

ACADEMIA DEL MAR**ACTA DE LA SESION PLENARIA ORDINARIA N° 61.**

En la ciudad de Buenos Aires, el 27 de noviembre de 2002, siendo las 18 horas se inició la sexuagésimo primera Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar con la presidencia del Académico Doctor Oscar R. Puiggrós y la presencia de los siguientes Académicos de Número:

N° 19: Almirante Jorge O. Ferrer;
N° 18: Capitán de Navío Néstor A. Domínguez;
N° 6: Contraalmirante Francisco N. Castro;
N° 20: Doctor Remo Entelman;
N° 27: Doctor Mario Cámpora;
N° 16: Doctor Jorge O. Codignotto;
N° 3: Contraalmirante Jorge A. Fraga;
N° 28: Almirante Enrique Molina Pico;
N° 4: Doctor Carlos Ortiz de Rozas;
N° 10: Ingeniero Fernando Vila;
N° 25: Capitán de Fragata José Guillermo Zuloaga;
N° 35: Ingeniero Humberto R. Ciancaglioni;
N° 11: Arquitecto Hernán Alvarez Forn;
N° 41: Doctora Haydée Susana Talavera;
N° 29: Doctor Norberto C. Peruzzotti;
N° 37: Doctor Alfredo De las Carreras;
N° 12: Señor Enrique Pugliese;
N° 32: Doctor Vicente G. Arnaud;

AC. PRESIDENTE: Hoy tenemos el placer que nos visite el Sr. Almirante Joquin Stella, que es la tercera vez que viene y yo no puedo pasar por alto, además del agradecimiento al Sr. Almirante que ha tenido la bondad de estar con nosotros hoy, la lectura de un artículo que escribió él en La Nación hace alrededor de 20 días, en donde, tomando como argumento el homenaje al Rompehielos "Almirante Irizar", hace un desarrollo de lo que significa la argentina marítima. No sólo hace un detalle y un perfil de lo que tendría que ser, sino apunta a algunos aspectos muy concretos. Me atrevo a decir, Sr. Almirante, que yo pienso que es sobresaliente, no como opinión personal mía, sino de otras personas, y esto no quería dejar de señalarlo porque fue un elemento importante para esta Academia porque los temas que allí trata son los que yo creo que esta Academia tiene como propósito dilucidar. Le doy la palabra.

AC. ENTELMAN: Perdóneme Almirante, pido la palabra por unos segundos, quiero decirles que, como no estuve en las últimas reuniones cuando se efectuó el cambio de autoridades, quiero dejar constancia expresa de mi conformidad con la elección.

ALMIRANTE STELLA: Para mi es un gran honor estar nuevamente con ustedes, le agradezco mucho sus palabras señor Presidente, muchas veces uno trata de encontrar caminos donde puede acercarse cuestiones que lo han ido preocupando y ocupando a lo largo

de los años. En 40 años de vida activa en la Marina, todas estas cuestiones desde muy pequeño nos preocupaban.

Déjenme decirles también que muchas de las cuestiones que traté de poner en ese papel, en ese escrito, que entre paréntesis vaya la anécdota, yo pensé que no lo iban a publicar, lo mandé a la gente del diario La Nación y a los 15 o 20 días como no pasaba nada los llamé y me dijeron que era muy largo para publicar y el día menos pensado apareció.

Como prólogo, les quiero expresar mi más sentido agradecimiento por darme esta oportunidad de estar nuevamente con ustedes en este foro tan distinguido y tan profesional como lo es la Academia del Mar. Es mi tercera vez en esta guardia, como suelo decir, de Jefe de la Armada, que me privilegian con esta posibilidad de estar con ustedes y vengo a reafirmar una vez más nuestro compromiso institucional de contribuir a desarrollar la verdadera conciencia de los problemas del mar en los argentinos.

