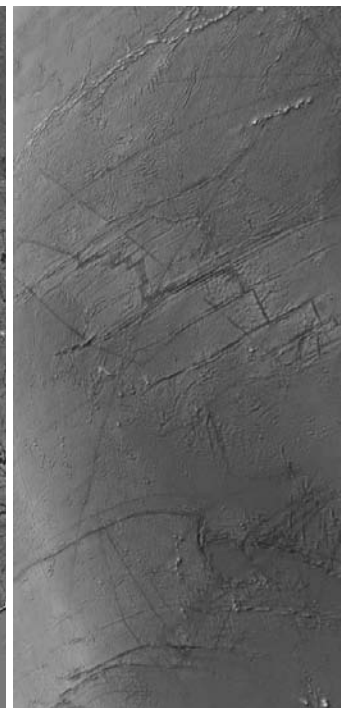


INTERESES FLUVIALES, MARÍTIMOS Y OCEÁNICOS ARGENTINOS ÁREAS DE INTERÉS EN TRES ETAPAS HISTÓRICAS DISTINTAS DEL MAR



Área de intereses fluviales



Néstor A. Domínguez

El Capitán de Navío (R) Néstor Antonio Domínguez egresó de la ENM en 1956 (Promoción 83) y pasó a retiro voluntario en 1983. Estudió Ingeniería Electromecánica (orientación Electrónica) en la Facultad de Ingeniería de la UBA y posee el título de Ingeniero de la Armada.

Es estudiante avanzado de la Carrera de Filosofía de dicha Universidad.

Fue Asesor del Estado Mayor General de la Armada en materia satelital; Consejero Especial en Ciencia y Tecnología y Coordinador Académico en Cursos de Capacitación Universitaria, en Intereses Marítimos y Derecho del Mar y Marítimo, del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada; y profesor, investigador y tutor de proyectos de investigación en la Maestría en Defensa Nacional de la Escuela de Defensa Nacional.

Es Académico Fundador y ex Presidente de la Academia del Mar y miembro del Grupo de Estudios de Sistemas Integrados como asesor.

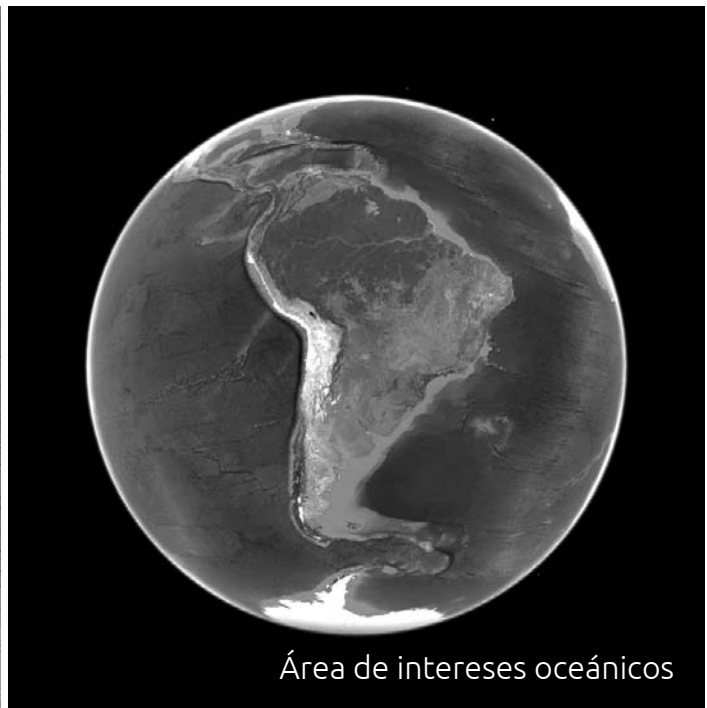
Es miembro y Académico de Número del Instituto Nacional Browniano desde el año 2015.

Ha sido miembro de las comisiones para la redacción de los pliegos y la adjudicación para el concurso internacional por el Sistema Satelital Nacional de Telecomunicaciones por Satélite Nahuel y para la redacción inicial del Plan Espacial Nacional.

Es autor de *Satélites* (en dos tomos), de *Hacia un pensamiento ecológicamente sustentable*, de *Un enfoque Sistémico de la Defensa* (en tres tomos), de *Una Imagen Espacio-Política del Mundo* y de otros libros, junto con numerosos ensayos sobre temas del mar, electrónica, espacio ultraterrestre, ecología y filosofía publicados en revistas del país y del extranjero.

Pienso que es preciso dividir nuestro interés por las aguas que nos surcan y nos rodean en tres partes que involucran centenares de años: el interés preponderante por los ríos de la Cuenca del Plata fue desarrollado entre los años 1814 y 1916; el interés por lo que genéricamente podemos llamar Mar Argentino fue y será cultivado entre los años 1916 y 2016 y, finalmente, el interés por lo oceánico cubre un tiempo futuro a partir de dicho último año e incluye, espero, el año 2116.

Cada etapa centenaria entraña una visión diferente regida por intereses nacionales diversos: la primera, por un interés fluvial con centro en los intereses políticos, estratégicos y comerciales relativos al puerto de Buenos Aires; la segunda, por un interés marítimo centrado en la preservación de la Patagonia y de nuestro mar, sus islas y el sector antártico argentino, como partes deseadas de nuestro territorio nacional, y la tercera encierra una prospectiva oceánica centrada en la consideración de los intereses mundiales relativos al proceso de globalización vigente.



Por supuesto que dicha división puede ser considerada bastante caprichosa y audaz, pero trataré de justificarla con hechos, sin dejar de lado algunas excepciones que, de algún modo, confirman la regla.

Las fechas que preciso, excepto la última, obedecen a cuestiones concretas que voy a detallar, pero quiero dejar en claro que los cambios de intereses de una nación revisten la forma de procesos graduales que no admiten límites precisos. Podemos hablar entonces de “presentes abiertos” a la manera en la que los pintores artísticos hablan de “líneas abiertas” para las líneas difusas que marcan los límites de las figuras diseñadas y pintadas en sus cuadros.

Estos cambios de intereses vienen marcando etapas de nuestra historia naval y marítima que, si bien es joven, ya es muy rica en acontecimientos que se ligan a la historia de nuestro país en general. Ya han pasado muchos hechos significativos en las dos

El flamante poder tenía conciencia de que, si bien debían vencerse grandes dificultades, se debía concretar el proyecto de formar una escuadra.

primeras etapas de la división que pretendo instrumentar y justificar. La más estudiada por los historiadores profesionales (entre los cuales no me cuento) es la primera. La segunda está en plena evolución dado que, desde la concreción de los hechos históricos principales, no ha pasado el tiempo suficiente para una plena consideración científica. La tercera es, por ahora, materia de una compleja prospectiva de la cual tan sólo puedo marcar los cambios principales, operados durante el siglo XX y comienzos del XXI. Estos marcarán, indudablemente, cambios sustanciales en muchos aspectos durante la tercera etapa. Dichos cambios no son sólo atribuibles a las cuestiones del mar en sí, como es el caso de los efectos antrópicos, sino también al desarrollo de ciencias y de tecnologías que atienden a cuestiones generales que exceden su aplicación específica en lo que es propio del mar.

