

## ACADEMIA DEL MAR

### ACTA DE LA SESION PLENARIA ORDINARIA N° 33.

En la ciudad de Buenos Aires, el 28 de septiembre de 1999 siendo las 18 se inició la trigésima tercera Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar con la presidencia del Académico Almirante Jorge Osvaldo Ferrer y la presencia de los siguientes Académicos de Número:

- N° 6: Contraalmirante Francisco N. Castro;
- N° 18: Capitán de Navío Néstor A. Domínguez;
- N° 12: Sr. Enrique Pugliese;
- N° 21: Dr. Oscar R. Puiggrós;
- N° 26: Contraalmirante Laurio H. Destéfani;
- N° 16: Dr. Jorge O. Codignotto;
- N° 17: Sr. Pedro A. Fox;
- N° 28: Almirante Enrique Molina Pico;
- N° 20: Dr. Remo Entelman;
- N° 24: Capitán de Navío Osvaldo P. Astiz
- N° 29: Dr. Norberto C. Peruzzotti;
- N° 25: Capitán de Fragata José Zuloaga.

**AC. PRESIDENTE:** Quería darles dos informaciones: les iba a avisar que el jueves 30 iba a haber una conferencia del Diputado Nacional Mauret, referida a "La Argentina de hoy" pero fue suspendida, sólo les comento ésto y les vamos a avisar la fecha próxima. Han recibido la carta donde les solicitamos que cada uno proponga un tema específico para el próximo año o a partir de enero del 2000. Los temas del año están cubiertos pero yo les voy a dar una síntesis y el Académico Fox en la próxima sesión va a hablar sobre qué pasa con los puertos, tanto hoy y como se prevén para el futuro, abarcando no sólo la parte moderna de conducción y control sino también la influencia de grupos económicos de gran envergadura que están haciendo desarrollar zonas de acuerdo a sus conveniencias e incluso confrontan con Naciones los movimientos que hacen sin considerar la parte correspondiente a cada población o a cada país. Es un tema muy interesante porque yo lo escuché al Sr. Fox en varias oportunidades. Se trata de los océanos y el tráfico y la mercadería argentinos en el futuro. Se trata de un tema de mucho interés para todos.

Yo les voy a comentar hoy una síntesis de un trabajo que yo pretendo hacer para hacer ver que la Argentina no está preparada para enfrentar los desafíos marítimos que vienen, y luego conversar con ustedes por cualquier pregunta, para mejorar o corregir lo que digo y que tengamos en la próxima reunión algunos minutos para cualquier sugerencia que pudiera surgir de la lectura de esa síntesis (del: "**El paradigma marítimo**"):

"Si fuera menester anunciar un concepto representativo que sintetice nuestras aspiraciones como país y hacia el futuro, hacia la Argentina del futuro, lograríamos sin duda, un claro consenso referido a una meta ideal y buscaríamos ser un país con el mayor índice alcanzable de desarrollo humano, en un ambiente armónico tanto en su propia sociedad como respecto a la región, el marco global y nuestro planeta; en esta época de globalización más deben

moverse las Naciones para equilibrar los intereses propios con los internacionales y aprovechar lo que cada país puede contar con su capacidad, organizaciones y esquema de trabajo.

