

ACADEMIA DEL MAR**ACTA DE LA SESION PLENARIA ORDINARIA N° 67**

En la ciudad de Buenos Aires, el 26 de agosto de 2003, siendo las 18 horas se inició la sexagésimo séptima 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° 6: Contraalmirante Francisco N. Castro;
N° 9: Contraalmirante Juan H. R. Questa;
N° 10: Ingeniero Fernando Vila;
N° 11: Arquitecto Hernán Alvarez Forn;
N° 13: Contraalmirante Jorge J. A. Palma;
N° 17: Señor Pedro A. Fox;
N° 18: Capitán de Navío Néstor A. Domínguez;
N° 20: Doctor Remo Entelman;
N° 25: Capitán de Fragata José Guillermo Zuloaga;
N° 32: Doctor Vicente G. Arnaud;
N° 35: Ingeniero Humberto R. Ciancaglini;
N° 37: Doctor Alfredo De las Carreras;
N° 38: Vicealmirante Julio Italo Lavezzo;
N° 42: Almirante Joaquin Stella;
N° 26: Contraalmirante Laurio H. Destéfani;
N° 27: Doctor Mario Cámpora;
N° 28: Almirante Enrique Molina Pico;
N° 16: Doctor Jorge O. Codignotto;
N° 24: Capitán de Navío Osvaldo Pedro Astiz;
N° 41: Doctora Haydée Susana Talavera;

AC. PRESIDENTE: Buenas tardes. Nuestro académico Dr. Hugo Caminos está hoy en Oslo, él viaja pasado mañana a Bruselas donde lo eligen Vicepresidente del Instituto Internacional de Derecho para la Justicia y la Paz, distinción que es para él, para el país y para nosotros. Otra noticia buena es que hoy lo incorporamos como académico al Almirante Joaquin Stella según lo que hemos acordado en la Sesión Plenaria Ordinaria anterior. Es así como lo dejo en uso de la palabra para la exposición de su discurso académico.

Ac. STELLA: Estoy sumamente feliz, pero tengo que decir que me hicieron trabajar, tuve que hacer los deberes para estar con ustedes; de todas maneras como dije, en una oportunidad en que me tocó decir unas palabras, quise hacer una ironía y me equivoqué, es así que "lo bueno si breve dos veces breve"; esto es señores, "lo bueno si breve dos veces bueno".

Quiero expresarles, distinguidos miembros de la Academia del Mar, mi más profundo agradecimiento por el honor de haber sido elegido y convocado para integrar y compartir con ustedes esta prestigiosa Institución.

Por cuarta vez me presento ante ustedes aunque ésta es diferente a las anteriores, ya que no sólo he dejado hace un par de meses atrás mis responsabilidades como Jefe del Estado Mayor General de la Armada, sino que además estas palabras quieren acompañar mi incorporación

como miembro activo de la Academia, distinción que como acabo de expresarles, me honra y compromete.

Decía también algo diferente, pero en realidad es tan sólo en lo formal pues continúa en mi, profundamente arraigada esa actitud, esa preocupación, ese interés, que fui alimentando y desarrollando a lo largo de mi extensa vida naval activa, 41 años. Esa relación que me atrapó con el mar, con sus vínculos e influencia sobre esta Argentina que tanto queremos y nos duele. Estoy muy feliz y agradecido por esta distinción y desde ya comprometo mis energías, mis experiencias y vocación para trabajar en pos de esa visión, como suelo decir "evangelizadora", esa visión marítima de los argentinos.

Estoy muy feliz, por ingresar a este foro tan calificado, que más allá de las múltiples disciplinas individuales, comparten el mismo interés por las cuestiones del mar, y que, a través del diálogo y el intercambio de ideas, contribuyen a la recreación de la conciencia marítima, al realzar la importancia que tiene el mar para nuestro presente y nuestro futuro como Nación.

Desde muy temprano en mi carrera, fui desarrollando el interés, que en mi concepto constituye el núcleo esencial de Instituciones como la Armada, que construyen su propósito, su finalidad más allá de las cuestiones propias de la defensa nacional. Esto es: el conjunto de los intereses fluviales y marítimos de ese enorme patrimonio allende nuestras costas, que debemos conjugar con acciones como su investigación y conocimiento, su explotación y conservación, su apoyo, protección y uso como vía navegable.

