

## EL MAR Y LA INDEPENDENCIA ECONOMICA (\*)

Agradezco profundamente las amables palabras del señor Rector. Su natural generosidad se siente hoy estimulada por una antigua y fuerte vinculación y por una amistad enriquecida en la comunidad de afanes y de luchas por idéntico ideal. Las expresiones que acaba de dedicarme traducen, más que la ecuación de mis valores, la autenticidad de un sentimiento cordial que yo retribuyo sin palabras.

Bastaría para sentirme feliz en este instante, la compañía de vosotros, señoras y señores. Pero es que a tan alto honor se suma la circunstancia para mí excepcional de descubrir en este acto los bustos de dos figuras cuyos nombres, el General Perón y Eva Perón, insignes por tantos conceptos, proyectan sobre la patria y sus instituciones, una noble claridad de paz, de grandeza, de justicia y de verdad. Esta circunstancia confiere al acto una jerarquía que lo ha de hacer memorable. Queden, pues, bajo tan alta advocación, mis

---

(\*) Conferencia pronunciada en el Paraninfo de la Universidad Nacional del Litoral por el Excmo. señor Presidente Provisional del H. Senado de la Nación, Contralmirante D. Alberto Teisairé, el día 18 de diciembre de 1952.

palabras. Y sea ese prestigio el que haga a mi voz merecedora de vuestra atención.

Esta Universidad es la expresión de la inteligencia de una de las regiones más representativas del país. Toda su obra se inspira en ideales profundamente argentinos, que hacen altamente beneficiosa su gestión en el terreno de la cultura nacional. Mi responsabilidad crece por el hecho de hablar en ella y ante los hombres que actúan en su seno.

Se que no he de traer luz a las muchas luces que aquí brillan, pero espero que quedará como resumen de mis palabras el repaso de reflexiones anotadas al margen de las horas vividas, y cuya recordación será siempre útil para los hombres de estudio.

Si vinculáramos la ubicación de esta Universidad con nuestro tema, observaríamos que ella está situada sobre el Río Paraná, que aparece con su cuerpo alargado, favoreciendo su observación y formulándonos el interrogante del sentido de su existencia.

Este río generoso, que nunca se detiene, es una fuerza natural, una profunda vía de aguas nómades, un camino que permite el transporte de personas y de toda clase de productos.

Constituye el espinazo de la parte sur de América y corre apresurado en llevar muy lejos su amplio aporte económico, enseñándonos a la vez que él es, a través del Río de la Plata, el mismo mar que llega así, al rico litoral de nuestra patria.

La penetración del mar en tierra firme y sus complementos los ríos, que desembocan en él, es lazo de unión entre el mar y la tierra.

Los ríos que otrora constituían obstáculos, se han convertido en excelentes medios de transmisión entre los territorios que recorren y el mar, reportando beneficios tan grandes que el hombre se empeña siempre en aprovecharlos.

Los ríos navegables han sido siempre las mejores rutas de penetración hacia el interior y de ahí su importancia económica y estratégica.

El río Paraná forma parte de la Cuenca del Plata o invirtiendo los términos, diremos que el río de la Plata, como salida al mar de dos grandes ríos navegables, une con el mundo exterior una zona de gran valor económico.

La Cuenca del Plata, en realidad, es la vía por donde sale al mar la mayoría de nuestros productos, es por donde se efectúa más del 90 por ciento de nuestro intercambio comercial y de él, vive y prospera, directa o indirectamente, gran parte de nuestros habitantes.

Por otra parte, esa misma cuenca es el curso que siguieron los civilizadores en su marcha al interior del continente sudamericano y es el que hoy sirve problemas políticos, económicos y sociales, también al Uruguay, Paraguay, Bolivia y sur del Brasil, por eso los geógrafos dicen que los países de la cuenca reciben y están sometidos al influjo radial y unificador de ésta.

En realidad, la Cuenca del Plata, es el centro vital de atracción entre el amplio campo geológico que ella abarca y el mar que lo relaciona con el mundo exterior, realizando una indiscutible función de unidad en dichos territorios.

El territorio de una misma cuenca fluvial, dice Ratzel, forma ante todo una unidad geográfica y económica, y agrega, un río por sí mismo carece de valor fronterizo, sus características funcionales son manifiestamente unitivas; es el enlace y la fuerza de atracción entre los distintos pueblos ribereños. Los cursos fluviales que cumplen una función política, están contrariando la geografía.

