

ACADEMIA DEL MAR.**ACTA DE LA SESIÓN PLENARIA ORDINARIA N° 121.**

En la ciudad de Buenos Aires, el 29 de septiembre de 2009, siendo las 18.00 horas se inició la centésimo vigésima primera Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar con la presidencia del Académico Néstor Antonio Domínguez y la presencia de los siguientes Académicos de Número:

N° 10: Ingeniero Fernando Vila;
N° 12: Contraalmirante Enrique Jorge Cosentino;
N° 16: Doctor Jorge O. Codignotto;
N° 21: Doctor Oscar Puiggrós;
N° 24: Capitán de Navío Osvaldo Pedro Astiz;
N° 26: Contraalmirante Laurio H. Destéfani;
N° 32: Embajador Vicente G. Arnaud;
N° 36: Contraalmirante Norberto M. Couto;
N° 37: Doctor Alfredo De las Carreras;
N° 39: Doctor Héctor José Tanzi;
N° 41: Doctora Haydée Susana Talavera;
N° 43: Doctor José Manuel Agis.

AC. PRESIDENTE: Esta es la reunión 121, la iniciamos con una mala noticia y es que el 31 de agosto, luego de la sesión plenaria anterior, falleció el académico Capitán de Fragata José Guillermo Zuloaga, quien fue el último comandante de la Fragata; vino a esta Academia primero sin ningún elemento, luego con bastón, luego no vino más, preguntamos por su salud, y lamentablemente se produjo su deceso; fue un hombre muy querido en la Armada y creo también por los miembros de esta Academia; el padre de él fue jefe de la Comisión Argentina en Londres, era jefe de la Subcomisión argentina en Holanda a comienzos de la segunda guerra mundial. Todos estos recuerdos y el valor que tuvo este académico para nosotros y para la Armada me llevan a pedirles que nos paremos y guardemos un minuto de silencio en su memoria. Muchas gracias.
El orador de hoy es el Capitán de Fragata Ricardo Balbi, el Secretario hará un breve currículum.

AC. SECRETARIO: Eduardo Raúl Balbi, Capitán de Fragata Infantería de Marina, graduado ,retirado como oficial de Estado Mayor, posee un master en Relaciones Internacionales es diplomado en Altos Estudios Estratégicos, diplomado en metodología de estudios prospectivos y en comercio exterior, ha realizado numerosos cursos, seminarios y talleres, se desempeña habitualmente como conferenciante en centros , universidades y foros de Argentina y otros países, es profesor en de Universidades argentinas y Latinoamericanas. Su actividad institucional principal se relaciona con el cargo de presidente de la Red EIE, escenarios y estrategias de América Latina, fundada y creado por el mismo con 24 nodos en la región y además es miembro del Consejo de fundadores de estudios prospectivos, fue miembro del Comité de Planificación del milenio Project 1997/07 Es reconocido como experto en metodología prospectiva en construcción, análisis y evaluación de escenarios en prevención de conflictos en seguridad y gestión de riesgos, se desempeña permanentemente como asesor y consultor de empresas y organizaciones públicas nacionales e internacionales, ha publicado

numerosos artículos en revistas especializadas; es coautor de tres libros y editor de un libro electrónico sobre metodología prospectiva.

AC. PRESIDENTE: Capitán Balbi, sea bienvenido a esta Academia, queda en uso de la palabra.

CAP. BALBI: Muchas gracias, primero quiero agradecer la invitación y decirles que sinceramente es un honor estar aquí con la Academia del Mar a la cual he seguido por muchos años y con amigos que ya no nos acompañan, voy a tratar de ser muy breve, se me pidió que hiciese uso de esta disciplina que es mi fuerte desde hace muchos años, que es la prospectiva estratégica, les diera una breve visión de cómo se está mirando el mar del futuro a largo plazo. Una primera mirada es el mar como parte de la naturaleza y aquí hay varias líneas de investigación, otras que simplemente se están presentando; voy a tocar sólo dos:

Crecimiento a nivel del mar, cambio climático, tema que propone el ex funcionario del gobierno americano sobre el tema del rol del ser humano en el calentamiento global, el problema para nosotros es mucho más grave, creemos que estamos frente a un nuevo siglo de cambio climático en el mundo y el crecimiento del nivel de las aguas podría ser una amenaza de largo plazo y muy importante.