Ese fue el proyecto, el modelo de toda mi gestión como Jefe de Estado Mayor, orientada a tal propósito, es decir contribuir a recrear, a propiciar en el accionar institucional, la importancia y significación de esa visión marítima y fluvial que tanto necesitamos.

Esa visión conlleva íncito un gran desafío, en el marco de la grave y profunda crisis que enfrentamos los argentinos, como comunidad organizada: el desafío del proyecto de país que anhelamos.

Quiero hacerles ahora a modo de síntesis unas reflexiones:

Las relaciones internacionales de la última década del siglo XX se caracterizaron por la búsqueda de un nuevo paradigma de poder, que reemplazara las estructuras de la bipolaridad, para resolver así los conflictos con renovadas formas de racionalidad política y estratégica.

Una de las pocas certezas que nos ofrece este inicio del nuevo milenio, es que estamos en un proceso de globalización que no reconoce antecedentes históricos y que este dinámico proceso ya establecido, continuará proyectándose en el futuro, alterando profundamente las relaciones entre los Estados y regiones de la tierra.

Su manifestación más notoria, se ubica en el plano de la economía, con el definido propósito de facilitar el libre funcionamiento de un megamercado único y de dimensiones planetarias.

Sin embargo la ausencia de un tratamiento profundo del tema globalización a nivel político, y el déficit de normas orientadoras de ese mercado, producen condiciones favorables para la irrestricta aplicación del poder por parte de las economías más competitivas. En consecuencia, 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.

El 11 de setiembre del 2001, se erige como un grave y trascendente punto de inflexión en las relaciones internacionales. Logró de manera brutal, que las grandes potencias advirtieran las deficiencias de esta globalización, con sus efectos y secuelas en la inequitativa distribución de la riqueza, la agresión y el deterioro ambiental y los peligros del exceso de tecnología. Sus repercusiones se extienden más allá de la economía, avanzan a los campos sociales, políticos y estratégicos.

Por otra parte el conflicto contra el terrorismo se universaliza, pero surgen graves disidencias entre los países centrales.

Primero Argentina y con mayor énfasis en Iraq, nos muestra una aldea global, muy compleja, incierta, inestable, impredecible, donde las instituciones creadas en la segunda posguerra del siglo pasado se ven cuestionadas por la potencia hegemónica. Pero no debemos 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 tierras otrora fértiles, generan conflictos que no pueden reducirse sólo a complicidades étnicas o fundamentalismos religiosos, y ahora también, la energía, el petróleo iraquí y las significativas dudas que crea la actitud de Estados Unidos y sus aliados.

Las migraciones masivas hacia países con mejores niveles de vida, son una consecuencia no deseada de esta globalización.

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.

En este contexto, ¿qué argentino no se pregunta hoy acerca de cuál será nuestro futuro como país? ¿cuál es el mejor modo de transitar este mundo en el que inexorablemente debemos estar insertados? ¿cuáles son las alternativas productivas que nos permitirán mantener tal inserción?.

El debate debe plantearse para conformar un modelo, un proyecto convocante, en temas de Estado esenciales, donde esa Argentina marítima deberá tener un capítulo protagónico.

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 entrando casi sin darnos cuenta en nuestro tercer siglo de vida independiente, mostrándonos renuentes a esa transición. En lugar de encarar decididamente los desafíos del futuro, seguimos anclados a férreos esquemas del pasado. Esa mirada puesta en el futuro no es ingenua. Es imposible ignorar las restricciones que nos impone el presente. La crisis es muy profunda.

Hace algún tiempo un prestigioso diario porteño publicaba una encuesta cuyo título decía "que los argentinos confían poco en sus instituciones". Indudablemente, sin confianza, sin credibilidad en sus instituciones, no podremos progresar y facilitar el tránsito hacia esa inserción internacional que el país necesita.

Al mismo tiempo, conformamos una sociedad que en lugar de utilizar la historia como maestra de futuros, la empleamos como instrumento de una interminable sucesión de controversias.

Así nada es creíble, y en lugar de asimilar los errores y aciertos, y extraerles sus enseñanzas, nos encadenamos a los primeros e ignoramos las lecciones de la experiencia.

Consultar la historia, es el primer paso hacia la consolidación de una propuesta hacia el futuro, de un proyecto de país que sea lo suficientemente atractivo como para convocar la voluntad de la mayoría.