La Cuenca del Plata, dice Fallex, es el centro de atracción y convergencia de los territorios que la componen; es la arteria de vida que da a esos territorios una incontestable unidad a despecho de las divisiones políticas. La articulación fluvial de estos territorios, todos ellos referidos a la línea generativa de la Cuenca del Plata, los llevará a la común defensa de los mismos intereses económicos.

Los diferentes territorios de una misma cuenca hidrográfica, dice Ratzel, se forman no en sentido horizontal sino vertical, correlativamente a los sectores de su curso; el superior, el medio y el inferior.

Los territorios del sector inferior son los más independientes y prósperos por su contacto con el mar y el río les asegura una vida propia. Los territorios del curso superior son los más aislados y los del curso medio, sirven de punto de transición entre el primero y el último, pero más unidos con el inferior por la atracción del mar.

Siguiendo la Cuenca del Plata, observamos el mapa económico de los territorios que la componen. La vida de esos territorios, característicamente medite-

rránea, tiene en el río señalada su puerta de acceso al mar.

Pero la influencia del Plata llega también al oeste argentino. La cordillera de los Andes, volviendo muy remota la comunicación fácil hacia el Pacífico, ha hecho que los territorios del Oeste se lancen hacia el Río de la Plata como centro comercial de esa región.

La costa patagónica, solo es de valor local, teniendo en el Plata el único y poderoso motivo que la armonice y articule con el mundo exterior, como lo demuestra la sola existencia de tráfico de cabotaje y la característica de mar muerto de nuestro Atlántico sur.

Es por eso, que desde las faldas del Potosí, desde las hendiduras del Matto Grosso, hasta el Polo Sur y desde los Andes al Atlántico, existe una misma fuerza de atracción y una misma pulsación vital, la Cuenca del Plata, con su eje fundamental sobre el Paraná.

El valor costero y náutico de la Cuenca del Plata y su elevado destino económico, como centro de atracción y distribución mercantil, le asignan un papel preponderante en la vida política, económica y social de nuestro país.

Acaso estas palabras respondan al interrogante, planteado inicialmente, sobre el valor y sentido de la existencia del Río Paraná.

Pero debemos pensar que de muy poco servirían el Río de la Plata y sus afluentes, sino fueran navegables y sino señalaran el camino que nos pone en

contacto con esa gigantesca creación de la naturaleza, que es el mar.

Todos sabemos que el mar ocupa en nuestro planeta una superficie tres veces mayor que la tierra, que las partes más extensas de ésta son solamente islas y el mayor transporte entre esas islas tiene que efectuarse por mar.

Sólo Eurasia y Norteamérica, dice Wittelesy, son los continentes que poseen extensos espacios interiores capaces de mantener una densa población.

Esta preponderancia del mar sobre la tierra nos enseña que todo aquello que tiene importancia en el mundo, está relacionado con el mar, que los mercados del comercio internacional está distribuidos en pedazos de tierra que ocupan el 28 por ciento de la superficie del Globo y a los cuales debe llegarse por caminos marítimos que ocupan el 72 por ciento.

El mar, dice Wittelesy, es el incentivo para la expansión, la ruta del tráfico, la base del poder.

Grande y simple es el mar, dice Ratzel, allí reside el dominio y el motivo fundamental de la vida.

Las cualidades fundamentales del mar, agrega Ratzel, son su grandeza, su uniformidad, su simplicidad, su armonía, en contraste con la tierra dividida y distribuida, que carece de tales características.

La verdad fundamental concerniente al mar, expresa Mahan, es que constituye el gran medio de comunicación de la naturaleza. Dondequiera que el mar toca la tierra ha creado pueblos de características similares.

El mar, afirma Ratzel, es fuente de grandeza

nacional y Kjellen agrega que el mar es el factor geopolítico más importante en la historia política del mundo; es fuerza vital para los pueblos que sepan confiar en él.

Por su parte Pelletan, dice que el mar es la primera condición para el gran destino de los pueblos.

El mar soporta todo y nada pide. No es de nadie y es de todos. Jamás traiciona, lucha siempre de frente y previene que se disponga a enfrentar al hombre.

Es libre y rinde su libertad en beneficio del género humano, sirviendo a todos los pueblos que lo usan comerciando a través de sus aguas y al facilitar el tránsito, hace simplemente de eslabón de la cadena que une continentes.

El dominio del mar es tan amplio como el propio mar. A lo sumo puede lograrse hacerlo momentáneamente intransitable controlando en determinada zona el tráfico marítimo. En esto estriba el fundamento de la defensa naval de una nación.