Entra la valorización del total de factores espirituales, sociales y económicos, políticos y hasta filosóficos que hacen a la calidad de vida real de una sociedad; potenciar el índice de cada nación requiere impulsar sus capacidades al máximo. Cuando uno piensa cómo desarrollaría la Argentina, independientemente de los esfuerzos que hace mucha gente que está en el gobierno y en el sector privado, se encuentra con una opinión que creo compartimos, de que es muy difícil planificar en la Argentina porque el ordenamiento institucional es muy complejo y muy lento en reaccionar y las superposiciones son constantes. Partimos de la base que potenciar la capacidad de una sociedad dependerá del nivel y potencialidades culturales que definen una actitud social y política, que también dependerá de su nivel tecno-científico, su potencial económico y de una buena sustentación ecológica que generalmente se olvida. Nosotros tenemos un concepto muy claro de lo que vemos en el desarrollo del territorio nacional y de lo que tenemos cerca, pero cuesta más determinar cómo progresamos en lo que respecta a lo marítimo y fluvial porque aún nosotros que somos marinos, nos encontramos con que no tenemos palpables los resultados de cómo va yendo la evolución, un tema muy complejo para planificar su mejora. El mundo se ha lanzado a la conquista de espacios marítimos, ha comenzado a construir ingenios cada vez más grandes y sofisticados tanto para el transporte como para realizar recursos que han ido en aumento, va a aumentar la contaminación, la posibilidad de que haya crisis o interferencias mutuas y la necesidad de entrar en un terreno cooperativo tanto regional como global para poder sacar lo mejor de cada Nación del gran concierto marítimo que va a haber año tras año cada vez con más intensidad. Cuando observamos a nuestra Nación, vemos que hay una serie de falencias que nos parece que deben corregirse; cuando uno hace una comparación con países centrales, se encuentra con dudas inexplicables y voy a comentar algunos ejemplos:

Lamentablemente nuestra República se caracteriza por un aspecto institucional de marcada tendencia a la superposición de funciones, situación que tiende a diluir responsabilidades y afectar marcadamente la eficacia y el último accidente de aviación es un ejemplo, hay responsables y nadie lo es, parece una cosa mágica o intencional.

Hay múltiples aspectos de excesiva anarquía y desorden como la seguridad interna por medio de múltiples policías o fuerzas de seguridad en permanente crecimiento cuantitativo con inevitables y fatales interferencias; la imposibilidad del ciudadano común para comprender la desequilibrada presión de impuestos múltiples y trabas burocráticas sin acudir a especialistas, la proliferación de entes para temas específicos sin aprovechar las organizaciones idóneas ya existentes o Secretarías que dependen de la Presidencia de la Nación; todo esto hace imposible diseñar un plan realista de acción.

Cuando queremos realizar un pensamiento o desarrollo de una región, vemos 30 ó 40 Organizaciones Gubernamentales, Provinciales o Nacionales que entienden del tema y están trabajando allí con su plan particular; es imposible llegar a una planificación real. Todo el mundo puede pensar con ésto en un plan totalitario, pero es evidente que el país debe lograr un consenso para desarrollar aspectos de su vida y para eso parece que es fundamental romper la inercia de la confusión que nos rodea porque dentro de esta etapa globalizadora el Estado debe constituirse en garante y factor de equilibrio para bienes y ciudadanos y su responsabilidad social es irrenunciable. El Estado debe garantizar moverse con equilibrio y

transparencia; en el mundo marítimo no existen entes coherentes a nivel del Mercosur para alcanzar el conocimiento detallado oceanográfico; uno se encuentra con que la Argentina es asimétrica con Brasil y así pasa en todos los temas importantes, no existe posibilidad de coordinación, uniendo los esfuerzos de cada uno de los sectores. Se tendría que volver a agrupar en forma orgánica todo lo que es marítimo pensando que lo que es pesca está también con la agricultura y ganadería y todo eso le quita fuerza y calidad a la coordinación mutua que se fundamental. Sumando eso a los vacíos legales que existen en la legislación nacional, impide determinar metas y objetivos y no se puede hacer una estrategia realista.

La Argentina concebida como una estructura operable con los centros de intercambio de los mundos a desarrollar, que va a ser el tema del Sr. Fox, debe ser concebida como red nacional pero también con coherencia Mercosur donde entra una gran negociación internacional, para buscar la mejor solución para el país y la región y negociar los valores. Es imprescindible la influencia de todos los factores para adoptar una decisión y cuando se toma, es necesario que toda la zona de influencia entre en juego porque el desarrollo debe impulsar toda una zona que no sea sectorial y ahí entramos en el tema de la superposición y la gran cantidad de entes en un solo tema.