Pocos días atrás un prestigioso matutino porteño nos cedió el espacio para volcar esta suerte de visión sobre los intereses marítimos y fluviales y dentro de esa concepción de país marítimo, en esa misma línea, el día de ayer me invitaron a dar una charla en la Universidad del Salvador y el tema que llevé fue el de "La argentina marítima", como propósito de ese artículo que tratamos de difundir, con el que intento una vez más contribuir a esa recreación de la conciencia marítima de los argentinos y lo importante que tiene el mar para nuestro presente y también para nuestro futuro; son sólo dos ejemplos de las muchas acciones que en La Armada tratamos de realizar en la adecuación de estos intereses con la fervorosa esperanza de que alguna semilla pueda germinar en realizaciones concretas. A modo de reflexión inicial, necesitamos consenso acerca del rumbo a adoptar y mantener hasta alcanzar la credibilidad y confianza necesarias para que este sector marítimo se convierta en un verdadero sector motorizador y productivo para nuestro país. Algunos años atrás hicimos una somera descripción internacional que daba marco al accionar de la Armada y alentaba los planes de más alto nivel institucional y me parece oportuno, volver a plantear nuestra situación para ver dónde estamos parados y cuál es realmente la situación.

La última década del siglo pasado se caracterizó principalmente por la búsqueda de un nuevo paradigma de poder que reemplazara esas rígidas estructuras de la bipolaridad para resolver así los conflictos internacionales con formas renovadas de estrategias y una de las pocas certezas que nos ofrece el inicio del nuevo milenio, es que estamos embarcados en un proceso de globalización que no reconoce antecedentes históricos. Este proceso ya está, es un hecho, y continuará proyectándose en el futuro alterando las relaciones entre los Estados y las regiones de la tierra buscando por un lado una nueva forma de equilibrio en el ejercicio de poder, con una activa participación del viejo continente para enfrentar los conflictos actuales. Las nuevas incorporaciones a la NATO o a la OTAN y el fortalecimiento de la Unión Europea alientan un marco de interdependencia necesario.

Oriente medio es el epicentro clave de los conflictos actuales, demasiado cerca, geográfica y económicamente hablando, de Europa y sus problemas, del extremo Oriente con participación de China, Japón, Australia y Nueva Zelanda.

La incógnita que se plantea con China, cuesta tanto en lo político como en lo económico, constituye un espacio de poder en este mundo globalizado donde la manifestación más notoria se plantea en el ámbito de la economía.

Los Estados más vulnerables pierden libertad de acción y ven aumentar la distancia que los separa de los centros mundiales de decisión. La globalización es el signo de los tiempos y sus efectos, deseados o no, motorizan los conflictos del mundo actual.

Frente a este cuadro de situación el Cono Sur de América va perdiendo importancia relativa; primero Argentina, luego Brasil, vuelven a plantear cuál es el modelo político. Brasil en estos momentos, en una situación que nos plantea por demás desafiante desde el punto de vista de modelo político y económico para poder volver a intentar insertarnos en este siglo XXI.

De manera muy sintética, la situación internacional que nos rodea impone más que nunca interacción cooperativa y competitiva para subsistir. El 11 de setiembre del año pasado parece que se logró de manera brutal que las grandes potencias advirtieran esta situación y este punto de inflexión y sus repercusiones se extienden mucho más allá de lo económico, al campo político y estratégico. La lucha contra el terrorismo es universal y si no se suman fuerzas en esta lucha se corren serios riesgos de caer en el ostracismo político, en el aislamiento económico o, también, ser víctimas de aquel terrorismo.

Por otro lado no se debe olvidar lo que está en la trastienda de esta situación internacional; el crecimiento poblacional fuera de control, la falta de agua, el hambre, la erosión de las tierras, la generación de enfrentamientos que no puede reducirse a términos de complicidades étnicas o fundamentalismos religiosos. Las migraciones masivas, hacia países con mejor nivel de vida son una consecuencia no deseada de esta globalización; ellas generan un crecimiento demográfico que al no estar acompañado por un incremento productivo paralelo, satura los servicios de educación, salud y seguridad de los países receptores. Estas son posiciones proclives, y de hecho así ha ocurrido, a aumentar la participación en el tráfico, consumo y producción de drogas de esos países. Las llamadas nuevas amenazas están presentes y no podemos soslayarlas. En este contexto, ¿qué argentino de hoy no se pregunta sobre cuál será el futuro de nuestro país?, ¿cuál es el mejor modo de transitar este mundo al que inexorablemente debemos estar insertados?, ¿cuáles son las alternativas productivas que nos permitirán mantener esa inserción?.

