores, que la Nación que ha tenido un genio guerrero como Nelson ha visto ¡ilustrado sus fastos navales por un Cook; donde Sufren es una gloria imperecedera, un La Perouse o un Boungainville no se quedan rezagados; y en un pueblo nuevo, a la suprema energía de un Farragut se contraponen la gigantesca labor y brillante obra de un Maury. Es que si la gloria militar tiene sus esplendores que deslumbran, la gloria científica, luz más tranquila, tiene el poder misterioso de aumentar su potencia con el tiempo.

Y si bien es cierto que no quedan ya grandes descubrimientos por hacer, la ciencia del mar encierra arcanos dignos de ocupar grandes energías y lo que se pide no es el trabajo ímprobo y abrumador del gabinete, sino el trabajo en el mar mismo, que exige o impone una gran dosis de esa característica esencial de todo marino: la hombría de mar.

Cómo crear un ambiente marítimo en la opinión

Las fuerzas geográficas, económicas y morales que obran sobre nuestro pueblo en virtud de la situación oceánica del territorio que ocupa, bastarían por sí solas para atraerlo hacia el mar, y así tendrá que ser, fatalmente, no obstante la indiferencia y aun la acción contraria de los hombres o los gobiernos. Pero mucho podrá ganarse en

tiempo, si a la acción lenta y continuada de aquellas fuerzas se agrega el impulso del pensamiento dirigente y de la acción gubernativa.

Los medios de crear un ambiente marítimo en la opinión residen, principalmente, en la instrucción pública, la acción privada y el deporte náutico.

La instrucción y la educación primaria pueden contribuir poderosamente a la industrialización del pueblo, factor esencial del poder naval; pero también, en todos sus grados, puede dirigir las mentes hacia los problemas del mar y los primordiales intereses que nuestro país tiene sobre él.

Si se enseña en las escuelas la geografía de la Pampa o del Chaco, ¿por qué no se han de enseñar también las nociones del mar argentino y de las riquezas que encierra?

¿No es de todo punto conveniente explicar a los jóvenes alumnos, cuando se les habla de las vías de comunicación, qué significado tienen ellas en conjunto, cómo convergen hasta unirse en esa grande y única vía que es el mar?

Cuando se habla de la situación geográfica, en cambio de acumular datos que nada significan, como los paralelos y meridianos que la comprenden o países que la limitan, ¿por qué no demostrar gráficamente la situación esencialmente marítima del territorio, su distancia al centro de la civilización, los caminos que a ellas nos unen?

Cuando se habla del comercio ¿por qué no agregar a la enumeración de artículos y montos la explicación de las vías que los sirven y sus posibles interrupciones?

En una palabra, señores, si es que tantos valores materiales y morales nos ligan al mar como vía, no puede haber nada más justificado que impregnar al pueblo mismo del conocimiento de esos intereses; y así veríamos, a la vuelta de algunas generaciones, cómo ese pueblo cambia su orientación, aumenta su actividad, se hace previsor, y veríamos cómo el Congreso, que es la representación de ese pueblo, prestaría a los intereses marítimos la misma atención que a los demás grandes problemas nacionales.

La historia argentina oficializada en las escuelas o tal como corre escrita relega a segundo plano la influencia del mar y del poder naval, mencionando algunos hechos

o batallas como glorias, sin apreciar su verdadero alcance y significado histórico. Esto es más bien lógico, pues los historiadores, por lo general poco conocedores de las cosas del mar, las pasan como accesorias. Laird Clowes se queja de que esto mismo haya ocurrido en Inglaterra, ¿cómo extrañar que suceda entre nosotros?

Por ejemplo: una de las victorias más decisivas e importantes de la independencia argentina es la ganada por Brown frente a Montevideo, aniquilando las fuerzas navales españolas. Esa victoria vale, no sólo por la gloria o los laureles que encierra, sino porque abrió definitivamente el Río de la Plata al comercio y a la vida, lo que era esencial para crear recursos y sostener la gran lucha continental.

Pero ya un joven y estudioso ex oficial de marina prepara un libro que pondrá de manifiesto la influencia del poder naval en nuestra corta vida nacional y no dudo que él moverá el fiel de la balanza, llevando al espíritu de profesores y alumnos un convencimiento que será proficuo para la clara comprensión de nuestros intereses en el mar.

Otra falla que me atrevo a señalar en la enseñanza de la historia es su casi exclusiva concentración a dos influencias: la pluma y la espada. Los intereses económicos, el comercio, las industrias que nacen y sus no menos meritorios autores y propagandistas o no se nombran o suenan de paso como pinceladas sin efectos en el gran cuadro.

La doctrina debe exponerse e inculcarse desde sus rudimentos y máxima sencillez en la escuela elemental hasta las más elevadas concepciones en el aula universitaria, abarcando el campo de la geografía, de la historia y de las ciencias económicas.

La acción privada tiene ya sus paladines en la prensa diaria; el espacio que los órganos de la publicidad conceden a las cosas del mar lo he visto aumentar paulatina, pero considerablemente, en los últimos veinte años, y las publicaciones son, con frecuencia, tan sesudas, autorizadas y patrióticas que alientan óptimas esperanzas.

Ya en esta misma casa, se cobija y encuentra un firme punto de apoyo la Comisión Oceanográfica Argentina, cuya acción eficaz de propaganda y estímulo comenzará pronto a hacerse sentir.

Es tal vez la primera iniciativa de orden privado que no responde a intereses pecuniarios de particulares, sino que procura desinteresadamente estimular el estudio del mar, coordinando fuerzas e inteligencias dispersas, en bien de las futuras pesquerías nacionales.