Los intereses fluviales

Estos intereses involucraron a algunos patriotas durante el régimen virreinal e influyeron en lo ocurrido luego del 25 de mayo de 1810. Entre dichos patriotas, quiero mencionar, en particular, a Manuel Belgrano (su nombre completo era: Manuel José Joaquín del Corazón de Jesús Belgrano González). Nació el 3 de junio de 1770 en Buenos Aires, hizo estudios en el Real Colegio de San Carlos, fue licenciado en filosofía y abogado egresado de la Universidad de Valladolid. Fue el primer ecólogo argentino (aunque el término “ecología” fue acuñado varias décadas después por el zoólogo alemán Ernst Heinrich Haeckel) y el primer economista argentino (reconocido por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de Buenos Aires), y echó semillas que algún día fuesen capaces de dar frutos. Fue un verdadero estadista que, en cuanto a nuestro tema, se ocupó del muelle de Buenos Aires, de la limpieza del puerto de Montevideo y de la creación de una escuela de náutica. El 10 de mayo de 1802, pronunció discursos sobre la ciencia náutica, y el 28 de enero de 1806, sobre el estudio de la Matemática⁽¹⁾ que, desde esas épocas, constituyó el conocimiento básico para poder acceder a los cálculos astronómicos para la navegación (astronomía náutica).

Luego, y ya en nuestra primera etapa, la Asamblea General Constituyente, conocida como Asamblea del Año XIII, reemplazó el Segundo Triunvirato y pasó a ejercer el poder ejecutivo de manera unipersonal a través del Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata mediante la designación, para ese cargo, del doctor don Gervasio Antonio de Posadas el 31 de enero de 1814⁽²⁾. El flamante poder tenía conciencia de que, si bien debían vencerse grandes dificultades, se debía concretar el proyecto de formar una escuadra. Era necesario un cambio total en la estrategia argentina relacionada con la Banda Oriental. Para ello, era necesario disponer de una escuadra capaz de enfrentar a la Fuerza de su Real Apostadero Naval y bloquear por agua a Montevideo hasta rendirla. Para tamaña empresa, se designó al Teniente Coronel del Ejército al servicio de la Marina, don Guillermo Brown.

Durante el siglo XIX, podemos decir que los buques de madera y velas argentinos defendieron nuestros intereses fluviales en el marco inicial de la Guerra de la Independencia. Lo importante era que el puerto de Buenos Aires pudiera comerciar sin bloqueos para navegar en y desde el Río de La Plata y que las potencias marítimas europeas no entorpecieran la navegación de nuestros ríos de la Cuenca del Plata y el acceso al océano Atlántico. A todo ello se redujo la acción del Almirante Guillermo Brown con todo el valor demostrado a lo largo de una gloriosa campaña naval. Esta estuvo tachonada de numerosos encuentros navales de los que salió vencedor.

Había, entonces, hombres de hierro en buques de madera. Esto permitió mantener los logros obtenidos en tierra por los generales victoriosos de un Ejército Argentino que era tan incipiente como la Armada o Marina de Guerra de entonces.

(1) ARNAUD, Vicente Guillermo, académico, embajador y licenciado, *El ambiente en los albores de la Patria*, Primera Edición, Academia Argentina de Ciencias del Ambiente, Buenos Aires, 2009, 127 págs.

(2) ARGUINDEGUY, Pablo E. y RODRÍGUEZ, Horacio, *Guillermo Brown. Apostillas de su vida*, Instituto Browniano, Buenos Aires, 1994.



[...] con lo cual inició la práctica de la acción militar conjunta y lo que luego se llamó Infantería de Marina en las Fuerzas Armadas argentinas.

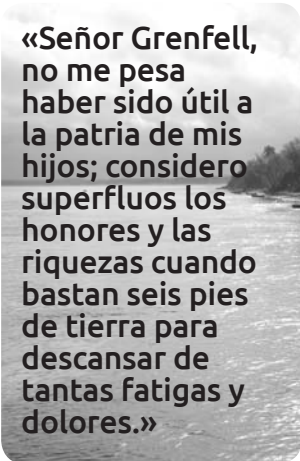
La designación de Guillermo Brown como personal militar con la jerarquía de Teniente Coronel del Ejército al servicio de la Marina se produjo por decreto del 1.º de marzo de 1814. Ya se había iniciado el alistamiento de una escuadra en febrero de ese año, y Brown, luego de ser designado, se instaló a bordo de la fragata *Hércules* como nave insignia. A partir de entonces, dirigió las tareas faltantes para el alistamiento, y sus operaciones comenzaron el 8 de marzo.

Entre el 10 y el 15 de marzo, dirigió combates que incluyeron acciones conjuntas de sus buques con la infantería (con lo cual inició la práctica de la acción militar conjunta y lo que luego se llamó Infantería de Marina en las Fuerzas Armadas argentinas). Ello le permitió su primer triunfo al tomar la Isla de Martín García con pocas pérdidas humanas y pasar a ocuparse de su objetivo principal: Montevideo.

En los días siguientes, Brown destacó parte de sus buques para perseguir al vencido *Romarate* aguas arriba del Río Uruguay hasta las proximidades del Arroyo de la China (actualmente, Concepción del Uruguay). Las acciones entonces desarrolladas fueron lamentables para nuestros patriotas, en las cuales fallecieron heroicamente el Comandante don Samuel Spiro (griego) y el Capitán don Tomás Notter (inglés) al comando de las fallidas operaciones. Los buques remanentes volvieron al Plata para reintegrarse a la escuadra de Brown.

Debe destacarse que ninguno de los comandantes del futuro Almirante tenía prácticas navales reconocidas, pues eran capitanes mercantes y, en muchos casos, extranjeros, como el mismo Brown.

Quedaba el cumplimiento del objetivo principal: el bloqueo de Montevideo y la derrota de la Escuadra del Real Apostadero, defensora de esa plaza.



«Señor Grenfell, no me pesa haber sido útil a la patria de mis hijos; considero superfluos los honores y las riquezas cuando bastan seis pies de tierra para descansar de tantas fatigas y dolores.»

El 14 de mayo de 1814, se produjo el Combate Naval del Buceo. El enemigo se mostró reacio a combatir sin tener el refugio que le pudieran proveer las baterías terrestres, y Brown se adjudicó otro triunfo.