El debate me parece que debe plantearse para conformar un paradigma, un modelo, un proyecto convocante, en temas esenciales de Estado, donde el quehacer marítimo deberá tener un capítulo significativo. Necesitamos una Argentina que saque provecho del extenso patrimonio que posee en el mar y al mismo tiempo se ocupe de su desarrollo y conservación.

Los argentinos estamos casi inadvertidamente en nuestro tercer siglo de vida independiente y esa expresión "sin advertirlo" no es peyorativa, nuestra sociedad se muestra renuente a la transición, en lugar de encarar decididamente los desafíos del futuro, sigue anclada a férreos esquemas del pasado. Esa mirada puesta en el futuro no es ingenua, nuestra sociedad está en profunda crisis. Algunos meses atrás un matutino porteño publicaba una encuesta cuyo título decía que "los argentinos confían poco en sus instituciones" e indudablemente sin confianza, sin credibilidad en las Instituciones, no podemos progresar y facilitar el tránsito hacia esa inserción internacional que el país necesita. Remarcaba ayer, en la Universidad del Salvador, que conformamos una sociedad que en lugar de emplear la historia como herramienta de futuro, lo hacemos como instrumento de una sucesión interminable de controversias; porque todos somos responsables de un pasado que nadie quiere hacerse cargo y, en lugar de asimilarlo y sacar provecho de nuestros errores y aciertos, nos encadenamos a los primeros e ignoramos las enseñanzas provechosas de la experiencia. Al actuar así, nuestra sociedad olvida que lo trascendente de la historia es su

legado de conocimiento de la causa y consecuencia, de la madurez demostrada en el hecho de evaluar lo que fuimos y así vislumbrar lo que podemos llegar a ser. Esta forma de ver la realidad nos permite tomar distancia de la actualidad que nos apremia para hacer recurso memorioso de los valores, conocimientos y destrezas que a lo largo de años hemos adquirido como Nación; vaya como ejemplo la confrontación de ideas que se dio a fines del siglo XIX, acerca de construir el puerto militar en la actual base naval Puerto Belgrano, el entonces Capitán de Fragata Segundo R. Storni trascendió su tiempo al imponerse las controversias por trasladar hacia el sur y el mar el centro de nuestra Armada. Lo hizo contra la tradicional visión estratégica centralista vigente. En realidad, el eje de la disputa era continuar con las prácticas mercantilistas centralizadas en la Aduana de Buenos Aires o vigorizar nuestro litoral fluvial y marítimo; estas ideas recogidas por el Capitán de Fragata Storni, quien en 1915 las sintetizó, hace ya casi un siglo, en una serie de conferencias acerca de los intereses argentinos en el mar. Él fue quien supo hacer una ajustada evaluación de nuestros recursos en el mar y trazar las líneas conducentes a su explotación racional. Ya se conocía la importancia del mar y sus recursos; cuánto más deberíamos, un siglo después, ser concientes de su capacidad para contribuir a dar respuestas a muchas de nuestras necesidades actuales. Consultar la historia es el primer paso para la consolidación de una propuesta de futuro, de un proyecto de país que sea lo suficientemente atrayente como para convocar la voluntad de la mayoría. Un proyecto de país que permita a la Argentina insertarse competitivamente en la comunidad internacional que demanda como premisa que las decisiones sean previsibles y ajustadas al marco de lo que está ocurriendo en el mundo. Un capítulo importante de ese proyecto debe contemplar el enorme potencial de crecimiento económico que nos proporciona el ambiente marítimo y fluvial.