El deporte náutico es, a su vez, no sólo un medio de propaganda efectiva, sino uno de los ejercicios más sanos, más morales, y que más despiertan y conservan las energías de quienes lo practican, jóvenes o viejos, sin exponerlos a desplegar esfuerzos excesivos y peligrosos. La propagación de ese deporte nos dará también una abundante fuente de personal de oficiales de reserva para la marina de guerra, elemento cultísimo, inteligente y decidido.

Para llegar a formar un ambiente propicio a las cosas del mar, en la opinión pública, nuestra aspiración final debe tender a la creación de una liga naval, cuyo asociados, que deben ser cientos de miles, comprendan y sean los voceros a la vez, de los ideales marítimos que tanto han de contribuir a la grandeza e importancia universal de esta nación.

Una nación que casi sin costas, con una situación de las más mediterráneas, consiguió, gracias al impulso de su gobierno, a la propaganda de sus hombres dirigentes y a la energía de su pueblo, alcanzar en menos de cuarenta años uno de los primeros puestos entre las potencias navales, es Alemania. Una de las palancas más poderosas que condujeron a este resultado fue la Liga Naval Alemana.

Nosotros no aspiramos nada más que a afianzar nuestros intereses, defender nuestro pedazo de mar y asegurar los transportes. Si empezamos por creernos impotentes, todo habrá concluido; pero si nos aplicamos con energía, año tras año, veremos mejorar nuestra situación hasta haber realizado esos legítimos ideales, como premio de una larga y tenaz perseverancia.

Lecciones de la actual guerra, desde el punto de vista de nuestros armamentos navales

La teoría de la guerra habría permitido de antemano establecer las características que necesitan tener nuestros armamentos navales para responder a los intereses marítimos.

Pero las deducciones que emanan de la actual lucha, permiten dar a esa teoría una base, diré intangible, libre de controversia.

La primera lección y la más grave es que la guerra del gran corso se desencadena sobre nuestras rutas comerciales; lámina V, debida a uno de los más recientes autores sobre la guerra naval, como ilustra gráficamente.

Al principio, los corsarios atacaban y destruían un poco por todos lados y siempre en altamar; pero, finalmente, se concentran sobre ciertas rutas de las más frecuentadas y más ricas, no vacilando en echarse sobre las costas; la parte sombreada del mapa así lo muestra.

¿Por qué esa guerra de corsarios y cruceros asuela las rutas y baraja las costas orientales y occidentales de Sud América? Porque, como lo dijo el capitán de navío Gutiérrez Sobral en una conferencia sobre geografía política dada en el Ateneo de Madrid, "la importancia estratégica de una región en el orden universal se mide por su valor económico".

¿Y por qué, entonces, podría preguntarse, aquella forma de guerra se viene sobre nosotros y es tan cauta sobre otras costas más ricas aún y más frecuentadas? Es que, señores, los que hacían esa guerra de corsarios, daban por averiguado que el agravio hecho aquí a alguna soberanía no sería contestado con un zarpazo de león ofendido.

¿Cuáles son las consecuencias? El quebranto del comercio y las soberanías rozadas (felizmente, nada más que rozadas en esta ocasión) en uno y otro mar.

Y la guerra naval presente tornó pronto el carácter de guerra de bloqueo, por la desproporción de fuerzas flotantes.