Este tema del crecimiento va a tener impacto en todas las zonas costeras y además el tapón hidráulico, que hace que las aguas de los ríos, lagos y esteros comience a crecer, sería una extrapolación del hecho del crecimiento del nivel de los mares y esto puede producir una contaminación cíclica; si crece eso, el hecho de que avance sobre las tierras y luego las lave, produce una contaminación cíclica que puede llegar a hacer efectos como la afectación del plancton con lo cual perdemos los recursos alimenticios costeros; es decir, la contaminación cíclica, de arrastre puede ser muy grave y llevar a una doble contaminación productiva, pero hay dos sistemas de contaminación, uno lo que puede arrastrar de las tierras que contamina las aguas del mar y el otro es lo que las aguas saladas pueden contaminar en las superficies productivas donde crece el mar y vayan a trabajar. Piensen que uno de los alimentos fundamentales de gran parte de la humanidad es el arroz que se cultiva en zonas inundables a nivel cero o muy parecido al cero en grandes zonas y podríamos tener sólo con el arroz un serio problema si el mar empieza a crecer y no podemos atender ese tema. Existen países como Ecuador, Guayaquil, que tienen enormes superficies a nivel prácticamente cero, donde eso podría desaparecer como zona de cultivo, podría quedar salinizado, con lo cual la función natural podría estar complicada.

Uno de los puntos del mar como parte de la naturaleza es que si se altera su nivel el impacto puede ser de mucho tiempo y mucho mayor que lo que suponemos, en pérdidas de superficies cultivables, en contaminaciones no reversibles por lo menos en el corto tiempo, en arrastre de basuras y en pérdida de la capacidad productiva del mar como fuente alimenticia.

Otra forma de mirar el mar es el mar en su tremenda superficie; si crece en temperatura genera mayor actividad climática que ya se está viendo, por ejemplo los huracanes en la zona del Atlántico y Pacífico en América y en Asia, hubo un primer huracán que nació en Brasil; no sólo huracanes y tifones sino tormentas tropicales que son cada vez más largas y sostenidas, y recorren regiones mayores; puede llegar a aumentar la temperatura de base de los océanos que puede modificar los regímenes de corriente y el sistema de vida en el mar. Obviamente si hay aumento de temperatura y ampliación de zonas de huracanes, veremos un mar más activo, que significa mayores olas y más movimiento, eso significa mayores evaporaciones, entonces el régimen de lluvias en las

zonas costeras va a cambiar y va a ser mayor, fenómeno que hoy lo estamos viendo como el “niño” y “niña”, lluvias y sequías y sería más grandes zonas hasta dos mil Km. Adentro de la costa afectadas por un cambio bastante importante del régimen de lluvias. Todo esto produciría un castigo a muchas zonas críticas; la humanidad se ha instalado en grandes costas como Australia, si esto se produce sería un país tremendamente afectado y toda la zona insular, como las bellas islas del pacífico van a desaparecer, el castigo a zonas críticas incluye lo que queda de la exploración gasífera y petrolífera por más vientos y lluvias y puede crear problemas serios y dificultades para la navegación en algunas zonas con un mar mucho más agitado.

Hay mucho más para decir, pero yo diría que tomando el mar como elemento de la naturaleza, sólo con el crecimiento de nivel y cambio de temperatura ya tenemos un problema enorme para estudiar y ver las consecuencias que va a tener mucho impacto sobre todo en Argentina, que viven del comercio exterior.