El mar es solamente camino, es ruta, cuyo problema principal es el dominio de la distancia. La cultura, el entendimiento y el comercio, encuentran en el sus vías naturales.

Y así el mar, utilizado inicialmente como protección debido a los rudimentarios conocimientos que de él se tenían, es hoy fuente de vida, fuerza de atracción, la mayor vía de tránsito y poderosa vinculación que alcanza hasta los lugares más diversos y lejanos, desempeñando un papel preponderante en la vida moderna.

Hace cinco mil años vivían felices en la desem-

bocadura del Eufrates varias tribus de pescadores y marinos. Y en diez siglos las arenas que arrastraban los ríos de la Mesopotamia fueron dejando atrás la ciudad de Ur, quitándole a los marinos y pescadores el pan y la libertad que les daba el mar.

La ciudad de Ur dejó de ser marítima, se hizo pueblo interior, y Abraham, descontento con su suerte, en vez de seguir al río y retomar el mar, volvió los pasos hacia tierra y así comienza el primer éxodo de la raza judía que no ha terminado aún.

Al apartarse del mar que le aseguraba su independencia económica, la tribu cambió su destino y eligió, sin sospecharlo, el más doloroso, dando espaldas al mar que no volvió a encontrar sino muy tarde sobre el Mediterráneo, ese mar romano, que lo dispersara por veinte siglos.

Ese ejemplo ya nos dice cómo dependemos del mar para ser felices y prósperos. No es pues la superficie estéril y desierta como la bautizaron en la antigüedad. Puede decirse que la historia concreta comienza el día en que los hombres dejan la costa para echarse al mar.

Por otra parte, es el Mediterráneo el que hizo la grandeza de Egipto, Creta, Grecia, Sidón, Sicilia y Cartago; de Venecia y Génova medioevales. Luego el Atlántico entra en acción para crear a lo lejos las factorías y las colonias. Con él nacieron las naciones contemporáneas, todas surgidas del mar a la libertad para alcanzar más tarde su liberación económica o lo que pudiera llamarse la mayoría de edad de las naciones.

El mar nos da un sentido de universalidad.

Todas las grandes naciones del mundo se orientan hacia el mar, libertando a sus pueblos de la estrechez continental. Esto resulta evidente a poco que observemos el panorama universal.

Ello sirve para explicar el espíritu migratorio de los pueblos.

Desde tiempos remotos el mar tiene gran importancia como incentivo para el desarrollo de los países.

Toda nación civilizada trata de llegar al mar y obtener una costa desde donde pueda comunicarse con el resto del mundo.

Un Estado culturalmente desarrollado que no posea costa marítima, causará siempre inquietudes.

Separar del mar a un Estado puede tener como consecuencia la irrupción violenta del Estado aislado hacia la costa o su absorción por un Estado costero.

Aún el más pequeño litoral proporciona un camino hacia el mar. Por eso, las naciones que han perdido todo o parte de su litoral, nunca pierden la esperanza de reconquistarlo y lucharán para ello.

Los países sin costa marítima llegan tarde a la historia y generalmente lo hacen como vencidos.

Pero el movimiento hacia el mar no es una fuerza igualmente intensa en todos los pueblos. Está condicionado a la posición geográfica de cada uno.

Tucídides, Hipócrates, Platón, Aristóteles, ya señalaron en la antigüedad la relación entre el destino de los pueblos y su posición geográfica.

Ratzel, por otra parte, apoya su teoría en dos

ideas centrales que explican el valor geográfico de la superficie terrestre: posición y espacio.

Cada país tiene una posición geográfica con respecto a los demás países, posición más o menos ventajosa según se trata de un país mediterráneo semi oceánico, marítimo y según sea la distancia que lo separen de los otros, la magnitud de su comercio exterior y su propio poderío. En un sentido amplio, todo país debe considerarse como su propia base de operaciones.

La configuración geográfica de cada país tiene su importancia para los fines de su vida, porque determina las zonas continentales y marítimas correspondientes.

Pero la importancia de las características geográficas naturales no se limitan a su propio valor como posición, sino que además, según su ordenamiento, determinan las zonas continentales y marítimas.

Cuando las zonas terrestres abarcan un tramo de la costa, definen la zona marítima correspondiente a cuya atracción se encuentran sometidas.

En base a los intereses marítimos, un territorio se divide naturalmente en una serie de zonas de influencia, clasificadas por sus recursos y las aberturas y desembocaduras principales que la unen con el mar.