La Armada piensa que el siglo XXI tendrá una marcada dimensión marítima en la que el mar será el principal escenario de las actividades económicas; testimonio de ello es el interés que se pone en evaluar su potencial económico y desarrollar técnicas para su explotación. Las actividades en estos casos superan las restantes expectativas de generación de bienes, servicios y progresos que tiene la humanidad.

Ese espacio oceánico y fluvial, verdadera encrucijada de grupos económicos, es fuente vital de recursos alimenticios y minerales, además de vía insustituible de comunicación y transporte e intercambio entre las naciones. Nuestro vasto territorio escasamente poblado, con disponibilidades en materia de pesca, de carne, granos, agua potable y reservas minerales, constituye un patrimonio que, a medida que transcurra el nuevo siglo, aumentará considerablemente su valor y su exposición a la avidez de una población mundial en vertiginoso crecimiento.

Nuestro territorio es una cuña inserta entre dos grandes océanos, alejado de los principales mercados donde se comercializan nuestros productos de modo que la República Argentina está geográficamente y económicamente destinada, yo diría condenada, a ser un país marítimo. Asimismo los grandes ríos son las venas del comercio regional que permite el intercambio entre los principales centros económicos de Brasil, Paraguay, Uruguay, Bolivia y por supuesto nuestro país con el más bajo costo de transporte.

El dilatado litoral marítimo permite la construcción de puertos de salida, las exportaciones y el asentamiento de industrias relacionadas con el mar. Los puertos argentinos australes, a partir de su proximidad con la península antártica, son la puerta natural de entrada y necesario punto de apoyo para cualquier actividad que allí se desarrolle.

El 90% del comercio internacional originado en o destinado a la Argentina, se encamina por vía marítima fluvial; aquí cumple un rol fundamental contar con una verdadera marina mercante.

La decidida puesta en marcha de estas actividades también incide en la reactivación de la industria naval, caracterizada por ser multiplicadora de trabajo en una amplia gama de oficios, la capacidad sostenible de captura, al que se suma el enorme potencial costero. La pesca promueve la instalación de plantas procesadoras en tierra, moviliza la prestación de servicios portuarios, dinamiza la creación de puestos de trabajo, y como contrapartida, este patrimonio que los argentinos tenemos en el mar es el más expuesto por parte de otras naciones. Nuestra plataforma continental, una de las más extensas y productivas del mundo, territorio que es una de las pequeñas muestras de las grandes reservas que aguardan avances tecnológicos y otros factores de mercado que lo hagan más rentable. Apremiado por los plazos que establece la ley del mar, nuestro gobierno está en camino de fijar definitivamente los límites de la plataforma continental, estableciendo de manera definitiva nuestra frontera oriental y una vez logrado ésto, de nada serviría que la comunidad internacional reconozca el nuevo límite a nuestros derechos si no estamos en condiciones de ocuparlo y controlarlo efectivamente.

Si nuevamente volvemos la mirada hacia la vida de los hombres, que a comienzos del siglo XX poblaron y trabajaron nuestras tierras, convendremos en que tenemos también el capital humano necesario para construir nuestro objetivo. Con esta meta es nuestro compromiso multiplicar la eficiencia en la preservación de los intereses marítimos y nacionales de nuestra nación a través de una Armada que se adecue a las exigencias actuales con racionalidad y profesionalismo.

¿Qué hemos hecho de La Armada para contribuir a esta concepción estratégica marítima fluvial y antártica?

Como les mencioné el año pasado, hoy La Armada continúa adecuando con gran esfuerzo sus medios y bases para llevarlos a las proximidades naturales de nuestra nación, y así se estableció el área naval Atlántica en la Base Naval Mar del Plata, la División Patrullado Marítimo, también en la misma base naval, la cual posee unidades menores adecuadas para tareas de vigilancia y control importante en la preservación de los recursos vivos en nuestra Zona Económica Exclusiva, y continuamos adecuando los puntos de apoyo a lo largo de todo nuestro litoral marítimo. Hemos consolidado el Destacamento Naval Comodoro Rivadavia, que pensamos inaugurar el próximo mes de enero, el Destacamento Naval Río Gallegos, el Comando Naval Antártico, que hoy se encuentra establecido en la Base Naval Ushuaia, centro neurálgico de toda nuestra actividad y proyección hacia el continente blanco.