En el mar argentino el control y garantía para la salvaguardia de los recursos lo hacen dos instituciones separadas sin coordinar entre ellas sin comando unificado, que son la Prefectura y la Armada, rivalizando y usando medios similares, y a veces interponiéndose y afectando el trabajo una con la otra; este es un ejemplo de poco rendimiento y de una mala imagen internacional. El Estado en toda su orgánica no tiene un adecuado sistema de manejo de la crisis y es de esperar que los males del futuro van a llevar a la cooperación de interrelaciones muy sensibles por lo que respecta al tráfico marítimo, y tener un sistema de ingresos apto y que funcione es fundamental; en el sistema de control de crisis que la Argentina tiene ya hecho por ley, nos encontramos con un sistema que tiene sistema de control de crisis de paz y de guerra; en paz y en guerra cambia el esquema y si ustedes analizan los protagonistas de la crisis desde el principio, es un grupo de 20 ó 30 personas, con lo cual la reserva del manejo en una crisis marítima, económica o lo que fuera, hace imposible guardar el secreto. Están todos los Ministerios, la Cámara de Diputados y de Senadores; los países adelantados tienen tres o cuatro personas para manejar la crisis; el manejo debe ser fluído, con poca gente, y acá no funciona, como tampoco funcionan varios temas como sería por ejemplo, como coordinar el potencial nacional.

En el año 92 se mandó al Golfo de San Blas un buque para ayuda humanitaria y tratamos que el Estado nos diera ayuda y fue imposible; el buque sarpó con agua potable, con elementos para ayudar pero no existe como en Estados Unidos y Europa un sistema de conjuntes total como es un elemento que logre la parte conjunta de todos los factores de poder de la sociedad para coordinar con las Fuerzas Armadas, o sea un organismo formador de todos los esfuerzos a nivel nacional, militares y civiles para coordinar por medio de ese ente del cual carecemos.

El país no está todavía capacitado para poder aglutinar el potencial nacional con éxito y eso lo vemos en la triste fotografía o filmación de cuando pasa una catástrofe, o un acto de delincuencia grave, que no se aísla la zona, la gente no tiene elementos para trabajar, nadie cumple su rol con tranquilidad, todo es confusión y al final desaparecen las pruebas, los elementos útiles para prever una cosa similar y tuvimos que soportar el armamento israelí para verificar sin haber llamado a los poderes propios, los escombros de la AMIA. Tenemos una carencia en el país para afrontar emergencias civiles y marítimas porque no se ha podido

hacer todavía una coordinación entre la parte civil, la empresaria, la acción marítima con la Armada. En este criterio separatista cuando se produce algo, siempre se lamenta como se manejó la situación, no se prevé, lo lamentamos y lo olvidamos.

La planificación la nombro y doy dos ejemplos, uno de Ushuaia que desde el mar parece una villa miseria; uno ve el puerto argentino o un puerto similar en la parte sur o norte del hemisferio es otra cosa, hubo previsión, seriedad, prolijidad y no hubo corrupción; el ejemplo más crítico lo tuvimos en Aeroparque; después entran intereses privados, corrupción y ahora están pensando en sacarlo; me parece bien, pero es lamentable que no se pueda hacer un plan de acción consensuado entre todos los dirigentes para que las cosas sean más razonables y no entren los intereses sectoriales. Yo les puse en el trabajo los intereses nacionales en el Atlántico sur no los voy a enumerar, y expuse también dos cosas, cómo creía que deben ser percibido cada objetivo y con qué fuerzas debían manejarse. Si tenemos que estar operando con la Antártida que es internacional, tiene que preparar apoyos modernos, lugares de abastecimiento bien preparados para que los países vengán al territorio argentino y la percepción de que ese lugar donde está ese puerto es un lugar donde se venden servicios propios, es muy importante, porque el país está preparado para eso y va a alentar las inversiones extranjeras y va a tener ganancias propias.

Yo comparo al final que la Convención de Puertos se cumplió hace muy poco tiempo aquí en Buenos Aires, donde habló el Sr. Fox, y es un buen ejemplo de cómo se está tratando de hacer esto y lamentablemente los esfuerzos son muy buenos pero no tienen el sustento de una buena orgánica y todos los que tienen especialidades como en economía o la parte marítima, sería bueno que apoyen para que todo sea hecho con más eficacia y eficiencia.

