

Operaciones navales de no guerra en el escenario regional, una vista desde un país de cara al Atlántico.*

Por: Capitán de Navío Fernando Miguel Colombo Angeloni⁷.

Temario

- 1.- Introducción.
- 2.- Generalidades.
- 3.- Poder Naval, Poder Marítimo e Intereses Marítimos.
- 4.- Operaciones navales de “no guerra” combinadas.
- 5.- Entorno Antártico.
- 6.- Antecedentes del Uruguay en el Tratado Antártico.
- 7.- Conclusiones.

Introducción.

La Armada Nacional de Uruguay participa en múltiples operaciones de “no guerra” en la región. Se puede destacar como las más relevantes

* Este documento es resultado de la Ponencia Virtual presentada en Desarrollo del III Seminario Internacional Virtual “Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, como insumo del Proyecto de Investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL 123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “B”.

7 **Capitán de Navío Fernando Miguel Colombo Angeloni.** Director de la Escuela de Guerra Naval de Uruguay. Catedrático y docente en la Escuela Naval, en el centro de Instrucción de la Armada y en la Escuela de Guerra Naval.

aquellas que tienen que ver con el quehacer del funcionamiento del país como por ejemplo el control del tráfico marítimo y SAR que si bien no entran dentro de la definición de operaciones navales, consumen mucho tiempo y recursos. También están aquellas que se llevan adelante siguiendo lineamientos estratégicos del país como las Misiones de Paz y la Antártida.

En esta oportunidad por ser una operación que reúne los objetivos de la videoconferencia, desarrollaré las Operaciones Antárticas que realiza la Armada de Uruguay.

Generalidades.

Es indiscutible la importancia del mar en descubrimiento y desarrollo del continente americano. Todo el proceso fundacional que en esta región se dio a inicios del siglo XVIII, tiene al mar, a sus bahías y fondeaderos como eje de la evolución. Desde el establecimiento del Apostadero Naval de la Real Armada Española para el Atlántico Sur, el Puerto de Montevideo se convirtió en un eje comercial y a Buenos Aires como centro político. En aquella época, la importancia de las vías de comunicaciones marítimas también era indiscutible.

112

Uruguay como país ribereño asumía desde su independencia los desafíos del comercio marítimo contando a finales del siglo XIX con una importante actividad fluvial, con puertos en las ciudades del litoral, astilleros, diques y una flota de cabotaje. Uruguay contaba con una marina mercante nacional de ultramar que atendía los requerimientos del comercio de la época. Se puede decir que el Poder Marítimo influía en el logro de los Intereses Estratégicos Nacionales.

Ubicación geográfica y de contexto.

Ubicado al sur de Brasil y al este de la República Argentina, Uruguay se encuentra bañado por las aguas del río Uruguay en el límite con Argentina y por el Río de la Plata al sur.

1.400 km de costas y 70% de los límites del país son custodiados por la Armada Nacional.

Su población es de poco más de 3 millones de habitantes de los que el 70% vive en las ciudades costeras.

Su mar territorial y zona económica exclusiva así como la extensión a las 350mn superan la superficie terrestre como se visualiza en la gráfica.

Figura 1. Territorio marítimo de Uruguay



Fuente: www.google.com

Contamos con un detallado tratado bilateral del Río de la Plata firmado entre Uruguay y Argentina en el año 1976 otorga los límites y determina las actividades autorizadas.

Poder Naval.

Sin entrar en detalles, cuando una frase sintetiza de muy buena forma un concepto se puede utilizar y este es el caso. Con esta definición y la siguiente, quedan los conceptos claramente definidos pese a la confusión que naturalmente tendemos a realizar en la simplificación y generalización de los términos.

Operaciones navales de no guerra en el escenario regional, una vista desde un país de cara al Atlántico

A modo ilustrativo preferí tomar la definición realizada por Geoffrey Till que dice así *"El Poder Marítimo es claramente un concepto más amplio que el Poder Terrestre o el Poder Aéreo, ninguno de los cuales comprende las dimensiones geo-económicas de la actividad humana al grado en que lo hace el Poder Marítimo."*

A diferencia del ejército y de la fuerza aérea, cuyo tamaño y poder de fuego deben guardar relación con aquellos del adversario potencial, el tamaño de la Armada es determinado por el "quantum" de activos e intereses marítimos que uno debe proteger".

