

# LA ARGENTINA Y EL MAR

## Una estrategia pendiente

OSCAR J. CALANDRA

*“Cuando otras naciones enfrentan un curso de agua,  
lo utilizan en su provecho;  
los argentinos lo cruzamos o lo rodeamos.”*

El Contraalmirante (r) Oscar Jorge Calandra egresó de la Escuela Naval Militar en 1956 como guardiamarina. En 1958 realizó el Curso de Capacitación en Salvamento y Buceo, en 1960 el de Especialización en Submarinos y en 1962/63 el de Orientación en Comunicaciones, Especialización Electrónica. Ejerció la presidencia de la Liga Naval en los años 1994/95.

El mar no es solamente una fuente de recursos de beneficios económicos y una gran vía para el tráfico marítimo, sino también un tesoro a ser preservado, una fascinante frontera con secretos todavía no descubiertos así como un ámbito para nuestra defensa nacional. Pero al mismo tiempo, debemos comprender que el océano que muchos creen “infinito” tiene límites, que no puede proveer recursos ilimitados para alimentar a la creciente población mundial, que no puede absorber residuos ilimitados provenientes de las actividades humanas ni aceptar desarrollos costeros que pongan en riesgo o destruyan delicados y complejos balances oceánicos. Pero para ello es imprescindible contar con políticas oceánicas federales de largo plazo, que permitan fijar las estrategias con las que podamos iniciar, de una vez por todas, el camino para un mejor uso y aprovechamiento sostenible de los recursos y posibilidades ligados a nuestros grandes espejos de agua. Intentar reflexionar sobre ello es el motivo de esta nota.

### 1. El marco internacional

La caída del muro de Berlín, así como el colapso de la Unión Soviética y el final de la Guerra Fría, inauguraron una era signada por la globalización primero y por el terrorismo y las guerras preventivas después. Abría, a su vez, un tiempo de cambios drásticos que, promovidos desde Europa y los Estados Unidos, prometían romper con la opción entre capitalismo y comunismo u Occidente y Oriente.

El orden bipolar predecible que caracterizó al mundo en los 50 años anteriores a esos hechos ha desaparecido. A medida que nos adentramos en el siglo XXI, una era geopolíticamente más compleja y aceleradamente cambiante que la que hemos dejado atrás, vamos asistiendo en el mundo a profundos cambios políticos, económicos, tecnológicos y sociales. Han aflorado viejas rivalidades, que se habían mantenido latentes, así como surgido nuevos conflictos exacerbados por el deterioro de la situación social, económica y ecológica en casi todo el planeta.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 811

Mayo/agosto de 2005

Recibido: 11.5.2005



Sus efectos más visibles son el hambre, los movimientos migratorios, el deterioro ambiental, los fundamentalismos nacionalistas y religiosos, la corrupción transnacional y los conflictos entre Estados cuando están en juego recursos naturales de significación. En el corazón de aquellos cambios se adivina la lucha de muchos países en busca de un reposicionamiento político-económico dentro de un nuevo orden, que creemos no alcanza por ahora a consolidarse.

Cada año la población mundial aumenta aproximadamente en 60 millones de personas. En su informe "Estado de la población mundial - Revisión 2004", la ONU ha pronosticado que para el año 2050 el mundo tendrá un 40% más de habitantes, alcanzando la cifra de 9.100 millones, con la consecuente disminución no sólo de recursos de la Tierra para su sustento sino también de la calidad de vida y del deterioro del hábitat.

La generación actual ha comenzado seriamente a interesarse por los problemas del exceso de población: ¿tendrán suficiente tierra los futuros agricultores para mantenernos?, ¿se dispondrá de recursos suficientes para que la industria mantenga y, de ser posible, mejore la calidad de vida actual? Y, finalmente, ¿tendremos la rapidez de reflejos para unir diagnósticos y pronósticos? Según reconocidas estimaciones, para el año 2020 sólo un quinto de la mayor necesidad de alimentos podrá cubrirse roturando nuevas tierras y todos sabemos que el planeta es finito... ¿De dónde entonces procederá el faltante para asegurar el sustento?

¿Podría ser del mar, donde la vida marina, abundante, diversa y en gran parte desconocida, florece desde la superficie hasta el fondo? Tendrá que serlo, ya que la vida terrestre resulta magra comparada con la vasta riqueza de vida que hay en los océanos. Con su riqueza de recursos vegetales y animales, los océanos se presentan con un gran potencial como fuente de alimentos para la humanidad, aunque hoy solamente una muy pequeña fracción de la provisión proviene del interior de su vasto volumen. Mientras tanto los fondos marinos permanecen en gran medida inexplorados y los biólogos estiman que entre 500.000 y 5 millones de especies marinas quedan aún por descubrir y describir (la UNESCO habla de 10 millones).

Si para 2050 alcanzaremos los 9.100 millones de habitantes en la Tierra, decir entonces que el hábitat en el que vive el hombre está cada vez peor y tiende a seguir empeorando, no es exagerado alarmismo. ¿Nos podrá salvar la tecnología cuyo desarrollo, en gran medida, ha contribuido a la contaminación y al efecto invernadero? Si bien sus progresos –que también nos han permitido vivir y sobrevivir traspasando los límites de los recursos naturales– pueden curar esos daños, no parecerían hoy suficientes para salvar el faltante de alimentos.

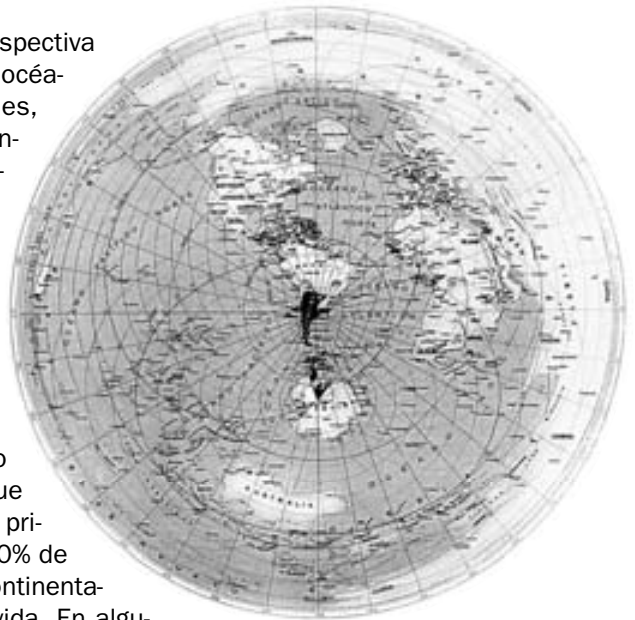
Los argentinos entramos en nuestro tercer siglo de vida independiente y mucho nos cuesta, en los asuntos relativos al mar, advertir la transición de circunstancias y encarar decididamente sus desafíos. En muchos aspectos seguimos anclados a férreas estructuras del pasado, sin advertir que lo más importante es asumir el presente y proyectarnos sobre el futuro. La capacidad de iluminar ese nuevo camino se basará forzosamente en el reconocimiento de la realidad del mundo en que vivimos y de la inserción internacional que necesitamos.

Debemos volver los ojos hacia el mar, que con sus 3.795 m de profundidad promedio sea tal vez la única posibilidad de subsistencia del género humano. Pero la atención y el apropiado manejo de este delicado medio ambiente requieren esfuerzos sustanciales de educación de autoridades y público, así como un mayor discernimiento sobre la compleja interacción entre los océanos y la humanidad, tanto por parte de legos como de especialistas.

## 2. La importancia del océano

Para la ciencia moderna, el mar es la auténtica fuente de vida y sin él la vida en la Tierra sería imposible. A lo largo de la historia, el océano ha sido un factor vital para la evolu-

ción humana y su escala es inimaginable desde nuestra perspectiva terrestre. Vista la Tierra desde el espacio, la primacía de los océanos es claramente manifiesta. Junto con sus mares marginales, cubre el 71% de la superficie del planeta. Las tierras emergentes ocupan el restante 29%. De hecho, la totalidad de ellas podrían ser sumergidas bajo la superficie del mar reduciendo la Tierra a una esfera alisada, cubierta completamente por una capa continua de agua salada de 2.686 metros de profundidad. Esto es conocido como la “profundidad esférica” del océano y sirve para subrayar la abundancia de agua en la superficie de la Tierra.



El mundo submarino es nuestra frontera más próxima, pero en muchos sentidos es también la más distante y su dominio puede resultar mucho más importante para la humanidad que la conquista del espacio en términos de alimentos, materias primas, energía y minerales, sobre todo estimando hoy que el 80% de los recursos oceánicos se concentran en las plataformas continentales. El océano provee muchas de nuestras necesidades de vida. En alguna forma, cada día, juega un rol crucial en la vida sostenible del planeta y aunque no siempre recibe la atención que se merece, eternamente nos ha planteado servidumbres y dependencias de él.

Existen muy pocos problemas mundiales, incluyendo la pobreza y el hambre, que no tengan relación con el mar. Y en los tiempos que corren, la humanidad, de la cual más del 60% vive a menos de 60 km de la costa y gran parte de ella depende del mar para su supervivencia a través de la pesca, el transporte marítimo o el turismo, conoce tal vez mucho más del espacio que circunda su planeta que del mar que rodea los continentes que habita. Según la UNESCO, esa proporción aumentará a 75% en los próximos 25 años.

El mar trabaja con la atmósfera en un vasto sistema interactivo de transferencia de calor que gobierna el clima global: modera la temperatura de la Tierra, absorbiendo la radiación solar que almacena como energía calórica y las corrientes marinas se encargan de distribuir esa energía alrededor del globo, calentando el aire y la tierra durante el invierno y refrescándolos en verano. También absorbe los choques de cambios producidos tanto por la naturaleza como por el hombre, pero es a la vez muy lento para reaccionar cuando aparecen signos de estrés, por lo cual los efectos pueden perdurar por décadas y aun por siglos. Y estos signos aparecen primero sobre las costas, precisamente donde vive la mayoría de la gente, de manera que es imprescindible tomar nota de las primeras señales de alerta.

Su capacidad es también enorme en términos de reciclado de gases del efecto invernadero, absorción de contaminación y conservación de la vida marina. Pero esa capacidad, finita, hoy se encuentra seriamente comprometida. Por ello, las amenazas que se ciernen sobre el porvenir climático del planeta han sido un acicate para la realización de variados estudios oceanográficos sobre el papel regulador de los océanos. Procesos que solían ocurrir en tiempos geológicos, están sucediendo hoy en el curso de una vida humana.

Por otra parte y pese al auge de los transportes aéreos, la moderna economía mundial está vigorosamente ligada al transporte marítimo. Aproximadamente el 80% de los intercambios mundiales siguen siendo marítimos y ningún país es independiente de la provisión de combustibles, materias primas, sustancias alimenticias o mercancías manufacturadas trasladadas a través de los océanos. Y más o menos desde la misma época en que el hombre comenzó a navegar, los puertos han sido no sólo el nexo entre la tierra y el agua, sino también el punto de reunión de los transportes terrestre y marítimo; una enorme cantidad de carga, vital para la economía de los países involucrados, se mueve a través de ellos.