Un proyecto de país que le permita a la Argentina insertarse competitivamente en la comunidad internacional. Un capítulo importante de ese proyecto de futuro, como ya lo expresé, debe contemplar el enorme potencial de crecimiento económico que proporciona el ambiente marítimo y fluvial. El siglo XXI, ha de tener una marcada dimensión marítima. Testigo de ello es el interés por evaluar el potencial económico del mar y desarrollar las técnicas para su explotación.

Nuestro territorio es una cuña insertada entre dos grandes océanos, alejado de los principales mercados donde se comercializan nuestros productos, de modo que Argentina está geográfica

y económicamente destinada a ser un país marítimo. De igual modo los grandes ríos constituyen poderosas arterias del comercio entre los países de la región.

Ese espacio oceánico y fluvial, encrucijada de flujos económicos, es fuente vital de recursos alimenticios y minerales, además de vía insustituible de comunicación, transporte e intercambio entre las naciones.

A modo de inventario de este enorme patrimonio mencionemos el extenso litoral marítimo, que facilita significativamente la instalación de puertos de salida de 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 articulaciones imprescindibles para cualquier actividad que allí se desarrolle.

El 90% del comercio internacional argentino se resuelve por vía marítima y fluvial, lo que nos demanda inexorablemente disponer de una apropiada y eficiente marina mercante. Y que podemos expresar de la industria naval, prodigiosa multiplicadora de fuentes de trabajo.

La capacidad sostenible de captura de nuestros caladeros, que excede las 800 mil toneladas anuales, más el enorme potencial de la piscicultura costera.

A su vez la pesca promueve e incentiva la instalación de plantas en tierra y la movilización de los servicios portuarios.

Nuestra Plataforma Continental es una de las más extensas y productivas del mundo. Aunque es cierto también que todo este patrimonio es el más expuesto a la explotación por parte de otras naciones.

Todas estas cuestiones, y otras como la investigación y conocimiento de las ciencias del mar, o la preservación del ambiente marino, alimentan esa visión marítima y fluvial, que me parece que constituye el propósito central de este foro.

Cuestiones que nos desafían y demandan nuestro interés y preocupaciones, y que comprometen mi aporte a esa recreación de la conciencia marítima de los argentinos.

AC. PRESIDENTE: Usted ha cumplido formal y sustancialmente por lo breve y ha trazado un panorama muy completo, no sólo de la Academia del Mar sino del mundo y del país, de modo que le agradezco mucho y ya es uno de nosotros.

AC. MOLINA PICO: Traigo este tema sobre el comercio marítimo e internacional sobre la incidencia para la Argentina de las nuevas exigencias americanas, de hacer control aduanero en los contenedores en los puertos de salida, para tener derecho a exportar a los Estados Unidos y la Argentina va a tener sólo un puerto habilitado.

AC. FOX: Me nombraron coordinador entre la Cancillería con el Dr. Colombo Murúa, dos o tres meses con él y me hice cargo como si no existiesen la Secretaría y la Aduana argentinas; me costó ingresar y encontrar gente que entienda, los hay, pero no es tan fácil y la Aduana americana a través del Sr. Maza a cargo del tema aduanero.

Me pregunto: ¿qué sucede en el mundo? Estados Unidos está con el problema del ataque cibernético y lo que puede suceder con los contenedores y llegó a arreglos con 20 puertos de Japón y de otros países. De a poco está arribando a acuerdos que son muy particulares, es la Aduana de Tokio, en acuerdo con la aduana americana, donde van a estar instalados los inspectores de la aduana en territorio japonés. Esto ocurrirá también en puertos de Francia y otros países. Algunos de ellos dijeron "reciprocidad" y Estados Unidos lo aceptó. Porque obviamente el problema no es sólo que esté de este lado, porque les interesa qué cargas salen de acá, entonces nosotros estamos importando desde allá productos con contenedores con

valor agregado y contenidos que pueden importar riesgos y todavía no se llegó a algún arreglo. Estados Unidos lo haría si se hace en Santos; esta es una impresión personal mía, lo digo porque el tema no es como la política de Estados Unidos para el transporte, que está pensada para el 2030. Estamos trasladando cada vez más contenedores a Montevideo y a puertos brasileños, donde podría haber ciertas anomalías, más allá del transporte en sí mismo.