El 17 de mayo del mismo año, se celebró el Combate Naval de Montevideo, en el que nuestro insigne marino obtuvo una victoria total sobre la fuerza naval española en el Plata, que quedó así vencida, de una vez por todas y para siempre. El 23 de junio, se produjo la rendición de Montevideo mediante la capitulación del Mariscal de Campo don Gaspar Vigodet ante el General don Carlos de Alvear. Brown, que había sido herido de consideración en una pierna durante el combate y cuya dirección no abandonó por esa causa, no fue consultado al respecto y se sintió también herido en su espíritu de valiente soldado, por esa falla de Alvear.

Olvidadas dichas circunstancias, las hazañas de Brown en los ríos argentinos se prolongaron más allá de producida la caída del régimen que encabezaba Juan Manuel de Rosas. Muchos marinos fueron eliminados del escalafón activo de la Armada, pero no el Comandante de la Escuadra de la Confederación. El viejo Almirante siguió combatiendo hasta la edad de 65 años y murió en 1857, a los 79 años. El gobierno del presidente Urquiza hizo llegar al almirante Brown una comunicación (en 1852) en la que manifestaba⁽³⁾:

“El Gobierno con esa medida ha consultado la decidida predilección a que Vuestra Excelencia tiene títulos por sus viejos y leales servicios a la República Argentina en las más solemnes épocas de su carrera” (...).

Retirado en su quinta de Barracas –conocida como la Casa Amarilla–, fue visitado por el Almirante Grenfell, quien había sido su adversario en la guerra contra el Brasil. Al manifestarle aquel cuán ingratas eran las repúblicas con sus buenos servidores, el anciano Almirante contestó: “Señor Grenfell, no me pesa haber sido útil a la patria de mis hijos; considero superfluos los honores y las riquezas cuando bastan seis pies de tierra para descansar de tantas fatigas y dolores”.

Esto me lleva a pensar que muchos de los subordinados extranjeros de Brown combatieron y murieron por la patria de sus hijos y, con ello, aportaron grandemente a la independencia argentina.

La fecha del Combate de Montevideo, 17 de mayo de 1814, es actualmente la de la celebración del Día de la Armada argentina y, en 2014, se celebró también el bicentenario de esa fecha y se rindió tributo al Almirante Guillermo Brown de la mano de los miembros del Instituto Nacional Browniano. Su consigna siempre fue: “Es preferible irse a pique antes que rendir el pabellón”, y siempre cumplió con ella.

El coraje de los hombres de entonces lograba disimular la falta de preparación náutica y militar que indudablemente tenían. En esa época, los recursos materiales eran operados y mantenidos mediante el uso de tecnologías y de técnicas relativamente sencillas y, en poco tiempo, era posible instruir y entrenar marinos para un uso relativamente eficaz.

La idea de una formación profesional para los marinos de guerra, y también para los militares del Ejército Argentino, rondó en la mente de Domingo Faustino Sarmiento de manera tal que, cuando fue nombrado presidente de la República en el año 1868, se dictó la Ley N.º 568, del 5 de octubre de 1868, para la creación de la Escuela Naval Militar. Anteriormente, la Ley N.º 357 había sido formulada para crear el Colegio Militar de la Nación, el 10 de octubre de 1869.

(3) INTERNET, Wikipedia.

Durante el gobierno de dicho prócer argentino, se adquirió la primera escuadra naval por la Ley N.º 498 del 27 de mayo de 1872. Se lo hizo para proveerse de armamento naval y ante la amenaza de la escuadra brasileña. Fue justo que se la llamara Escuadra de Sarmiento, por los impulsos navales de un mandatario que, poco después, creó la Escuela Naval Militar e hizo construir el Arsenal de Marina de Zárate. Sin embargo, tan fluviales eran los intereses de la época, que la Escuadra contaba con buques que, si bien tenían casco de hierro (en algunos casos forrado con madera de teca), no eran suficientemente adecuados para su desplazamiento en el mar. Su propulsión era a vela y vapor mediante calderas de carbón. No obstante, la corbeta *Uruguay* (construida en 1874), último exponente flotante de esa Escuadra, navegó hasta los mares antárticos en el año 1903 para rescatar con éxito la expedición de Otto Nordenskjöld y aún permanece a flote, amarrada en Puerto Madero como monumento histórico nacional. Acompaña a ese buque, un poco más allá en los muelles de ese puerto, el buque museo fragata *Presidente Sarmiento*, también a vela, con propulsión con calderas de vapor y con casco metálico⁽⁴⁾, que fue usado durante 64 años como nave de instrucción práctica para los marinos de guerra del país.

Estos buques quedan como testimonios finales de la primera etapa histórica de nuestros intereses fluviales, aunque ellos hayan navegado muchos miles de millas por el mar.

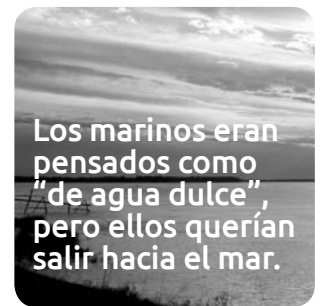
El hecho es que toda la defensa naval estaba pensada para los ríos y para los puertos fluviales en cuyas riberas se encontraba. Los marinos eran pensados como “de agua dulce”, pero ellos querían salir hacia el mar. La idea estratégica de Domingo Faustino Sarmiento y de muchos componentes de la cúpula naval de entonces era defender los ríos contra incursiones extranjeras, como lo había hecho el Almirante Guillermo Brown⁽²⁾. Los jóvenes oficiales de marina pensaban otra cosa.

Esta etapa realmente comenzó con la independencia de nuestro país (1816) y finalizó con las conferencias del Vicealmirante Segundo Storni en el diario *La Prensa* de Buenos Aires. En ese siglo, se vivieron las guerras internas que el almirante Brown, al igual que el general San Martín, no quiso protagonizar; además, fue un período de organización nacional y de la creación de una marina debidamente educada y organizada por iniciativa de don Domingo Faustino Sarmiento.

Los intereses marítimos

Mucho se ha escrito respecto de la ubicación de la base naval que dio apoyo a la flota de buques de guerra mantenidos y preparados para defender los intereses argentinos en el agua. La ubicación en agua dulce fue defendida por quienes se sentían atados a una estrategia que guió las acciones, ya históricas, del almirante Brown. No obstante, a fines del siglo XIX, se necesitaba y perfilaba una acción por tierra y por mar para contener la Patagonia dentro de nuestra soberanía. Era necesario incluirla y defenderla junto con el mar que bañaba sus costas. Los jóvenes oficiales de marina se inclinaban por esta segunda acción, y el tiempo y los hechos les han dado la razón.

Sabemos de la lucha del entonces Capitán de Fragata don Félix Dufourq por lograr que la base naval fuera marítima y se la ubicara en Puerto Belgrano. También sabemos de los previsores esfuerzos del ingeniero italiano Luigi Luiggi para planificar y construir una base que perdura hasta nuestros días con pequeñas modificaciones⁽⁵⁾⁽⁶⁾. El país aspiraba a la grandeza, y ello sólo se podía obtener gracias a la capacidad de los grandes hombres que los pueblos deben saber obedecer y aprovechar, con sus singulares virtudes.