Todos los océanos y mares son asimismo utilizados con propósitos estratégicos. Sus grandes profundidades, las vastas extensiones y la libertad que prevalecen sobre la navegación en alta mar, les dan fundamental importancia para las políticas de movilidad estratégica de muchos Estados.

Bien se dice que los océanos son un patrimonio para el futuro. Y es por ello que, durante los últimos años, han sido objeto de crecientes investigaciones científicas para comprender su dinámica, su naturaleza y sus características, a medida que su función en la configuración de la vida de nuestro planeta se ha ido tornando cada vez más evidente.

El mayor conocimiento del océano ha causado, en un corto período de tiempo, destacados cambios en la jurisdicción sobre zonas marítimas. Aunque aún subsisten algunos problemas, la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre la Ley del Mar (UNCLOS III-1974/82) ha establecido un orden legal que ha hecho posible proteger y preservar el medio ambiente marino, asegurar la conservación de los recursos vivos, facilitar las comunicaciones internacionales y promover los usos pacíficos y eficientes del mar, considerando los intereses y necesidades de la humanidad como un todo.

### 3. El océano en peligro

Pero hoy, la salud de diferentes áreas oceánicas, de donde justamente podrían provenir los recursos para la creciente demanda de alimentos en el mundo, puede ser descripta, sin temor a exagerar, como amenazada, crítica o terminal. Aunque los océanos en alta mar se mantienen relativamente saludables, las aguas costeras y sus hábitat marinos están seriamente amenazados por las actividades humanas en tierra que, con su creciente cortejo de desarrollos urbanísticos y complejos turísticos ribereños, construcción de diques y malecones, destrucción de humedales y manglares, desecación de marismas, así como por las cantidades de abonos, productos tóxicos y sedimentos diversos arrastrados por los ríos, han puesto en peligro los delicados balances oceánicos.

Ello ha ocasionado que más de 100 especies marinas sean inscriptas por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza como especies amenazadas o en vías de extinción, debido a los disturbios en los hábitat marinos producidos tanto por la sobrepesca como por la contaminación en las aguas costeras. Y ello no solamente pone en peligro la vida marina sino que directa o indirectamente también las nuestras.

La pesca ilegal, una grave amenaza contra la explotación racional de las especies marinas, ha venido aumentando en todo el mundo, obligando a la comunidad internacional a desplegar considerables esfuerzos a fin establecer normas más estrictas para impedirla y garantizar que la explotación se realice de una manera sostenible. Según un informe editado por el Banco Mundial en 2003, el 70% de las pesquerías del mundo están sobreexplotadas y la productividad del medio acuático evoluciona en franco descenso. La FAO ha advertido que de mantenerse los actuales patrones de explotación en los mares, para 2010 habrá un déficit de pescado de entre 20 y 40 millones de toneladas.

El acelerado crecimiento de la población mundial y su agresiva industrialización; desastres naturales imputables al cambio climático; cercano agotamiento de vitales fuentes terrestre de energía de origen fósil y mineral; creciente escasez de buenos suelos cultivables adicionales y fracaso de cosechas; avances de la deforestación y de los bordes de los desiertos; retroceso de los glaciares; insuficiencia de alimentos y escasez de proteínas en países del tercer mundo; falta de agua potable y contaminación por vertido de residuos peligrosos o no degradables, son aspectos que deben estimularnos a intensificar nuestro interés en los océanos, que no sólo deben ser percibidos como fuentes futuras de alimento sino también de energía, de minerales, de productos químicos y, ¿por qué no?, de espacio.



La emisión de gases de efecto invernadero en todo el mundo genera profundas y crecientes alteraciones en el mar. Los hielos en el Ártico y el Antártico se derriten a tasas mucho mayores que las esperadas. El calentamiento pronosticado para 2100 causaría en el Ártico una elevación del nivel del mar de un metro, lo cual, no sólo inundaría franjas de tierra costeras, sino que alteraría la Corriente del Golfo, que lleva aguas cálidas y un tiempo benigno al noroeste de Europa. En los pasados 30 años, el hielo ártico se redujo entre un 10 y un 15%. En el Antártico, el calentamiento global ha generado el colapso de las barreras de hielo que contienen el avance hacia el mar de sus glaciares, cuyo retroceso o desaparición por el acelerado derretimiento tendrá también un trascendente efecto real en el aumento del nivel de los océanos.

Hoy que el océano está en peligro, la ignorancia de sus posibilidades y de sus limitaciones puede ser fatal para la humanidad. Afortunadamente existen algunos remedios y en muchos casos no es demasiado tarde para detener o revertir tendencias negativas. El mar es una auténtica cueva de Alí Baba, cuya mayor riqueza es quizá la memoria que conserva de la historia del planeta en sus formas más variadas, muchas de ellas desconocidas hoy para nosotros.



#### 4. El mar argentino... una provincia olvidada

El mar, ese gran ignorado para la mayoría de los argentinos, ha sido nuestro acompañante inseparable desde que el mundo es mundo. Nuestro mar, bien definido por fisiografía, circulación física, procesos ecológicos y patrones de distribución de la biodiversidad, posee la coherencia propia de una eco-región.

En este marco, es necesario volver a resaltar algunas de sus bondades: la extensión de la Zona Económica Exclusiva –algo superior a la del territorio continental–, con abundancia y diversidad de recursos, buenas condiciones para la pesca pelágica y corrientes marinas generosas en nutrientes; la Plataforma Continental, sobre la cual ejercemos derechos de soberanía para la exploración y explotación de sus recursos naturales, es una de las más vastas del mundo que, extendiéndose por más de 20° de latitud, sobrepasa en algunas zonas las 200 millas de uso económico exclusivo; los casi 4.500 km de sus costas, con riqueza y diversidad de rasgos físicos, geológicos y biológicos; y los más de 3.000 km de vías fluviales navegables que fluyen al océano a través del Plata, conectando las grandes rutas comerciales internacionales con el corazón de la región más productiva del país. Cualquier país debería sentirse halagado con tal geografía marítima.



Además, más del 85% de nuestro comercio exterior se realiza hoy por mar hacia los principales centros mundiales de consumo, situados a distancias que van, nada menos, que de los 10 mil a los 15 mil kilómetros. Todo ello nos define, en verdad, como un país marítimo. Ello nos permite afirmar que el mar argentino es un activo económico crítico para el país y un enorme reservorio de recursos potenciales, no sólo por su diversidad biológica, sino también por claras evidencias de la existencia de reservas energéticas y minerales. Según los especialistas, nuestra plataforma continental, bien manejada, podría mantener una producción pesquera sostenible comparable con las de carne y trigo y aún mayor (1).

Sin embargo, hemos escuchado hasta el hartazgo que la Argentina ha vivido y vive de “*espaldas al mar*”. Y así seguirá, como si fuera “*nuestra provincia olvidada*”, mientras los poderes políticos, los administradores de ciencia y tecnología, los conductores académicos de formación de recursos humanos, las empresas nacionales y los formadores de opinión no com-

(1)  
Revista Ciencia Hoy, Vol. 13,  
N° 77, Dic 03-Ene 04.



prendan que recién cuando conozcamos y utilicemos con mayor propiedad el océano y los ríos, habremos acrecentado la capacidad de nuestro país para generar un mejor proceso socio-económico que redundará, sin duda, en una mejor calidad de vida para sus habitantes.

Las características de su inmodificable geografía, su ubicación en un hemisferio en el que los océanos cubren el 88% de su superficie y la casi total derivación de su comercio exterior por vía marítima, le dan a la Argentina un fuerte sesgo de insularidad que hace que *“el uso del mar no sea para nosotros una opción sino una vital y absoluta necesidad”*. Sin embargo y a pesar de su importancia, este concepto no está arraigado en la población. El mar en su totalidad, es más que un misterio para nosotros, es casi un desconocido. Aunque *“la Argentina vive de espaldas al mar”* suene a frase repetida, resulta la figura más precisa para definir esa situación.

### 5. Pero... ¿qué nos ha pasado a los argentinos?

Haciendo referencia a que en 1776 Buenos Aires contaba con la primera escuela náutica de la América española, decía Ratto en uno de sus escritos: *“... pero luego los gobiernos criollos perdieron la orientación marítima de sus antecesores y en el tráfico de las ideas gauchas del interior, engendradas por el caudillaje, se olvidó por completo el concepto del mar, que significa la visión del exterior, como tantas veces se repite”*.

Pareciera así que, desde antaño, estamos irremisiblemente empeñados en vivir aferrados a nuestra tradicional cultura pastoril, mientras los tecnócratas conciben la economía dentro de los estrechos límites de la territorialidad mediterránea, en un país de evidentes características oceánicas y abierto a todos los continentes. La indiferencia e incomprensión por los asuntos del mar nos ha impedido alcanzar un aprovechamiento eficiente de nuestras vastas posibilidades oceánicas, limitando el desarrollo nacional.

Nuestra marina mercante ha estado enfrentada a la competencia extranjera por décadas, pasando por distintos grados de protección hasta la total desregulación y apertura de la actividad, sin normas adecuadas a nuestro parecer, que derivó en la liquidación de las empresas estatales. Hoy la encontramos al final de una prolongada y profunda declinación, particularmente intensa a partir de la segunda mitad de los años 80, con lamentables implicaciones para el comercio exterior, la industria naval y la seguridad nacional, sin que las medidas políticas adoptadas hayan tenido éxito en frenar dicha caída.

Si bien se modificaron normas económico-sociales para lograr un marco macroeconómico más equilibrado abriendo los mercados para aumentar la competitividad y se lograron avances importantes en algunas áreas, ha habido incongruencias normativas y contradicciones. Ello ha producido en lo que hace a la actividad socioeconómica marítima, en plazos relativamente cortos, un deterioro que puede cuantificarse en la abultada reducción de empresas marítimas y de cabotaje fluvial, de astilleros y talleres, de empleos, de número de buques bajo pabellón nacional y de recaudación impositiva, así como en un considerable aumento en el drenaje de divisas por la pérdida de fletes.

Decía Storni en una de sus famosas conferencias en *La Prensa*: *“¿Qué importancia, qué alcance, qué lineamientos debemos dar a nuestra actividad marítima? ¿Es que hemos de permanecer enclavados en la tierra, para arrancarle sus frutos, y esperar que otros los transporten, que otros nos comuniquen con el mundo...? ¿O ha de ocupar la Argentina su parte de dominio y usufructo en esa gran vía de la civilización que se llama mar? Y si hemos de adoptar este propósito, ¿cuáles son los sólidos cimientos donde debemos asentar nuestra potencia marítima?”* (2). ¡Qué perspectiva política la de aquella dirigencia!