Las características de los varios accidentes costeros determinan de un modo general, la ubicación de los puertos, verdaderos centros neurálgicos de intercambio comercial.

La zona en que se divide un territorio, las marítimas correspondientes, los centros productores, los

puertos, los obstáculos naturales, las comunicaciones, etc., no son otra cosa que posiciones geográficas cuyo valor estratégico depende de la importancia que tengan con respecto al propio país.

La seguridad de un Estado crece en relación con la distancia en que se halle de un país poderoso.

La importancia de la posesión de buenas costas marítimas gravita considerablemente sobre los acontecimientos políticos.

La costa es un borde entre la tierra y el mar. Pertenece al mismo tiempo a ambos y ahí se unen las características de cada uno de ellos. Es un pasaje que no tiene por sí mismo existencia. Resulta sólo el límite más natural entre ambos.

Para satisfacer las necesidades, la costa marítima debe estar provista de buenos puertos, por eso se dice que, la costa considerada antiguamente como el límite entre el mar y la tierra, se ha convertido en el punto de partida y de llegada del tráfico marítimo y en el sostén del dominio de los mares, teniendo por eso una gran importancia económica y estratégica.

Esta importancia económica y estratégica depende del volumen del tráfico marítimo desde y hacia dicha costa. Los límites continentales limitan el tráfico y el crecimiento de los Estados, mientras que el tránsito marítimo los extiende tanto como el mismo mar. Si bien es cierto que el mar separa y limita países, su tráfico en cambio es ilimitado.

La trabazón de las relaciones económicas modernas se lleva a cabo, sobre todo, por el comercio trasatlántico.

Comercio y política están íntimamente vinculados. De una sana política dependerá un comercio bien orientado.

Las naciones más fuertes del mundo son aquellas que navegan en el mar. Su poder se mide por el de su marina mercante. Sin ella ninguna nación puede mantener una real prosperidad.

Un número de individuos cada vez mayor en el mundo tienen su destino vinculado a los transportes marítimos. El mar considerado como medio de comunicación, constituye la base sobre la cual se apoya la estructura económica de la mayoría de las naciones.

Los transportes y ninguno tan importante como el marítimo, desempeñan un papel preponderante en la evolución política de un país, a la vez que constituyen un baluarte esencial para la defensa nacional.

El tráfico, que es uno de sus fines específicos, fortalece las relaciones económicas, fomenta el entendimiento político y aumenta las posibilidades de unión nacional.

Una marina mercante para ser efectiva debe ser permanente. Debe ser constructor en la paz, factor de paz en tiempo de peligro y una ayuda directa en tiempo de guerra.

La historia grandiosa de Roma comienza cuando comprende que para ser gran potencia debe dominar el mar. Con ese dominio pudo destrozar los monopolios de Grecia y de Cartago.

El aforismo de Walter Ráleigh «quien manda en el mar manda en el comercio, quien manda en el comercio dispone de la riqueza del mundo y do-

mina en consecuencia el mundo íntegro», sigue siendo hoy tan exacto como en su época.

Para todos los pueblos la llave de la prosperidad es hoy, un comercio mundial bajo su propia bandera contribuyendo así fundamentalmente a la independencia económica propia.

No es inteligente depender de otros para el transporte y las comunicaciones. Quién así viva, será siempre un país colonial, le será impuesto el salario y el precio y resultará un satélite económico-político del transportador.

El progreso de una nación, por otra parte, puede medirse en forma segura por la extensión y volumen de su transporte marítimo.

Las naciones son económicamente independientes o no según sea su poder de transporte en el mar.

Múltiples comprobaciones nos inclinan a pensar que nuestro país se había apartado de su destino natural, tal vez por no haber comprendido las lecciones del pasado.

La falta de comprensión, propia de los países que poseen riquezas naturales de fácil acceso y explotación, ha sido característico de los argentinos.

No es exacto afirmar que la política económica que antes se seguía fuera equivocada en comparación con la actual. Lo que sencillamente ocurría es que el país no tenía política económica alguna, o mejor dicho, la tenía pero le venía impuesta desde afuera.

Para que la República Argentina no tuviera su marina mercante han influido varios factores, entre ellos su estado colonial, la influencia de los capitales

extranjeros y la falta de visión de los hombres que han gobernado.

Ha habido una verdadera despreocupación en los poderes públicos para crear una flota mercante que estuviera de acuerdo con las naturales necesidades del país.