Nuestros desafíos marítimos y fluviales revisten una importancia casi igual o mayor que la conquista del desierto hacia la desolada Patagonia y la Argentina debe conciliar sus movimientos con la órbita internacional para sacar la mejor parte que pueda y conciliar con lo regional para fortalecer la opinión compartida y no hay conciencia que debería haber un apoyo político para que eso se haga. Nada más.

**AC. ASTIZ:** Una pregunta relacionada con el tema de porqué el tener algo dedicado a los intereses marítimos debe estar separado de lo terrestre? Mi impresión es que todo lo que hacemos en el mar está vinculado a todo lo que tenemos en la tierra; el transporte marítimo nos interesa por los cereales, los puertos nos interesan por las mercaderías que entran y salen, así como que todo está interrelacionado; la exportación de buques producido por un astillero, no hace a la fortaleza marítima del país porque el buque se va al extranjero, pero hace a la industria nacional.

**AC. PRESIDENTE:** Es un enfoque correcto pero sería importante que se utilice algún sistema, ahora están separados y no existe algún medio de coordinación. Si se hiciera por medio del transporte, debería haber algún sistema de enlace marítimo o fluvial, pero alguno hay que tomar. Parecería que no hay ninguno ahora; cualquier sistema es válido, pero si se hace coordinado.

**AC. ASTIZ:** Por ejemplo Chile combina todo lo marítimo, terrestre y aéreo para ofrecer el paquete turístico de su territorio y forma un paquete coherente.

**AC. PRESIDENTE:** Lamentablemente el presupuesto nacional tiene un valor determinado, pero sería mucho más porque se han dejado feudos porque por el gobierno pasamos todos, pero hay cosas que son cotos de caza para el poder de turno que no permite que otro se meta; es un problema de conciencia ética. Aquí no existe un contrato social.

**AC. CASTRO:** Ud. ha señalado muy bien el problema de las interrelaciones que están tan diseminadas que al final no producen ningún efecto. La sugerencia es que la Academia de alguna manera tendría que llegar al poder público y expresar estas cosas y sugerir ideas que puedan ser llevadas a la práctica y que en alguna medida contribuyan a hacer lo que usted expresó que se haga y de qué manera lo podríamos hacer, y creo que para esa función aquí hay gente de muy buen nivel que puede sentirse apoyada para hacer cambios y que sea más eficiente la acción relativa al mar, en cuanto a verificar las costas, la pesca, etc.; tendríamos que pensar en una forma de llegar al poder público.

**AC. PRESIDENTE:** Mi inquietud es como ciudadano y pienso que sería lindo que cada uno destacado en cada área, participe para hacer una especie de compendio, una especie de conjunción para llevar una parte de lo que se tendría que hacer, aunque sea poco, con prudencia, para que el Estado no pierda tanto esfuerzo como ahora. Todos decimos que la Argentina es un país desordenado y parece que es a propósito; la idea es tratar de que el país se vaya ordenando. Piensen que hemos pedido préstamos internacionales que después no se usan y pagamos multa; es una situación que sufrimos todos.

**AC. CASTRO:** En general los préstamos internacionales se basan en una contribución local, que si el país no apoya la inversión no se realiza; yo creo que sería muy importante tener un concepto muy definido sobre estos temas para poder llevarlos a los poderes que correspondan en forma bien concreta.

**AC. PRESIDENTE:** Uno va al extranjero y no ve colas en ningún Banco y acá sí, entonces qué está fallando?

**AC. PUIGGROS:** El problema argentino en el orden social, político, en la coordinación de los esfuerzos para lograr objetivos en común es un problema cultural; a través de esa crisis podemos tener infinidad de cuestiones en la Academia para tratar las distintas áreas donde esa debilidad cultural se manifieste. Desde la filosofía hasta lo que pasa cotidianamente en la calle de Buenos Aires y en el orden común, se ve ese problema cultural. Nosotros somos todavía adolescentes, tenemos una sociedad, yo diría nueva, donde han intervenido una cantidad de factores económicos, políticos, filosóficos, y ahora tengo la impresión de que nos toca asistir a un tránsito o transformación que viene desde hace una década, una transformación universal para la cual nosotros no estamos suficientemente maduros y es un interrogante que se plantea.