Como si esto no bastara, desde hace 20 años se vienen desarrollando en esa comunidad posturas corporativas anacrónicas, posiciones radicalizadas y envejecidos discursos

(2)  
Intereses Argentinos en el Mar,  
Instituto de Publicaciones Navales,  
Centro Naval, Buenos Aires, 1967.



con los cuales cada sector ha tratado invariablemente de hacer valer sus propios intereses, que sólo han dado por resultado, hasta ahora, el estancamiento de cualquier acción sistematizada para encontrar solución a los problemas. Sus ásperas divergencias han ahondado los análisis sectoriales con diagnósticos y trabajos atomizados, induciendo en cada caso con ello a los organismos de legislación y regulación a visualizar los problemas por una estrecha mirilla <sup>(3)</sup>.

(3)  
Revista MARINA, N° 583.

Y estos órganos, no siempre dotados de la necesaria idoneidad para la evaluación de los temas, pierden así capacidad para juzgar apropiadamente cada uno de los factores en conflicto dentro de un marco de concepción integral, alejando la posibilidad de un crecimiento equilibrado y armónico de actividades que resultan complementarias como la naviera, las de construcción y reparación navales y sus industrias subsidiarias. La verdad es que muchos problemas permanecen pendientes de solución porque hablamos y hablamos de ellos, diagnosticamos y pronosticamos, proponemos y planificamos, pero poco o nada hacemos al respecto.

Por otra parte, mucha de nuestra población se ha desplazado en los últimos años a vivir cerca de las costas generando nuevos riesgos. Tal vez el más grave de ellos es hacer que vayan a parar al mar, ríos, lagos y otros espejos de agua menores, en forma irregular y sin control, enormes cantidades de líquidos residuales generados por el hombre, incluyendo los de plantas de tratamiento que han sido desbordadas en su capacidad, pesticidas fertilizantes provenientes de áreas agropecuarias en expansión y desechos de los enormes polos petroquímicos asentados a orillas de los grandes estuarios, causando un gran daño a los hábitat acuáticos más frágiles y a las áreas de recreación turística.

Ello, a la vez, pone en peligro la capacidad de nuestras aguas para soportar tanta contaminación, que en muchas áreas ha alcanzado niveles sociales, estéticos y ecológicos intolerables. Buen ejemplo de ello resulta la cuenca Matanzas-Riachuelo, que afectando a un área poblada por alrededor de 5 millones de personas, los condena a sobrevivir a la vera de un maloliente curso de agua, envenenado, entre otros factores contaminantes, por metales pesados que reposan en casi toda la extensión de su lecho. Requeriría un

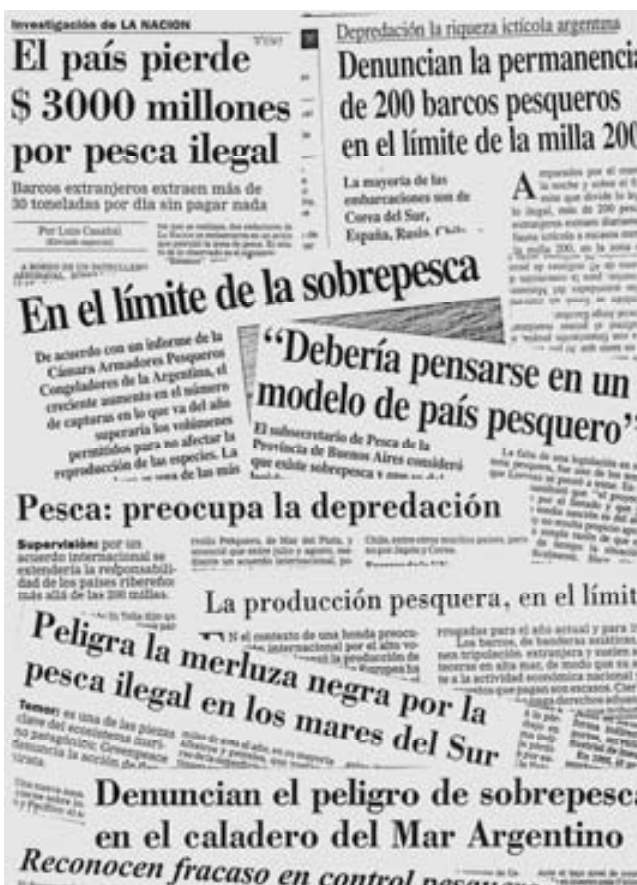


Manejo costero. Décadas de descuido y falta de previsión interrumpieron el ciclo natural que regula el movimiento de la arena.

esfuerzo especial la tarea de recopilar y asentar la triste historia de la frustración de esa gente, hija de tantas vanas promesas y de tantos inútiles proyectos.

Esas costas jaqueadas por una presión humana sin control y al mismo tiempo un mal manejo ribereño, no sólo han confinado territorialmente a algunos puertos impidiendo que expandieran sus espacios para su acomodamiento estratégico a las tendencias operativas y tecnológicas que sin cesar se suceden, sino que también han generado daños a la estabilidad costera debido a la eliminación de médanos, para reemplazarlos por inopinados desarrollos urbanísticos costeros y asentamientos de explotaciones turísticas los cuales, por no considerar el impacto ambiental, han originando vulnerabilidad en playas y barrancas, incrementando así la erosión costera.

El recalentamiento global plantea hoy escenarios complejos en estos crecientes desplazamientos hacia los frentes estuarial y marítimo. Los asentamientos humanos en zonas ribereñas fluviales inapropiadas por sus bajas cotas, han sufrido el efecto de asiduas inundaciones que, reforzadas por lluvias que se han vuelto más frecuentes y copiosas, han dejado como consecuencia grandes conmociones sociales, con serias pérdidas de vidas y bienes. Por si ello no fuera suficientemente alarmante, los especialistas aseguran que el aumento de nivel del Río de la Plata podría llegar a más de 60 cm en este siglo. En tanto, en la costa atlántica bonaerense las sudestadas, cada vez más habituales y destructoras, hacen que sus efectos se visualicen claramente tanto en la progresiva remoción de arena de las playas como en la demolición de edificación frontal en las barrancas.



Y no finalizan aquí las preocupaciones. El desarrollo de una industria pesquera, que ha apostado por técnicas de pesca cada vez con mayor poder extractivo, ha generado una crisis pesquera global que ha puesto en peligro a la mayoría de los stocks de especies comerciales del mundo. No quedó eximida de esa amenaza nuestra Plataforma Continental, cuyas características y la rica conformación de su biomasa le han conferido especial atractivo para la captura, tanto por parte de las flotas de bandera nacional como por las del creciente número de terceros "piratas".

Esto ha llevado a la sistemática sobreexplotación de nuestros recursos pesqueros, lo cual, de no ser contrarrestado, ocasionará en el largo plazo una significativa pérdida económica. Y ello, agravado por el descarte de la pesca incidental (by-catch) y facilitado por insuficientes medios propios de control y vigilancia, ha puesto hoy en riesgo las reservas de nuestra masa biológica, colocando a ciertas especies comerciales en peligro de extinción o de excesiva disminución, hecho que a su vez altera el equilibrio entre algunas de ellas. Así lo ejemplifican la caída de las poblaciones de calamar, de merluza –cuya biomasa desovante es hoy un quinto de lo que era hace 15 años– o los tiburones escalandrún y bacota, que ingresaron en la Lista Roja de la Unión Internacional de la Conservación de la Naturaleza por encontrarse cada vez más cerca de la extinción.

La situación de las ciencias del mar en la Argentina, desde un punto de vista oceanográfico y ecológico, ha llegado a ser catalogada por expertos extranjeros como de "excelencia en aislamiento" (!!), con una virtual inexistencia de coordinación entre programas de investigación y equipos para realizar tareas de campo, así como de incorporación programada de personal científico y de apoyo en las instituciones dedicadas a ello, reconociendo, además, que la escasa coordinación e interacción existentes han ocurrido gracias a enormes esfuerzos individuales y a relaciones personales. La falta de investigaciones sistemáticas también se ha visto afectada por la escasez de embarcaciones adecuadas. (1)

Como en otras áreas de las ciencias ante la degradación del mercado laboral, hemos también sufrido una persistente emigración de científicos marinos formados, en busca de mejores horizontes. El que queda en el país sólo encuentra escaso refugio en los medios académicos y de investigación. Tanto autoridades como empresarios, pese a lo mucho que todavía queda por explorar, estudiar y descubrir en nuestra "provincia olvidada", han desdeñado la capacidad de las ciencias y las tecnologías oceánicas para procesar las crisis y actuar como laboratorio en cual se desarrollen y anticipen ideas de lo que puede ser el futuro en cada una de las cuestiones relacionadas con el mar.

Estos señalamientos plantean graves problemas, pero la ignorancia que los rodea sigue siendo el más inquietante de todos. Posiblemente no haya una verdadera sensibilidad para recoger y advertir la magnitud del problema que está en juego. Acaso la subestimación de muchos de estos problemas sea el resultado de la gravitación de un pensamiento que sólo se mueve en el interés puramente pragmático de las actividades que producen una rentabilidad inmediata. Bien podríamos decir que, al respecto, hemos perdido el pensamiento estratégico.

Y esta situación, que desde hace mucho parece no encontrar las respuestas que nos permitan imaginar un futuro distinto en lo inmediato, no es nueva. Ya en *Facundo*, refiriéndose al conocimiento del mar, sus problemas y su influencia en el comercio, en el bienestar y en la libertad de los pueblos, manifestaba Sarmiento su consternación: "*Cuanto tiempo perdido desde 1825 hasta 1845...*". ¿No suscribiríamos su impresión para estos últimos 20 años?

## 6. Nuestra conciencia marítima

Como nación de paradojas, la conciencia de que la Argentina es un país marítimo no está arraigada en la población. Pero los argentinos estamos acostumbrados a las paradojas en todos los sentidos: el nuestro es un país que tiene cuantiosas riquezas naturales... pero no las explota en su totalidad; forma recursos humanos de primer nivel... y después los deja ir para que ofrezcan sus talentos en los países desarrollados; o insiste en postergar el estímulo a la creatividad científico-tecnológica mientras otros Estados, menos favorecidos, exhiben reconocidos éxitos.

Mucha de nuestra gente no alcanza a dimensionar correctamente el valor estratégico que representa para un país tener como límite el mar (y con extensísimas costas), a comprender en qué grado dependen de él su vida, su desarrollo y su seguridad, ni tiene tampoco clara conciencia de la magnitud que el impacto humano puede causar en los frágiles ecosistemas marinos y fluviales. Con una actitud mediterránea ante la vida, pareciera que la visión que la mayoría de los argentinos tienen hoy de sus intereses en el mar termina, con sus vacaciones, en las playas de la costa atlántica bonaerense, como si el mar no fuera más que una enorme pileta de agua salada con un horizonte apenas re-




---

¿Ésta es la visión del mar que tienen los argentinos?







conocible recortándose a lo lejos contra el cielo. *¡Qué desperdicio de tierra!*, decía un gaucho al ver por primera vez el mar.