Parecía ignorarse que la República Argentina comprende una extensión enorme de mar jurisdiccional en uno de los extremos del mundo. Cuenta con la materia esencial para el bienestar de la humanidad y dado lo poco que puede recibir de los países que lo rodean, constituye por excelencia una nación marítima.

La distancia media que nos separa del centro de gravedad de la civilización no es menor de 8 mil millas de vías totalmente marítimas y dado el des-envolvimiento de América, podemos afirmar que la Argentina todo lo espera del mar.

Tenemos todas las características de la insularidad.

Los Estados agrícolas son los que más necesitan el contacto con el mar.

El agricultor argentino es la columna vertebral de nuestra economía. No negamos el valor del resto, pero si bien todos son necesarios al desarrollo integral del país, señalamos el rango que ocupa el agricultor en la República Argentina.

Esto sea dicho sin desmedro de la necesaria industrialización.

Las directivas para el agricultor han sido siempre producir al máximo posible y de esa producción

economizar la mayor cantidad posible para mantener nuestros excedentes exportables.

El proceso económico no termina con el depósito de nuestros productos en los muelles de los puertos argentinos, sino que continúa hasta depositar esos productos en los puertos de destino.

El productor y el comerciante argentinos han vivido con los ojos clavados en el mar esperando que de aquella inmensa llanura marina surgieran los medios propios para su expansión económico-comercial.

El mar es la fuente vivificante de toda independencia económica, de toda real potencia. La Argentina tiene en el mar la ruta de su magnífico destino.

Durante años hemos dado todo y hemos recibido poco. No aprendimos que la independencia económica venía del mar, se consagraba en el mar y se afirmaba en el mar.

Consolidar la independencia económica de la nación es llevar a los más lejanos rincones del mundo los beneficios del transporte propio que contribuye a la unidad nacional y a la formación de la riqueza.

La producción casi en su totalidad sale por vía de los mares hacia la búsqueda de mercados y de los mares vienen las materias primas y productos manufacturados necesarios para la vida.

El gran desarrollo de la riqueza argentina y la continua prosperidad del país dependen del sistema de transportes.

El comercio marítimo presenta en la actualidad diversas características que explican el lugar destacado que ocupa en la economía nacional.

Era fundamental para el progreso del país y para afirmarnos en nuestra independencia económica, contar con una marina mercante propia que distribuya nuestra producción. De esa manera podemos gozar de mayor prosperidad y contar con un balance comercial favorable.

Una de las manifestaciones que sintetiza la tendencia de los pueblos hacia el mayor progreso, es la constante preocupación por el desarrollo del transporte.

La marina mercante es exponente de la potencialidad de una nación y debe estar al servicio total de las necesidades de la economía y de su seguridad. Debe ser instrumento de afirmación de la independencia económica del país y un medio de evitar o contrarrestar los efectos del aislamiento en situaciones de emergencia.

La marina mercante es la base de la construcción de la independencia económica de un país y en consecuencia, del propio progreso nacional. Constituye una parte vital de la marcha de la nación.

En base a lo anterior no podíamos escapar de sentir la absoluta necesidad de tener una marina mercante de primer orden para suprimir la servidumbre que representa el pago de fletes al extranjero, para el transporte de nuestros productos, que constituyen uno de los más fuertes egresos, una verdadera sangría y un tributo directo del trabajo argentino.

Poseyendo una flota mercante se hacía factible el control del tráfico marítimo, la colocación de la

producción, el seguro, el reaseguro, las facilidades portuarias y las reparaciones.

Las fuerzas geográficas, económicas y morales que obran sobre nuestro pueblo en virtud de la situación oceánica del territorio que ocupa, debieran haber bastado por sí solas para atraerlo hacia el mar, pero mucho podría haberse ganado en tiempo, si a la acción lenta y continuada de aquellas fuerzas se hubiera agregado el impulso del pensamiento dirigente y la acción gubernativa.

¿Ha contado nuestro país con ese pensamiento dirigente y con tal acción gubernativa?

Recordar no es siempre grato, señoras y señores. Pero es forzoso hacerlo para responder a esta pregunta que surge perentoria.

Si efectuamos un ligero examen retrospectivo llegaremos a una conclusión desoladora; las fuentes de la riqueza nacional, el fruto de trabajo, el trabajo mismo, estaban hasta el advenimiento del General Perón y a su triunfal tarea de Conductor y estadista, sometidas a direcciones ajenas por cierto a los más legítimos intereses de la nación y del pueblo.