Otro punto es el mar como superficie de transporte; si se da lo que hemos visto antes, todo el sistema de transporte se va a ver afectado, por ejemplo los puertos que pueden quedar algunos inoperativos, las zonas de depósito, los pasos críticos, hoy Panamá es un país privilegiado, pese a las zonas de huracanes del Pacífico, es el único país que no es azotado por ninguno de los dos sistemas, lo cual hace que sea una maravilla poder pasar por el canal de Panamá, sin embargo todo indica que va a ser por las zonas de huracanes y tormentas, el canal de Panamá va a ser severamente afectado y si nos imaginamos el continente americano, pensemos que es probable que también los pasos del sur como el Drake, si hay mayor actividad del mar, también la navegación se va a complicar para cruzar esta barrera que es el continente americano entre un lado y otro.

Todo esto nos obliga a repensar la reubicación de las zonas de depósitos, de transporte y concentración y desconcentración de cargas y todo lo demás porque no sólo es el nivel del agua lo que va a afectar, sino las condiciones de navegación que nadie sabe lo que va a pasar. El hecho que cambien las corrientes, temperaturas, el oleaje, esto puede producir en los fondos distintos problemas. El dragado va a tener que ser continuo y sistemático para que pueden entrar los buques.

Otro punto es un poco lo que surge del estudio del futuro de ciencia y tecnología aplicado a la tecnología naval, la resistencia de los cascos y la estructura de los buques buques y su resistencia porque de alguna manera hoy en este mundo del comercio internacional los buques son casi de cuatro o cinco años, hay una industria naval ligera, pero hay líneas que no se mantienen; acá van a combinarse dos factores, uno las exigencias que puede generar un mar más agresivo y activo y el famoso tema de la propulsión de los buques de carga, más allá de la contaminación, hoy sigue siendo el petróleo alguna de sus variedades, pero esto tiende a reducirse la disponibilidad, va a ser muy caro, y comienza un debate sobre la propulsión nuclear de los barcos, que no van a ser baratos, y además no pueden ser más desechables, aún cuando se esté pensando en una suerte de motores movibles, que lo sacan de un barco y los ponen en otro pero tampoco se lo ve como muy práctico, entonces tendrán una vida útil más larga y ser distintos con mayor mantenimiento, mejor estructura, y más caros y los motores nucleares también, no se concibe por el momento otra forma de energía que reemplace al petróleo para los barcos y además si se camina por el lado de la propulsión nuclear de los barcos de carga aparecen los daños de contaminación ambiental si se hunde un buque o el motor no está blindado por el tema de la corrosión, da vueltas; estos temas están dando vueltas porque no se han iniciado las investigaciones formales para llevar esto adelante pero se sabe que el tema del transporte marítimo, la demanda va a aumentar en los próximos 40 ò 50 años y habrá que ver como se le da respuesta, con tipo de buques océanos, tipos de máquina, un tema que puede llevar a que la búsqueda

de un equilibrio no sea tan sencillo porque parecería que del petróleo para los buques o se salta a la energía nuclear, ni la hélice para mover cargas, no hay forma de generación eléctrica, tema que invierte la tecnología de la parte comercial y militar donde también hay un desafío muy grande por delante.

4º punto: tomar al mar como sustento de vida y se lo está mirando cada vez con mayor seriedad, porque la desalinización del agua del mar para el uso del ser humano y para el regadío es un hecho, hay una planta en Barcelona que se ha inaugurado, hay otra terminada, en el Mar Rojo que es una desalinizadora con un acueducto de 250 Km. En el medio del desierto, funciona muy bien, tecnología muy cara pero todavía la relación tecnología-precio no está cerrando salvo en ciertos países pero se está mirando al mar como agua potable y agua de regadío. Si el mar crece y se mueve y hay temperatura va a ser cada vez más cara la tecnología.

El otro punto que parecería que va inclinado a un trabajo masivo es el mar como fuente de alimento directo, la piscicultura, biotecnología para desarrollar especies más grandes más gordas y más ricas en proteínas, con lo cual están teniendo mucho cuidado, porque para trabajar con los peces la biotecnología está teniendo algunos inconvenientes; hay un tema de alimentación en estas granjas acuáticas y los investigadores tienen muy presente el efecto de la alimentación y la vaca loca, entonces están muy preocupados por el tema de la alimentación de los peces en las granjas por las modificaciones biotecnológicas.