Como todas las actividades marítimas se llevan a cabo en un medio ambiente lejano y desconocido para la mayor parte de nuestro pueblo, extraño y ajeno a sus ocupaciones y problemas habituales, la inmensa mayoría no conoce a los actores, no sabe qué hacen, cómo lo hacen ni los beneficios que pueden generar. Pero difícil será que lo sepa si no tiene oportunidades para familiarizarse con la influencia que el mar ha ejercido, ejerce y ejercerá en la historia de nuestro país. Hoy esa influencia pasa casi inadvertida. Hasta la generalidad de nuestros escritores y pintores han ignorado el mar y se han mantenido apegados a temas de tierra adentro. En otras palabras, nuestro mar parece haber pasado a ser, como dijimos... *“una provincia olvidada”*.

Pero esto no ha sido casual. A pesar de ser un país de características oceánicas, los temas relacionados con el mar son poco divulgados, a veces ignorados y en muchos casos sencillamente desconocidos. Además, y por lo general, sólo es referencia periodística cuando ocurre una tragedia en él. Bien podríamos decir que nuestro país *“padece de exceso de geografía marítima y escasez de conciencia marítima”*. Y lo peor... es que la gran mayoría de su pueblo no lo sabe.

¡Decía Storni ya en 1916!: *“Si es que tantos valores materiales y morales nos ligan al mar como vía, no puede haber nada más justificado que impregnar al pueblo mismo del conocimiento de esos intereses; y así veríamos, a la vuelta de algunas generaciones, cómo ese pueblo cambia su orientación, aumenta su actividad, se hace previsor, y veríamos cómo el Congreso, que es la representación de ese pueblo, prestaría a los intereses marítimos la misma atención que a los demás grandes problemas nacionales”* (2).

## 7. Y entonces... ¿qué podemos hacer?

No podemos ignorar que las naciones que han dejado gran renombre en los anales de la historia mundial han sido aquéllas esencialmente marítimas o que han sabido dar preponderancia a las exigencias del mar porque, como decía Ratzel: *“El horizonte de los pueblos que ven el mar a su alrededor será siempre más vasto que el de los habitantes de tierra firme, cuya mirada es circunscripta y ensombrecida por la selva o la montaña. Esa amplitud no solamente refuerza y aguza su vista; el horizonte ilimitado desarrolla en el alma de los pueblos empuje y perseverancia. El amplio mar aumenta las vistas del comerciante, como las del hombre de Estado”*.

Las formas de conflictos han cambiado en el mundo y debemos entender con premura y claridad las verdaderas dificultades que enfrentamos y las que habremos de enfrentar, para no llegar tarde a la cita con una acuciante realidad. Hay dos formas de pensar el escenario marítimo: se lo puede imaginar desde la difícil coyuntura que nos agobia y que cada día parece empujarnos más hacia la frustración o pensarlo en términos de proyecto, de futuro y de construcción de políticas estructurales para el mediano y el largo plazo.

Para la imaginación humana, el mar ha sido siempre un símbolo de amplitud y libertad. Pero a fines del segundo milenio la carrera por los recursos, entre otras cosas, demostró que esa libertad tiene sus límites porque esos bienes son limitados y la creciente demanda ejerce una presión cada vez más intensa sobre ellos y el medio. Los signos de esa presión son en el mundo manifiestamente visibles y la historia nos ha enseñado que la escasez puede ser causa de conflictos y de guerras.

Cabe preguntarse entonces: ¿cómo mejorar nuestra conciencia marítima?, ¿cómo orientar a un pueblo hacia el mar si siempre se ha sentido impulsado hacia el interior del país?, ¿cómo establecer una cultura marítima?, ¿cómo implantar una creativa contrafigu-

ra a la indiferencia argentina por los asuntos del mar?, ¿cómo reorientar la educación escolar?, en definitiva... ¿cómo recuperar esa "provincia olvidada"? (4). No podemos esperar que sola, por análisis propio, la gente se convenza de que la existencia de las actividades marítimas, tan extrañas y ajenas como dijimos a sus ocupaciones y problemas habituales, sean necesarias para asegurar el progreso de la Nación.

Desde hace años, los argentinos estamos atrapados en el laberinto sin salida de la coyuntura plena de debates y retórica inútil. Para un Estado que no mide resultados es muy difícil distinguir entre el éxito y el fracaso. Por ello es que debemos instituir una nueva ética, es decir una nueva actitud y aptitud moral en las relaciones del hombre argentino con su medio ambiente marino y crear en la sociedad una clara comprensión de la necesidad de cambiar este estado de cosas, visión que hoy claramente en general no existe, ni siquiera en su clase dirigente y mucho menos en el interior del país.

*"Las fuerzas geográficas, económicas y espirituales que obran sobre nuestro pueblo, en virtud de la situación oceánica del territorio que ocupa, deberían por sí solas atraerlo hacia el mar, y así tendrá que ser fatalmente no obstante la indiferencia y, aun, la acción en contrario desarrollada por hombres y gobiernos",* advertía Storni (2). Pero no ocurre así y esta realidad debe ser necesariamente contrarrestada. En algún momento debemos empezar a construir un puente entre el desaliento y la frustración de estos días de crisis, y el impulso de creatividad y reconstrucción que necesariamente deberemos alcanzar para que, en lo marítimo, la Argentina se vea ante un horizonte con más luces que sombras.

Porque, muy alejada de los principales centros de gravedad del consumo mundial, con el océano como vínculo con ellos y los buques como medio de comunicación, y con una gran riqueza de recursos concentrada en nuestra plataforma, podemos afirmar sin temor a equivocarnos que *la Argentina lo espera todo a través del mar*. Pero para usarlo en forma sensata, segura y sostenible es imprescindible que sepamos "cómo es, cómo trabaja y qué podemos hacer hoy para administrarlo mejor en el futuro".

Debemos saber de buena tinta: ¿por qué y para qué necesitamos una marina mercante y una industria naval?, ¿por qué debemos extremar nuestra preocupación por la perdurabilidad de nuestros recursos ictícolas y energéticos en su enorme plataforma marítima?, ¿por qué debemos incentivar y atender con seriedad la investigación oceánica, la protección del medio ambiente marítimo, fluvial y costero, la conservación de nuestro patrimonio marítimo y la firme permanencia en la vida argentina de los vaivenes del derecho marítimo? o ¿por qué debemos evitar que el mar, los ríos y los lagos queden emponzoñados por la negligencia?

En definitiva... ¿seremos capaces de dominar el poder de que disponemos para usar pero no abusar de nuestros ecosistemas? Y lo más difícil: ¿seremos capaces de contrarrestar la mayor amenaza que pesa sobre nuestro mar y sobre nuestro propio futuro: la ignorancia? Si bien las incertidumbres se mantienen, una cosa es segura: tenemos los medios para deteriorar los mecanismos oceánicos y fluviales, pero no estamos seguros de poder repararlos. Desde hace milenios el mar cuida de nosotros, ¿no ha llegado el momento de invertir los papeles?

Y entonces... ¿qué hacer? No bastará solamente con profundizar y extender nuestro conocimiento del mar, saber seleccionar y ordenar los datos de su realidad, conocer cómo interactúan entre sí y adoptar nuevos métodos de acción. También en forma concordante, debemos instituir nuevos modos de pensar para llegar a forjar una verdadera política nacional que nos permita gestionar de una manera más eficaz, con discusiones integradas, trabajando de una manera más colectiva y no realizando esfuerzos aislados. Reconociendo la magnitud de nuestros problemas y posibilidades marítimas como un todo y no en sus parcialidades. Y esto, simplemente, no sería otra cosa que una política marítima, es decir el arte de gobernar en el mar los intereses del Estado y de la sociedad a la cual representa.



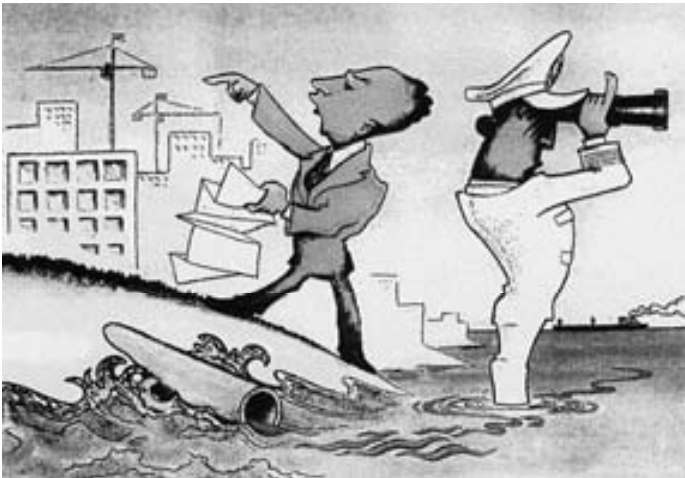
(4)  
Revista MARINA, N° 576.



## 8. Pero... ¿tenemos una política marítima?

Es frecuente que en ámbitos profesionales afines con los asuntos del mar surja la pregunta de si la Argentina tiene una política marítima nacional. La respuesta concreta, por lo que refleja la situación que venimos observando, debería ser “no”. No, no ha habido en las últimas décadas de la vida de nuestra nación (en nuestra percepción) una auténtica política pública activa para el mejor gobierno de los asuntos marítimos por parte del Estado, entendiendo como tal el conjunto de las actividades gubernamentales que realizan sus órganos, desplegadas en el tiempo y obedeciendo a un determinado *sistema de ideas directivas*, es decir, a un *programa o proyecto político nacional* que incluya a todas las áreas con coherencia, revirtiendo su profunda segmentación. Y esto, que permaneciendo en el terreno de la concepción es la base y origen de todo proyecto estratégico, define sus líneas de actuación, y gobierna y señala el cuadro en el cual la estrategia deberá buscar las soluciones.

La necesidad de concepción y empleo de una política de Estado por parte de una nación volcada hacia el océano como la nuestra debe ser demandada hoy a la luz de significativos cambios ocurridos en todas partes del mundo que afectan, de una u otra forma, nuestros intereses y nuestro desarrollo. Su ausencia ha tenido consecuencias negativas en muchas de nuestras actividades marítimas y fluviales, ocasionando crisis y problemas que podríamos haber previsto, mitigado o evitado. Lo que tenemos hoy es un sistema desmigajado que, por ausencia de un política global, no nos permite gestionar con eficacia. Y precisamente en lo que hay que pensar es en políticas asociadas, no en políticas focalizadas, aisladas.



La gestión integrada del litoral tropieza con la disociación total entre las autoridades administrativas terrestres y marítimas.

(5)  
Diario La Nación, 08/08/02,  
1ª sección.

Analizando un nuevo modo de pensar en política en nuestro país, José E. Miguens señalaba que “*hay en nuestra cultura cierta confusión*”, refiriéndose “*a la mayor importancia que se le da en lo político a la teoría sobre la práctica y como consecuencia, la menor importancia que se le da a las obras respecto a las discusiones acerca de éstas. La educación que hemos recibido –dice– nos lleva a creer que son más importantes las ideas y construcciones racionales, que hacer bien las cosas*” (5). ¡Bingo! De no ser así resultaría inexplicable que subsistan todavía las turbias realidades de las cuencas Matanzas-Riachuelo y Morón-Reconquista, así como la falta de una solución estructural definitiva para el problema de las inundaciones en la cuenca del Salado, algo que ya había propuesto Ameghino un

siglo atrás. Es decir, terminamos creyendo que las discusiones, por sí solas, cambian las cosas. En la retórica se marcan cambios profundos, pero en los hechos no hay prácticamente cambios. Puede que haya habido proyectos, programas o acciones limitadas y aisladas, pero no terminaron de consolidar una política.