Es posible que el desarrollo nuestro se produzca con un gran esfuerzo, pero tenemos que aceptar que nos va a costar mucho trabajo tener una sociedad ordenada. Usted ha señalado varias cosas, especialmente en lo marítimo y fundamentalmente en lo cultural y en esa área debemos partir de un desarrollo.

**AC. PRESIDENTE:** El problema es primero el huevo o la gallina, de dónde se parte? de que la gente tenga más cultura en tiempo o por magia, o que la clase dirigente asuma un consenso ético y cultural, una estructura para que vaya a la sociedad y se arranque?

**AC. PUIGGROS:** Como esto es una Academia yo estoy absolutamente convencido que entre la modalidad propia del Gral. Perón y la de los militares, se terminó en la Argentina una clase dirigente absolutamente y la Argentina es en ese aspecto y todavía no sé por cuanto tiempo, una bola sin manija, y no para que sea una manija totalitaria, autocrática o impositiva en contra de la libertad, pero sí el planteo absolutamente necesario de reconstruir. Piensen ustedes hace 40 años y tomen el partido socialista; alguien puede pensar que Alfredo Palacios o Gioldi o Repetto, o Alicia Moreau de Justo, profesores universitarios, alguien podía pensar que eran corruptos? en el partido radical, conservador, había más; a mi me costaría mucho trabajo hoy hacer una lista de 50 personas con esas condiciones de talento, ética, experiencia, buena voluntad, bonomía, sentido de bien común y solidaridad. Entonces el problema no es del huevo o la gallina, el problema es del gallo, de quién tiene que producir y poner en marcha una nueva clase dirigente en la Argentina que no tenemos, que es el más grave problema que tiene la Argentina y es una clase dirigente que no se forma, ni se desarrolla en un par de años; y los militares, los políticos, los marinos, los economistas, los financieros, todos hemos incurrido o en acción o en omisión.

**AC. FOX:** El trabajo es de por sí interesante porque puede dejar en cada frase una reflexión o un análisis; pienso que el problema es cultural, de desconocimiento y a mí lo que más me pone nervioso es la falta de conocimiento, porque para estudiar el tema puertos o marina mercante, podríamos desarrollar qué está sucediendo hoy; me tocó estar presente de casualidad en una reunión de los chilenos, que estaban exponiendo su política de privatización entre un conjunto de personas, entre ellos americanos y genoveses y fue muy interesante ver como presentaban el tema en el puerto de Valparaíso y de San Antonio y yo iba imaginando otros factores y cuando yo analicé qué marina mercante están trabajando en esa área, son barcos con una filosofía que sean barcos pequeños porque en el Pacífico no pueden colocar cuatro grúas; cuando uno ve todo eso yo pienso que lo más interesante es que pueda exportar; una exportación argentina no soporta dos transbordos y sobre todo cuando un país está bajo el Ecuador; si hay determinado interés para que quede en Santos o Sepetiva, es un invento que sería el puerto de Manzanillo, porque para definir un puerto de concentración de cargas, tendría que tener como principio ser creador de cargas, de comercio exterior y al lado de Antofagasta no hay cargas y si es solamente para crear un centro de concentración de cargas en un lugar alejado del consumo, se van a perjudicar las Pymes chilenas pero hay cientos de naves, que a su vez compran los alemanes y ésto es conocimiento. Yo no tengo nada contra nadie, pero el puerto de aguas profundas lo podemos tener y no va nadie porque la filosofía de los puertos concentradores lo manejan ciertos grupos de poder y que deciden de un día para otro cambiar el mundo. El Pacífico dejar de tener la fuerza que tiene hasta hoy porque hay un acuerdo entre el puerto de Nueva York y el Canal de Suez; es así como las carnes asiáticas van a pasar por el canal de Suez y cambiará el mundo. Hay una posibilidad de crecimiento del Atlántico y como hay tantas empresas o intereses en el Cono Sur. Todo esto es cultura, es conocimiento. Estos son los temas graves que vamos a la dependencia de puertos y no a una relación de tráfico o directos o que el barco de 3.500 TEUS toque el