- (4) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, *SARMIENTO, los ríos y el mar argentinos*, 1.ª Edición, Instituto de Publicaciones Navales, 49.º título de la Colección Historia, Buenos Aires, 2012, 160 págs., 23 x 15 cms, ISBN: 978-950-899-119-5.
- (5) TRIADÓ, Enrique Juan, *Historia de la Base Naval de Puerto Belgrano*, Instituto de Publicaciones Navales, decimosexto libro de la Colección Historia, Buenos Aires, 1991, 175 págs.
- (6) OYARZÁBAL, Guillermo Andrés, *Los marinos de la generación del ochenta. Evolución y Consolidación del Poder Naval en la Argentina (1872-1902)*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2003, 384 págs.

Por las fechas disponibles, deduzco que el Almirante Storni tuvo que haber tenido muy viva la imagen de Sarmiento desde su niñez y, luego, gracias a sus estudios en la Escuela y sus embarcos en la escuadra creadas por nuestro prócer.

Otro de esos grandes hombres fue el antes nombrado Vicealmirante Segundo Storni. Él fue el pionero de esta etapa de los intereses nacionales argentinos en el mar. Nació el 16 de julio de 1876 y egresó en el primer puesto de la promoción N.º 21 de la Escuela Naval Militar el 21 de enero de 1897. Fue un oficial de marina de brillante carrera en la Marina de Guerra de su época y, en la fecha de su nacimiento, se celebra el Día de los Intereses Argentinos en el Mar (por ley N.º 25.860 sancionada a fines del año 2003).

Por las fechas disponibles, deduzco que el Almirante Storni tuvo que haber tenido muy viva la imagen de Sarmiento desde su niñez y, luego, gracias a sus estudios en la Escuela y sus embarcos en la escuadra creadas por nuestro prócer.

Las ideas de Storni fueron vertidas, como dije, en dos conferencias pronunciadas en el salón de actos públicos del diario *La Prensa* de Buenos Aires los días 8 y 12 de junio de 1916 y recopiladas en el libro: *Intereses Argentinos en el Mar*⁽⁷⁾, del cual me permito analizar algunos párrafos en relación con lo expresado y actuado por Sarmiento.

En la primera conferencia, titulada: *Razón de ser de los Intereses Marítimos Argentinos. Factores que facilitan u obstaculizan el desarrollo del poder naval de la Nación*, Storni coincidió con Sarmiento respecto de que existía un divorcio aparente del pueblo argentino con las cosas del mar. Esto era así, dado que se encontraba absorto en las cuestiones internas de la nación⁽⁸⁾. También coinciden las ideas de ambos personajes en cuanto a que el mar influye en el desenvolvimiento de la civilización de los pueblos y en el hecho de que las naciones extensas y de posición oceánica, como lo es la República Argentina, deben desarrollar y fomentar sus esfuerzos en favor de los intereses marítimos. También hay coincidencia respecto de que nos vemos forzados a que nuestra comunicación material con el mundo se haga por la vía marítima. Ambos dan importancia primaria a la “puerta de salida y de entrada” que representa el Río de la Plata para nuestros productos e importaciones y a que su defensa, llevada a cabo por la entonces llamada Marina de Guerra, tuviera su base principal en sus inmediaciones. Expresa que, en cuanto a los intereses marítimos, es necesario considerar “hinterlands”. Estos son los territorios o áreas de influencia cuyo concepto se aplica específicamente a las regiones o los distritos internos situados tras un puerto o un río, donde se recogen las exportaciones y a través de los cuales se distribuyen las importaciones.

El más importante de estos “hinterlands” argentinos, según Storni, es el comercial del Río de la Plata, que comprende: “(...) la mayor parte de la provincia de Buenos Aires, toda la Mesopotamia, Santa Fe, el Chaco y Formosa, y casi la totalidad de las provincias restantes hasta los valles cordilleranos”⁽⁹⁾. El argumento que brindaba para considerarlo en primer término era que el sector abarcaba toda la región poblada y era partícipe de la acción histórica de la Nación, y observaba que tenía, como única salida, la brindada por el Río de la Plata.

Podemos decir que, más allá de las consideraciones bélicas, este sería un argumento adicional para justificar la etapa de los intereses fluviales antes considerada y que siempre pesó fuertemente en la conciencia argentina de las cuestiones marítimas. Ya, más consciente, el almirante de lo marítimo asignaba un segundo lugar al sector comercial de Bahía Blanca, que abarca el sur y el sudeste de la provincia de Buenos Aires, casi toda la que, por entonces, era la gobernación de La Pampa, y el sur de las provincias de San Luis y Mendoza. Por otra parte, Storni estimaba que, más allá del “hinterland” considerado en primer término, los sectores comerciales del Atlántico serían aproximadamente proporcionales a la importancia del sector de la Cuenca del Plata. O sea que ponía en pie de igualdad lo fluvial y lo marítimo.

(7) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, 121 págs.

(8) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 21.

(9) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 33.



Storni adjudica a los hombres que tripulan los barcos “la fuerza de las naciones sobre el mar”.

Por entonces, cuando Storni desarrolló sus conferencias, ya estaba en operación la Base Naval de Puerto Belgrano y, por lo antes expresado, pareciera haber una contradicción en el sentido de que la parte principal de la defensa naval del país fuera ubicada con centro en las proximidades de Bahía Blanca, y la secundaria, en los ríos próximos a la ciudad de Buenos Aires, o sea, según el orden inverso de los intereses comerciales planteados por Storni. Esto queda confirmado cuando leemos lo que expresó entonces el Almirante: “El trazado de los sectores comerciales tiene una importancia primordial para la marina de guerra, pues los sectores defensivos se corresponden exactamente con aquellos, dado que la finalidad de la marina de guerra no es otra que mantener libre y segura la puerta de salida, la vía y las naves mercantes que los sirven”⁽¹⁰⁾. Pensaba que allí era donde se debería centrar nuestro poder naval para garantizar la permanencia y la inmunidad de una Cuenca del Plata por ser esta un factor esencial de la vida de la Nación brindada por el intercambio marítimo. Remataba sus argumentos diciendo que: “El conjunto del territorio argentino llegaría a formar un sólo sistema defensivo marítimo, cuya llave estaría en la boca del Plata”.

En coincidencia, también, con Sarmiento, Storni recalca la importancia de la profundización de los canales de la Cuenca del Plata y decía que ellos respondían a un interés puramente argentino. Por su parte, nuestro prócer sanjuanino había experimentado la importancia de las obras de canalización en los Estados Unidos de Norteamérica y expresaba: “Tocqueville ha dicho que los caminos de hierro bajaron de un cuarto los costos de transporte. Los canales han abolido casi el flete, pues es apenas sensible (...)”⁽¹¹⁾. Llevado esto a nuestros días, diré que esta situación se sigue

(10) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 34.