La mayor fuerza de un país no reside en su riqueza material, sino en sus valores humanos. El hombre es el factor principal y la finalidad última del proceso económico.

La República Argentina gracias al General Perón muestra hoy su bandera en los siete mares del mundo. La prosperidad de la República depende principalmente de exportar sus excedentes, lo que se consigue con una fuerte marina mercante que transporte

la producción y a la vez traiga todo lo que sea necesario para la vida ordinaria de nuestro pueblo.

Todo lo que se ha dicho acerca de la imposibilidad de que el país contara con una marina mercante ha caído en el mayor de los desprestigios a la luz de los resultados obtenidos hasta el presente.

Mientras no hemos ocupado en el mar el lugar que nos corresponde no hemos hecho efectiva nuestra independencia económica, dentro del natural equilibrio de recursos y fuerzas que debe existir en comparación con otras naciones.

Por la obra del General Perón nuestro comercio no sigue a la bandera, ni la bandera sigue a éste, va con la bandera.

La circunstancia de que la Argentina tenga un flanco mirando hacia el océano, le da la posibilidad de participar en todas las decisiones que se relacionen con el dominio de los mares, porque hoy es una gran potencia marítima y nuestro pueblo ha captado la gran importancia que tiene el poder contar con ese precioso instrumento de nuestra economía.

Fué menester que la visión, que el conocimiento claro y profundo de la realidad argentina, hallara a través del pensamiento de Perón la fórmula de las soluciones definitivas que habrían de determinar la independencia económica de la Nación, base y cimiento de la verdadera independencia política.

Oigamos estas palabras suyas, que cobran el valor de un diagnóstico:

« Los movimientos revolucionarios producidos en « nuestro país, en ciclos que abarcan a diez o quince.

« años, están demostrándonos que hay un fenómeno  
« que va ocasionando trastornos periódicos que toda-  
« vía nadie ha explicado satisfactoriamente. Son mo-  
« vimientos de carácter más o menos político, al-  
« gunos; pero en el fondo, lo que ha ocurrido, espe-  
« cialmente en los últimos años, es que ha gravitado  
« sobre el país un factor que ha provocado una revo-  
« lución en el año 1930 y otra en 1943: la falta de  
« Independencia Económica ».

« La República Argentina realizó su independen-  
« cia política mediante una lucha más o menos cruen-  
« ta y entró en un período de organización en el cual  
« los hombres, probablemente insuficientemente capa-  
« citados, sin una doctrina firme, como ocurre en to-  
« dos los países nuevos, no pudieron conseguir du-  
« rante muchos años su independencia económica, que  
« debía haber complementado la independencia po-  
« lítica ».

« Eramos los creadores de una inconmensurable  
« fortuna económica, pero habíamos fabricado con  
« nuestra lamentable inteligencia, la legislación que  
« colocaba el manejo de la economía y de las finanzas  
« en las manos patria del imperialismo interna-  
« cional ».

« La economía del país reposaba casi exclusiva-  
« mente en los productos de la tierra, pero en su es-  
« tado más incipiente de elaboración, que luego, trans-  
« formados en el extranjero con evidentes beneficios  
« para su economía adquiriríamos de nuevo ya ma-  
« nufacturados ».

« La comercialización de nuestra producción, en

« fletes marítimos, en transportes ferroviarios, en los  
« seguros y en otras numerosas filtraciones, el país  
« perdía anualmente entre cuatro y cinco mil millones  
« de pesos que tomaban distintos rumbos, hacia dis-  
« tintas partes del mundo ».

« A un sistema político ejercido por los oligarcas  
« correspondía una política económica que favoreciera  
« a las doscientas familias privilegiadas; pero a la po-  
« lítica peronista le corresponde llevar a cabo una po-  
« lítica económica que lleve el bienestar a toda la ma-  
« sa del pueblo que antes era explotada por la oli-  
« garquía ».

« Hay que suprimir la economía capitalista de  
« explotación reemplazándola por una economía so-  
« cial, en la que no haya ni explotadores ni explota-  
« dos y donde cada uno reciba la retribución justa de  
« su capacidad y de su esfuerzo. El capital debe estar  
« al servicio de la economía y no como hasta ahora  
« ha sucedido, que nuestra economía ha estado al ser-  
« vicio del capitalismo internacional ».