Sería un acuerdo entre aduanas; yo traté de pedirles a algunos amigos de Cancillería algún contacto con los agregados navales, con algún puerto de Rotterdam o de Hamburgo, para que vean que posibilidades hay de conseguir una copia de esos acuerdos y para que haya una cierta reciprocidad, porque me interesaría como argentino, ver lo que viene de allá para acá. La subfacturación es tremenda, el tema de los graneles o las empresas que son exportadoras o importadoras, ver que pasa en Brasil y algunos otros países mas y en los Bancos "offshort". Entonces hay evidentemente, una evasión de divisas importante que se ha detectado. Si ustedes toman el diario "La Nación" de los días sábados, durante años y años van a encontrar en la parte de cereales, de todos puertos argentinos, el valor FOB, pero lo que es agravante es que al pie dice 2 mil toneladas de carga; eso es correcto, la gente no lee, si usted le pregunta a cualquier marinero o portuario se reiría, son 20 mil toneladas. Después se arreglan los temas de la demora, entonces es toda una falacia histórica y ahora se está descubriendo y se va a reparar, y otra cosa que le dije a la gente cuando estaba en la Secretaría de Puertos es que no se ve el puerto. Están los contratos de las terminales con la mercadería y nadie pensó que además esta el contrato entre la terminal y la naviera, ¿la AGP no lo sabe?, ¿la Subsecretaría de Puertos no lo sabe? ¿la AFIP con la DGI no pueden sacar provecho de ese tipo de contrato?.

No estoy diciendo nada raro; la ineficiencia cultural en la materia, que nadie se preocupe de que también hay un contrato del otro lado.

Después viene otro problema, el puerto Buenos Aires es las terminales; ellas incluyen a Exolgán, que participa de la guerra íntima de las terminales con el puerto Buenos Aires, lo que queda en nuestro país no llega ni al 20%, no es una casualidad, el 80% se lo están llevando para los Estados Unidos a través de Exolgán. Pero pensando en el 2005, ya se están haciendo acuerdos entre los países, hagámoslo también entre nosotros, no solamente con Estados Unidos, como entre Malasia y Singapur.

Acá este tema es difícil de hablar porque no hay interlocutor y después vienen los intereses, lo primero que se piensa es en comprar el aparato, bueno este es un tema largo.

AC. MOLINA PICO: Hay una fecha límite, ¿si uno no cumple no puede exportar a Estados Unidos?

AC. FOX: Si no se cumplen las reglas de Estados Unidos, más allá de lo que jurídicamente corresponda o no, el buque no atracará en los EE.UU. ni podrá hacer nada, irá con la carga y se volverá con la carga si no cumple con todos los requisitos. Antes que el buque cargue todo lo que va a cargar en el manifiesto ya tiene que tenerlo informado la aduana americana. Los Estados Unidos, bien o mal, no lo sé, han creado el Ministerio de la Patria y los americanos se darían cuenta de que es posible que la aduana trabaje por su cuenta, la Prefectura y la inmigración de la misma manera y el puerto por otro lado.

Estados Unidos impuso a la OMI para que hagan esto ya y tuvieron que trabajar para adecuarse, dentro de la armonía con lo que ya tienen escrito, con todo lo que quiere Estados Unidos. Esto entra en vigencia en junio del 2004 para la OMI, pero, con respecto a Estados Unidos ya está vigente.

AC. MOLINA PICO: ¿Bahía Blanca no puede exportar?

AC. FOX: Se hace, en cargas en contenedores no está el tema de granel; Bahía Blanca va a tener que ir sus contenedores al puerto de Buenos Aires.

Fíjense en el diario de los días martes para analizar todas las falacias y errores que hay, empezando por los barcos que hacen la Patagonia; la empresa MERCX, que tiene su terminal, no toca el puerto de Buenos Aires, lo descarga en Montevideo. ¿Alguien controla el procedimiento?, ¿alguien recibe los manifiestos de carga?; la Secretaría de Puertos y Vías Navegables nunca recibió ningún manifiesto. Pero me tengo que horrorizar, hay buques que no se sabe de dónde salen o no se conoce quién maneja la empresa. Hay empresas fantasma porque hemos perdido el control, porque no tenemos una empresa testigo.

Hoy están los aduaneros y mañana hay una reunión en la Embajada de EE.UU. sobre estos temas.