(11) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 26.

- (12) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 51.
- (13) PEDRAZZINI, Luis Alberto, DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, WISZNIAKI, Bernardo y TOYOS, Sergio, *Cara y Cruz de América del Sur. Desafío ineludible de supervivencia: La integración Iberoamericana*, Capítulo VIII: "Espacios, caminos y poder de la información contemporánea", pág. 131, Editorial Dunker, Buenos Aires, 2006, 224 págs.
- (14) SARMIENTO, Domingo Faustino, *Facundo*, Círculo Literario de Buenos Aires, pág. 5.
- (15) SARMIENTO, Domingo Faustino, *Facundo*, Círculo Literario de Buenos Aires, pág. 122.
- (16) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 61.
- (17) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 46.
- (18) PEDRAZZINI, Luis Alberto, DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, WISZNIAKI, Bernardo y TOYOS, Sergio, *Cara y Cruz de América del Sur. Desafío ineludible de supervivencia: La integración Iberoamericana*, Capítulo VIII: "Espacios, caminos y poder de la información contemporánea", pág. 134, Editorial Dunker, Buenos Aires, 2006, 224 págs.
- (19) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 49.
- (20) PONCE, Aníbal, *Sarmiento, Constructor de la nueva Argentina*, Editoriales Solar/Hachette, Biblioteca Dimensión Argentina, Estudio Preliminar de Luis F. Iglesias, Buenos Aires, 1976, pág. 12.

manteniendo y que la incorporación del camión lleva a fletes mayores que los del ferrocarril y, por supuesto, que los de los transportes por agua dulce (sean estos por ríos, lagos o canales) o marítimos de cabotaje. El conjunto de estas vías de comunicación puede ser interpretado ahora como el sistema circulatorio de ese organismo vivo que es el país, según la magnífica metáfora sarmientina que he considerado en una de mis obras⁽¹²⁾, 6 años después de haber pensado algo muy parecido en otra obra anterior⁽¹³⁾.

Storni hacía hincapié en la necesidad del trabajo para que, a través de titánicos esfuerzos, se desarrollara el aprovechamiento de nuestros intereses marítimos. Sarmiento, aparte de expresar que el gaucho no es afecto a navegar, sostiene que los pueblos latinoamericanos tienen una "(...) falta supina de capacidad política e industrial que los tiene inquietos y revolviéndose sin norte fijo, sin objeto preciso (...) "⁽¹⁴⁾ y que el gaucho, en particular, padece del hecho de que: "El desahogo, la desocupación y la incuria (...) " sean "(...) su bien supremo"⁽¹⁵⁾.

España, en su decadencia, fue padeciendo la muerte de sus industrias, y los españoles venidos a América vivían en base a la esclavitud de los indios y de los negros. Ello tuvo como derivación que la raza criolla tuviera "(...) una notable incapacidad para todo trabajo manual o industrial; pensad en la suavidad del clima y la abundancia de tierra y de alimentos, que convidan a la inacción", afirma Storni⁽¹⁶⁾.

Evidentemente que, con hombres muy poco afectos a navegar y al trabajo, era difícil encarar el "titánico esfuerzo" reclamado por Storni. Pero ya, las olas inmigratorias y la adaptación del pueblo a los nuevos requerimientos venían en auxilio de la solución del problema. No obstante, Storni observaba que: "La geografía muestra que el hombre es esencialmente un ser de tierra firme; no se lanza al mar sino impelido por imperiosas necesidades o cuando un alto grado de civilización le permite hacerlo con positivo beneficio y poco riesgo". En general, el pueblo argentino y el latinoamericano, históricamente, han vivido alejados del mar por diversas razones. Sin embargo, también observaba Storni, al decir del doctor Ramos Mejía: "Los pueblos tienden al mar como las plantas a la luz; hay en ellos un género de hidrotropismo análogo al que poseen los vegetales para la luz"⁽¹⁷⁾. El mismo doctor Ramos Mejía adjudica al pueblo argentino una obsesión por el gran río (Río de La Plata) por su vital necesidad para todos, y allí estuvo el germen de la unión de todos los argentinos. Él es el gran distribuidor de vitalidad y el que permite huir de la asfixia que una "embolia" como la que, en 1820, produjo el caudillo López de Santa Fe con su política de clausura. El uso de la palabra "embolia" por un médico, como era el doctor Ramos Mejía, me recuerda la metáfora antes citada en la que los ríos son parte del subsistema circulatorio del "organismo vivo país"⁽¹⁸⁾.

Storni adjudica a los hombres que tripulan los barcos "la fuerza de las naciones sobre el mar"⁽¹⁹⁾. Sarmiento hubiera avalado claramente esta posición, y ello me recuerda lo expresado por Mary Mann cuando lo despidió en los EE. UU.: "No es usted para mí un hombre, sino una nación"⁽²⁰⁾. Según ella, él era: "la fuerza de Sarmiento sobre el mar". Esto da su fuerza a estos escritos.

Durante su segunda conferencia, titulada: *Política Naval Argentina. Problemas de la Defensa Nacional por el lado del mar*, Storni agregó elementos políticos comparables con las políticas implementadas por Sarmiento y adicionó los enfoques navales complementarios correspondientes a la dimensión marina de la cuestión.

Como lo comprendió Sarmiento, Storni llegó a la conclusión de que "(...) la civilización tiende a hacerse cada vez más y más marítima"⁽²¹⁾ También expresó: "Los Estados Unidos de Norteamérica habían visto decaer por completo su marina mercante y, precisamente en ese momento, iniciaron la creación de su moderna flota de guerra;

durante muchos años, esta fue tripulada máximamente con extranjeros; y con esa flota, la gran Nación se abrió paso al mar y trazó el camino de su dominio marítimo”⁽²²⁾. Guardando las diferencias, las experiencias de Sarmiento fueron bastante similares en relación con nuestro país.

Por su parte, el Contraalmirante Segundo Storni opinó, en 1916,⁽²³⁾ que: “las fuerzas geográficas, económicas y morales que obran sobre nuestro pueblo en virtud de la situación oceánica del territorio que ocupa bastarían por sí solas para atraerlo hacia el mar, y así tendrá que ser, fatalmente, no obstante la indiferencia y aun la acción contraria de los hombres o los gobiernos. Pero mucho podrá ganarse en tiempo, si a la acción lenta y continuada de aquellas fuerzas se agrega el impulso del pensamiento dirigente y de la acción gubernativa”. Dijo que la manera de crear un “ambiente marítimo” en la opinión pública debía contar con la instrucción pública, la acción privada y el deporte náutico para poder ir generando una conciencia marítima que, ya entrado el siglo XXI, es una deuda nacional.