« La Nación Argentina para cumplir su destino  
« histórico de integral soberanía y adecuada justicia  
« social, ha debido independizarse económicamente de  
« los grupos que manejaban y usufructuaban su ri-  
« queza ».

Sobre esas bases que constituyen un fundamen-  
tal programa de gobierno el 9 de julio de 1947, en  
la histórica casa de la Independencia Política, en San  
Miguel de Tucumán, fué declarada la Independencia  
Económica de la Nación. Con auténtica emoción de  
Patria he de repetir, señoras y señores, palabras del

acta de esa independencia, porque ellas sintetizan mucho mejor de lo que podrían hacerlo las mías propias el espíritu de aquél trascendental acto y sus futuras consecuencias.

Dice ese documento por muchos conceptos histórico: «... se reúnen en acto solemne, los representantes de la Nación, en sus fuerzas gubernativas y «en sus fuerzas populares, y trabajadoras, para re- «firmar el firme propósito del pueblo argentino de «consumar su emancipación económica de los po- «deres capitalistas foráneos que han ejercido su tu- «tela, control y dominio, bajo las formas de hege- «monías económicas condenables y de las que en el «país pudieran estar a ellos vinculados».

«A tal fin, los firmantes, en representación del «pueblo de la Nación comprometen las energías de «su patriotismo y la pureza de sus intenciones en «la tarea de movilizar las inmensas fuerzas produc- «tivas nacionales y concertar los términos de una ver- «dadera política económica para que en el campo del «comercio internacional tengan base de discusión, ne- «gociación y comercialización los productos del tra- «bajo argentino y quede de tal modo garantizada «para la República la suerte económica de su presen- «te y porvenir. Así lo entienden y así lo quieren a «fin de que el pueblo que los produce y elabora y «los pueblos de la tierra que lo consumen eladan en- «contrar un nivel de prosperidad y bienestar más «alto que los alcanzados en ninguna época anterior y «superiores a los que puedan anotarse en el presente. «Por ello, refirman la voluntad de ser económica-

«mente libres, como hace ciento treinta y un años  
«proclamaron ser políticamente independientes».

Después vinieron las realizaciones y hoy podemos ufanarnos y decir con verdad que se nacionalizaron los teléfonos, que los seguros y reaseguros fueron también nacionalizados. Que se compraron los servicios públicos de gas, energía, transportes, servicios de aguas corrientes y salubridad. Que se compraron los puertos y elevadores. Que fué nacionalizada la comercialización de la producción argentina. Que se pagó la deuda exterior, la cual costaba dos millones y medio de pesos por día a los argentinos. Que se creó una flota mercante que figura entre las primeras del mundo, una flota aérea nacional y otra internacional. Que se compraron los ferrocarriles y sus 17.000 propiedades anexas. Que fueron reequipados nuestra industria, nuestros transportes y nuestros puertos.

No fué olvidada por cierto en la ejecución de este extraordinario programa de gobierno el tema del mar y sus proyecciones sobre la economía del país, sobre su desenvolvimiento integral, materia de esta exposición.

Aparentemente la función del comercio internacional parece concretarse en la exportación y la importación. Así hemos prestado atención durante mucho tiempo a la relación favorable o desfavorable que se establecía entre una y otra, pero desatendíamos a otros factores que incidieron gravemente en el proceso de descapitalización del país: la comercialización de nuestros productos estaba en manos de consorcios

extranjeros que negociaban su venta contrariando los legítimos intereses de la Nación y del pueblo.

Los países compradores exigían que los productos se transportaran en sus barcos y los seguros estaban en manos de esos mismos países. Así el capitalismo extranjero absorbía el trabajo de los argentinos y se daba el caso realmente sorprendente de que antes del año 1943 nosotros pagábamos a Inglaterra por fletes, seguros y reaseguros marítimos el mismo importe que el que Inglaterra pagaba a la Argentina por el total de la carne que llevaba.

Aunque hubiera existido la voluntad de impedirlo, habría resultado imposible por la carencia de una flota mercante argentina. Y sin embargo, por esa voluntad de independencia económica, en poco menos de seis años llegamos a poseer una flota mercante que es orgullo de la Nación y una de las primeras del mundo.

Contamos hoy con un millón y medio de toneladas.

Los seguros y reaseguros también están en manos argentinas y podemos transportar la totalidad de nuestra exportación e importación y cubrir todas las necesidades vinculadas con nuestro desarrollo marítimo.

Sirvan las siguientes cifras como prueba de esta afirmación.