Nuestros ríos navegables merecen un párrafo especial, en su doble carácter de frontera particularmente expuesta a los conflictos de este siglo y a la potencialidad del transporte internacional, la Base Naval Zárate, asiento del Comando del Área Naval Fluvial, y el Destacamento Naval Posadas, y próximamente el Apostadero Naval en la Ciudad de Corrientes, son las expresiones materiales del énfasis de apoyo a la comunidad ribereña y a las necesidades emergentes que surjan a nivel nacional.

Creamos la Subsecretaría de Intereses Marítimos a cargo de un Almirante, dentro de la Secretaría General Naval, para darle especificidad y dedicación exclusiva a un tema tan relevante y a ésto se suman entre otras, múltiples actividades de difusión, como el Seminario de Intereses Marítimos, el ciclo Almirante Storni, que este año cumplió su tercer ciclo consecutivo, organizado por el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada y la

Liga Naval, actividad desarrollada por un grupo de oficiales retirados de la Armada con dedicación exclusiva, dependiente, de la Subsecretaría de Intereses Marítimos, que recorren el litoral marítimo y fluvial llevando inquietudes, brindando asesoramiento, con resultados sumamente alentadores, interacciones permanentes con los clubes náuticos y actividades deportivas y fluviales, para intercambiar ideas y proyectos, charlas especializadas con distintos centros de educación propios y privados, incorporación a los programas académicos de nuestras escuelas de formación de los intereses marítimos, creación de un foro que nuclea a todas las provincias marítimas, esto como proyecto que puede dar buenos resultados en la medida que tengamos cierta continuidad en las conducciones políticas.

Como síntesis de lo expresado, mantenemos una concepción a través de la cual debemos privilegiar la eficiencia operativa con los medios que poseemos; dentro de esta concepción estratégica tenemos el más amplio deseo de convocar a recrear la conciencia marítima de nuestros conciudadanos y en esta tarea estamos trabajando acorde a los espacios en que debemos ejercer nuestros derechos y preservar nuestros intereses; poseemos, como ustedes bien lo saben, el quinto litoral marítimo del mundo. Además de los aportes que La Armada pueda hacer hoy a nuestra sociedad, está el de conservar la calidad e integridad de su propia Institución en beneficio de los argentinos.

En este siglo XXI que iniciamos, que considero, como decía hace un momento, un siglo marítimo por excelencia, renovamos nuestro compromiso de redoblar los esfuerzos para estar a la altura de las necesidades presentes y futuras de los argentinos.

Señores, permítanme concluir esta charla con las mismas palabras con que lo hice ayer en la Universidad del Salvador, dado que en mi modesta opinión constituyen y reflejan sintéticamente mi pensamiento: durante los dos últimos siglos de vida independiente nos hemos preocupado por cultivar nuestra Pampa Húmeda, extremadamente rica, que nos permitió florecer y prosperar como país hasta los primeros lugares del mundo. Sin descuidarla, estoy convencido de que debemos enfocar también nuestra mirada hacia la otra pampa, sin tranqueras y alambrados, que va más allá de nuestras costas, esa pampa líquida, hacia un futuro mejor y hacia esa argentina marítima que todos anhelamos.

AC. PRESIDENTE: En realidad preveíamos, después de haberlo escuchado años anteriores y haber leído sus trabajos y algunas otras expresiones y pensamientos del Almirante Stella, que nos haría una brillante exposición, y así ha sido. Abrimos el debate para que alguno de los académicos pueda hacer algún comentario o pregunta.

