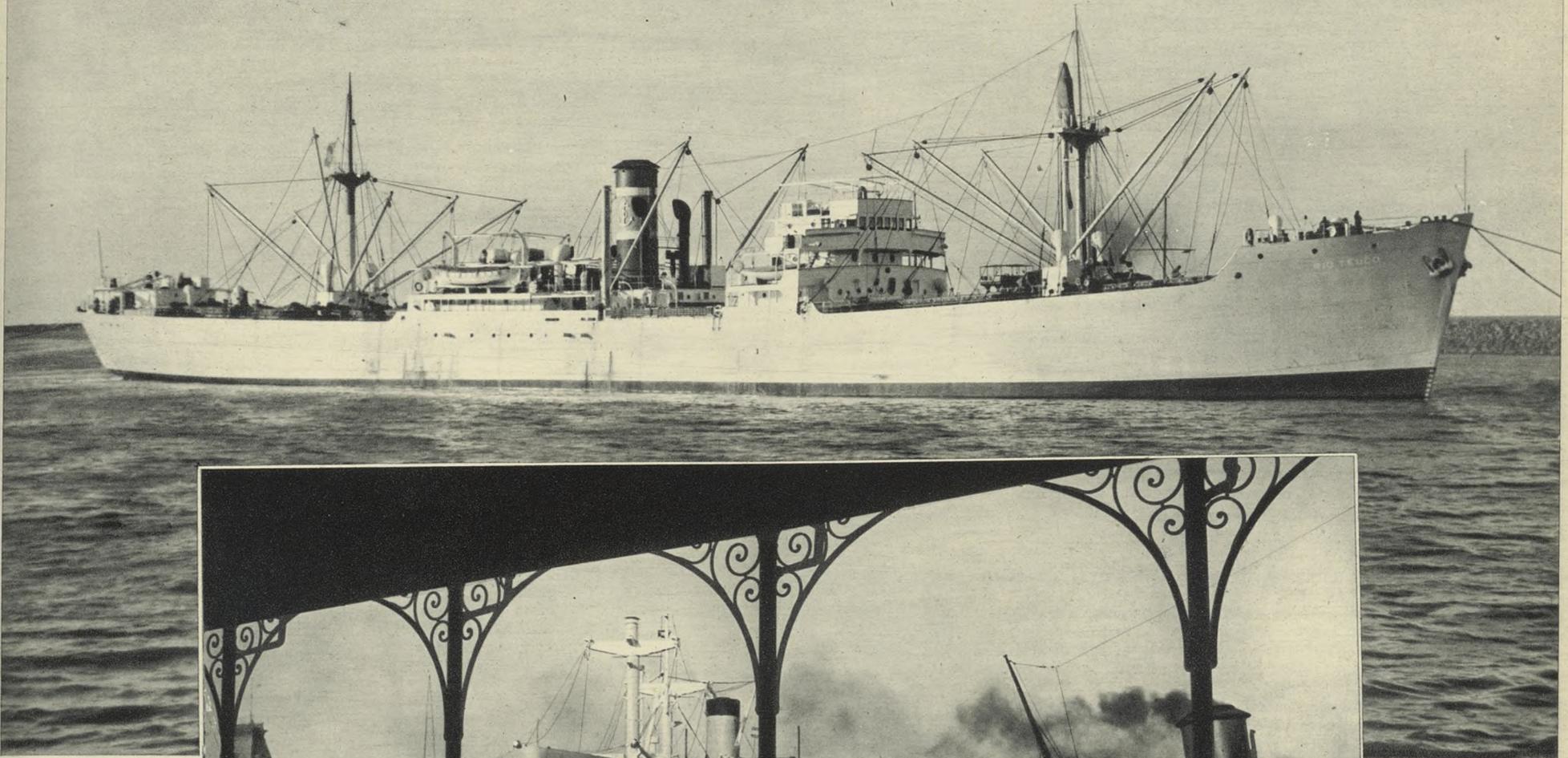


AMERICA PUERTO DE LLEGADA,



AMERICA PUERTO DE PARTIDA

CON frutos y marina haremos un comercio activo; nuestras relaciones mercantiles tomarán la expansión de que son capaces...; nuestras embarcaciones irán a los puertos del Norte...; los fletes se difundirán en la Nación y la harán rica y opulenta."

