

LAS RUTAS MARITIMAS DEL ATLANTICO Y DEL PACIFICO SUR (*)

Por el Capitán de Fragata Jorge Aguirre
Urreta, Profesor de la Escuela de Guerra
Naval.

Tengo el honor de ocupar ésta tan digna tribuna, para exponer un tema de importancia para nuestro país, como es el de las rutas marítimas del Atlántico y del Pacífico Sur.

Debo decir que la mejor y la más verídica forma de exponer este tipo de tema, es la de usar valores numéricos cuantitativos y porcentuales, pero por otra parte, esta forma es la más tediosa; trataré entonces, de equilibrar ambas partes para no ser cansador, pero a la vez claro y objetivo.

También quiero dejar expresado claramente, que los valores expuestos son sólo ilustrativos, debido a que no he contado para este trabajo, con valores estadísticos de iguales años o reducidos a las mismas bases, pero en cualquier forma, así expuestos, cumplen el objetivo que me he impuesto de demostrar panorámicamente, la intensidad del tráfico marítimo en este hemisferio, como también algunos intereses marítimos.

Normalmente, en los estudios escolásticos comunes, la Tierra se divide en partes simétricas, cuyos límites son los paralelos (Ecuador, Trópicos, etc.), pero haciendo un estudio más profundo y dejando de lado un poco los conceptos exclusivamente cosmográficos, se llega a la conclusión que hay otras divisiones más lógicas y útiles, teniendo en cuenta la distribución de la tierra (a continentes me refiero) y los mares.

(*) Conferencia pronunciada en la Escuela Superior de Guerra.

Si trazamos un plano que tenga una inclinación con respecto al Ecuador de aproximadamente 20° y los puntos de corte con este paralelo máximo sean las ciudades de Ecuador y Singapur, tendremos por un lado un hemisferio terrestre que incluye Asia, Europa, América del Norte y Central y Africa, mientras que en el hemisferio marítimo, sólo aparecen el Sur de América del Sur y Oceanía. En este último hemisferio es donde se encuentra nuestro teatro de estudio y vemos que, geográficamente, estamos muy alejados del área de mayor movimiento del mundo formado por Europa y América del Norte, tan es así que las distancias por agua que unen nuestra capital con los principales puertos, oscilan entre 6.294 (Londres), 5.838 (Nueva York) y 6.130 (Génova) millas marinas.

Se puede decir con bastante acierto que nuestro país, como también Chile, Uruguay y Brasil, sólo por sus situaciones geográficas deberían ser de un carácter totalmente insular, pero los hechos históricos han demostrado que las vidas enteras de estos pueblos se han desarrollado de espaldas al mar.

Los países comprendidos en este hemisferio marítimo no se autoabastecen y ninguno de ellos se complementan entre sí, tanto en su producción como en su economía; pero aún es más grave la situación, ya que el intercambio comercial entre estos países es menor de lo que realmente podría ser, por causas que no corresponden ser tratadas en este estudio. Así, tenemos que casi todo el comercio de Chile, Argentina, Uruguay y Brasil, se realiza exclusivamente con los países más desarrollados del mundo, los que a su vez se encuentran en el hemisferio continental, tales como EE. UU., Inglaterra, Alemania, etc.; por estar el mar interpuesto entre ambas partes, es que todo este intercambio sólo se hace por vía marítima.

Entraré ahora a explicar someramente el comercio exterior de cada uno de estos países y los puertos principales que sirven a cada uno de los "Hinterland". Brasil exporta 4 millones 300 mil toneladas de mercaderías, siendo ellas principalmente café, algodón, cacao, madera, hematita y tabaco, pero a su vez importa 13 millones de toneladas, siendo los productos

principales combustibles, trigo, aceites lubricantes, maquinarias, celulosa, cobre, chasis con motores, hierro en barra, etc. Todos estos productos salen por los puertos de Recife, Bahía, Río de Janeiro, Santos, San Sebastián, Porto Alegre (Río Grande). Durante el año 1956, Recife ha tenido un movimiento de 1.676 buques, Bahía de 1.246, Río de Janeiro de 4.780, Santos de 5.479, San Sebastián 1.871 y Porto Alegre 2.900, de donde se ve que los principales puertos de importación y exportación y por orden de importancia son: Santos, Río de Janeiro, Recife y Porto Alegre.

El puerto de Santos sirve al Hinterland Industrial, ya que en San Pablo se encuentra casi en su totalidad radicada la industria brasileña y, por lo tanto, entonces es un puerto más de importación que de exportación, corroborado esto por las cifras que dicen que las importaciones han sido de 4 millones 900 mil toneladas y las exportaciones de 900 mil solamente.