AC. TALAVERA: Muchas gracias señor Almirante, es cierto que nos ha dado el empujón que se necesita; algo que en todos nosotros está claro pero que es necesario ponerlo en acto, que es la conciencia marítima nacional. Me refiero a eso en especial porque creo que tengo una buena noticia coincidente con lo que usted acaba de manifestar, que la Universidad Nacional de Buenos Aires, la Facultad de Derecho, la cátedra a mi cargo de Derecho a la Navegación, organizó con un éxito inesperado en la proporción que se produjo, convocar a profesores a un encuentro nacional de profesores de Derecho de la Navegación para analizar y tratar de satisfacer las necesidades que detectemos para el desarrollo de esta conciencia marítima en todos los puntos del país. No es fácil que los profesores de las Universidades del interior se trasladen a Buenos Aires para tratar estos temas y tuvimos una excelente respuesta, sobre todo de los temas que son muy importantes para apuntalar el desarrollo de la conciencia marítima que es que la materia de Derecho Marítimo en las

Universidades Nacionales sea una materia obligatoria y no optativa; la razón para eso es que al referirse a una ley de la Nación que debe ser aplicada por los Jueces Federales, los alumnos que egresan de una Facultad de Derecho con aptitud suficiente para hacerse cargo de la magistratura, de lo contrario van a ignorar el contenido de una ley que deben aplicar. Como la materia es optativa en algunas Universidades, uno de los propósitos de este encuentro es realizar la labor necesaria para que se la considere obligatoria y, por otra parte, que los programas se extiendan a todas las áreas que tengan relación con el mar, tanto en Derecho del Mar como Derecho Fluvial, Hidrovía y otros desarrollos que tengan importancia en nuestros ríos y costas. Finalmente, para lograr todo esto, nos hemos constituido, con los profesores de la materia en cátedra permanente, como un grupo de trabajo de las distintas Universidades más importantes para fijarnos estos objetivos, los contenidos mínimos de los programas y hacer un desarrollo de la materia acorde con la importancia que usted tan precisamente ha señalado, del mar como impulsor de nuestro desarrollo futuro.

ALMIRANTE STELLA: Una aclaración, quizás yo no lo pueda lograr, pero de todas formas hacemos énfasis en lo institucional, porque sigo la línea del Almirante Molina Pico y hay toda una continuidad por así decirlo con los matices propios de las distintas formas. Yo no creo que pueda lograrlo porque es un tema especialmente político, pero una rápida visión de esos temas nos muestra que hay una diáspora muy importante en todas estas cuestiones, que tiene que ver con distintos organismos de Estado y distintas áreas y jurisdicciones. Yo creo que habría que trabajar en esa línea, tratar de buscar una cierta homogeneidad, para tener un área a fin de compatibilizar cuestiones que están totalmente separadas, tratar de armar una suerte de división compartida. Me parece que es un tema que hay que tratar de levantar y llevar adelante.

AC. MOLINA PICO: Bajando a nivel utilitario para hacer ver cómo está la realidad de la futura ley de la Marina Mercante que va y viene, como aspecto crítico.

ALMIRANTE STELLA: No se han producido avances, se ha pasado el año prácticamente discutiendo el tema, tenemos especialistas en la cuestión, trabajamos en proyectos, pero no le puedo responder en este momento como desearía. Lo mismo está pasando en el tema que tiene que ver con la industria naval y la actividad marítima vinculada al comercio exterior; aún cuando se han limado muchos aspectos, todavía no se lo logra. Lo más preocupante quizás sea la industria naval, porque sin la industria naval es difícil que tengamos marina mercante y sin marina mercante es muy difícil que tengamos la presencia necesaria de mostrar la bandera en el mundo y, entre paréntesis, ayer fue el "Día del Marino Mercante" argentino.

AC. FRAGA: Almirante, en los últimos tiempos han habido varias expresiones respecto a la presencia y actividad antártica argentina, y a la cantidad de bases que el país debe mantener, como problema que hace mucho tiempo nos preocupa. ¿Cuál es la posición de La Armada al respecto y qué prioridad le asigna a esta cuestión?