En Buenos Aires, hace bastante más de cien años, D. Pedro de Cerviño, el precursor del pabellón marítimo argentino, enunciaba así el camino marcado a la grandeza del nuevo mundo hispánico. Entonces, América era, únicamente, "puerto de llegada".

Intuía Cerviño que salir al mar bajo la propia bandera es tanto como poder transportar, con voluntad y derecho de elección nacionales, aquello que conviene cuándo y adonde conviene. Y traer lo que es preciso, con análogo discernimiento.

Hablaba él de los puertos del Norte como meta próxima de un inteligente deseo, aunque es seguro que pensaba en otros derroteros más ambiciosos, capaces de llevar testimonios de soberanía a todos los puertos del mundo. Pero esto quedaba aún muy lejos.

Se iban formando por aquel entonces conciencias nacionales y de ellas nacían los Estados, con una gran dotación de idearios y la certidumbre de un porvenir espléndido. Era, sin embargo, necesario vencer a la naturaleza, a las ambiciones exteriores, a los logreros del interior, a la exagerada riqueza potencial, a la vehemencia sin cauces justos y al gran esterilizante que es la vida demasiado fácil.

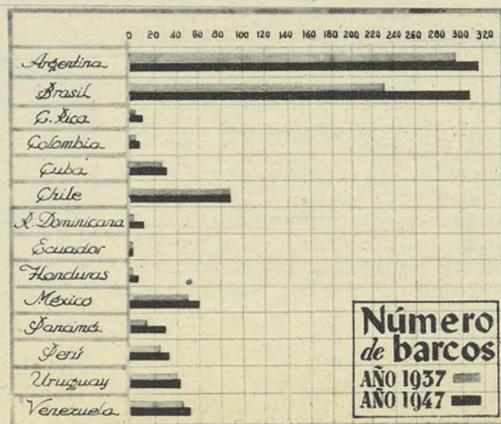
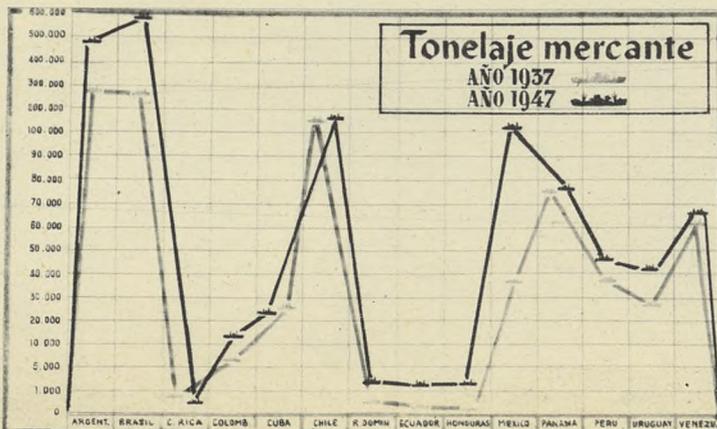
Aquí estaban los frutos, es cierto; pero tan abundantes como para conducir a la ruina, por el camino abierto hacia la opulencia, si no se conseguían mercados para ellos.