Somos conscientes de las dificultades que, para la enunciación de una política de Estado, tiene caracterizar un campo tan amplio y con cuestiones tan heterogéneas como las inherentes al mar y de que no resultará fácil establecer sus ejes ni proponer soluciones institucionales por la extensa distribución actual de responsabilidades dentro del mismo Estado. Su formulación, tanto en lo relacionado con la proximidad, la superficie o las profundidades del mar así como con los problemas que éste afronta, debe tener en cuenta un amplio espectro de situaciones de todo tipo (históricas, de seguridad, de marina mercante, de pesquerías, de plataforma continental, de contaminación marina, etc.) y, por supuesto, las del organismo de aplicación y administración de esa política y de las estrategias derivadas.



Por otra parte, ¿qué causa final puede determinar la necesidad de articular una verdadera política marítima?: ¿una pura especulación académica?, ¿la fantasía de absurdas expansiones?, ¿el simple paso del tiempo? Nos inclinamos por pensar que, particularmente, nos debe impulsar la realidad de una humanidad en constante y alarmante expansión –con países explosivamente emergentes como China e India– lo cual, unido a su desplazamiento geográfico, sus necesidades y su acelerada industrialización, genera profundos cambios y problemas políticos, socio-económicos, ecológicos, biológicos y étnicos, como también controversias, fricciones y conflictos internacionales.

Una política de Estado, además, debería ser establecida por consenso, dentro de la polifonía de intereses. No se trata de encontrar un consenso cristalizado, sino de qué hacer con las diferencias y cómo pensar el desafío marítimo con todas las voces. Después habrá que decir cómo eso se lleva adelante. Pero definir políticas no es simplemente aplicar el consenso, sino también seguir construyéndolas cotidianamente con otros.

### 9. La necesidad de establecer una estrategia marítima

Sin política, la estructuración estratégica es débil o inexistente. Y la primera lección que podemos extraer de la realidad es que en épocas de paz, y con mayor razón en tiempos de crisis, es vital que reconozcamos la importancia de tener y aplicar una estrategia para el mejor uso del mar en nuestro propio beneficio, en todos sus aspectos. Y para ello, ciertamente necesitamos hacernos escuchar, difundir y sembrar este pensamiento concreto a lo largo y a lo ancho del país, especialmente ante funcionarios, legisladores, centros de pensamiento, medios de prensa y comunicación, maestros y estudiantes.

Se dice que la estrategia es el arte de concebir, posibilitar, ordenar y ejecutar acciones para que ejerzan un influjo previsto y esencial en la consecución de los fines de una política, haciendo intervenir a la totalidad de los recursos nacionales, combinándolos con una serie de acciones y reacciones a través de los medios y caminos de que disponen el Estado y la sociedad. Y una buena estrategia puede establecer una gran diferencia: la que, en verdad, puede marcar la diferencia entre el éxito y el fracaso. Si nosotros, los argentinos, en algún momento de nuestra vida hemos tenido éxito como nación ha sido porque hemos pensado estratégicamente. Debemos volver a hacerlo. Como lo hizo Sarmiento, figura paradigmática y gran hacedor, que durante su presidencia imaginó y concretó numerosas obras dentro de la concepción estratégica marítima y fluvial de su época <sup>(6)</sup>.

Sucesivos gobiernos no han sabido o no han podido consolidar hasta hoy políticas, estrategias y acciones permanentes que, sin dejar de interpretar los lineamientos que marcan las tendencias regionales y mundiales, hayan logrado impulsar en lo marítimo el mejor desarrollo y competitividad posibles de nuestras actividades productivas, una protección más eficaz de nuestros recursos y patrimonio, como tampoco los necesarios estímulos a las ciencias del mar. Todo parecería haberse reducido a una suma de regulaciones y normas basadas en presiones, oportunidades y situaciones de coyuntura. Y así, sin apuestas estratégicas sistemáticas, sin *un proyecto de país marítimo*, no sólo seguiremos careciendo de un presente previsible sino también de futuro. Es necesario recomponer la esperanza y rebelarse contra la idea de que todo siga igual, que no vale la pena luchar.

Pero es importante que, para poder esbozar una acertada visión del mañana, no sólo sepamos reconocer el significado de las tendencias recientes y actuales en el ámbito de las actividades marítimas, sino también los aciertos y errores en nuestro pasado accionar. Una mirada retrospectiva permitirá también observar cuán decisivos han sido para nuestros triunfos o decepciones, adelantos o retrocesos, la influencia de los factores externos y los aciertos o desaciertos de nuestra relación con el mundo. Esto no sólo demandará profundos cambios en el escenario interno sino, también, una modificación en la forma



(6) Sarmiento y la Marina de Guerra, edición del Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires, 1963, pág. 17.



(7)  
Diario La Nación del 15/10/03,  
1ª sección.

de concebir la realidad, ya que el desenvolvimiento histórico de la Argentina estará siempre íntimamente vinculado a su interacción con el resto del mundo.

Decía Marcos Aguinis: *“La globalización, que tanto se critica, tiene algunos elementos buenos. Entre ellos, la posibilidad de enterarnos en el acto de lo que sucede en otras regiones del planeta. Entre las cosas que debemos mirar es que en el planeta hay naciones que crecen y naciones que declinan, hay naciones prósperas y naciones miserables. No es un dato menor, porque los factores que las llevaron hacia uno u otro destino ya no forman parte de un misterio insondable. Son naciones que pertenecen a nuestro pequeño globo y están sometidas a dificultades comunes. Sólo que algunas convierten las dificultades en un trampolín, y otras, en un tobogán”* (7).

La Argentina no puede, no debe, seguir profundizando la pérdida adicional de opciones en el amplio y diversificado mundo marítimo, así como tampoco dejar de observar a los modelos nacionales de países semejantes al nuestro, incluso regionales, que han sabido instrumentar políticas y estrategias marítimas válidas y beneficiosas traduciéndolas en fuentes de recursos y genuino empleo.

## 10. Una estrategia marítima para el siglo XXI

Debemos tratar de ir aproximándonos hacia la formulación de una estrategia inteligente, integral y proactiva, sobre la base de una acertada visión de la evolución global en todas sus dimensiones, para acentuar nuestras ventajas y explotar competitivamente en lo económico, si cabe, útiles alianzas o las debilidades de nuestros rivales. Dado que esa evolución conlleva riesgos y posibilidades, debemos también, una vez enunciada, pensar, actuar y responder con inteligencia, talento y sutileza, sin dejar de tener en cuenta los mínimos estándares de institucionalidad que se exigen los países desarrollados para mantenerse insertados en el mundo moderno.

Pero la estrategia en el mundo del siglo XXI no sólo exige a las naciones mayor énfasis en el desarrollo socio-económico, sino también en el científico y el tecnológico. Durante los últimos años, los océanos, su salud y sus recursos han sido objeto, por parte de algunos países, de crecientes investigaciones científicas a medida que su función decisiva en la configuración de la vida de nuestro planeta se ha ido tornando cada vez más innegable. La posibilidad de un uso más intensivo de los mares se hizo posible en los últimos años del siglo XX merced a los adelantos y el empleo de avanzadas tecnologías en las ciencias de la oceanografía y la geología marina, en la investigación de las profundidades marinas y de la pesca, así como en la exploración y explotación de hidrocarburos y minerales en regiones del mar más profundas y de difícil acceso. Apenas empezamos a tener una idea del potencial energético de las mareas, de las propiedades terapéuticas de los microorganismos marinos o de la reserva alimenticia infinitamente renovable que constituyen las algas.

Y estos avances han sido también acompañados no solamente por la preocupación de la salud de los océanos sino también, como ya lo señaláramos, por una inquietud mayor: debido al efecto invernadero habrá grandes cambios climáticos cuyas consecuencias serán tanto la pérdida de grandes reservas de agua potable, aumento del nivel del mar e inundaciones de las franjas costeras bajas (debido a la retracción o desaparición de glaciares y la disminución de hielos polares) como un incremento en la cantidad de sucesos extremos (inundaciones, sequías, tormentas intensas, deslizamiento de tierras, etc.), razones por las cuales tendremos que preparar a los argentinos del futuro para vivir en un país distinto.

Una estrategia para el siglo XXI debe responder también al campo de los conflictos de baja intensidad, especialmente aquellos que puedan generarse entre países por la explotación de recursos o el dominio o acceso a áreas marítimas. Desde la caída del muro de

Berlín, los acontecimientos y tendencias se desencadenaron más rápidamente de lo que fuimos capaces de anticipar. Se multiplicaron los conflictos, se generaron otros de nuevo tipo y resurgieron algunos que estaban aletargados. El océano es escenario de desafíos importantes; los gobiernos, las fuerzas armadas, las empresas multinacionales, así como las industrias locales tienen intereses allí.

No es de extrañar que los conflictos en el mar hoy existentes cobren cada vez mayor envergadura. Los más virulentos han estallado en el sector de la pesca, en el que buques de diversos países se hacen una competencia feroz por explotar lo que queda de agotados recursos por decenios de pesca desenfrenada. Seguramente el siglo que ha comenzado, iniciado según un informe de Crisis Watch <sup>(8)</sup> con aproximadamente 70 conflictos, verá el inicio de otros y algunos de ellos serán el entorno en el cual, muy probablemente, deberemos tomar algunas de nuestras decisiones estratégicas marítimas a fin de contrarrestar todo inesperado revés internacional.



Las inundaciones, ejemplo de mal manejo de los sistemas naturales.

### 11. Una estrategia marítima y los órdenes del desafío

Aplicando el concepto académico de “estrategia” a los asuntos marítimos, podríamos definirla, en general, como “*el conjunto de acciones concebidas y ejecutadas en las esferas que cubren y aseguran la capacidad de una nación para el uso más eficiente y sostenible del mar, en cumplimiento de una Política Marítima Nacional*”.