Río de Janeiro, por ser la Capital del país y el puerto más desarrollado, además de servir a su propia zona, colabora con la del norte y las del sur igualándose casi las exportaciones con las importaciones, con un total de 5 y 4 millones, respectivamente. Aparece ahora Recife, con un problema totalmente inverso, ya que su Hinterland es pobre en cuanto a radicación de industrias y standard de vida; es así como sale por aquí una cantidad enorme de materia prima, tales como café, madera, etc., llegando a una exportación de 2 millones 270 mil toneladas y sólo una importación de 800 mil toneladas.

Por último nos toca el puerto de Porto Alegre, puerto éste que sirve fundamentalmente para el intercambio comercial con Uruguay y Argentina, exportando como rubro más importante madera e importando grandes cantidades de trigo y otros productos del agro, principalmente de nuestro país.

Ampliaré aún más el movimiento marítimo del Brasil, diciendo que el café, producto principal de esta nación, lo exporta en un 60 % a EE. UU. (540 mil toneladas), a Europa en un 20 % (220 mil toneladas), a Argentina en un 4 % (34 mil tone-

ladas), y a otros países del hemisferio norte el 16 % restante, con un total de 138 mil toneladas. El otro producto que le sigue en importancia es el de minerales, con un total de 1 millón 800 mil toneladas, con puertos de destino en EE. UU. y Gran Bretaña.

Entrando al renglón de las importaciones el primero es el petróleo, con 7 millones de toneladas, de Venezuela y EE. UU., siguiendo la pulpa de papel, con 1 millón 800 mil toneladas traídas desde Suecia, Noruega y EE. UU., y en tercer lugar se encuentra la importación de trigo, con 1 millón 500 mil toneladas de Argentina, EE. UU. y Canadá.

Para finalizar con este país debo decir que el comercio de cabotaje, es decir, el comercio entre puertos de la misma nación, oscila alrededor de las 400 mil toneladas.

Brasil cuenta con una marina mercante moderna, pero sólo alcanza a 838.000 toneladas de porte bruto, no cubriendo más del 20 % aproximadamente de su intercambio total.

Existen dos convenios con nuestro país desde hace una década, donde las cláusulas de transporte expresan que deben tener supremacía cargadores y transportadores argentinos y brasileños; conferencias posteriores de armadores hacen que se distribuyan equitativamente la carga de madera, trigo, etc. Del total de nuestro intercambio el 50 % se hacen en buques de bandera nacional, 20 % lo cubre Brasil con su Marina Mercante y el resto (30 %) lo realizan barcos de bandera extranjera.

Chile es el país más marítimo de los cuatro que estamos considerando y su comercio casi totalmente, como ya he dicho anteriormente, se realiza por vía marítima.

Su total de exportaciones alcanza a 2 millones 750 mil toneladas y sus importaciones a 1 millón 877 mil toneladas. Todo este movimiento de buques se realiza por los puertos de Arica, Iquique, Tocopilla, Antofagasta, San Antonio y Valparaíso; el último tiene más movimiento, con 766 mil toneladas de exportación y 598 mil de importación, siguiéndole en importancia Tocopilla, con 741 mil toneladas de exportación y 388

mil de importación. Para no entrar en detalles de números que resulten excesivamente cansadores, diré sólo que por los puertos del norte hasta Antofagasta sale normalmente el salitre, teniendo en cuenta que por los puertos de Arica y Antofagasta, también se mueve parte del comercio de Bolivia: por los puertos del centro salen el cobre y el hierro, mientras que por los que están ubicados al Sur de Talcahuano, carbón y petróleo, pero en poca cantidad.

Chile no se encuentra muy desarrollado industrialmente, por lo tanto importa gran parte de su consumo interno.

Lo dicho queda resumido expresando que el principal mercado de Chile es EE. UU., con 1 millón 332 mil toneladas de exportación y 998 mil toneladas de importación; le sigue Europa, con 692 mil toneladas y 126 mil exportación e importación, respectivamente, mientras que con América del Sur es de sólo y prácticamente de un 6 %, teniendo sus principales mercados en Argentina y Brasil.

Con Chile tenemos los mismos tipos de convenios que con Brasil desde 1947, pero con la única diferencia que estos convenios permiten el uso por ambas partes del buque denominado Charter, en otra palabra, se pueden alquilar buques de bandera extranjera para transportar los productos de los tratados firmados.

El tráfico con este país se realiza en sólo un 25 % por cada uno, con sus propios buques.