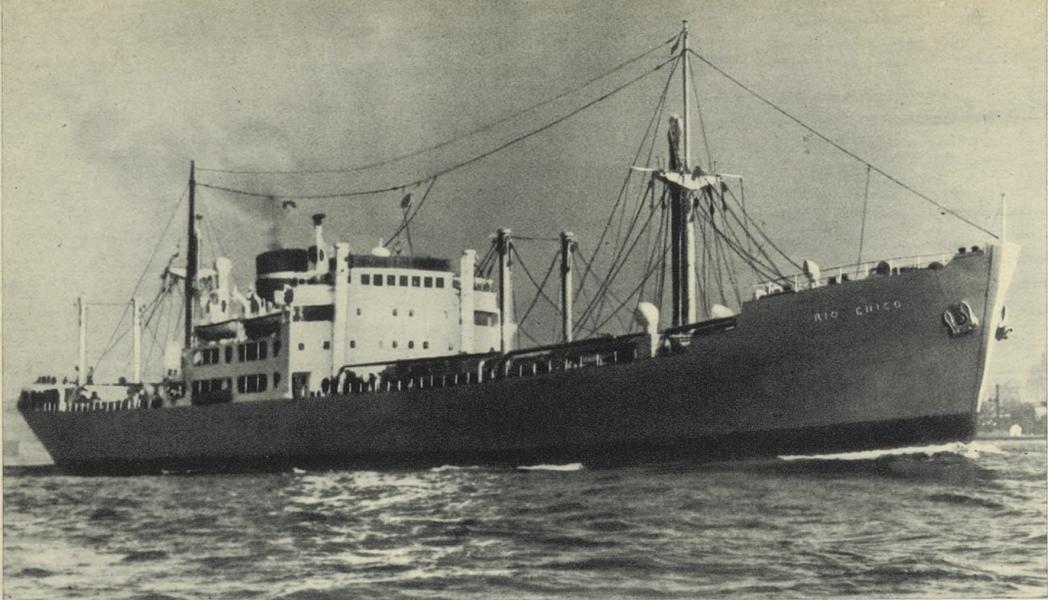
"Con frutos haremos un comercio activo". Cerviño habló de comercio activo con sagaz sutileza. Por eso pedía barcos nacionales, medios propios de transporte a través de los mares, de forma que con ellos pudiera hallarse esa otra independencia imprescindible para el progreso de su naciente soberanía. Necesitaba diversificar su producción, para, saliendo de la asfixiante política impuesta de comercio bilateral, poder escoger los mercados en un porvenir próximo. Sin esa facultad de opción, el comercio sería solamente pasivo y la progresión de su país hacia la opulencia, lenta y penosa.

América no podía seguir siendo indefinidamente "puerto de llegada" para las flotas cuyos puertos de partida, casi siempre en Europa, disfrutaban del privilegio de una terminante iniciativa en el intercambio de productos, aún cuando esta modalidad de comercio y la concurrencia de capitales que caracterizó al período comprendido entre 1850 y la primera Guerra Mundial, fueran poderosos coadyuvantes al progreso extraordinario conseguido en tan corto plazo por las naciones de Hispanoamérica.

Los hombres que habían de tripular esos buques imprescindibles para "un comercio activo" eran más costosos de conseguir que los buques mismos. Los primeros marinos brasileños, argentinos, chilenos, se hicieron en las escuelas náuticas de España, de Portugal, de Inglaterra y de Francia. Y lo propio sucedió con la mayor parte de los oficiales de las respectivas marinas militares, que constituyeron los pequeños grupos básicos de las mismas. Muy pronto, sin embargo, las escuelas profesionales consiguieron arraigo nacional. Así, en la República Argentina, después de varios afanosos intentos, que no llegaron a completa madurez, el entusiasmo del ilustre general D. Domingo Faustino Sarmiento

de España, de Portugal, de Inglaterra y de Francia. Y lo propio sucedió con la mayor parte de los oficiales de las respectivas marinas militares, que constituyeron los pequeños grupos básicos de las mismas. Muy pronto, sin embargo, las escuelas profesionales consiguieron arraigo nacional. Así, en la República Argentina, después de varios afanosos intentos, que no llegaron a completa madurez, el entusiasmo del ilustre general D. Domingo Faustino Sarmiento





En la página 35, arriba: Los barcos argentinos «Río Teuco» y «Santa Fé», en el puerto de Buenos Aires.—Abajo: Gráfico comparativo del tonelaje mercante de Hispanoamérica durante los últimos diez años.—En estas dos páginas: El vapor «Río Chico», de la República Argentina, tres magníficas vistas panorámicas del puerto de Buenos Aires y un grabado antiguo, de 1895, que muestra el abigarrado movimiento de entonces en dicho puerto.

consiguió el establecimiento de la Escuela de Náutica —después Escuela Naval—, por Ley de 5 de Octubre de 1872.