puerto de Brasil y toque puertos argentinos porque está claro que Valparaíso está a 90 Km. de San Antonio. No pueden descargar 3 mil TEUS, los puertos del Pacífico no tienen grúas y si nos quedamos quietos no vamos a exportar más. Es decir, estar pensando si el puente es bueno o malo, está bien, pero hay que pensar en si podremos exportar. Este es el tema de fondo y, con lo que yo he visto en esa reunión de Chile, si en el futuro no analizamos qué va a pasar en el Atlántico con la no posibilidad de exportar cargas, es preocupante.

**AC. DOMINGUEZ:** Yo estoy de acuerdo con que el problema es básicamente cultural, y coincido expresamente con lo que dijo el Dr. Puiggrós, pero debemos tener en cuenta que esto ocurre en un momento muy especial en que las relaciones internacionales se han intensificado. Hay efectos de transculturación, lo que nos lleva a afrontar esos procesos globales o culturales, en un momento especial de debilidad propia en nuestra propia cultura. Tendríamos que afianzar el proceso de enculturación en lo propio para poder encarar con más solidez estos efectos transculturales, si no vamos a ir perdiendo nuestra propia identidad que es fundamental y para eso, la clase dirigente tiene que consolidarse, tiene que surgir de la sociedad de alguna manera y afianzar lo propio para poder encarar este proceso de regionalización y globalización con más claridad.

**AC. MOLINA PICO:** Conuerdo con el Dr. Puiggrós pero tomo los dos ejemplos del Capitán Astiz que se refirió a la orgánica que puede ser sectorial o desarrollar un sector que puede ser verticalmente u horizontal por materia; una u otra requiere gente capacitada y tomo el problema del turismo y la entrada a la Antártida y a Ushuaia y ésta no se puede usar porque no hay depósito de combustible para afrontar la carga de un crucero; la carencia de una clase dirigente en este aspecto se traduce en la ignorancia del tema, característica de todo lo relacionado en este quehacer.

**AC. ZULOAGA:** El año pasado en Ushuaia entraron 39 barcos de pasajeros y les deben haber solucionado el problema del combustible.

**AC. ASTIZ:** Reconozco las carencias culturales que hoy tenemos y reconozco que está el problema de que es primero, el huevo o la gallina, y me pregunto si el orden al que nosotros aspiramos no es un modelo que tomamos de países anglosajones. Principalmente, y a lo largo de la historia, podemos decir que Atenas fue potencia con una corrupción y un desorden institucional tremendo; en la antigua Roma también; vemos que también, en años recientes, existe una buena ubicación de Italia y España, que son países desordenados. Me pregunto si la cuestión no residirá en la incapacidad de identificar la idiosincrasia de nosotros mismos y actuar en base a eso? Escuche una vez a un Canciller italiano comentar que el italiano prefería no producir antes que pagar impuestos. Es cuestión de reconocer cómo somos nosotros. Los alemanes si bien se decían cristianos, estaban con la mentalidad de las antiguas creencias teutónicas, entonces hay que identificar cómo somos nosotros hoy y cómo podemos salir adelante sin descartar el problema cultural sobre el que hay que ir avanzando.

**AC. PRESIDENTE:** Me reconforta lo de ustedes y me autocensuro yo por haber sido un poco larga mi explicación y les agradezco mucho la participación porque son temas importantes y sería bueno que dediquemos los primeros minutos de la otra sesión a cualquier

sugerencia sobre este planteo y considerarlo para el próximo año para que algún grupo de voluntarios lo desarrolle. Les agradezco mucho.

Sin otro particular, se levanta la reunión.