La flota cuenta hoy con 169 buques para el servicio de ultramar y costa sur; 1930 buques en tareas fluviales y de puertos; 594 buques en los servicios pesqueros y además otras unidades en las tareas ane-

xas que hacen un total de cerca de 3.000 barcos en servicio activo.

En el transporte de la exportación e importación argentina, desde el último lugar que ocupábamos en 1943, llegamos en 1949 al segundo y al primero en 1951, lo que se repite en los primeros seis meses del corriente año.

Como vemos, lo que pareció un proceso difícil por la magnitud de la empresa ha sido totalmente realizado durante los últimos años por la vocación decidida de un pueblo y de un hombre, que nuestra patria fuera independiente no sólo política sino también económicamente.

Hace muy pocos días el Parlamento Argentino escuchó la palabra del General Perón enunciando el Segundo Plan Quinquenal y la exposición posterior de todos los aspectos que comprende el mismo por el Ministro de Asuntos Técnicos de la Nación.

Y nada más expresivo que el artículo 2.º del proyecto de ley aprobatorio sometido a la consideración del Honorable Congreso, que dice: «Fijase como objetivo fundamental para el gobierno, el Estado y el pueblo argentino, para el Segundo Plan Quinquenal: Consolidar la Independencia Económica, para asegurar la justicia social y mantener la soberanía política».

Al fijar los principios generales de política comercial internacional argentina, el Plan establece:

Las relaciones económicas internacionales, lo mismo que las relaciones políticas, sólo pueden realizarse plenamente entre naciones libres.

El comercio internacional debe contribuir a la consolidación de la Independencia Económica de las naciones dentro del marco de una armónica cooperación internacional.

Se entiende por independencia económica la libre autodeterminación de los Estados en la adopción y ejecución de sus propias decisiones económicas.

En el Plan se fijan las realizaciones concretas, pero sólo transcribimos los dos objetivos fundamentales referentes a la flota fluvial y a la flota marítima por su significación y trascendencia:

Flota fluvial: «La flota fluvial será ampliada, a fin de asegurar en forma conveniente el transporte de la producción a los mercados consumidores y puertos de embarques del país, y con el objeto de realizar eficientemente los servicios de combinación ferrocarril-fluvial y caminero-fluvial».

Flota marítima: «la flota marítima será incrementada a fin de:

- «a) Asegurar el transporte de la producción nacional a los mercados de consumo y el consiguiente abastecimiento nacional;
- «b) Promover la reactivación general de todo el litoral marítimo argentino y sus zonas de influencia mediante servicios permanentes, adecuados y regulares.
- «c) Asegurar la participación del país en el comercio marítimo internacional».

Señoras y señores:

En verdad se regocija el espíritu en la contemplación de lo que el país ha realizado por obra de

una doctrina y de un hombre que antepuso a toda otra misión, la de redimir a la Patria por el camino de la justicia social, de la independencia económica y de la soberanía política.

Tema dominante en esta disertación que vuestra generosa presencia y vuestra atención honrosa para mí ha querido prestigiar más allá de mis merecimientos, ha sido el mar. No el mar que engalana tanta página de alta poesía, sino ese otro que sirve a la industria del hombre tanto como a sus designios, no siempre sensatos y con frecuencia oscuros.

Hacer del mar un agente de la civilización, la cultura y el engrandecimiento de las naciones, es un deber de quienes tienen la terrible y al par dichosa responsabilidad de sus destinos.

La Nación, desde hace siete años, desde el advenimiento del General Perón, sigue el camino que el destino le señala y que sus inmensas posibilidades le determinan.

Por haber sabido comprender que el mar no es un abismo que separa los pueblos, sino una inmensa promesa de acercamiento y recíproca comprensión, la Nueva Argentina cruza los mares enarbolando con la bandera de nuestras glorias un nombre que se ha impuesto al respeto del mundo, por la gravitación de sus fuerzas económicas sí, pero también morales. Y nuestra flota, cuyas jarcias proclaman la voluntad indomable de una nación y de un pueblo ennoblecido en la práctica del trabajo y en el cultivo de la justicia, son como un mensaje de paz que enviamos a las otras naciones y a los otros pueblos para

que juntos, en una atmósfera fecunda por la verdad y la belleza, conjugado en un idéntico anhelo de fraternidad, edifiquemos un mundo mejor, satisfacción de los presentes días, y preanuncio de felicidad para el porvenir.

Que este anhelo se cumpla, señoras y señores, para mayor gloria de la Patria.

ALBERTO TEISAIRE