Otro campo muy interesante es si utilizamos agua de mar o alguna forma de alimentos que pueden provenir del mar ,aparecería una biotecnología agrícola adaptada al mar, esto ya se está estudiando. En China se han desarrollado más de 260 semillas especiales de arroz diseñadas para trabajar en distintos climas, suelos, y distintas aguas; una variedad de arroz para cada zona, entonces toda la zona costera más allá de las pérdidas que se pueden producir, hay hectáreas que van a quedar inhibidas por salinización y quizás la biotecnología logre recuperar partes de esa zona con desarrollos de plantas adaptadas a las zonas salobres; y el último punto es que se está viendo en las zonas costeras tanto de aguas dulces como saladas, un desarrollo muy grande de nuevas formas de hidroponía, es decir cultivos en base a agua y entonces parecería que eso para los vegetales de consumo directo puede ser toda una industria muy nueva desarrollada muy cerca de las zonas costeras.

Estos son el 10 ó 15% de los temas en relación con el mar, suficientes para iniciar un debate pero el mar va a jugar un rol muy importante en el futuro; el mar puede convertirse en una amenaza o riesgo si crece o se convierte en algo más agresivo y también nos va a dar oportunidades de desarrollar tecnología como alimentos y otras cosas.

La curva de crecimiento poblacional del mundo se va a atenuar quizás dentro de 40 años y simplemente un dato como dimensión, ustedes imaginen que si la población actual de China decide consumir un bife de 100 gr. más por habitante por año, el impacto de demanda son 130 mil toneladas de carne y esto es lo que tendríamos que aprender a manejar y negociar, son las demandas, 10 gramos de arroz consumidos por día implica llenar un panamax de 60 mil toneladas cada 27 horas durante todo el año ; la pregunta es si con los puertos que vamos a poder enfrentar estos cambios y me preocupa la zona del Delta, si llega a crecer el nivel del mar. Muchas gracias.

AC. PRESIDENTE: Primero una acotación, porque pensaba, yo no estuve en la reunión anterior, buscar una manera de ligar lo que dijo el Vicealmirante Carbone en la reunión anterior con lo que iba a decir el Capitán Balbi hoy; él ha encarado este tema de una manera global, esto compromete a toda la humanidad y la Argentina es parte, esta

prospectiva que nos plantea a nivel global nos lleva a la necesidad de plantearnos una prospectiva a nivel nacional; no somos muy afectos a mirar el futuro pero yo quiero ligar la palabra integración que mencionó el Vicealmirante Carbone con la palabra integración desde el punto de vista de lo matemático y físico que es una suma de elementos muy pequeños llevados al límite y pienso esto con los elementos de espacio y de tiempo y de conciencia de la humanidad, en forma global y conciencia de los argentinos individuales, todos integrados para considerar estas cuestiones de futuro. El hablé y yo lo he visto esto en el Centro de Estudios Estratégicos, una integración que va desde Misiones hasta el Polo sur y alguien en el Centro de Estudios Estratégicos puso un signo integral uniendo todo el río Paraná, la costa argentina la Plataforma, Malvinas con signo de integral y yo me pregunto si es una integral indefinida, definida, curvilínea o descubierta y en cierto modo es una integral triple, por lo que dice el Capitán Balbi, no definida ni a nivel de los ríos Paraná ni a nivel del Polo sur y todo puede cambiar del punto de vista espacial en lo geográfico, ambiental, y desde el punto de vista temporal puede cambiar si salimos del tiempo histórico y nos vamos al tiempo futuro, y nos planteamos escenarios de futuro y también nos vemos en la obligación de cambiar en cuanto a nuestra conciencia marítima, a nivel de argentinos individual y de toda la población del país. Esto lo llevé a la idea de lo que es la clepsidra, que era un reloj de arena o de agua inventado por los egipcios para medir el tiempo en donde está la arena abajo, o sea, el tiempo histórico a que nos hemos dedicado hasta ahora, llegó el momento de darla vuelta y ver que presentes sucesivos nos esperan en el futuro en relación con el mar.