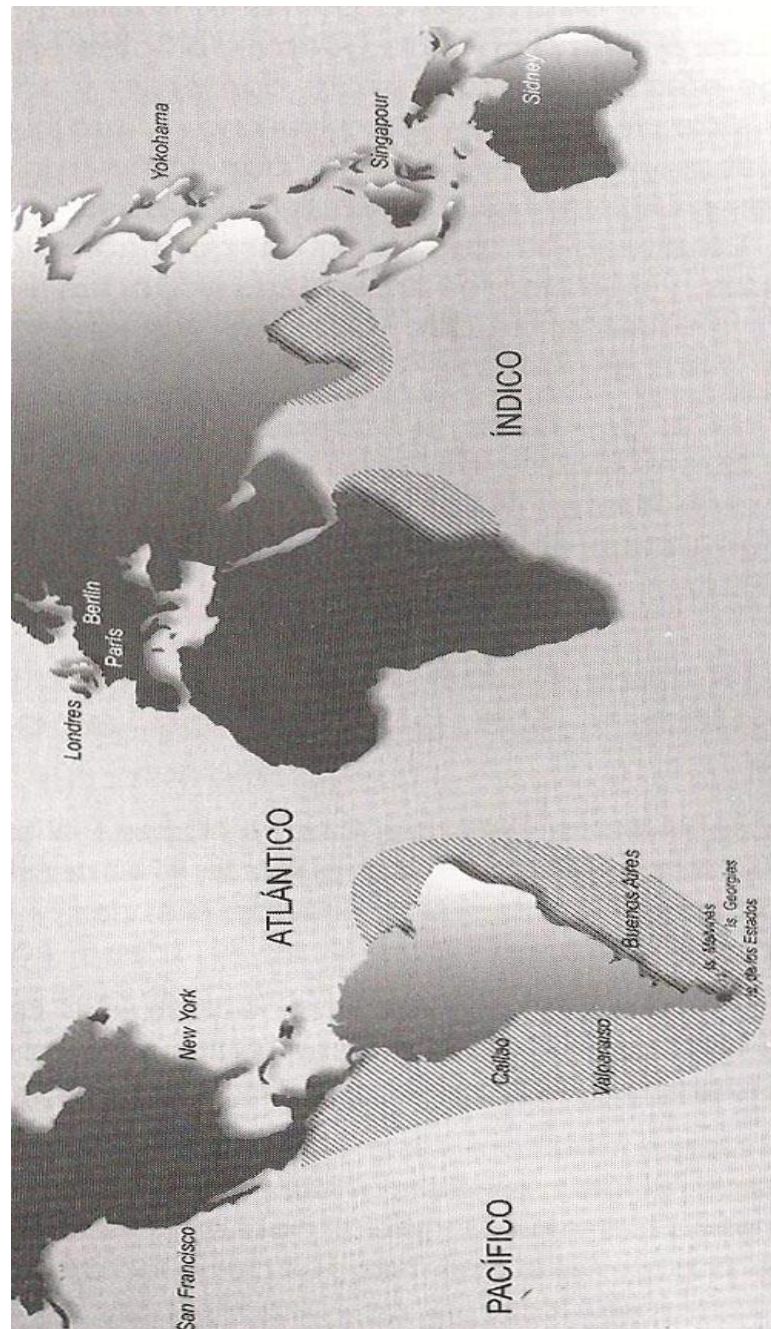


Lámina V

Los espacios sombreados corresponden a las regiones donde se practicó la guerra de gran curso durante la actual configuración. Se observa la casi exclusiva concentración de esa lucha sobre las rutas del presente y futuro comercio argentino (según Hubert "La guerre navale").

Pero si esta guerra, como podrá ocurrir en el porvenir, hubiera tomado el carácter de guerra guerreada al gran largo, de guerra de flotas equilibradas y de buques corsarios, los efectos sobre nuestro comercio y sobre nuestras costas podrían haber sido de una gravedad que no quiero calcular. Así resalta cuan peligroso es el monopolio del tráfico por dos o tres banderas que pueden ser los futuros beligerantes y cuan ilusoria sería la influencia de los neutrales inermes. La situación que la actual conflagración nos ha creado podrá repetirse, pues, y con peores amenazas en todas las grandes guerras futuras. Esta es una enseñanza que todas las naciones latinas de América deben considerar para el porvenir.

La segunda gran lección de la guerra es la eficacia del submarino, hasta una distancia de su base que nosotros podemos ampliamente contentarnos con que sea de unas setecientas millas y aún menos. Esto nos permitiría hacer insostenible la situación de cualquier escuadra que pretendiera atacarnos en la boca del Plata.

Las características que deben tener nuestros armamentos navales y los puntos de apoyo del comercio exterior

He dicho que la finalidad de nuestra defensa marítima, para el presente y más aún para el futuro, puede definirse así: asegurar la invulnerabilidad de la boca de los sectores comerciales, la franquicia de las vías y la permanencia del tonelaje de transporte.

Lo primero requiere una defensa local costanera constituida: por las bases navales, las defensas fijas de los puntos estratégicos de la costa, los campos minados, los submarinos y un servicio de vigilancia por aviones y guardacostas.

Lo segundo requerirá una flota de mar de considerable radio de acción y con puntos de apoyo sobre las rutas. Y aquí nos encontramos, precisamente, con uno de los problemas que no pueden ser discutidos sin hablar de las relaciones exteriores.

Ya mostré en mi anterior lectura que nuestras rutas son flanqueadas o dependen de nuestros vecinos, especialmente del Brasil y de Chile.

La historia muestra invariablemente que los pueblos que alcanzaron un gran desarrollo comercial lucharon por adquirir bases de seguridad a los largo de los propios haces de navegación. El último ejemplo, que es reciente, lo han dado los Estados Unidos de Norte América, Alemania y el Japón.

Uno de los trabajos más notables del contraalmirante Mahan, es aquel en que señala los puntos de apoyo para la expansión futura, de los cuales aquella nación se ha venido apoderando de grado o por fuerza.

Los latinoamericanos estamos en el caso más bien de ser víctimas que iniciadores de una política semejante.

Y nosotros los argentinos hace ya rato que somos víctimas.

Creo firmemente que jamás podremos lanzarnos a esas expansiones, parte porque, como los segundones del mayorazgo, hemos llegado ya tarde al banquete de la vida, y más aún, porque todo indica que debe terminar la presión de las prepotencias y que cada nación por sí velará por su seguridad y por sus intereses.

Y esa política, señores, aunque alcancemos algún día los límites de la verdadera potencia, no la deseo para mi país; es una política de doble filo; engendra el irredentismo, que va, átomo por átomo, trabajando el alma de los pueblos, hasta producir esas olas de heroísmo y de sacrificio, que los conducen a las cruentas y sagradas reivindicaciones.

Los puertos, cabos o islas que jalonan nuestras rutas comerciales pertenecen a naciones sólidas y definitivamente constituidas.

Estudiando detenidamente desde el punto de vista militar el problema de proteger nuestro comercio marítimo, yo no encuentro más que una solución: la solidaridad y mutuo apoyo de las naciones de América. Pero no sobre la base de que una de ellas o un grupo de ellas se encargue de la defensa y de mantener el tráfico, sino de que todas y cada una concurren en los límites de sus recursos y posición y en la esfera de su soberanía y legítima salvaguardia.

La seguridad de las rutas del comercio marítimo y óe\ tonelaje de buques que lo mantienen dará una de las pautas para dirigir las relaciones exteriores, lo mismo que las características de la flota de alta mar en el futuro.

La amistad firme y mutua inteligencia con el Brasil y Uruguay, por un lado, y por el otro, con Chile y el Perú, es esencial: es como el punto de partida que asegurará los caminos para ambos lados de la América del Sur, no solamente por la acción local de las fuerzas propias, sino por la concurrencia y el apoyo de las fuerzas del vecino.