Si bien el deporte náutico se ha desarrollado acotadamente en la sociedad argentina, la educación privada y pública del sistema nacional de educación no ha contribuido, por lo menos de la misma manera, en cuanto a brindar conocimiento de lo fluvial y marítimo. Es un hecho que, en las escuelas primarias y en los colegios secundarios, no se tratan los temas del mar y la navegación como se debiera. Si no se lo hace, no se aporta a la conformación de una conciencia marítima, porque no se crea un “ambiente marítimo” que permita el apoyo decidido a cualquier política marítima y oceánica que pueda adoptarse. Las políticas nacionales sobre el mar no son sólo para los marinos profesionales, son para todos los ciudadanos de la Nación, y estos deben conocer de qué se trata.

Debo destacar que, en 1981, se publicó la siguiente obra en tres tomos: *La problemática marítima argentina*^{(24): (25) y (26)}, que, a través de múltiples trabajos de especialistas sobre todas las cuestiones del mar, dio un amplio tratamiento a los intereses marítimos argentinos. Se mostraron el mar y los ríos en toda su importancia, no sólo como proveedores de recursos naturales, sino también como vías de comunicación interna y externa para el país. Sarmiento y Storni hubieran avalado con entusiasmo lo desarrollado por estos expertos en el mar y los ríos como vías de comunicación, porque su experiencia personal, concretada muchos años antes, ya les había indicado, según sus inmejorables visiones prospectivas, que allí descansaba gran parte de nuestro desarrollo futuro (por lo menos, durante el siglo XX).

El Contraalmirante retirado de la Armada Argentina Oscar Jorge Calandra, lamentablemente fallecido en momentos de presentar este artículo para su edición (4 de diciembre de 2014), brindó recientemente (en el año 2005) una versión actualizada de una estrategia relativa a los intereses marítimos argentinos en su artículo: “La Argentina y el mar. Una estrategia pendiente”⁽²⁷⁾. En él, nos habla de nuestro mar como una “provincia olvidada” que, por supuesto y según mi punto de vista, no tiene gobernador que la defienda políticamente, ni habitantes estables que voten, y queda a disposición de todos los argentinos para saber qué haremos con ella. De nada vale establecer con detalle las líneas de base recta⁽²⁸⁾ y los límites de nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE) y de nuestra Plataforma Continental⁽²⁹⁾ si no sabemos qué hacer con lo que queda comprendido dentro de ellas.

Lo concreto es que las dos conferencias del Almirante Storni y la visión de Sarmiento han marcado el devenir de los intereses marítimos argentinos durante un siglo en el que han ocurrido eventos y desarrollos importantísimos que han afectado dichos intereses de una manera fundamental. Esto es lo que viene marcando la necesidad de pensar en

- (21) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 75.
- (22) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 79.
- (23) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 99.
- (24) GUEVARA, Carlos Noé Alberto y DE ARCOS, Rafael A., *La problemática marítima argentina*, Tomo I, Segunda Edición, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1981, 231 págs.
- (25) GUEVARA, Carlos Noé Alberto y DE ARCOS, Rafael A., *La problemática marítima argentina. El Mar y el Río como Fuentes de Recursos Naturales*, Tomo III, Segunda Edición, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1981, 307 págs.
- (26) GUEVARA, Carlos Noé Alberto y DE ARCOS, Rafael A., *La problemática marítima argentina. El Mar y el Río como Vías de Comunicación*, Tomo II, Segunda Edición, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1981, 558 págs.
- (27) CALANDRA, Oscar Jorge, “La Argentina y el mar. Una estrategia pendiente”, Boletín del Centro Naval N.º 811, Mayo/ agosto de 2005, pág.207.
- (28) Congreso de la Nación Argentina, Ley 23.968, Fijanse las líneas de base recta para la República Argentina, sancionada el 10 de septiembre de 1991.
- (29) Congreso de la Nación Argentina, Leyes Nros. 24.543 (1995) y 23.968 (1991), art. 6.º, Límite Exterior de la Plataforma Continental Argentina.

[...] los intereses oceánicos, que incluyen también los marítimos, van mucho más allá. Debemos pensarlos como algo compartido con todos los otros países del mundo y según las normas de la antes mencionada CONVEMAR.

una tercera etapa, que habrá que trazarse con firmeza, a partir del año 2016 y con la esperanza de que se afirme y siga válida hasta el año 2116. Tengo mis dudas al respecto, porque es demasiado aventurado pensar en una prospectiva oceánica a cien años vista y en medio de un proceso de aceleración de la historia. De todas maneras, el futuro es de los audaces y, por ello, me lanzo a analizar las variantes, generadas en esta segunda etapa, que podrían influir decididamente en la concepción de los intereses oceánicos de la tercera.

Los intereses oceánicos

Pienso que los intereses marítimos son los propios de una nación que piensa en “su” mar y en sus ríos hasta los límites continentales históricamente delimitados con los países vecinos y hasta los límites exteriores de su plataforma continental con el resto del mundo que ya han sido precisados en marzo del año 2016 con aprobación de la CONVEMAR.

Sin embargo, los intereses oceánicos, que incluyen también los marítimos, van mucho más allá. Debemos pensarlos como algo compartido con todos los otros países del mundo y según las normas de la antes mencionada CONVEMAR. Debemos pensar en lo marítimo como ciudadanos de nuestro país y en lo oceánico como ciudadanos del mundo. Las razones que avalan lo anterior radican en una consideración de los cambios producidos durante el siglo XX y lo que va del XXI en nuestra visión del mar. Dicha visión percibe la influencia de cuestiones científicas, tecnológicas y técnicas en la concepción del mar como algo integral que afecta aspectos tan valorados como la necesidad de un diálogo transcultural sabio y eficaz para asegurar la supervivencia del hombre en la Tierra. Como se ve, la cuestión se le plantea a la humanidad y no, a los habitantes de un país determinado, y de allí su trascendencia.

De más está decir que los intereses oceánicos afectan los marítimos de manera tal que es difícil trazar límites que los separen. Lo mismo pasa y ha pasado entre los fluviales y los marítimos.