De acuerdo con ello, pensar estratégicamente, para los argentinos, implicaría establecer los órdenes de los desafíos que plantea la revalorización de los asuntos marítimos –en realidad principios de carácter estratégico– y que podríamos intentar enumerar de la siguiente manera:

- tener una amplia perspectiva de los sucesos que se desarrollan en diferentes partes del globo y su interconexión,
- adecuar nuestra postura marítima nacional a las nuevas realidades del mundo actual,
- entender las dificultades a enfrentar,
- establecer con claridad las áreas de interés y desarrollo marítimo nacional y sus objetivos, sin exclusiones,
- relacionar correctamente esos objetivos a nuestras posibilidades,
- conocer los modelos nacionales de los países que han sabido instrumentar políticas y estrategias marítimas eficaces y beneficiosas,
- integrar los elementos políticos, económicos y sociales de nuestra política nacional marítima, con percepción geopolítica,
- ordenar y coordinar las estructuras del Estado con competencia en la gestión de los asuntos marítimos,
- promover con los gobiernos provinciales y locales una gestión integrada de los problemas de políticas ambientales que los afecten y estimular el perfeccionamiento de su legislación y sus programas para la protección del medio ambiente costero y acuático, y su adecuación con la nacional,
- trabajar con planes sustentables de largo plazo,
- “pensar” hacia adelante y “mantenerse” adelante,
- robustecer la conciencia marítima en todos los públicos apelando a nuevos métodos de acción y comunicación, esencialmente educativos,
- establecer un esfuerzo coordinado nacional para promover la implementación de una

(8)  
Crisis Watch es un informe mensual editado por el International Crisis Group (ICG).



- verdadera cultura marítima, incluyendo especialmente exhibiciones que tengan un amplio rédito a la apelación pública,
- adoptar las medidas para que los materiales necesarios para el conocimiento de las ciencias oceánicas estén fácilmente disponibles para educadores y público general,
  - establecer asociaciones y redes de trabajo con agrupaciones educacionales, especialmente académicas, universitarias y organizaciones privadas, para facilitar la más amplia interacción entre la comunidad oceánica y los educadores,
  - desarrollar programas modelo que lleven a los estudiantes en conjunto a debatir y crear soluciones a los problemas marítimos y fluviales actuales, enfatizando en la excelencia de las facilidades para investigar,
  - promover y legislar sobre la salvaguardia y conservación del patrimonio marítimo nacional,
  - establecer estrategias y acciones particulares tanto para los sectores marítimos productivos como también para los científicos y tecnológicos relacionados con el mar,
  - lograr coincidencias estratégicas entre sectores marítimos en pugna para alcanzar con rapidez propuestas desde una posición de mayor consenso y solidez,
  - trabajar en conjunto con países con los cuales tengamos litorales fluviales y marítimos limítrofes, por mejores y nuevas políticas fluviales y oceánicas,
  - establecer un foro para el análisis permanente de los asuntos y problemas que involucran el ámbito marítimo y fluvial, en todas sus formas.

## 12. El rol del Estado

Estos órdenes y su interacción no parecen ser cabalmente percibidos por la dirigencia política ni por la población en general. Intereses marítimos que parecen intangibles y políticas que deberían ser concebidas a largo plazo, han servido con frecuencia a situaciones de coyuntura, introduciendo y utilizando criterios erráticos. Daría la impresión de que, en general, nuestros políticos, economistas y formadores de opinión no se han hecho cargo de esta nueva realidad mundial y continúan manejándose con los marcos de referencia y conceptos propios del período anterior, sin darse cuenta del cambio ocurrido. Y los hombres prácticos saben por experiencia que muchas veces lo que aparece como una solución en el corto plazo se convierte en una catástrofe en el mediano o en el largo plazo.

Tampoco parecen haberse evaluado la dispersión orgánica y la falta de coordinación o interacción de las estructuras estatales competentes en cada área de interés. Y si no ordenamos y optimizamos el impulso de la acción gubernativa y del pensamiento dirigente, así como la capacidad de gestión en los asuntos marítimos y fluviales, difícilmente podremos superar los obstáculos que nos impiden desarrollarnos con toda la fortaleza y posibilidades que nos ofrece un país dotado de envidiables características y recursos marinos.

Habrá también que evitar el alto grado de incertidumbre, prejuicios y parcialidades creados por la interacción de intereses sectoriales y burocráticos, y el cambio en las reglas de juego. Estos factores, presentes en casi todos los sistemas de la maquinaria gubernamental, necesitan de una permanente reevaluación y ajuste, a fin de posibilitar la aplicación racional de cada una de las estrategias marítimas particulares.

El pensamiento reduccionista de aquellos que asignan al mercado el papel monopólico de las decisiones y el destino de nuestras posibilidades, olvida la acción preponderante del Estado y de sus instituciones de pensamiento y de gestión, las cuales, de no activarse, inhibirán nuestra voluntad para actuar y encontrar caminos favorables para el desarrollo. Si bien el rol del Estado de ningún modo debe sustituir totalmente el esfuerzo y el riesgo económico de los sectores privados, puede en muchas circunstancias inducir, apoyar, informar y promocionar la protección de los recursos y los negocios de las empresas argentinas, como también coordinar los esfuerzos federales con los de las provincias y municipios.

Deberá el Estado, a la vez, ejercer activamente su responsabilidad en las actividades de integración, protección, investigación y desarrollo de nuestros intereses en el mar a través de un enfoque sistémico de los mismos, dando por sentado que el mar es un sistema dinámico y complejo que debe ser encarado como tal para su mejor aprovechamiento. Las acciones que desarrolle no pueden definirse solamente como respuesta a una situación coyuntural. Son, ante todo y en presencia de una política nacional, creación, innovación y atribución de sentido, buscando alcanzar un beneficio concreto requerido tanto por el Estado como por la sociedad en un preciso momento. Es por ello que la determinación acertada del objetivo de la acción constituye la decisión fundamental que jerarquiza la responsabilidad política respecto de la estrategia.



Por otra parte, no debe limitarse el Estado a ser simplemente un mediador entre partes; la autoridad estatal debe ejercer el poder coercitivo, para evitar que los hombres den libre curso a inclinaciones insociables que los impulsan a dañar a sus semejantes. La vigilancia y la sanción en el orden interior del Estado se justifica, de un modo u otro, como prevención del desmedido afán de lucro y avaricia de dominio. A su vez los ciudadanos debemos ejercer el derecho a expresar nuestra opinión e impulsar cambios sobre asuntos marítimos de trascendente interés, alimentar el debate, contribuir a que se realicen, cooperar para generar consenso y ayudar a controlar el proceso de su instrumentación.

En las últimas dos décadas, los argentinos hemos insistido reiteradamente en volver al camino que nos ha llevado a la situación actual y los costos que en términos de futuro estamos pagando no admiten demoras en la acción: exigen un acertado cambio de rumbo para establecer y aplicar estrategias eficaces. En ese orden, la interacción entre políticos y estrategias debe ser permanente y continuada.

La Argentina no nos pertenece a los adultos de hoy y no debe ser manejada en función de criterios de corto plazo de beneficio económico o poder político. Debemos actuar hoy para salvaguardar los derechos de las generaciones futuras, para las cuales tenemos en fideicomiso nuestros recursos y posibilidades.

### **13. Una estrategia marítima para la Argentina**

Encontrar un espacio posible en la escena internacional nos exige diseñar una estrategia que nos permita ir en esa dirección y definir objetivos que vayan más allá del gobierno en el poder, para lo cual es imprescindible contar con una verdadera política marítima de Estado basada en propósitos permanentes. Para ser creíbles, además, esos propósitos no pueden definirse únicamente en base a intereses y deberá de tenerse en cuenta que su sistematización racional habrá de variar por eventos políticos y desarrollos tecnológicos que alteren la situación en general. Así, el desarrollo de cada estrategia particular será un perpetuo proceso de cuestionamiento, aplicación y reexaminación.

Una vez establecidas la situación general y la política de Estado, será preciso instituir y ejecutar una estrategia que procure consolidar los intereses argentinos en el mar con programas y objetivos de largo plazo; una estrategia de crecimiento con un ordenamiento institucional basado en valores y cohesiones sociales efectivas, que ponga a la Argentina al frente, que considere la importancia de permanecer fuerte en las concepciones y en las decisiones.



En definitiva, una estrategia que pueda ser comunicada y entendida a través de frases marcadas por un elevado grado de sentido común, de atractivo y también de sencillez y simplicidad. Pero, como decía Storni, “... resguardándonos de la loca fantasía que sueña con desmesuradas grandezas. No el ansia de absurdas y anacrónicas expansiones, sino el balance equitativo de nuestros legítimos intereses será nuestro norte [...] Nosotros no aspiramos nada más que a afianzar nuestros intereses, defender nuestro pedazo de mar y asegurar los transportes” (2).

Por otra parte, la adquisición del conocimiento necesario para la comprensión, la ordenación y la protección de los océanos, sus recursos y sus actividades es una meta que nosotros, así como todos los países, debemos perseguir para el beneficio y la existencia, a largo plazo, de nuestros respectivos pueblos. Aunque muchos no lo entiendan, debemos insistir en que cuidar el océano es cuidar el futuro. La decisión de la ONU de proclamar 1998 como Año Internacional del Océano no hizo más que recalcar a los responsables políticos y administrativos de todo el mundo y al público en general que éste es uno de los problemas esenciales que debemos afrontar tanto en el presente como en el futuro.

Considerando al mar como un todo sistémico, donde la coordinación de las relaciones entre los elementos, la disciplina en el cumplimiento de las normas y la visión de largo plazo permitirán que los esfuerzos sean concurrentes entre sí, podríamos intentar definir como Estrategia General Marítima Argentina aquella destinada a “concebir, posibilitar, ordenar y ejecutar estrategias particulares y acciones sistemáticas, integradas, coordinadas, disciplinadas y de largo plazo, que revaloricen el uso del mar para la vida y el bienestar de la nación y sirvan de guía a los esfuerzos federales, provinciales, municipales y privados, para la consideración y tratamiento de todas las cuestiones inherentes a nuestros espejos de agua marítimos, fluviales y lacustres, de manera de asegurar un uso y manejo más eficiente y sustentable de sus recursos y posibilidades”.

Pareciera que la solución más simple que podría surgir para la concepción y el gobierno de una estrategia marítima sería la de crear un organismo nacional, que centralice todos sus aspectos. No nos parece aceptable esa salida porque la diversidad de áreas temáticas hace imposible que una sola institución cubra todo el espectro y porque con ella estaríamos, seguramente, engendrando un “pulpo” que se multiplicaría progresivamente, con lo que el efecto de eficiencia buscado quedaría revertido por una pesada burocracia. Hay que inventar caminos nuevos para dar respuesta a la complejidad del siglo XXI.

El tema del mar no tiene en realidad colofón, porque el encadenamiento que se produce al ir uniendo los distintos eslabones que constituyen sus múltiples facetas van conformando una serie sin fin. Por ello, sí podría resultar adecuado y práctico contar con un ente federal de ordenamiento, coordinación y control de una estrategia marítima nacional, utilizando para esa función a un organismo del Estado hoy existente que, respondiendo a su misión específica, se encuentre involucrado en la más amplia gama de conocimientos y actividades de temas referidos al mar, sin dejar de lado los principios de especialización vertical así como de opinión crítica de sectores involucrados pero no directamente afectados por la aplicación de estrategia particular alguna. Ante situaciones críticas, como podrían darse en los casos de las cuencas de los ríos Salado, Matanza-Riachuelo y Morón-Reconquista, no sería desacertado pensar en acuerdos entre distintos niveles de gobierno para la constitución de organismos con plena autonomía, autarquía, regulación y control.