Yo no he querido avanzar más hacia el norte en estas apreciaciones porque la hora no es propicia; pero siento un vehemente anhelo de manifestar un arraigado convencimiento; es que nuestro punto de apoyo geográfico y moral sobre la Europa está en la península ibérica y en sus islas dependientes, y que nosotros, los argentinos, debiéramos mirar el resurgimiento de España como cosa nuestra.

Nuestros armamentos con relación a los de los países limítrofes

Sin llegar a aceptar jamás aquella opinión de un general alemán: "Quien dice vecino dice enemigo" (lo que puede ser cierto en Europa, porque los pueblos tienden a la diferenciación, mientras que en América no, porque existe en gran parte la comunidad de origen, de raza, de idioma, de religión y de intereses); sin llegar, digo, ni de lejos a esa opinión, es obvio que los armamentos no pueden ser discutidos sin relacionarlos con los de los países limítrofes.

Como hemos visto, los grandes intereses marítimos de esos pueblos no plantean necesariamente conflictos, antes bien pueden tender a unirlos.

Si las relaciones con Chile hubieran de conducirnos a la guerra, ¿cuáles serían las consecuencias? La dilatada frontera terrestre nos obligaría por ambas partes a ingentes preparativos militares, que absorberían de tal modo los recursos, que los vitales intereses del mar tendrían que relegarse a segundo término. La historia nos muestra naciones como Francia, Holanda y sobre todo España, que vieron decaer su importancia marítima por las exigencias de las guerras continentales.

La lucha entre Chile y la Argentina, ¿qué podría producir al vencedor? Una gloria más y tal vez un pedazo de tierra; pero el odio quedaría establecido y la idea de "revancha" como un sentimiento, una aspiración arraigada del vencido. Estos esfuerzos de acción y de reacción nos obligarían a olvidar el camino del mar, que es el camino de nuestra común grandeza.

El ilustrado general chileno don Salvador Vergara, oponíase a la construcción franca, directa y más económica de los ferrocarriles trasandinos. Poner trabas al comercio es crear líneas de ruptura; la historia así lo prueba constantemente. Una traba sería imponer, por ejemplo, en lugar del ferrocarril directo de Salta a Mejillones, el de Tucumán a Caldera, que doblaría la distancia de aquella primera región al Mar Pacífico.

Se ve un peligro de absorción y aún de conquista en esas vías. Todo ello es ilusorio. El verdadero peligro para ambos países está en que uno insistiera en cerrar al otro sus puertas.

El general Vergara, dice (a mi juicio con gran acierto) que habría sido mejor que Chile y la Argentina hubieran constituido un solo pueblo, lo que ahora declara ya imposible. Yo me permito observar que por el camino de las trabas llegaríamos, fatalmente, tarde o temprano, a la guerra, con resultados desastrosos para ambos pueblos; en cambio el sistema de la puerta franca, abierta y amiga, si pudiera conducirnos a la unión, aún a la unión política, señores, no haría más que servir mejor los altos ideales de los pueblos de América.

De todos modos, no podremos olvidar que una parte importante de nuestro comercio exterior tomará la vía del Pacífico en el futuro, y que los intereses que nos ligarán a ese camino pueden exigir la acción de una flota, lo que impone una política de amistad y buen entendimiento con las naciones hermanas de aquel océano.

Con el Brasil el caso es análogo aunque mucho más simple. Una misma vía nos comunica con el mundo y sobre ella nuestros intereses son paralelos. Yo no encuentro un motivo de conflicto, ni el más pequeño siquiera, entre estas dos

naciones; en cambio hay poderosas razones de orden económico y militares que aconsejan el buen acuerdo y mutuo apoyo.

Y así podemos declararlo, señores, alta la frente y abierto el corazón, ahora que han desaparecido hasta los últimos colazos de la política del imperio del Brasil en el Plata, política que fue no solamente antiargentina, sino también antiamericana, y que por eso cayó. Ahora que podemos, alta la frente, lo repito, y abierto el corazón, tender los brazos a la gran nación hermana, a la República de los Estados Unidos del Brasil.

La República Oriental del Uruguay presenta por su situación un caso más interesante y grave para la defensa marítima argentina. Está en la boca misma de la gran salida comercial, a un paso de lo que será la llave de la seguridad costanera.

¿Cuál será la única solución que concienzudamente un militar neutral, que hablara únicamente por la ciencia de la guerra, daría para el caso de que el Uruguay pudiera ponerse en contra nuestra en una guerra exterior? Dominarlo sin pérdida de tiempo, cayendo sobre él, con dos veces, tres veces, las fuerzas que pudiera oponer. Tan grande sería para nosotros el peligro de que un enemigo fuerte en el mar pudiera sentar sus reales en la costa vecina para atacarnos en el centro mismo de nuestros recursos.

El Uruguay, por efecto del número sería, tal vez, dominado; pero el esfuerzo de aplaste podría resultar excesivo. Tal caso de guerra se presenta, señores, para los dos pueblos, con los caracteres fatídicos de las tremendas destrucciones.

Creo firmemente que, por razones ante todo militares, y para igual beneficio y seguridad de ambas repúblicas, no debemos ahorrar empeño para que la amistad y la unión sean firmemente consolidadas.

Y cuando he sostenido que la defensa del Plata y sus tres salidas es el problema vital de nuestra defensa marítima costanera, no entiendo, no digo ofender, pero ni siquiera causar la menor molestia al pueblo uruguayo, pues aquello es una simple y forzosa consecuencia de los colosales intereses argentinos en dichas salidas al mar, los cuales entrañan una enorme desproporción, que también ha de existir fatalmente

en las armas y medios defensivos, en razón de la incontestable y varias veces múltiple superioridad de nuestros recursos.