AC. DESTEFANI: Su conferencia ha sido extraordinaria, bueno, los 350 mil Km² en la Patagonia están resecaos pero sobre eso hay una solución moderna que algunos gobernadores de provincia de la Patagonia han empezado a poner sobre todo Río Negro, el problema es que los judíos han tenido el desierto que está entre Israel y el Canal de Suez y sin embargo han plantado allí unas zonas donde han creado elementos, como por ejemplo, han traído el agua desde el mar del Mediterráneo y la han goteado en cada lugar y eso ha producido que en pleno desierto apareciera como un oasis; los japoneses también han hecho algo posible, han trabajado en esa zona del Río Negro con cantidad de elementos con lo que esa parte reseca por el mar la están cambiando; no hemos nada los argentinos y eso ha traído el sistema de que nosotros tenemos mucho que hacer por la parte marítima, hasta ahora se ha ocupado la Marina, tendría que ocuparse todo el pueblo; en un estudio en 1982, de la ley del mar, más de 100 países llegaron a la conclusión de que había que dar una zona a cada nación costera, en mucho tiempo tuvimos dominio sobre esta agua, ahora con esa ley del mar todo lo que es plataforma submarina se ha puesto el agua pertenece a la nación costera. Cuando terminó la segunda guerra mundial Estados Unidos declaró su soberanía sobre su agua, ese problema inició la era oceánica; sobre esa ley ha sido desatendida por las grandes potencias navales, hace un año las naciones unidas declararon que cada nación tendría que hacer una declaración sobre su superficie marítima..

AC. COUTO: Estoy admirado por su síntesis y yendo a una cosa que me preocupa, se puede cuantificar cuánto va a crecer el mar en el tiempo?

CAP. BALBI: Ese es uno de los ejes fundamentales no científico y respecto al cambio climático, el calentamiento global, hemos salido del ámbito técnico y entrado en un debate ideológico. Según Albor, si el hombre deja de contaminar esto vuelve a la normalidad; según nosotros decimos que pensar que la humanidad que es un conjunto de

hormiguitas, sea los que provocan una crisis climática generalizada, yo creo que estamos frente a un período histórico con o sin gente que entra en un ciclo como el de calentamiento, de temperatura superficial creciente. Todo el mundo habla del derretimiento de los hielos del Polo y el agua por cada grado que sube se expande y nadie ha calculado cuánto sin que se derrita el hielo pero además el nivel no es lo más importante sino que hay que pensarlo desde el punto de vista energético: si el mar sube 10 cm se expande pero si está en superficie tranquila, es eso, sin llegar a un extremo del tsunami que arrasa kilómetros, si el mar se vuelve más activo, el solo hecho de si tiene olas de más de medio metro o un metro es mucho más que 10 cm. en su impacto; si acá hay más actividad, si el agua se calienta se evapora y produce los clásicos movimientos de aires que se convierten en tormentas de superficie y si hay viento de superficie aumentan las olas, por lo tanto que es más peligroso? Que el mar suba 5 cm o que haya olas de más de un metro en la costa? Pensamos que el mar como dato de estudio, que el mar puede llegar a aumentar en sus efectos ya sea por olas o por crecimiento, entre medio metro y metro y medio cada 40 años y es un dato estimado. Hay un micro país de estas islas del Pacífico, Banuatu, que esto a sus islas las haría desaparecer.