Especialmente debemos considerar lo difícil que resultará comprender al mar como fuente de recursos, como vía de comunicación, por su trascendencia en el comercio exterior o por su valor estratégico, si no hemos formado desde los primeros años de la enseñanza, un concepto básico pero sólido en las mentes juveniles sobre la importancia del mar en la vida del hombre y la significación que tiene en el progreso y desarrollo de las naciones. Para ello resultará imprescindible establecer en la práctica una opción aún no explo-

tada, una opción que con métodos esencialmente educativos, motivacionales y comunicacionales, concentre e interrelacione en forma coherente, en un espacio único y en forma permanente, cuestiones tan diversas como son las inherentes al mar. Y en este sentido, sólo la creación de un Centro de Cultura Marítima ofrecerá la posibilidad permanente de que los ciudadanos puedan comprender la necesidad de contar con una estrategia e interpretar las claves del pasado, las vicisitudes del presente y reaccionar creativamente frente a él para imaginar nuestro desarrollo futuro (4).

#### 14. Las estrategias particulares

Aunque muchos aspectos temáticos relativos al mar tienen una profunda interacción, sufren efectos producidos por las mismas causas y requieren de las mismas acciones correctivas, nos ha parecido más conveniente considerarlos con estrategias particulares individuales para su mejor diferenciación y correlación con la autoridad específica de aplicación.

En rigor, algunas de las estrategias particulares establecidas deberán complementarse directamente unas con otras, pero cada una exigirá su propio conjunto de requerimientos y necesidades resultantes de la naturaleza del sistema, generando como consecuencia la posibilidad de contradicciones y diferencias.



##### **Pesquerías en áreas de jurisdicción nacional**

Propósito: consolidar el mejor conocimiento y evolución de la masa biológica pesquera –incluyendo las especies transzonales–, su manejo efectivo, el control de sus capturas por las flotas nacionales y extranjeras, la eliminación de la sobrepesca y del descarte de la pesca incidental, y la recuperación de las especies importantes, para lograr una explotación limpia y rendimientos sostenibles en la pesca comercial y la perdurabilidad de la pesca recreativa marítima, fluvial y lacustre, a fin de incrementar los beneficios económicos y sociales de largo plazo derivados de estos recursos.



##### **Pesquerías en aguas internacionales**

Propósito: trabajar con otras naciones para la protección y preservación de recursos vivos marinos compartidos y promover acuerdos bilaterales destinados a evaluar las especies vulnerables –especialmente las transzonales–, reconstituir las masas biológicas sobreexplotadas e impedir la pesca ilegal, no regulada o no denunciada, participando activamente en los de iniciativas de ONU y FAO para evitar esas prácticas y la sobrecapacidad de las flotas pesqueras.

##### **Acuicultura**

Propósito: promover el desarrollo de acuicultura sostenible y ambientalmente segura de especies marinas animales y vegetales, para satisfacer las crecientes necesidades nacionales y globales de proteínas de alimentos de mar y disminuir la presión sobre los cardúmenes de actual explotación comercial.





### **Biotechnología**

Propósito: aprovechar el enorme potencial de las especies marinas y los elementos químicos disueltos en el agua, para el desarrollo de productos farmacéuticos y biomateriales, y aplicar las herramientas de la biotecnología en áreas de salud pública, provisión, confiabilidad y nuevos procesos de alimentos de mar, y monitoreo y restauración del ecosistema marino.



### **Petróleo y gas**

Propósito: asegurar la investigación de los recursos de hidrocarburos existentes en nuestra plataforma continental con posibilidad de explotación y alcanzar un manejo eficaz y sostenible de los recursos –considerando la necesidad de mantener un nivel estratégico de reservas– en un medio ambiente oceánico y costero seguro y saludable.

### **Otros recursos marinos**

Propósito: estimular la investigación y explotación en el medio ambiente marino de otros minerales, gases hidratados, precipitados químicos y otras fuentes de energía de largo plazo convencionales y no convencionales, de interés económico para la Nación.

### **Salud y calidad de las aguas**

Propósito: proteger y restaurar la calidad de las aguas oceánicas costeras, fluviales y lacustres afectadas por las crecientes descargas desde tierra de productos químicos y residuos no degradables, a fin de asegurar la salvaguardia de la salud humana, la rica diversidad de la vida marina, fluvial y lacustre, la preservación de un medio estético y recreativo para el goce de las generaciones presentes y futuras, y la capacidad de las aguas para soportar tanta contaminación, implementando la legislación y las acciones destinadas a evitar esos efectos y coordinar la interacción de todos los organismos de gobierno y comunitarios involucrados en su solución.

### **Comunidades costeras**

Propósito: contribuir al progreso de las comunidades costeras y ribereñas, basado en un bien planeado y saludable desarrollo de ecosistemas costeros marítimos, fluviales y lacustres, balanceado con el crecimiento, la dinámica y el desplazamiento poblacional y la práctica sostenible en el uso de los recursos, estimulando el perfeccionamiento y la articulación de legislación y programas nacionales, provinciales y municipales para la protección del medio ambiente acuático y costero, particularmente en los espejos de agua cerrados que estén rodeados por una alta densidad de población, realizando los planes de monitoreo para la actualización de los mapas y obras de defensa costera a fin lograr una rápida adaptación a la situación y evitar altos costos socio-económicos.





### Turismo costero

Propósito: crear oportunidades de largo plazo para la industria del turismo costero –marítimo, fluvial y lacustre–, a través de prácticas sostenibles y medidas nacionales, provinciales y municipales efectivas para la protección ambiental en los espejos de agua, anticipando las acciones necesarias para evitar que la contaminación en esos lugares alcance niveles sociales, estéticos y ecológicos intolerables.

### Manejo costero y oceánico

Propósito: preservar las características naturales de nuestras costas marítimas, fluviales y lacustres de los perjuicios causados por inapropiadas e irresponsables modificaciones y asentamientos realizados por el hombre, como también de los que pudieran ocasionar proyectos de dragado, construcciones portuarias y obras hidráulicas al modificar los regímenes de sus aguas, privarlas de los sedimentos necesarios para compensar la erosión natural o amenazar sus pesquerías, su flora acuática y sus ecosistemas.



### Transporte por agua

Propósito: adecuar la legislación, políticas, normas y regulaciones destinadas a facilitar las acciones e inversiones necesarias para la construcción de un sistema nacional de transporte marítimo, fluvial y lacustre de carga y pasajeros tecnológicamente avanzado, seguro, confiable, eficiente, dinámico y ambientalmente responsable, que opere con economía de escala y costos apropiados para ser globalmente competitivo.

### Puertos y vías navegables

Propósito: mejorar las características del sistema portuario nacional y las vías navegables de acceso, cuya calidad de infraestructura, operatividad, costos y enlaces inter y multimodales con el corazón de nuestra región más productiva, influye en forma directa en los resultados del comercio exterior, de la economía y de la seguridad nacionales.



### Seguridad y ayudas a la navegación

Propósito: asegurar la actualización tecnológica de las ayudas a la navegación instaladas en nuestros litorales marítimo y fluvial, a fin de brindar seguridad al transporte por agua en todo tiempo –cuyos efectos se proyectan directamente sobre el comercio exterior–, especialmente en canales y lugares de alta densidad de tráfico y estratégica importancia, y evitar siniestros cuyas consecuencias pueden derivar en pérdidas de vidas y daños al medio ambiente.



### Construcción naval

Propósito: establecer su desarrollo a través de legislación, normas y regulaciones que, acordes con un sano desarrollo macroeconómico, faciliten el ahorro de divisas por importación de buques y reparación de unidades argentinas en el exterior, así como de generarlas por la exportación de naves y tecnología o la transformación y reparación de buques extranjeros en el país con costos competitivos en el mercado internacional.





**Áreas marinas protegidas**

Propósito: establecer una inteligible red de áreas protegidas marinas, fluviales y de humedales, científicamente basadas y representativas de la diversidad de ecosistemas argentinos, asegurando un manejo correcto de sus recursos y medio ambiente, a fin de preservar su integridad ante la intensificación de su uso diverso y las crecientes y conflictivas interacciones que ello conlleva, en especial en las zonas costeras y fluviales, y aquellas que poseen frágiles ecosistemas o especies en peligro de extinción.



**Especies marinas protegidas**

Propósito: desarrollar e implementar objetivos nacionales y planes de acciones coordinadas para reducir los riesgos de extinción o de excesiva disminución de su población, así como la captura accidental de aves marinas debido a la pesca con palangre, y restaurar las especies amenazadas y los ecosistemas de los cuales dependen para su alimentación y reproducción.



### Especies marinas no autóctonas

Propósito: desarrollar capacidades efectivas de investigación, monitoreo, identificación de fuentes y rápida respuesta, para impedir la introducción y propagación de especies no autóctonas en áreas oceánicas, costeras, fluviales y lacustres de la Argentina, controlar las poblaciones ya establecidas y apoyar la coordinación de esfuerzos nacionales e internacionales para impedir su propagación.

### Estuarios

Propósito: reconocer el valor de nuestros estuarios y perfeccionar las comunicaciones y coordinación entre organismos gubernamentales, organizaciones privadas y comunidades costeras –y cuando corresponda mediante acuerdos binacionales–, para compartir responsabilidades en su protección y restauración.



### Vertido de residuos en las aguas

Propósito: implementar acciones coordinadas para el monitoreo, identificación y control de fuentes de vertido de residuos en las aguas, destinadas a encarar y encontrar soluciones creativas al problema, a fin de proteger la salud humana y los ecosistemas lacustres, fluviales y costeros oceánicos, desarrollando a la vez programas de educación para la concienciación pública del impacto ambiental que ello causa y de estímulos para el esfuerzo cooperativo de industrias, gobiernos locales, comunidades costeras y organizaciones privadas.



### Investigación y ciencias del mar

Propósito: asegurar el desarrollo de un plan oceanográfico nacional, con un apropiado programa interdisciplinario de investigación integradora y socialmente relevante, eficiente infraestructura de apoyo científico y adecuados recursos financieros, para la mejor comprensión y uso del mar y los fondos marinos adyacentes a nuestras costas, en todos sus aspectos (dinámica, naturaleza y características), en razón de la importancia que tienen para un aprovechamiento más inteligente, productivo y sostenible de los recursos oceánicos, promoviendo, dada la vastedad de su extensión y profundidad, la cooperación internacional.



### Observaciones oceánicas

Propósito: desarrollar un sistema nacional y regional integrando y coordinando las observaciones oceánicas espaciales, aéreas y de campo, cuya amplitud y precisión permitan: perfeccionar el control del mar, mejorar la protección de los ecosistemas acuáticos y hábitat costeros, aumentar el conocimiento de la interacción dentro del sistema oceánico-atmosférico y el monitoreo de los efectos del calentamiento global cuyas variaciones influyen sobre el clima de nuestro país y afectan las actividades marítimas, y mejorar las predicciones sobre posibles desastres naturales que perturban a un amplio rango de necesidades sociales.