Creo y afirmo que los intereses argentinos y uruguayos son perfectamente armonizables en el río, como sería igualmente armonizable la común defensa. Y nada puede estar más lejos de nuestro ánimo nacional, que infligir desmedro a una nación que, por ser de las más pequeñas de América, es de las más dignas de nuestro respeto.

Finalmente, señores, tratando de los armamentos con relación a los de nuestros vecinos, sería una falsedad esquivar el importante punto de vista de su equilibrio relativo.

Si fuera el propósito de la República Argentina atacar la política del two powers standard, se impondría: nuestras fuerzas navales deberían superar a las de Brasil y Chile reunidas. Promover la guerra sin haber llenado antes ese requisito podría resultar una locura.

Pero como nuestros intentos no serán jamás de esa naturaleza, es posible resolver el problema sobre un patrón menos elevado.

Con las simples teorías de la guerra, es posible determinar el grado de las fuerzas navales que nos dieran la tranquilidad con relación a nuestros vecinos; pero prefiero llegar a conclusiones, partiendo de los hechos observados.

Cuando alrededor del 1900 nuestra cuestión de límites cordilleranos llegó a su período álgido, conseguimos inclinar un tanto la balanza de las fuerzas navales chileno-argentinas en nuestro favor; la escuadra del Brasil era también inferior a la nuestra; la paz y la tranquilidad vinieron por varios años.

Andando el tiempo, el Brasil se lanzó a nuevas construcciones, llegando a superar, con mucho, nuestras fuerzas; Chile quedó estacionado, pero el desequilibrio existía de hecho en el conjunto, y tuvimos otra vez la agitación. Esta produjo un nuevo y enérgico esfuerzo argentino: hoy nuestra flota de guerra, siendo sensiblemente superior a la del Brasil, es de todo punto superior a la chilena, y tenemos la paz y la amistad incommovibles.

De ahí podemos sacar una regla de equilibrio de nuestras fuerzas, que sería confirmada si se analizara del punto de vista militar, teniendo en cuenta nuestra situación interna entre las dos fuerzas vecinas y que una de ellas domina las rutas de nuestro principal tráfico con el hemisferio continental.

Esta regla sería "la flota argentina de mar debe ser tan fuerte hasta superar aisladamente a cada una de las flotas vecinas y hacer muy problemática su junción en caso de guerra". Cuando se razona sobre la experiencia y no sobre los sueños, se llega a idénticas conclusiones.

Hace dos mil doscientos años el fundador de la ciencia experimental, decía en su admirable Política: "En cuanto a la potencia marítima, se ve suficientemente que lo mejor es poseerla hasta un cierto punto. No se debe solamente ser capaz de defenderse a sí mismo; es necesario también poder alguna vez socorrer a sus vecinos y alguna vez también inspirarles respeto por tierra y por mar".

Es que Aristóteles fundó sus conclusiones en la observación directa de la vida de varias decenas de repúblicas o talasocracias griegas, y esas verdades son siempre las mismas, porque ni las cosas ni los hombres han variado en su esencia. A los veintidós siglos, la experiencia de la vida de relación de los Estados, impone las mismas soluciones.

Programa naval de largo plazo

Establecidas las anteriores premisas, la determinación del programa naval es simplemente una consecuencia. En primer lugar, hago presente que no hablo de un programa naval inmediato, que sería inútil en una época de tremenda crisis de todos los valores económicos. Pero hablo sí de un programa naval que puede prever un desarrollo de veinte años de trabajos metódicos y concurrentes a un objeto preestablecido. Tampoco pretendo que lo que yo pueda decir sea la solución perfecta; no, señores, es solamente una idea más, y dispuesta a inmolarse ante otras más acertadas, mejor fundadas y que consulten mejor los problemas del mar.

Tampoco es, y quiero hacerla constar muy altamente, tampoco es un crítica: si alguien lee con detenimiento este modesto trabajo, fruto mucho más del estudio que del entusiasmo, podrá convencerse que una de las tareas más difíciles que pudo imponerse el gobierno, fue la de hacer una marina y la obra realizada es buena y merecedora de la gratitud nacional.

Pero creo que la gran sacudida de la conflagración guerrera que asuela a Europa, ha señalado la hora de trazar más amplios caminos y soluciones más generales.

Cuando las simples colonias dan el ejemplo, las naciones nuevas y soberanas no pueden quedar rezagadas.

Aquí no haré sino señalar los puntos principales del programa.

En primer lugar, creo necesario echar los fundamentos, cuanto antes, de la gran base defensiva marítima en la boca del Plata.

Considero que el sitio más indicado para ellos es la Bahía de San Clemente o del Tuyú; por su posición estratégica y por ser el que menos dificultades materiales ofrece para las construcciones necesarias.

Los establecimientos de Río Santiago no se perderían, pues son utilizables para levantar allí las principales escuelas de la marina.

Conjuntamente débense determinar los lugares de las futuras bases en la costa marítima y dictar una ley de reserva de tierras para las correspondientes construcciones. Si se argumenta en contra que no habría dinero para algunas expropiaciones necesarias, puede recurrirse al sistema de trueque por otras tierras fiscales allí donde fuera necesario. Calcúlese lo que después costará la tierra, si este problema se deja, como de costumbre... para más adelante.

Estos puntos, son según mi estudio, los siguientes, (lámina III):

Base fundamental y centro de defensa: San Clemente.

Segunda base: Deseado.

Bases secundarias: Bahía Blanca, Madryn, Gallegos y Thetis.

Puntos de refugio o puntos a defenderse localmente: Mar del Plata o el Quequén, San Blas, proximidades de Cabo Dos Bahías, Comodoro Rivadavia, San Julián.