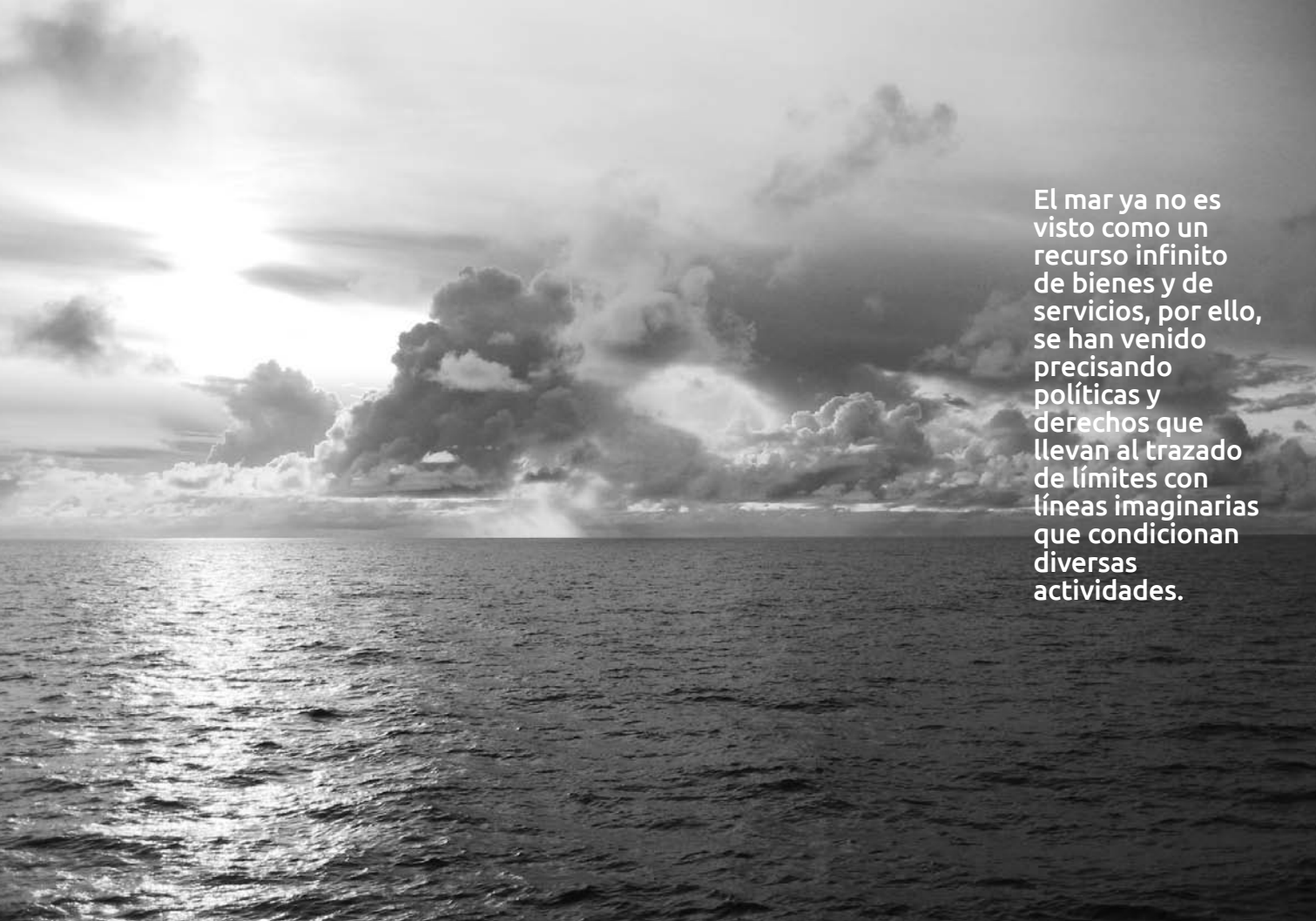
Cabe entonces analizar qué es lo importante que ha cambiado nuestra consideración del mar de manera de vernos involucrados en tamaña ampliación de nuestros intereses.

Intereses oceánicos argentinos a manera de conclusión

Las ciencias de la Tierra hablan hoy del Sistema Tierra que, al entender de muchos, cuenta con cuatro subsistemas interrelacionados: el terrestre, el marino, el atmosférico y el glacial.

Para encarar el subsistema marino, se necesita contar con *racionalidades instrumentales* que nos permitan estudiar las posibilidades de un aprovechamiento del mar que sea ambiental y ecológicamente sustentable para una conciencia oceánica, y que ello sea sostenible en el tiempo. Además, hay que contar con *racionalidades valorativas* que nos permitan considerar los aspectos políticos, legales, sociales y educativos que amparen y defiendan tanto nuestros intereses marítimos como los oceánicos.

Rindo mi homenaje al Vicealmirante Segundo Storni que, en el año 1916, cuando contaba ya con buques autopropulsados (gracias a la visión moderna de Domingo Faustino Sarmiento), enunció las bases de nuestros intereses marítimos. Ellos, al igual que los fluviales, siguen teniendo valor; por ello, las tres imágenes de la portada aparecen unidas en una sola.



El mar ya no es visto como un recurso infinito de bienes y de servicios, por ello, se han venido precisando políticas y derechos que llevan al trazado de límites con líneas imaginarias que condicionan diversas actividades.

No me cabe duda de que, actualmente, la consecución de una “Política Oceánica Nacional” requiere que el poder político se aplique a la construcción del sustento de los intereses fluviales, marítimos y oceánicos argentinos. Sin embargo, para ello debemos admitir que, desde entonces, ha aparecido una serie de nuevos factores que inciden para que podamos enunciar una política oceánica actualizada, como lo han hecho otros países (Australia, Brasil, Canadá, China, Colombia, Japón, Noruega, Portugal, la Federación Rusa y los Estados Unidos de Norteamérica). Me refiero, principalmente, a los siguientes:

1. El mar ya no es visto como un recurso infinito de bienes y de servicios, por ello, se han venido precisando políticas y derechos que llevan al trazado de límites con líneas imaginarias que condicionan diversas actividades. El *το άπειρον*, o sea, lo infinito de Anaximandro, ya no lo es para el mar (ni tampoco para el cosmos ni para el desierto). No obstante, cabe observar que la legislación marítima internacional, que se ha construido por partes a través de los siglos (especialmente el último), en muchos casos resulta confusa, superpuesta y sectorial. Ocurre que las fronteras jurídicas no coinciden con las naturales de los ecosistemas y que el mar resulta ser el ámbito emblemático de esta situación.
2. La Teoría General de los Sistemas, surgida a mediados del siglo XX, permite una mirada diferente a las cuestiones del mar que debe ser aprovechada. Es necesario generar una organización sistémica del pensamiento y de la acción respecto del mar, sea esta de instituciones, empresas, organismos o individuos. Ella debe ser capaz de inducir a usar y a mantener los recursos y los servicios que el mar nos brinda, de manera intergeneracional. O sea, debe ser sustentable y sostenible.

[...] hay que actuar localmente y pensar globalmente, porque el mar sufre la acción del hombre en ambos ámbitos.

(30) FRANCOIS, Charles, *Introducción a la prospectiva*, Editorial Pleamar, Buenos Aires, 1977, 141 págs.

(31) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, *Prospectiva. Cuenca del Plata, Cauce para el futuro*, como coordinador y en coautoría con el Lic. Eduardo Raúl Balbi, Lic. en Hidrografía Francisco Héctor Cachaza, Lic. en Sistemas Navales Ricardo C. Araujo, Lic. en Sistemas Navales Eduardo Carlos Llorens y Lic. en Biología Sandra M. Vivequin, editado por Fundar en Internet, sitio Web: www.fundar.org.ar, botón "opinión", Buenos Aires, noviembre de 2011, 68 págs.