ALMIRANTE STELLA: La prioridad es de primera magnitud; creemos efectivamente que el teatro antártico es el teatro marítimo y en ese sentido en la pequeña letra tratamos de manejarlo así con esta operación del "Magdalena Oldendorf", pero la posición con respecto

al tema antártico desde nuestra visión requiere repensarlo nuevamente, hay cuestiones que sin duda deben mejorarse. Tenemos seis bases activas, permanentes y ocho transitorias donde la actividad científica habría que ver de qué manera se está justificando en cuanto a su eficacia y eficiencia. Si los argentinos nos pusiéramos de acuerdo en seis o siete temas y a partir de allí después discutamos el cómo y el cuando todo cambiaría. Pero este es uno de los temas, hay que plantearlo para la actividad antártica siendo como somos, un país enormemente favorecido por este posicionamiento, en una actividad cada vez de mayor magnitud. La posición nuestra es que hay repensar toda esta cuestión en términos de eficacia y eficiencia, en términos de los recursos que puede el país volcar a este tema. No es posible que el año pasado hayamos comenzado la campaña dos meses después que nos llegaran los recursos. Este año la decisión del máximo nivel del gobierno fue no cambiar en cuanto a lo que es la presencia en estas seis bases permanentes, en cambio sí recortar en algunas transitorias que no se van a abrir. Recortar en algún tipo de actividades, pero con el firme propósito de definir en los próximos tiempos una clara política en lo que hace a este aspecto. Yo había propuesto cerrar alguna, porque no da rédito.

AC. FRAGA: El tema interesante es que Ushuaia se ha transformado en centro turístico.

ALMIRANTE STELLA: Si señor, muy importante, y se está abriendo una suerte de inquietud que ya se nos presentó hace dos años, cuando un crucero estaba cerca del mar y por suerte el rompehielos estaba a cuatro horas, o sea que pudo ir, tirar el gancho de remolque y sacarlo. Este aumento significativo de actividad turística es realmente muy importante y eso generó algo que no sé si les comenté, las relaciones que tenemos que tenemos en estos momentos con la Marina de Chile. Las mismas están avanzando bien, con mutua receptividad, y eso ha hecho que este sea el quinto año de una operación que llamamos "Patrulla Antártica Combinada" donde nos repartimos las responsabilidades y las guardias, para la atención de toda esta actividad antártica estival. Acaba de comenzar y dura aproximadamente hasta el 15 de marzo relevándose con la unidad chilena; esto es una muestra del avance y cuando la presentamos en foros internacionales, como una medida de cooperación y trabajo combinado fue muy bien recibida.

AC. ZULOAGA: Hemos escuchado con mucha atención las palabras del Almirante y en un momento dado hace un recuerdo a la constitución del país como el granero del mundo al final del siglo XIX y principios del siglo XX. Indudablemente que han pasado muchos años y se han hecho muchas cosas que no son exactamente acertadas para que el país mantenga esa predisposición a ser el primero en el mundo, como granero del mundo, y como lugar de plataforma continental sobresaliente. En este momento el país está desatendiendo el mejor uso de esa plataforma continental.

Hay desorden en la producción, quizás siendo un país como el que fue, granero del mundo y, porqué no decir, el alimentador del mundo sin necesidad de estar pasando por todas estas angustias. Los chicos son desatendidos por la corrupción que rodea al sistema y no por la falta de alimentos. Hemos dado la espalda al mar, lamentablemente han desaparecido una cantidad de circunstancias que nos permitían aspirar a más que tener una marina mercante o tener una compañía aérea. En el año 62 y 63 como Administrador de la Flota Fluvial manejaba el 84% del comercio exterior del Paraguay.

Concluyo que hoy le hemos dado la espalda al mar y le agradezco por la información que nos ha traído.

AC. ALVAREZ FORN: Volviendo al asunto de Ushuaia, es bueno que la Academia sepa que hay una población de los barcos que se llaman "charters" que son veleros de otras banderas que vienen a salir con pasajeros que llegan por avión, suben ahí y van a un hotel. Ha habido un severo ataque a los "charters" por parte de las fuerzas de los impuestos de inmigración, de aduana, y se están yendo a Puerto Williams y a Puerto Argentino donde les cobran 100 dólares para instalarse y hacen lo que quieren. Queremos a veces hacer cosas en el mar pero hay otros instrumentos públicos, que por una pequeña miseria de cobrar el IVA sobre un pasaje que se paga, destruyen una imagen, porque la imagen de Ushuaia como puerta a la Antártida era universal. Es grave y las fuerzas vivas de Ushuaia están haciendo presentaciones.