Podrá extrañarnos que Bahía Blanca aparezca como base secundaria; ello no tiene remedio, es la consecuencia de su situación geográfica.

Para explicar las razones en que fundo esta selección necesitaría un tiempo no menor que el de estas dos lecturas. Es un asunto, en el que, como ya os dije, habréis de creerme sobre mi palabra. Solamente deseo hacer presente que hace más de diez años que lo estudio, aprovechando mis viajes, las lecturas y los resultados de las guerras extranjeras.

A los que puedan mirar estas previsiones con la sonrisa del escepticismo, les pido que se pongan la mano en el corazón y piensen en los grandes destinos de la patria.

El programa puede parecer demasiado vasto; pero esta Nación lo merece, pues que ha de sorprendernos a nosotros mismos por su crecimiento y su importancia en el mundo.

Recordemos la iniciativa del gobierno de Australia, del Canadá, simples colonias, y no procuremos empequeñecer nuestros esfuerzos y aspiraciones.

El trazado de las nuevas bases implica el levantamiento paulatino de las instalaciones de Zarate, dársena Norte, Tigre, parte de Río Santiago y Martín García. Un plan de simplificación de esta clase vi ejecutar con energía y rapidez verdaderamente yanqui al señor Von L. Meyer, ministro de Marina de los Estados Unidos en la presidencia Taft, hacia 1910.

La selección y reserva final de los puestos defensivos está ligada con otro problema de la seguridad nacional: el ferrocarril de la Patagonia.

El día que tengamos las bases establecidas y aseguradas, con sus medios de defensa propios que garanticen la autonomía de los sectores comerciales, y también que esos puntos capitales estén unidos por vías terrestres para garantizar su mutuo apoyo, el día que esa acción defensiva pueda extenderse y también afirmarse sobre las Islas Malvinas, estará resuelto el problema de la defensa marítima costanera de la Nación.

Es hacia ese ideal adonde deben tender nuestros empeños. Nuestra acción constructora en el presente será proficua y previsoras si cada piedra colocada, cada esfuerzo realizado, responde al plan general del magno edificio.

Hasta aquí las líneas fundamentales del programa que llamaré de largo plazo, cuya realización requeriría dos o tres decenas de años.

Programa naval inmediato

Para la defensa próxima, es decir, para asegurar los sectores del Río de la Plata y Bahía Blanca, necesitamos por ahora, además de iniciar el establecimiento naval del Tuyú:

- Una escuadrilla de seis submarinos, como mínimo; -Dos parques de volación;
- Seis cañoneros minadores de más o menos mil toneladas y veintidós millas de velocidad;
- Abundante material de minas que podremos construir en el país.

Los submarinos con un radio de acción estratégica de setecientas millas y dotados de las más altas cualidades de combate, habitabilidad y duración; apoyándose en el Tuyú podrían hacer insostenible la estadía de una escuadra en la boca del Plata y muy peligrosa en el rincón de Bahía Blanca. Los aviones mantendrían una permanente vigilancia para facilitar la acción de los submarinos.

Las minas podrían ser en nuestras costas un arma temible para un adversario que intente aproximarseles, pues combinarían su acción con la insidia natural de los bancos y las corrientes, agravada a su vez por la falta de marcaciones naturales en el terreno y por los cambios que se practicarían en el balizamiento.

Los seis cañoneros, además de su innegable valor en la guerra, llenarían una importantísima misión en tiempo de paz. Movidos a petróleo, serían destinados uno a cada uno de los principales sectores marítimos, para la visita y policía de las costas, complemento de trabajos hidrográficos y oceanográficos, salvamentos y pequeños

transportes dentro del sector propio. Es finalmente, innegable la utilidad de esos buques para hacer navegar a los jóvenes jefes y oficiales, marinar las tripulaciones y obtener el minucioso conocimiento náutico de nuestras costas. Su número puede parecer elevado, pero es indispensable: cuatro serían destinados a otros tantos sectores patagónicos; uno cooperaría constantemente con la escuadra de ejercicios como minador, y el sexto sería el que por turno de tres o cuatro años entraría a reparaciones generales.

Esos cañoneros serían el plantel móvil de nuestras futuras bases patagónicas y correspondientes circunscripciones marítimas. Para los servicios señalados de tiempo de paz, y que tan urgente es establecer en nuestra costa, especialmente el de salvamento, se utilizaría la capacidad para llevar minas, incluyéndoles algunas instalaciones adecuadas y desmontables.

Por lo que a la escuadra de mar se refiere, que entre nosotros ha dado un gran paso, creo que por algunos años nos detendremos en su incremento, por lo menos mientras no se destruya la fórmula de equilibrio que hemos enunciado como fruto de la experiencia de nuestras relaciones de vecindad. Pero que esto no signifique que hemos de circunscribir nuestras fuerzas navales de gran radio de acción al desarrollo de las flotas de guerra vecinas. La escuadra argentina tendrá siempre por misión fundamental resguardar los intereses argentinos en el mar; ya hemos visto qué caminos toman esos intereses y qué alcance tienen; y la flota de guerra tendrá que crecer fatalmente a medida que ellos crezcan, por lo menos mientras los polos del mundo moral no cambien, y siga siendo como es ahora y como ha sido siempre, la cuestión de paz o guerra una de las cuestiones más trascendentales de la humanidad.

Reflexiones finales

Solamente, señores, y al llegar al fin, detengámonos un momento para apreciar las cosas en su verdadero valor.

No me ilusiona el sueño de grandes empresas, ni de poderosas flotas. Una escuadra, aunque pequeña por sus elementos materiales, fuerte por la eficiencia de sus tripulantes y provisiones, una escuadra de verdadero valor potencial, esa es nuestra aspiración.