AC. TALAVERA: Agradezco realmente como profesional del derecho su explicación sobre los problemas como tenemos que atender, porque si bien el el derecho a la navegación tiene normas distintas porque los riesgos son diferentes, a lo de esto castiga sobre todo en este tema de primera importancia como es la responsabilidad, porque todos los sistemas de responsabilidad se van a ver cuestionados por estas circunstancias y la necesidad de dictar leyes que los tengan en cuenta, no sólo el transporte todo que nos invita a repensar, toda la organización del transporte, no sólo el marítimo, porque esto hará que tengamos que recurrir a otros sistemas para algunos sectores y la industria actual de todas las fábricas que necesitan agua para funcionar y que han sido trasladadas al borde de las costas. Estas son dos cuestiones fundamentales: el tema de las responsabilidades que va a haber que tener en cuenta y el tema de la propulsión nuclear que ha sido siempre un problema, va a haber que plantearlo de otra manera, y también el concepto de puerto seguro, es urgente, dado el tiempo que tenemos.

CAP. BALBI: Es muy importante el aporte del derecho y una de las cosas es que me gustaría ver en el Congreso leyes que sean para generar los escenarios del futuro; hacemos leyes para apagar incendios; yo quiero marcar un punto para todos, que es un ejemplo mundial; Finlandia en 1989 con la caída del muro de Berlín estaba quebrada dependía de la Unión Soviética, sus industrias eran industrias naturales; en 1991 crea en su Parlamento el comité del futuro; en el 92 ese comité lanza el primer escenario del futuro para al primer mundo. Hoy Finlandia es el país más culto del mundo y del crecimiento per cápita, ahí se fabrica Nokia, antes la fábrica hacía lonas para camiones, hoy fabrica celulares.

AC. TALAVERA: Nosotros siempre estamos reclamando por una conciencia marítima pero para formar esa conciencia antes que eso necesitamos cumplir con la cultura marítima, porque no pueden entender lo que no conocen..

AC. DE LAS CARRERAS: Me encanta este tipo de conferencias concretas; respecto a la Argentina, la Pampa, sobre todo la que da contra el mar si está 100 km adentro de la costa hay arena de mar, han estudiado ese crecimiento hasta dónde podría llegar?

Capitán Balbi: Hay equipos que lo están estudiando, los continentes no van a volver a sumergirse, eso sucedió en épocas en que la emergencia continental era mucho menor que ahora, por eso hay fósiles, se mueven las placas horizontalmente queda cada tanto alguna formación volcánica, por lo tanto yo diría que lo que se puede manejar más fácilmente son las alturas; ahí va a cambiar las zonas como el Delta o el sur de la provincia de Entre Ríos, hay que tener cuidado con lo que se llama la penetración radial, es decir, hay lugares bajos por donde va a entrar el agua, no toda la costa es una barrera pareja, es un tema preocupante, porque si aumenta la agresividad del agua estas mareas son una carga energética y no se si van a aguantar las instalaciones que tenemos, yo creo que hay que trabajar con las cotas.

Donde hay agua no necesariamente es navegable o utilizable, toda la vegetación que está en el Delta sobre todo inferior, si eso queda bajo agua hay un sistema de putrefacción y de renovación bajo agua, de generación de las especies muy grande y nadie sabe lo que va a pasar.

AC. CODIGNOTTO: Usted decía que los continentes no se mueven y nuestra costa tiene un movimiento diferencial el macizo Deseado sube casi dos mm por año, la zona de Comodoro Rivadavia, la zona de cuenca sube medio mm por año, el Delta de Holanda se hunde 10 mm por año, la costa oeste de Estados Unidos sube y y la costa este baja o sea, los continentes suben y bajan, si el ascenso del nivel del mar está en el orden de los cuatro mm, aquellos que tengan un déficit de 10 como cierta parte de Holanda, tiene 14 mm por año y nosotros tenemos dos, hay diferencia en nuestra costa, que se ladea, los valores de ascenso deben ser manejados con mucho cuidado.

CAP. BALBI: Cuando dije que los continentes no subían es porque uno de los enfoques es tomar desde el punto de vista del impacto directo de tipo comercial político y estratégico, no técnico, movimientos de un cm o mayores, nosotros creemos que el mar se va a mover y se puede medir en cm, nosotros apostamos a la actividad del mar que se va a medir en cm. Y no es que despreciemos los milímetros, pero los perfiles están siendo trabajados de una manera muy especial.