Antes de entrar de lleno al estudio del movimiento marítimo de la República Argentina, tocaré el del Uruguay, aunque este estudio es mucho más simple, por cuando el movimiento se realiza por el puerto del Montevideo, contribuyendo así a aumentar el tráfico del área focal del Río de la Plata.

Prácticamente, el total de buques que entran al puerto de Montevideo termina sus viajes en Buenos Aires, excepto los petroleros, que podemos considerar con un movimiento medio de 25 buques por año. Uruguay importa un 41 % de sus productos de Norte América, un 17 % de Brasil, y un 10 % de Argentina, mientras que las exportaciones son un 45 % a

Norte América y un 24 % a Gran Bretaña, no vendiendo prácticamente nada a nuestro país, por ser sus intereses en su totalidad similares a los nuestros.

No entraré a explicar cuál es el comercio en particular de nuestro país, por considerar que es un tema sabido, pero sí podemos decir que del comercio exterior, el 98,8 % del mismo se realiza por vía marítima, debido exclusivamente a la situación geográfica de la República Argentina.

Se comenta en esferas importantes que el tráfico marítimo es suplantado paulatinamente por el tráfico aéreo, pero diré, como dato ilustrativo que el costo de la tonelada por vía aérea entre Buenos Aires y Nueva York es de 3.400 dólares, mientras que por el de vía marítima es de 35 dólares. Estos valores demuestran elocuentemente que por mucho tiempo será la vía marítima la que utilizará el comercio entre los pueblos; con los países limítrofes, por las dificultades geográficas, por el poco desarrollo de las vías férreas y por el costo aún inferior al del ferrocarril, también se hace por vía marítima.

Ese 98,8 % representa 7 millones 279 mil toneladas de exportación y 13 millones de importación. Sólo un 18 %, aproximadamente, se lleva a cabo con buques argentinos.

También de esos totales podemos decir que un 3 % y 14,8 % (exportación e importación, respectivamente), corresponden al comercio con EE. UU., un 74,5 % y 9,2 % al comercio con Europa, principalmente con el Reino Unido, un 18 % y 57 % al comercio con países sudamericanos, y un 2,4 % y 17,5 % con Asia. Las importaciones de América del Sur y Asia parecen un poco abultadas, pero en realidad se debe al petróleo que se importa de Venezuela, Curazao y Medio Oriente.

Cabe hacer notar dos situaciones sumamente importantes para nuestro estudio; una de ellas es que el Río de la Plata representa para los argentinos el foco principal de concentración de buques mercantes, aseveración confirmada por valores estadísticos, ya que por el puerto de Buenos Aires se mueve

el 80 % del tonelaje total. Si nosotros analizamos un poco el mapa de la República, vemos que la zona de mayor producción del país es la comprendida al norte aproximadamente del paralelo de Mar del Plata y el único puerto que puede servir a este Hinterland es el de Buenos Aires; el de Rosario, que hasta hace unos años aliviaba el movimiento del de Buenos Aires, por encontrarse dentro de su zona de influencia, va muriendo lentamente, por no decir que ya ha muerto, debido a varios factores expuestos claramente por una comisión que se formó para el estudio de dicho fenómeno, llegando a conclusiones sumamente interesantes publicadas en los diarios del año 1956 y en la revista de la Liga Naval Argentina; podemos resumir estas conclusiones diciendo que favorecen a la muerte lenta del puerto de Rosario, las tarifas ferroviarias que facilitan el transporte a la ciudad de Buenos Aires, el mal dragado de la desembocadura del río Paraná, las tarifas aduaneras, la cantidad de trámites de importación y exportación que deben realizarse en la ciudad de Buenos Aires y por último el menor saldo exportable de cereales.

Le sigue en importancia al de Buenos Aires, el de Bahía Blanca, con el 10 %, aunque este 10 % es exclusivamente exportación de cereales, ya que dicho puerto sirve relativamente bien a la zona de influencia del sur de Buenos Aires, La Pampa y Neuquén.

Este es prácticamente el total del tránsito de ultramar, debiendo agregarse el de cabotaje, suma que queda explicada claramente al ver las estadísticas de movimientos portuarios resumidas en el cuadro siguiente:

	Ultramar	Cabotaje
Buenos Aires	1.670	370
Mar del Plata	63	93
Bahía Blanca	214	95
Madryn	1	75
Quequén	75	42
Comodoro Rivadavia	—	353
Deseado	3	59

	Ultramar	Cabotaje
Santa Cruz	—	47
San Julián	—	54
Gallegos	1	86
Ushuaía	—	16

Además, como ya lo mencioné, las líneas de cabotaje desde el sur constituyen el único medio de transporte que une las regiones de mayor potencial con la Patagonia. Es bien sabido que la carencia de ferrocarriles longitudinales, la falta de ríos con esa dirección general y finalmente la inexistencia de una red caminera que permita y soporte el transporte automotor en gran escala, deja la vía marítima como único medio utilizable para el transporte de grandes cargas.