Las líneas estratégicas están siempre tendidas en la paz y en la guerra y ninguna nación podría destacar una gran fuerza para aplastarnos sin desatender sitios de mayor peligro.

Una escuadra nuestra, capaz de asestar un golpe fuerte y rápido, pesará forzosamente en la balanza universal, apoyándose en esos dos factores primordiales: distancia y posición.

Cuando hacia 1900, en virtud de los problemas de delimitación, llegamos a constituir un grupo homogéneo y fuerte de buques de combate, una autoridad naval europea dijo en un anuario importante: "Esa fuerza no sería de despreciar como aliada o enemiga en caso de un conflicto".

Pero no nos hagamos ilusiones. El valor de nuestra flota no ha de ser justipreciado solamente por el peso en toneladas y el número de sus torpedos o cañones.

Formar hombres, señores, esa debe ser nuestra preocupación fundamental. Cuando esa gran figura de energía y de audacia que fue Farragut, pidió al gobierno de Lincoln elementos de guerra, exclamaba:

"Dadme tanto hierro en el alma de los hombres que pueda yo hacer a menos del hierro en la estructura de las naves".

La historia de la marina española, después de aquellas grandes jornadas de Lepanto y las Terceras donde se ilustraron los nombres de don Juan de Austria y don Álvaro de Bazán, es una historia dolorosa de decaimiento y de desastres. Recorriendo sus páginas imparciales encontramos entre otras causas de inferioridad

en el mar, la prolongada estadía en los puertos y la insuficiencia de los aprovisionamientos; y tal causa se propaga y repite con todos los caracteres de una enfermedad crónica e incurable.

Una escuadra que permanece demasiado tiempo en sus puertos no será aquilatada sobre un alto patrón por el ojo del experto y avizor de los estados mayores de las grandes potencias, cualquiera sea el grado relativo de eficiencia que esa escuadra alcance en el concierto de nuestro mundo sudamericano.

Y esto es bueno que el pueblo argentino lo sepa, que el honorable Congreso lo tome en cuenta y que los hombres de Estado lo mediten.

Que esa escuadra esté siempre lista, aprovisionada para uno o dos años de guerra; que valga sobre todo por la energía y la hombría de mar de sus tripulantes; esa debe ser nuestra constante aspiración.

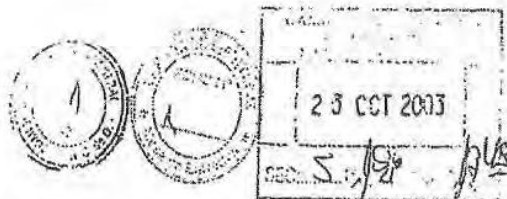
Hay en la marina un núcleo brillante de jefes y oficiales, formados en el estudio y templados en la vida de mar; a ellos corresponderá mostrar cuánto puede hacer la fortaleza de los corazones, si despreciando la pobreza de medios, se ofrecen con abnegación al servicio de la patria.

Anexo

Honorable Congreso de la Nación Argentina Ley Nro. 25860 declara:

"Día de los intereses Argentinos en el Mar" (Publicada en el Boletín Oficial el 14/01/2004)

Presidencia
del
Senado de la Nación
CD-246/03



Buenos Aires, 15 de octubre de 2003.

Al señor Presidente de la Honorable
Cámara de Diputados de la Nación.

Tengo el honor de dirigirme al señor
Presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la
fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en
revisión a esa Honorable Cámara:

"EL SENADO Y CAMARA DE DIPUTADOS, etc.

ARTICULO 1°.- Institúyase el día 16 de julio como Día de los
Intereses Argentinos en el Mar, en homenaje al nacimiento del
Almirante Segundo R. STORNI.

ARTICULO 2°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional."

Saludo a usted muy atentamente.



Senado de la Nación



3



2

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El 16 de julio de 1876, nació en la Provincia de Tucumán, el Almirante Segundo R. Storni, pensador constructivo e infatigable luchador.

El 21 de enero de 1897, las puertas de la Escuela Naval se abrían para dar paso a una nueva promoción de marinos.

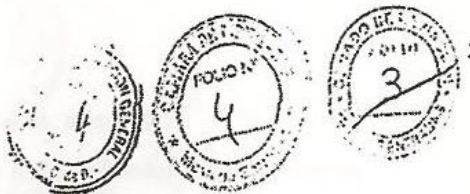
Allí, en ese grupo de jóvenes capacitados para las duras tareas del mar, revistaba el Guardiamarina Segundo R. Storni. No existía entonces, como existe ahora, la conciencia marítima desarrollada en el pueblo argentino a través del recuerdo de quienes hicieron patria en nuestras dilatadas áreas oceánicas y cuyos sucesores siguen vigilantes al cuidado de nuestro patrimonio marítimo nacional, extendido hasta la Antártida Argentina.

Sus ascensos sucesivos jalaron una destacada trayectoria de más de cuarenta años en las filas de la Marina de Guerra.

Este marino argentino puso en evidencia sus dotes morales e intelectuales, motivando con su personalidad, prestigio e inteligencia todos los emprendimientos vinculados al mar.

Infatigable luchador, el Almirante Storni declaraba que despertar la conciencia marítima de un país era bregar por el progreso y bienestar de la Nación, un país con más de cuatro mil kilómetros de litoral, con la primera plataforma austral por su extensión y tercera en el mundo, necesariamente debía potenciar sus posibilidades nacionales como potencia marítima.

Senado de la Nación



El Almirante STORNI hizo un culto de estos postulados y desde los cargos que desempeñó, llamó la atención a los hombres de gobierno sobre la importancia de estos principios y la búsqueda de una doctrina naval para el país.