AC. CODIGNOTTO: Son medibles, no es tan terrorífico el ascenso del nivel del mar como el calentamiento en sí, por cada mm que sube el nivel del mar, el 80% es dilatación y el 20 % restante es agua, hay una cosa muy importante en el punto cuatro, los corales en la zona del sudeste asiático se están muriendo y es un ecosistema de miles de especies y los millones de habitantes más que van a haber, el 80% va a estar en el sudeste asiático, y se van a quedar sin pesquerías y dónde van a pescar? Eso es grave y hay que tener estrategia, porque la comida va a faltar, en este momento tenemos el doble de la población mundial que nuestro nivel de vida puede sostener.

El platino que en 1900 era nada, y que después se usó en joyería, ahora se redescubrió tecnológicamente está escaseando, porque se usa en los caños de escape en los automóviles, o sea, el planeta no da más, es finito, y nuestra especie humana es la única que fabrica sustancias químicas que son venenosas y que además persiste por miles de años. El año pasado fui a una conferencia en la Facultad de ciencias exactas, donde un biólogo canadiense habló de una contaminación por medicamentos hay metabloqueantes que morfológicamente son igual que los estrógenos, entonces, se produce en los peces cambio de sexualidad, se cambia el ciclo del celo y toda la cadena ecológica cambia; como el alimento para controlar la presión que mucha gente toma, ahora tenemos que tener un nuevo concepto, vamos a perder comida.

AC. PRESIDENTE: Señores, pido un aplauso para el Capitán Balbi. El Académico secretario va a enunciar unos puntos y después pasamos a la consideración de los nuevos cinco académicos.

El mes que viene, 27 de octubre, tenemos la sesión plenaria 122, la expositora clave va a ser Frida Armas Fidner, ella va a exponernos y acaba de volver de la presentación que hizo a la Argentina a las Naciones Unidas sobre las llamadas Nuevas Fronteras Marítimas que son algunos comerciales y económicos más allá de las 200 millas, que ahora son de 350 y otras menores; ella nos va a hacer una actualización de que es lo que se trató y a posteriori el Dr. Reggini que hoy no vino por estar en Estados Unidos invitado para tratar un tema de laboratorio de medios y un seminario sobre mentes inteligentes y emoción y fue invitado a exponer a continuación de la Dra, sobre lo que ha tratado en el Emaítí en Estados Unidos.

A continuación tenemos que conversar, en la última sesión aprobamos cuatro pliegos de presentación de nuevos académicos y hay cinco incorporaciones nuevas; luego, la entrega de diplomas se va a realizar el 10 de diciembre en la Fragata Sarmiento en una sesión de 18 a 20 horas, consideramos que es la última reunión, en noviembre no haremos reunión de asamblea sino que la trasladamos al 10 de diciembre para incorporar a 9 miembros, lo que cambia la fisonomía de esta Mesa. El académico Lic. Castello ha actualizado los cuadernos talásicos en el sitio Web planeta azul que están disponibles a todos y finalmente nuestro académico Embajador Arnaud por parte de la academia va a participar como coordinador en un simposio que hace el Centro Naval sobre los temas marítimos, el 21 de octubre sobre la plataforma continental.

El otro tema es una misa por el académico Capitán Zuloaga en el Colegio Jesús María el día 1 de octubre a las 19 y 30 horas. Ahora paso rápidamente a leer algunos curriculum de las presentes propuestas:

Lic. Martínez Gut, que ha efectuado su carrera en la industria marítima portuaria, y del transporte durante 36 años; durante 18 años se especializa en proyectos del Banco Interamericano de Desarrollo y para empresas privadas; ha participado en más de 230 proyectos en 35 países en el área de Las Américas, forma parte del Comité de Dirección y jurado de una organización muy importante, es piloto de ultramar, capitán de corbeta de la Reserva Naval, Lic. en transporte marítimo, director nacional de Puertos del Mercosur. Realmente acumula una cantidad de actividades como conocedor de la cosa marítima. Está presentado por el suscripto y otros que quieran firmar la adhesión.