Como resumen de lo hasta aquí analizado, se concluye que nuestro país depende fundamentalmente de la importación de algunos artículos primordiales, que sólo pueden obtenerse de países de ultramar y dispone a su vez de grandes saldos de productos agropecuarios exportables, que debe colocar en el exterior. Lo primero, la importación, determina la economía, lo segundo, tiene un aspecto financiero al proporcionar medios de pagos.

El intercambio arriba mencionado, se realiza en un 99 % con países de ultramar, y en especial con los países que convergen al Atlántico norte. Esto muestra la gran dependencia de nuestro país de las comunicaciones marítimas, que ésta dependencia se incrementa con la duración de las hostilidades en caso de que ellas existieran, inclinándose la balanza en favor del que pueda mantener el mayor ritmo de tráfico marítimo.

De los puertos del sur, prácticamente todo el movimiento es de cabotaje, abasteciéndose toda esa zona por vía marítima, mientras que por sus puertos sale como producto fundamental la lana, pero que también a Buenos Aires llega, porque aquí se encuentra el mercado central de ese producto.

Desde Deseado al sur, es decir, Deseado, Santa Cruz, San Julián, Gallegos y Río Grande, el movimiento de buques de ultramar es pequeñísimo y este exiguo número se debe a la ex-

portación de carne ovina, faenada en los frigoríficos de dichos puertos. Podemos decir entonces que los puertos al sur de Bahía Blanca, con excepción de Comodoro Rivadavia que lo trataré por separado, cuentan con un movimiento promedio anual de 60 buques.

En un futuro muy cercano, un puerto que incrementará notablemente su movimiento de cabotaje, es el de Río Gallegos por el incremento que se está dando a la explotación de la mina de carbón de Río Turbio.

Para este estudio se supone que el canal de Panamá se mantiene expedito, de lo contrario el número de buques que navegarían por nuestra área de responsabilidad se incrementaría en valores imprevisibles al desviarse por el estrecho de Magallanes el tránsito del Atlántico Norte al Pacífico y viceversa. Es opinión exclusivamente del suscripto, que el tráfico por el sur, destruido el canal de Panamá, no se incrementará en igual valor al que pasa por dicho canal actualmente, si se tiene en cuenta el terrible aumento de costo de la mercadería por transporte al alargarse las rutas en casi 15 mil millas; es de suponer entonces que el poder industrial creador de la potencia del norte, hará que se construya algún dispositivo (puertos, alambre carril, etc.) que una ambas costas del istmo, cargando y transpasando la mercadería con un costo y tiempo bastante inferior al de las rutas por el cabo de Hornos.

Resumiré todo lo expuesto hasta ahora, diciendo que el tráfico marítimo de Sud América, se mueve en un 99%, de los puertos de embarques indicados hacia el norte, con rumbo a los puertos de mayor movimiento mundial como son Nueva York, Londres, Hamburgo, Génova, etc.

El flujo de movimientos de barcos en nuestra zona de estudio es paralelo a la costa y se incrementa constantemente a medida que avanza hacia el norte, pues penetran en esta corriente los productos de las zonas de influencia por donde pasa; así vemos que en el Atlántico Sur, este flujo muere en Buenos Aires, y en el Pacífico Sur este flujo muere en Valparaíso, ambos puertos prácticamente en un mismo paralelo. Al sur de

ellos el tráfico que queda es pequeño y sólo de cabotaje, sirviendo a los pobres intereses de estas zonas más o menos áridas; en cuanto al de ultramar es prácticamente nulo.

Haciéndonos pequeñas cuentas, vemos entonces que desde el Río de la Plata al norte, entran y por lo tanto salen, un promedio aproximado de 34 buques semanales y por el Río de la Plata al sur, aproximadamente 9, siendo gran parte de ellos petroleros con destino a Comodoro Rivadavia.

Nuestro tráfico marítimo de ultramar, al salir de Buenos Aires con rumbo al norte, debe pasar por la zona de influencia de Brasil, y si se quiere evitar el pasaje por dicha zona por razones obvias, el incremento de las distancias a navegar, alcanza a un 150 %, si se realiza vía Mar Rojo. No le sucede dicho problema a Brasil y Chile, por lo expuesto anteriormente, teniendo prácticamente libre su navegación hacia el norte.