Es una mentira el decir que va a pagar más el que entrega la mercadería, el que tiene que pagar es el otro, el que compra, pero como no hay diálogo con nadie.

AC. TALAVERA: Quisiera hacerle una pregunta en relación con este tema: las razones explícitas de Estados Unidos para llegar a esta decisión de acuerdos aduaneros para no dejar entrar la mercadería ¿son de seguridad?.

AC. FOX: Sí, lo están haciendo entre ellos mismos también pero obligan a que tengamos en Buenos Aires un "scanner" (sensor barreador de registro del contenido de los contenedores) para hacer el "pre-escaneo" pero con oficiales de aduana.

Seguramente que va a haber gente de la CIA para controlar, porque ello les da una mayor seguridad.

Estados Unidos ingresa por día 20 mil contenedores y sólo controlan el 2%, si quisieran controlar el 10%. Sé que para todo el tráfico internacional, cada vez hay más contenedores en el mundo.

Hay otro tema, que concierne a la Prefectura Naval Argentina y a la OMI: ¿quién está detrás de sus intereses?: me respondo los armadores, no está la carga. Entonces, ¿cuál va a ser el punto de encuentro entre el buque y el puerto? (lo que se llama el INTERFAX), ¿va a estar al gancho de la grúa?, ¿el buque va a avanzar sobre el puerto?.

AC. STELLA: Yo leí en los últimos tiempos este tema sobre toda la reacción que produce en muchos armadores en Estados Unidos, por los costos pero de todas maneras se marcha a una fiscalización completa e individual.

AC. FOX: Primero dialoguemos, quizás falta el precinto para que todo esto se configure y sirva. El proceso continúa.

AC. DOMINGUEZ: El discurso del nuevo Académico, Almirante Stella, y lo que se dijo posteriormente me ha llevado a algunas reflexiones alrededor de la idea de globalización y el tema de la "aldea global", tema que fue introducido por Marshall Mac Luhan, un técnico y pensador canadiense alrededor de la problemática de las telecomunicaciones.

Si uno piensa en la palabra "aldea", lo hace en base a una comunidad cultural, una comunidad económica, una comunidad para la defensa....que realmente en el mundo global no se da.

Quiero decir que las culturas tienen una raíz local, siempre va a haber cultura localizada, no hay globalización de lo cultural.

Por otra parte, en lo económico, las potencias económicas que dominan en el mundo no admiten una comunidad económica global, siempre va a haber gente con problemas de pobreza.

En materia militar va a pasar lo mismo, habrá países con gran poder militar y otros débiles e indefensos.

En cierto modo la imagen que da la "aldea global" para el mundo, es una imagen demasiado positiva, se estructura para un futuro que no va a ser así. Seguramente que, las competencias militares, económicas, de poder, e inclusive aún en el rango de las telecomunicaciones, nos van a mostrar dos caras de una aldea fragmentada.

Vemos que en INTERNET, por ejemplo el diálogo no es tan fuerte ni tan claro, aparecen los crackers, los hackers, los problemas de los "pobres en información", etc.

Lamentablemente vamos a seguir teniendo conflictos pese al proceso de globalización. Este proceso va a generar nuevos conflictos y ya los está produciendo.

AC. FOX: Hay dos oficiales que están en Montevideo, aduaneros y me llama la atención que uno de ellos que está dedicado a Paraguay, Montevideo y Argentina y el otro es Brasil, Bolivia, separado del Mercosur.

AC. ENTELMAN: Esto que decía de la globalización es aceptado como una globalización de los flujos financieros y después globalizan el libre traslado de los trabajadores y ha aparecido un fenómeno que no atienden algunos países como Estados Unidos y es que en la globalización ha nacido un gran actor que es la opinión pública global, que tiene que ver con la posibilidad de plantear un liderazgo y lo que pasó desde el comienzo de la guerra con Irak es que toda la opinión masiva que se comunica, que es Sindicato de Consumidores, eso cambia un poco la estructura de los conflictos y la apreciación de los actores.