3. La necesidad de una conciencia ecológica y ambiental respecto del mar se ha venido desarrollando mucho desde las épocas de Belgrano, siguiendo por las de Storni. Hoy, esto es un factor condicionante de todo pensamiento y de toda acción relativa al mar. Para ello, hay que actuar localmente y pensar globalmente, porque el mar sufre la acción del hombre en ambos ámbitos.
4. Si bien el futuro siempre ha preocupado al hombre, ello se ha acentuado mucho durante el siglo XX, debido al proceso de aceleración de la historia. Como consecuencia, ha surgido la prospectiva⁽³⁰⁾⁽³¹⁾ como una suerte de arte-ciencia, que trata de que las acciones del presente sean proactivas de cara al futuro y apunta a evitar males a las futuras generaciones como consecuencia de nuestras acciones del presente.
5. Considero que el conocimiento y la aplicación del derecho del mar y del derecho marítimo entran dentro del dominio de las ciencias del mar y de los intereses marítimos, por lo que, en la Academia del Mar, hablamos de derecho de los intereses marítimos.
6. El cambio climático global, que en parte es atribuible a la acción antrópica, ya está mostrando sus efectos en el planeta. Ello es paliado por el efecto moderador que el océano siempre ha tenido. Sin embargo, este muchas veces parece insuficiente para controlar los efectos negativos de la acción del hombre, que sigue actuando en función de su afán por la exploración y la explotación de los recursos naturales mediante medios artificiales.
7. La observación del mar, que en tiempos del almirante Storni era de superficie, se diversificó e incluyó, primero, la aérea, luego, la submarina y, finalmente, se mundializó con la globalización de las telecomunicaciones, de la telemática, de las boyas a la deriva (y de otros artefactos científicos marinos) y de la observación espacial de los satélites de percepción remota de la Tierra. De esta manera, se accedió a conformar modelos de predicción y una oceanografía operacional, que nunca habían sido experimentados en el pasado. Este nuevo enfoque de la oceanografía plantea cuestiones legales en la CONVEMAR, que conllevan la necesidad de un diálogo entre los cultores de la racionalidad instrumental (oceanógrafos) y los de la valorativa (políticos y abogados).
8. El surgimiento del concepto de patrimonio común de la humanidad para los pretendidos dominios del espacio ultraterrestre, el espectro electromagnético y los fondos marinos ha llevado a que los límites de las plataformas continentales, en proceso de delimitación, vayan constituyendo, principalmente, los límites de los países "con el mundo".
9. El agotamiento de muchos caladeros ha potenciado el fenómeno de la pesca furtiva en el interior de las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) y ha contribuido a la degradación de la biodiversidad marina. La aplicación de la jurisdicción y el desarrollo efectivo del control en las grandes áreas marinas se hacen tan problemáticos como necesarios.
10. La invención de medios electrónicos y electroópticos de teledetección, como el radar y el láser en la superficie, y la ecosonda y el sonar bajo la superficie, junto con los sistemas satelitales de posicionamiento y de navegación (GPS) han afectado las actividades navales, mercantes, pesqueras y de investigación en el mar.

Si bien existen otros aspectos que exceden este pretendido "decálogo del cambio de paradigma de las ciencias del mar", creo que este es suficiente para marcar los aspectos

principales conducentes a este nuevo paradigma. Dado que el siglo XX ha sido generador de una increíble cantidad de innovaciones, tomaría mucho tiempo precisar los cambios relativos a lo marino desde que Storni habló en 1916.

Creo que lo más sustancial de este cambio de paradigma es la adopción de las ciencias de la complejidad y, en particular, de la sistémica, para obtener un enfoque sistémico (transdisciplinario) del mar y la necesidad de un trato interdisciplinario entre quienes practican las ciencias duras del mar y quienes lo hacen desde las humanas y sociales, preferentemente los políticos y los hombres del derecho. Ello permitirá que lo que se instrumente sea valioso para el hombre y la sociedad de manera sostenible en el tiempo. Esta manera de enfrentar la cuestión ya ha sido adoptada por nuestra Academia del Mar.

Lo concreto es que el mar, cuyos límites trazamos como lo hicimos con nuestra plataforma continental, se encierra y se abre a partir de nuestro país y, como expresé anteriormente, constituye una “provincia olvidada”, al decir del Contraalmirante Oscar Calandra. Ella, como dije, no tiene gobernador, municipios ni ciudadanos estables que se sientan sus hijos y breguen por mejorar su gobierno a través de las instituciones democráticas. Es más amplia que nuestra superficie territorial, y su jurisdicción y su control requieren de un esfuerzo muy especial que, muchas veces, ha recibido tan sólo emprendimientos fragmentarios.

Acepto, entre cientos de definiciones posibles, que una cultura marítima es, según José Ferrater Mora: “no sólo lo creado, lo formado y lo transformado por el hombre en relación con la naturaleza marina, sino que también el proceso de nuestro obrar que se objetive en bienes para la sociedad”.

Observo, entonces, que el problema es cultural y encierra tanto lo instrumental como lo valorativo para que lo que hagamos con el mar sirva al hombre y la sociedad.

Esto ha sido encarado, para la cultura en general, por el filósofo alemán Jurghen Habermas en su Teoría de la Acción Comunicativa, en la que distingue dos esferas culturales que interaccionan entre sí: una en la que reina la *razón instrumental* y otra en la que lo hace la *razón valorativa*. Como dije, para las cuestiones del mar, es necesario el ejercicio de ambas razones, pero hace falta algo más. He agregado, en épocas en las que estudiaba Filosofía del Derecho, una tercera esfera: la de los creadores, que hacen ejercicio de la imaginación para resolver los grandes problemas de la humanidad respecto del mar. Como diría Alberto Einstein, es necesario que transpiremos un 95% trabajando nuestras razones instrumentales y valorativas, y un 5% de inspiración mediante el ejercicio de la imaginación.

Estas tres esferas se interceptan entre sí, y en el espacio cultural que les es común ubico, para este caso, la filosofía y la sistémica. De este modo, la Academia del Mar está abocada a su tarea mediante un enfoque sistémico del mar como aplicación práctica de la Teoría General de los Sistemas de Ludwig Von Bertalanffy. Lo considero un sistema abierto a un entorno constituido por el sistema fluvial y lacustre argentino que, indudablemente, influye sobre él, como lo hacen la atmósfera y el territorio continental en las formas natural y antrópica combinadas.

Espero que estas consideraciones de carácter histórico, filosófico y científico sean útiles a todos los hombres de mar, en particular a los oficiales de marina, para que puedan difundir estas ideas en la sociedad y obtener de ellas una mayor conciencia oceánica. ■

Creo que lo más sustancial de este cambio de paradigma es la adopción de las ciencias de la complejidad y, en particular, de la sistémica [...].