ALMIRANTE STELLA: Y vinculado con eso y ciertas precauciones en cuanto a lo que significa este tipo de actividad, nosotros hemos tenido algunos problemas en la Isla de los Estados, que es un ecosistema muy frágil. Yo le tomo la inquietud.

AC. ARNAUD: En primer lugar quiero agradecer al Sr. Almirante. Hablando de políticas de Estado, quiero recordar una vez más el interés de la Argentina por continuar con las negociaciones de reconocimiento de nuestra soberanía sobre la Plataforma Continental, que tiene gran interés cultural, porque tiene plazo fijo y es muy importante que hagamos las negociaciones que debemos hacer.

ALMIRANTE STELLA: Hay algunos datos que no son muy alentadores, casualmente esta Comisión de la Plataforma Continental tuvo este año dificultades para seguir el trabajo de investigación que hay que hacer y, si bien ha habido una extensión en los plazos, para la presentación de toda la parte documental, estamos trabajando codo a codo para lograrlo antes del 2009 con el organismo que conduce esto, que es la Cancillería. Pero le digo que nos preocupa y en todos los ambientes en que podemos presentar el tema lo hacemos, el tratar de crear una conciencia de que es una responsabilidad enorme, no para nosotros, sino para los que nos siguen. Esto se concretará en la medida que se vayan produciendo los trabajos tecnológicos que permitan esta explotación. En estos momentos la cuestión pasa fundamentalmente por las condiciones económicas del mercado.

AC. ORTIZ DE ROSAS: Señor Presidente, quiero agradecerle al Almirante Stella su muy interesante exposición, yo estuve fuera del país y no tuve oportunidad de leer el artículo, pero por lo que nos ha dicho hoy, ha dado las posibilidades para que nuestras inquietudes se canalicen a través de muchos de los puntos que merecerían ser analizados separadamente. Hay muchos aspectos, pero me voy quizás a centralizar en algo que motivó parte de su intervención, que es lo referente a la situación marítima. En lo que hace a la Armada, creo yo que está pasando las penurias presupuestarias que todos conocemos y a mi no me cabe la menor duda que en el momento que la Argentina recupere su potencial económico y su presupuesto sea sano y pueda ser bien distribuido, la Armada va a obtener los recursos destinados a su continuidad en la política que ha tenido, de modo que necesita los presupuestos para que se pueda expandir. Me queda el punto de la Marina Mercante y la industria marítima. Yo estuve en Grecia donde eran todos armadores privados, incluso Estados Unidos se desprendió de muchos de los barcos que había contratado y en un país como la Argentina donde no hay conciencia marítima ni suficientes capitales de inversión,

el litoral marítimo que tenemos, el desarrollo de los puertos argentinos impulsado por el turismo y el capital nacional del Estado para ponerlo en marcha sería interesante saber si se va a estimular la capacidad privada.

ALMIRANTE STELLA: Yo comparto con usted el tema, es tal la situación si no existe una acción por parte del Estado; el concepto no es que un puerto no sea estatal o privado, tiene que ser eficiente, independientemente de cuál sea su naturaleza; hay organizaciones estatales sumamente eficientes como lo son algunas actividades privadas.

AC. ORTIZ DE ROSAS: La ley que está en juego ¿contempla esos aspectos? ¿es un buen proyecto de ley?

ALMIRANTE STELLA: No es tan bueno como quisiéramos porque todavía hay una gran carga ideológica y hay que esperar que pase el tiempo.

AC. CASTRO: ¿En el tema de la explotación petrolera de la plataforma marítima, petróleo, gas, ha habido algún avance?

AC. PRESIDENTE: Le agradezco enormemente esta visita.

Se levanta la sesión.