El Presidente Sarmiento es justamente considerado como el creador de la moderna Marina Argentina, y la hermosa fragata, que juntamente con el crucero "La Argentina" sirve de escuela práctica a los cadetes navales, pasea orgullosa aquel nombre por todos los puertos del mundo.

La Escuela Nacional de Pilotos mercantes argentinos fué fundada en 1896, como una dependencia del Ministerio de Instrucción Pública, hasta pasar en 1900, con ocasión de crearse el Ministerio de Marina, a ser regida por este Departamento. Los resultados obtenidos por dicho establecimiento han sido extraordinarios y a los marinos que en ellas se instruyen se debe en gran parte el auge de la actual flota comercial de la República del Plata.

Marina y marinos tiene América. Los pabellones mercantes flotan al viento en todas las rutas con audacia y firmeza juveniles. "Lloyd Brasileiro", "Naviera de Cuba", "Uruguay de Navegación", "Flota Mercante del Estado Argentino", "Chilena de Navegación Interoceánica", "Naviera pro México", "Venezolana de Navegación", flota mercante "Gran Colombiana".

En 1937 el tonelaje total de las flotas mercantes del nuevo mundo hispánico ascendía a 988.527 toneladas. Al finalizar el año 1947 se elevaba a 1.584.602 toneladas. El aumento registrado de 596.075 toneladas, que representa el 60 por 100 de los efectivos de 1937, supone un esfuerzo muy considerable, sobre todo si se recuerdan las pérdidas sufridas durante la última guerra por una gran parte de dichos pabellones. El número de unidades el año 1937 era de 847 y en 1947 dichas unidades llegaban a 1.006. Esta diferencia de 159 barcos sumados a las mencionadas flotas, si se tiene en cuenta que el tonelaje aumentó en más de medio millón de toneladas, demuestra que los nuevos buques agregados a las mismas son de gran porte y destinados a la navegación de altura.

Se adentran los barcos americanos en el Mediterráneo, pasean por el Atlántico y por el Pacífico; llegan al mar del Japón. Y al regreso, al final del viaje redondo, fondean en esos puertos que hace apenas cincuenta años eran poco más que hermosos refugios y que ahora, mecanizados y eficientes, recogen las máximas actividades marítimas del mundo. Valparaíso, Santos, Cartagena, Bahía, El Riachuelo, Montevideo...

El plan de renovación de la flota mercante del Estado Argentino —que cuenta ahora con 273.226 toneladas— se inició en el año 1946, con la incorporación de las motonaves de 9.200 toneladas, "Río Diamante" y "Río Gualleguay". El año último se enriqueció con la adquisición de siete buques, con un total de 67.100 toneladas. Durante el año actual pasarán a engrosar dicha flota otras seis unidades, que totalizan 40.400 toneladas, y para el año 1949 se prevee otro aumento de 45.000.

La carga transportada por esta flota en los primeros once meses de 1947 llegó a las 600.000 toneladas y los servicios regulares atendidos por la misma alcanzan a puertos de Patagonia; a la costa atlántica de los Estados Unidos, con escala en puertos de Brasil, entre ellos Santos y Río de Janeiro; a Cuba, México y Nueva Orleans y a las Antillas Menores; a Rotterdam y a Amberes; a Barcelona, Marsella, Génova y puertos intermedios; a Inglaterra, con escalas en el Norte de España y en el Havre; a la costa pacífica de América del Sur y a Sudáfrica...

La América hispánica es ahora "puerto de partida", como queda probado con este botón de muestra.

Cuando hace bastante más de un siglo exponía su doctrina el férreo y clarividente D. Pedro Cerviño, precursor del pabellón marítimo argentino, no podía suponer que llegaría un día en que el 95 por 100 de los intercambios de productos en el mundo habrían de hacerse por vía marítima; pero sabía que el mar, por designio de la Providencia, es el camino vital de la Humanidad.

JOAQUÍN DE CASTRO