AC. CAMPORA: Tengo que decir que la visión del mundo que nos ha transmitido el Académico Stella es acertada, y cuando se utiliza el término "aldea", el mundo es más chico, el transporte, los medios, hay una gran interdependencia, eso es lo primero que se constata; en la pregunta que el Académico Stella formuló sobre que Argentina no, yo creo que los argentinos no se preguntan eso. Ello se ve en el debate electoral en que esta temática no ha ingresado; yo creo que esta relación entre lo interno y doméstico con lo internacional, nosotros no tenemos desde el punto de vista político y gubernamental debidamente evaluada esa relación, al extremo de que cuando uno escucha que la política hoy en día es ante todo exterior, uno lo escucha pero no lo vé como que genere una obligación en la conducción del país. Eso no se tiene en cuenta y creo que otros países sí tienen e inclusive en América Latina más conciencia de esta circunstancia, de ahí que el hecho de la visión correcta del mundo es el primer paso del análisis que hay que hacer en política, para tener una idea clara del interés nacional que se quiere defender, porque para defenderlo hay que saber incluirlo en el mundo en el sentido de lo que es la historia, hoy en día hay un debate internacional bien claro, que intriga a los políticos y a los países ven sobre cómo se modifica el mundo.

La conclusión es que el mundo es chico, lleno de problemas, el tema de la proliferación de armas de destrucción en masa, y que no hay países que lo desarrollen, o sea que el mundo se ha achicado y tiene que ser ordenado.

Se nos plantea la alternativa de cómo el mundo se ordena; la guerra en Irak es un caso muy ilustrativo, o sea está Irak con todo lo que supuso el régimen que ahí prevalecía; está el tema de Corea del Norte, y otros países que están con la problemática de armas de destrucción en masa. Esta el tema del medio ambiente.

¿Este desorden, cómo se ordena?.

La alternativa es que deben ser las Naciones Unidas pero la historia universal ha creado una superpotencia que tiene una superioridad de tal naturaleza que no desea darle a las Naciones Unidas un rol que las propias Naciones Unidas tampoco logran colmar, porque las otras potencias medianas o grandes no le dan a las Naciones Unidas lo que ésta necesitaría para ordenar el mundo, entonces el interrogante es quién lo ordena: si las Naciones Unidas que tienen estas carencias o esta superpotencia que tiene la disponibilidad pero que plantea un enfoque desde su interés y visión personal y nacional.

Hay en esto un dilema que políticamente no se plantea en política exterior bien, pero es la realidad, dónde está la visión del mundo, los intereses nacionales, el desorden del mundo y cómo este desorden se ordena, de ahí que la política exterior hoy en día es un que hacer lleno de interrogantes, de dubitaciones y de posibles desaciertos.

AC. FOX: Sólo es imposible analizar nada, lo he comentado afuera: el mapa de Estados Unidos con todos los Estados, ya se está estudiando en el año 2020 con relación a toda Latinoamérica que está pendiente, mapas distintos a los que conocemos nosotros, un mapa de puertos que yo no conozco y que están desarrollando únicamente para los países de Latinoamérica, la parte ferroviaria, la parte terrestre, la parte aérea, la parte puertos, un poco para desahogar lo que tiene que ver con Europa o Japón pero quizás más es cómo eso se inserta para bajar los costos dentro del mapa todavía no confeccionado de Latinoamérica.

AC. PRESIDENTE: Después de lo que escuchamos, se me ocurre a mí alguna reflexión fundada en uno de los historiadores a mi juicio más lúcidos de los últimos 100 años, inglés, Arnold Toynbee, quien además de los libros de historia, tiene uno muy especial, que yo lo he leído la última vez por quinta vez. Dicho libro es de 1925 y se llama "La civilización puesta a prueba" está escrito antes de Hitler, de Stalin, de la 2º Guerra mundial, de la bomba atómica, de la caída del Muro de Berlín, de la expansión americana y de lo que llamamos la globalización; sin embargo allí está advirtiéndolo, 80 años antes de lo que nos está pasando ahora, sobre los conflictos entre Palestina e Israel, lo mismo respecto a lo que pasa con grandes esfuerzos en Estados Unidos e Irak y lo mismo respecto a lo que pasa en otras partes. Tomando una frase que acaba de pronunciarnos nuestro querido Almirante, no tenemos posibilidad ninguna de dejar de mirar para atrás y pensar en adelante; debemos realizar un acto tremendo, de gran esfuerzo, para superar el resentimiento y el rencor. Una escalada tremenda que en algunos países no nos damos cuenta del enorme sacrificio que hay que hacer para superar los resentimientos justificados o no, pero que requieren un gran esfuerzo de amor, de generosidad y de vocación de país. Señores, muchas gracias.