Quise dejar expresamente para el final el problema del transporte de petróleo, por ser un tema importantísimo y de mucha actualidad. Ese movimiento de 353 buques de Comodoro Rivadavia llevando petróleo a Buenos Aires y La Plata, transportan aproximadamente un total de 2 millones 500 mil toneladas.

En particular la mencionada ruta del petróleo que une Comodoro Rivadavia con el Plata (centro de mayor consumo) tiene una importancia vital al proveer un gran porcentaje de la producción nacional. Comodoro Rivadavia produce el 70 % del petróleo nacional, lo que unido a la importación hace que por la vía del mar llegue a los principales centros de distribución y consumo más del 85 % del total.

Se ha importado en el año 1956, 8 millones 48 mil toneladas, de las cuales un millón 135 mil toneladas se han movido en buques argentinos, en otra palabra, solo el 14 % del total, lo que demuestra que en la importación del petróleo, no solamente debe considerarse la evasión de divisas por el costo de dicho producto, sino también por los fletes, que en muchos casos ha llegado a valores muy considerables. Nuestra marina

petrolera cuenta con 342 mil toneladas de capacidad de tanques sobre un total mundial de 28 millones 688 mil toneladas y el total de bodegas argentinas es de 966 mil toneladas sobre un total mundial de 100 millones 161 mil. Como podrán ver, sólo cubrimos en un 18 % nuestras necesidades y en cuanto al orden mundial estamos muy lejos de ser una nación con una flota marítima debidamente desarrollada. Una de las políticas fundamentales del poder marítimo, sería ampliar nuestra flota mercante en un 32% más para poder cubrir el 50% del transporte de mercaderías que nos corresponde por todo contrato de compra venta que se hace. En cuanto a la política de buques tanques, debe ser estudiada detenidamente en base a las últimas declaraciones del Sr. Presidente de la Nación y al desarrollo que vaya tomando nuestra producción nacional, para que en ningún momento, pueda demorarse la extracción por falta de transporte.

Si bien no corresponde exactamente al tema dado para desarrollar, no quiero finalizar este trabajo, sin antes mencionar la necesidad imperiosa de incrementar la industria naviera, tanto civil como oficial.

Este sería el momento adecuado para que, sin pérdida de tiempo, el país establezca una industria naval de importancia, como respaldo de su marina mercante, con las ventajas que supone el desarrollo de toda industria. Una ciudad cuyas comunicaciones externas dependen de puentes y no pueda construirlos, es fácil presa del enemigo. La figura puede aplicarse sin dificultad a nuestra isla.

Si no se reparan los barcos obsoletos, fatalmente irá sucediendo lo que se viene observando desde el año 1952: la Marina Mercante Argentina, irá disminuyendo gradualmente y todo el esfuerzo que se ha hecho desde que terminó la guerra irá poco a poco e inexorablemente, convirtiéndose en chatarra. Si no se aumenta la capacidad de bodega, el comercio exterior seguirá siendo transportado por barcos extranjeros, en una proporción superior al 80 %, con una sangría de divisas muy considerable que sobrepasarán los 300 millones de dólares anuales.

REVISTA DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

Año XXXVI :: JULIO - SEPTIEMBRE 1958 :: No. 330

Sumario

EL PASAJE DE LA ECONOMIA DE TIEMPO DE PAZ A UNA ECONOMIA DE GUERRA. PREVISIONES QUE SE CONSIDERAN FUNDAMENTALES. Por el General de División (R.) Jorge A. Giovaneli.	403
LA BATALLA OFENSIVA. Por el Coronel Carlos Jorge Rosas	440
PROTECCION DE FRONTERAS. Por el Teniente Coronel del Ejército Francés François Pierre Badie	503
LA NATO. ORIGENES Y CONTENIDO DEL TRATADO DEL ATLANTICO NORTE. ORGANIZACION DE LA NATO. Por el Teniente Coronel del Ejército Francés Patricio Roger J. L. de Naurois	519
LAS RUTAS MARITIMAS DEL ATLANTICO Y DEL PACIFICO SUR. Por el Capitán de Fragata Jorge Aguirre Urreta	541
FRANCIA Y LA UNION FRANCESA. Por el Profesor Robert Weibel Richard.	552
INTRODUCCION AL ESTUDIO DE LA ECONOMIA POLITICA. Por el Doctor Lionel G. Desouches	569

La Dirección de la Revista deja a sus colaboradores la entera responsabilidad de las opiniones o juicios vertidos, a cuyo fin, cuando no sean artículos de la Dirección, las colaboraciones aparecerán con el nombre del autor.