### Arqueología submarina

Propósito: promover y estimular la investigación y explotación de los sitios arqueológicos marinos, fluviales y costeros existentes en el país, herencias arqueológicas del pasado marítimo de la nación, así como la incorporación de nuevas tecnologías submarinas que lo hagan posible y facilitar las correspondientes operaciones de rescate y protección que convengan para salvaguardar ese patrimonio.



### Uso estratégico del mar

Propósito: asegurar para la nación el uso de los espacios jurisdiccionales marítimos y fluviales con propósitos y movilidad estratégicos y de protección de recursos, así como la operación sin restricciones de sus fuerzas navales y flotas mercantes y de pesca en áreas de jurisdicción nacional e internacional, y estar en capacidad de realizar acciones integradas bajo un único comando para el control del mar mediante la realización de patrullados, detección, identificación, clasificación e interdicción de amenazas a la seguridad y a la economía de la nación, en defensa de derechos perceptibles prescriptos en la legislación marítima nacional.

### Seguridad fronteriza fluvial, costera marítima y portuaria

Propósito: establecer objetivos específicos predeterminados dentro de la jurisdicción nacional, mantener la seguridad en las fronteras marítimas, fluviales y lacustres, puertos y vías navegables y asegurar la capacidad de control sobre la depredación de recursos pesqueros y otras situaciones, conductas o áreas geográficas que puedan ser orígenes de conflictos, incluyendo nuevos tipos y modalidades de delitos en el mar.

### **Derecho internacional marítimo**

Propósito: mantener una activa participación en la investigación del derecho del mar y marítimo, crear recursos humanos especializados, capaces y suficientes, y participar activamente en las comisiones internacionales, para establecer y sostener las posiciones que convengan a la nación en la instauración de legislación marítima internacional, a medida que los progresos científicos y tecnológicos vayan posibilitando avanzar en el conocimiento y explotación de los océanos y sus profundidades, ratificando los convenios que aseguren su uso en forma racional y sostenible con resguardo del derecho de los países involucrados en cada caso.



### **Antártida**

Propósito: mantener el número apropiado de bases, destacamentos y medios logísticos propios que permitan consolidar el pleno ejercicio de nuestros derechos como política nacional, ejercer la actividad científica y contribuir a asegurar los cuidados ambientales tanto en tierra como en sus aguas, participar en los foros de discusión de políticas y normas reguladoras del sistema y buscar, a la vez, una creciente inserción de la cuestión antártica en la sociedad.

### **Cultura marítima**

Propósito: promover y desarrollar en los argentinos una cultura marítima, despertando en ellos una percepción que los induzca a reflexionar y observar, con mayor atención, las cuestiones en que el uso y aprovechamiento del mar resultan útiles y trascendentes para los intereses tanto del presente como del futuro de la nación.

### **Educación marítima**

Propósito: establecer un esfuerzo nacional coordinado para reorientar y mejorar la educación en todos sus niveles, con el fin de que la población tenga un conocimiento correcto y actualizado del universo marítimo y fluvial con que la naturaleza ha dotado a la Argentina, su compleja interacción con la atmósfera, la magnitud del impacto humano en los frágiles recursos del mar y la importancia que un manejo inteligente y un aprovechamiento eficiente del mismo tiene para su mejor desarrollo político, económico y social.

### **Carreras afines con el mar**

Propósito: asegurar mediante análisis permanentes e integrados una adecuada correlación entre las necesidades profesionales derivadas de una correcta atención de los intereses nacionales marítimos y fluviales, los ingresos y egresos de alumnos en las carreras afines, los planes de estudio en las diversas especialidades y las ofertas de trabajo en las respectivas áreas, garantizando las facilidades apropiadas para investigar e innovar en el desarrollo de la ciencia y la tecnología, y generar los estímulos necesarios para la atracción de nuevos estudiantes.

### **Preservación del patrimonio marítimo**

Propósito: elaborar una adecuada legislación e implementar acciones a nivel nacional, provincial y municipal, en comunión con organizaciones privadas, destinadas a valorar, preservar y proteger el patrimonio marítimo –terrestre y submarino– de acuerdo con su calidad histórica, como herencia tecnológica y segmento de nuestro desarrollo cultural que tenemos la obligación de atesorar para las generaciones presentes y futuras.

### Centro Nacional de Cultura Marítima

Propósito: crear un Centro Nacional de Cultura Marítima cuyo objetivo primordial, bajo los nuevos conceptos museológicos de aprovechamiento educativo y su biblioteca especializada, sea constituirse en vehículo permanente de comunicación y acercamiento entre el mar y nuestra sociedad, en un espacio único y estable que concentre e interrelacione en forma coherente todas los asuntos inherentes al mar.

### Comunidad marítima

Propósito: estimular la existencia de una comunidad integradora y solidaria, que represente a todos sus actores, sin olvidar a aquellos pequeños y silenciosos organismos y grupos –estatales y privados– de estudio e investigación del mar y los de apoyo que trabajan por una mayor conciencia marítima fuera de la figuración mediática, y que mediante una política de uniones y alianzas coadyuve a elaborar propuestas y promover acciones que tornen factibles políticas y estrategias marítimas nacionales realistas y acordes con la realidad internacional.

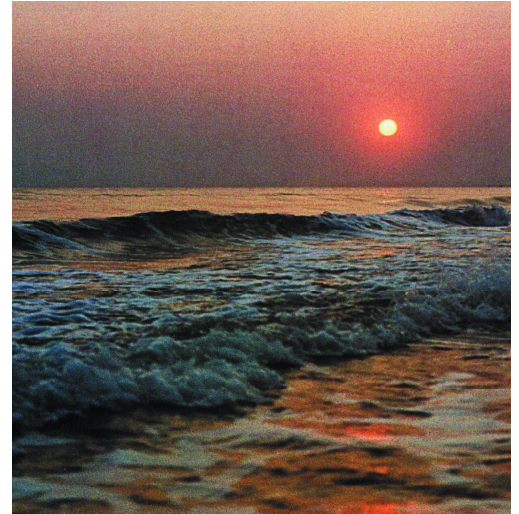
## 15. El gran desafío

Como reconocimos antes, no será fácil establecer estrategias marítimas racionales y posibles. Algunas provocarán seguramente la resistencia de distintos intereses, que intentarán mantener tendenciosas prescripciones e ilusorios objetivos de corto plazo anteponiéndose por sobre el bien común, como también persistirán seguramente los nostálgicos de anacrónicas posturas corporativas o los indiferentes que no creen en la premura de su adopción. Ante ellos habrá de hablarse con claridad. La estrategia podrá discutirse, pero está claro que si “no vemos” el problema, la oportunidad se nos escapará como agua entre los dedos. Es casi inevitable que en la vida comunitaria se generen discrepancias, pero el disimularlas no las hace desaparecer y obstruye la discusión que podría solucionarlas. Y no habrá un buen final si sólo prestamos oídos a los que sólo saben “tocar madera”.

El éxito y nuestro ascenso en el rango de las naciones no nos será regalado; debemos conquistarlo principalmente a través de las conductas, la solidaridad y el compromiso de todos los integrantes de la sociedad. El cuidado y el apropiado manejo del delicado medio ambiente marino requerirá sumar la inteligencia a la acción, a la confianza en nosotros mismos, a los esfuerzos sustanciales de educación de nuestras autoridades y público que hagamos, a un mayor discernimiento sobre la compleja interacción entre los océanos y la humanidad, tanto por parte de legos como de especialistas, y a demostrar credibilidad respecto de qué decisiones claras y eficientes serán mantenidas y no sujetas a cambios permanentes.

Aristóteles hacía una distinción entre sabiduría teórica y sabiduría práctica, incluyendo en esta última la vida ética del individuo y la vida política de la comunidad. La estrategia resulta parte integral de la sabiduría práctica y, como en toda sabiduría, es lograda no sólo por la reflexión y el estudio, sino también por acciones y compromisos en los cuales las apuestas pueden, con frecuencia, resultar altas. Incluso, tendrá que habérselas con proyectos cuyos intereses estén preorientados

Afortunadamente lo nuevo no es necesariamente lo desconocido. Al decir de Francis Bacon “*lo nuevo es lo que se ha olvidado*”. Por eso, mirar hacia el pasado, hacia las épocas de crecimiento, identificar fortalezas y debilidades, así como valorar las experiencias positivas, ayudará a reconocer oportunidades potenciales y generar nuevas inspiraciones. El desconocimiento u olvido de nuestra historia marítima ha posibilitado mantener durante los últimos veinte años la ausencia de una política marítima global y convendría recordar





que, como siempre, *de la interpretación de la historia depende el camino que se elige para intentar ir hacia el futuro*. Hoy más que nunca debería existir una exigencia de lucidez, aun- que choque de tanto en tanto con la humana propensión de soñar y fabricar utopías.

Necesitamos de un proyecto realmente movilizador para terminar con esta *amnesia marítima de los argentinos*, basado no sólo en palabras sino en conductas. Debemos volver a pensar y actuar estratégicamente, aprendiendo de los éxitos de otros pero sin llevar las ilusiones más allá de nuestras posibilidades, para demostrarnos a nosotros mismos que somos merecedores del extenso y fecundo mar con que nos ha dotado la naturaleza. Pero también debemos dejar de pensar por un momento en los demás para mirar dentro de nosotros, buscar quiénes somos, qué sociedad queremos y, por consiguiente, qué valores queremos proyectar al mundo. La fluidez de la situación mundial en los próximos años demandará visión, imaginación y realismo.

Entonces, si realmente queremos contribuir a un cambio de nuestra sociedad y a una mejor calidad de vida, deberemos modificar nuestros estilos de pensamiento y nuestros modos de pensar lo político y lo estratégico con respecto al mar. Necesitaremos además tener un más amplio y comprensivo punto de vista del horizonte tecnológico como también de nuestro medio ambiente geopolítico, con el fin de mejorar la efectividad de nuestros proyectos, esfuerzos e inversiones.

No podemos ni debemos desperdiciar nuestras ventajas naturales. Pero hay que apurarse. La historia no se escribe en borrador. Y cambiar el pasado no es sólo un ejercicio intelectual. El tiempo corre y las oportunidades no esperan. Algunos descartan que tengamos una estrategia marítima; otros hasta aseguran que como comunidad no somos capaces de pensar y actuar estratégicamente con respecto al uso del mar. Nos duele reconocer que, en parte, tienen razón.

Si no recurrimos a nuevas propuestas y acciones dotadas de mayor dinamismo e imaginación que las exhibidas hasta ahora, las actividades marítimas seguirán permaneciendo en el anonimato y la lucha por revalorizarlas seguirá siendo dura y en muchos casos inútil. Mal que nos pese seguimos viviendo en el país de los discursos, de las declaraciones y de huecas retóricas, pero sin realidades concretas y sin ver en el presente signos de cambio. Y así, insistimos, no sólo seguiremos careciendo de presente sino también de futuro y entonces, como dijo Paul Samuelson, *“los argentinos habremos logrado, una vez más, lo estadísticamente improbable”*. ■