Pionero en materia de política naval y también en estudios oceanográficos, fue esencialmente un hombre al servicio de nuestra Nación.

Visionario de nuestro futuro marítimo, dedicó su vida a la tarea de orientar al país hacia esa meta, mediante sus obras técnicas, científicas y de divulgación, haciendo conocer el enorme patrimonio marítimo de la República Argentina.

Autor de varias publicaciones técnicas y científicas, dio a publicidad entre otros, los siguientes libros: "Trabajos Hidrográficos y Límites Argentinos en el Canal de Beagle", "Los Intereses Argentinos en el Mar", "Proyectos del Régimen del Mar Territorial" y "Estudios e Informes Técnicos sobre la Organización de la Marina de Guerra".

Numerosas instituciones científicas lo contaron entre sus colaboradores más eficientes y destacados, a las que aportaba parte de sus amplios conocimientos técnicos, la amplia experiencia que le había otorgado una acción permanente e incansable en contacto directo con la naturaleza, en las solitarias navegaciones por todos los mares.

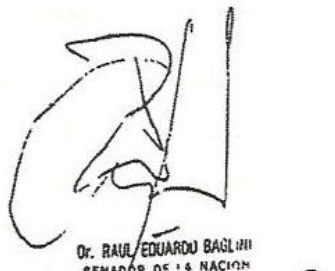
El día 5 de diciembre de 1954, falleció en la Capital Federal el Vicealmirante Segundo R. Storni, luego de una vida de relevante y destacada actuación profesional y pública al servicio de los intereses marítimos de nuestra nación.


Senado de la Nación

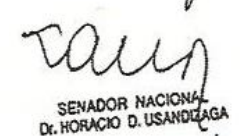



El Proyecto de Ley que pongo a consideración de mis pares propone el justo reconocimiento a este marino argentino que, con un sentido de síntesis digno de admiración y notable captación de lo fundamental, produjo en 1916 un programa de acción marítima concreto, realizable, fecundo, estimulante, no sólo porque abarcó los problemas marítimos en su total complejidad, sino también porque, sus conclusiones y propósitos no perdieron vitalidad con el correr de los años., aún más siguen hoy siendo un continuo referente en todas las acciones que conduzcan a revitalizar los supremos intereses nacionales en el mar.


El hecho de elegir el aniversario del nacimiento del Almirante Storni como Día Nacional de los Intereses Argentinos en el Mar constituye un acto de estricta justicia para su figura patriota y ejemplar.



Dr. RAÚL EDUARDO BAGLINI
SENADOR DE LA NACIÓN


CARMEN GÓMEZ DE BERTONE
SENADORA DE LA NACIÓN

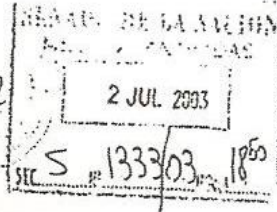
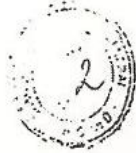

SENADOR NACIONAL
Dr. HORACIO D. USANDUZAGA


Dr. RICARDO GÓMEZ DIEZ
SENADOR DE LA NACIÓN


EDUARDO MENÉNDEZ
SENADOR NACIONAL


Prof. GRACIANA PRO

Senado de la Nación

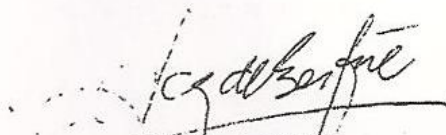


Proyecto de Ley

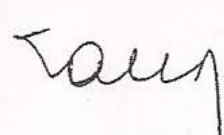
El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc...

Artículo 1.-: Institúyase el día 16 de julio como Día de los Intereses Argentinos en el Mar, en homenaje al nacimiento del Almirante Segundo R. Storni.

Artículo 2.-: Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.


CARMEN GOMEZ de BERTONE
SENADORA DE LA NACION


Dr. RAÚL EDUARDO BAGLINI
SENADOR DE LA NACION


SENADOR NACIONAL
Dr. HORACIO D. USANZAGA


Dr. Cecilia D. Pichapen
SENADORA DE LA NACION


Dr. RICARDO GÓMEZ DIEZ
SENADOR DE LA NACION


EDUARDO MENEM
SENADOR NACIONAL

Impreso en Artes Gráficas Papiros S.A.C.I.
Castro Barros 1395, Ciudad de Buenos Aires
www.papiros-sa.com.ar

La Armada Argentina ofrece esta nueva edición de *INTERESES ARGENTINOS EN EL MAR*, en ocasión de desarrollarse el Ciclo Anual de Conferencias sobre los Intereses Marítimos de la República Argentina y la Defensa Nacional “Almirante Storni” en su versión 2009. Este ciclo se desarrolla dentro del ámbito del Centro de Estudios Estratégicos para la Defensa “Manuel Belgrano”, dependiente del Ministerio de Defensa de la Nación.

Se rinde así homenaje a quien fuera un preclaro pensador y un fuerte defensor de los intereses marítimos de la República Argentina. Más allá de los aspectos técnicos expresados en el libro, la fuerza y claridad de las ideas de Storni hicieron que sus propuestas, utópicas en su momento, se hayan plasmado en la realidad, especialmente con los temas relacionados con el Derecho Internacional en general y con la Convención del Mar –aprobada en 1982- en particular.

Dos conferencias impartidas por el entonces Capitán de Fragata Storni en 1916 y reeditadas en 1952, 1967 y 2004, se convirtieron en documentos de tremenda actualidad que expresan la importancia del mar en la vida de la nación.



MINISTERIO DE DEFENSA
PRESIDENCIA DE LA NACION