Yo he leído una síntesis porque ha hecho tantas tareas de trabajo marítimo sobre todo portuarias en una cantidad de países.

El siguiente es el Dr. Enrique Aramburu, abogado, en la Universidad de Buenos Aires, Licenciado en letras, actividad profesional como abogado, consultor del Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo, Corte Internacional de Justicia de La Haya, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, funciones dictado de clases, artículos en revistas, reseñas de libros, obras propias, es un estudioso del país vasco, ponencias en simposios, congresos, etc. Se ha dedicado fundamentalmente en tálaso política miembro de la Junta Departamental de la carrera de Letras, profesor titular por concurso en navegación a vela, realizó viajes de instrucción en la Fragata Libertad, etc.

Paso al siguiente caso: es el Dr. Bartoletti, capitán de navío, auditor de La Armada, y lo ha presentado el Almirante Molina Pico, 56 años, oficial de marina en actividad, perito mercantil, egresado de Cardenal Copello, medalla de oro otorgada por la Fundación Bolsa de Comercio de Buenos Aires, posgrado de ciencias del mar, en la Universidad Católica, otros cursos como convenio jurídico de realizaciones marítimas, régimen jurídico de la pesca, operaciones navieras, prestó servicios en el 73 a 79 en el Instituto Nacional de Tecnología Industrial, ha tenido una cantidad de consultorías y comisiones

de trabajo y lo que nos interesa es que es experto designado por la Comisión Argentina ante la OMI en materia de navegación y contaminación por buques y por vertimiento a los efectos del anexo 8 de la Convención de las Naciones y otros antecedentes.

Él es Capitán de Navío y principal asesor del Estado Mayor de la Armada en todos los temas fundamentalmente de derecho marítimo.

Resumo los aspectos más importantes lo presenta el Académico Molina Pico.

Paso al siguiente: Pedro Ramiro Sánchez: licenciado en ciencias biológicas, traductor público nacional, doctor en ciencias biológicas, profesor de biología marina y recursos vivos del mar en la maestría de ciencias marítimas.

Lo elegimos entre todos de una larga lista de doctores en biología.

Para ir ampliando nuestro panorama de gente entendida. queríamos tener especialistas en algunas cuestiones del mar, con esto completamos nueve, nos quedarían tres para el futuro, una sola persona no nos aceptó, en realidad estamos cubriendo vacantes que a lo largo del tiempo se han hecho en la lista por fallecimiento o por abandono de la academia pero no estamos aumentando el número de académicos previstos inicialmente.

Y finalmente, la Dra. Frida Armas Fitner, el Dr. Natale me ha prometido que para la próxima exposición él va a venir para escucharla, congratulaba a la Academia por haber designado a una personalidad como la de la doctora: profesora titular con dedicación simple de derecho internacional público, Universidad Austral, abogada, Universidad Católica de Rosario, doctora en derecho y ciencias sociales de la Universidad de Buenos Aires, coordinadora general de la Comisión Nacional Argentina del Límite exterior de la Plataforma Continental, tema que vamos a tratar desde hace 14 años, miembro del Comité Nacional de Seguimiento del Programa de las Naciones Unidas para el derecho internacional, derecho del mar, derecho internacional ambiental recursos vivos y no vivos, recursos de los fondos marinos y oceánicos, recursos genéticos de los fondos marinos, derechos de los tratados, publicaciones, etc., libros compartidos, revistas, diarios, realmente un trabajo enorme, es del año 57.

Esto es todo lo de los currículum y con esto hemos completado los nueve previstos, paso por las firmas. La Asamblea no efectuó ninguna observación a los candidatos presentados.- Fueron aprobados por unanimidad.-

Sin otro particular, se levanta la reunión.