Poder Marítimo.

Es la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país tanto en la paz como en la guerra. En síntesis, consiste en la facultad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio.

El Poder Marítimo (PM) está integrado por dos elementos de distinta naturaleza pero complementarios entre sí: Los Intereses Marítimos (IM) que le otorgan la sustancia, mientras el Poder Naval (PN) los defiende.

El poder marítimo

PM = IM x PN

Intereses Marítimos

Poder Naval (PN)

El Poder Naval

PN = F x P

Fuerza Naval (F) Posición

Estratégica (P)

Voluntad Estratégica

Podemos destacar dentro de los intereses marítimos los más significativos:

- a. Mantenimiento de la paz y seguridad internacionales.
- b. Preservar el medio ambiente.
- c. Asegurar el desarrollo económico y social del país:
 - Turismo.
 - Vías de comunicación y cables submarinos.

- Extensión de las 350 millas.
- d. Proyectar y promover la presencia del Estado Uruguayo en el Continente Antártico.
 - e. Promover la investigación científica en el país.
 - f. Exploración petrolera y el GNL
 - g. Brindar seguridad del tráfico marítimo - Búsqueda y rescate.

Intereses Marítimos y las operaciones navales para protegerlos.

De todas ellas destacó 4 y desarrolló una de ellas:

- a.- Proteger los Cable submarino que proporcionan el 99% de las comunicaciones digitales, entre ellas las transacciones bancarias que integran al Uruguay al mundo financiero globalizado, las comunicaciones internacionales empleando los celulares y sus aplicaciones más conocidas que proveen video en tiempo real.

Muchas veces cuando hablamos de cyber espacio tendemos a imaginarnos algo etéreo intangible y relacionado con satélites. Las comunicaciones en el cyber espacio se realizan a través de algo tan tangible y real como un cable submarino. Este cable es frágil e interferible.

Además de detallar en las cartas de navegación las restricciones de navegación y actividades como el fondeo o la pesca de arrastre sobre los cables submarinos, se realizan controles y supervisión de la navegación en las zonas de más fragilidad de los mismos que son en la salida a la costa así como en los empalmes. En la salida a la costa se supervisa con radares, control visual y patrullaje mientras que en los empalmes a más de 30mn de la costa se controla mediante patrullas de la Armada y control del tráfico mediante AIS.

- b.- La hidrovía Paraná – Paraguay - Plata

Ubicada en el corazón de Sudamérica, cuenta con 3.444 km de longitud. Los tres ríos completan una vía de agua natural que no requiere esclusas para gestión del transporte. Es una cuenca útil para el transporte de mercaderías iniciando en el Puerto de Nueva Palmira en Uruguay y en el otro extremo contamos con el puerto brasilero Puerto Cáceres.

Figura 2. Hidrovía Paraná - Paraguay - Plata



<http://www.meguiabrasil.com/mapabrasil/mapa-hidroviav/mapa-hidrovia-bacia-do-paraguai.jpg>

El control de la navegación y la participación de ejercicios y operaciones denominados ACRUX entre Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay permiten mantener un alto grado de alistamiento para enfrentar diferentes situaciones que afecten la seguridad de los países participantes.

c.- Extensión de las 350 millas

Sin dudas el reclamo coordinado entre los países ribereños por la soberanía de hasta las 350 millas en una muestra de operaciones de relevamiento del fondo marino coordinadas con Argentina y Brasil.

Después de un proceso de muchos años, Uruguay logró el 30 de agosto del 2016, que la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) de la ONU, órgano técnico creado por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), emitiese una recomendación que en los hechos supone una extensión de la plataforma continental

del Uruguay hasta las 350 millas marinas desde la denominada “línea de base”. Esto otorga a Uruguay derechos sobre el suelo y el subsuelo. Las unidades de la Armada patrullan esta área y realizan ejercicios y operaciones con las armadas amigas para mantener la seguridad en la navegación. Además Uruguay integra el AMAS (Área Marítima del Atlántico Sur) junto con Argentina, Brasil y Paraguay. En el CAMAS (Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur) se realiza un control cooperativo del tráfico marítimo de la región.

Figura 3. Área de responsabilidad de AMAS - CAMAS



Fuente: www.google.com

d.- Proyectar y promover la presencia del Estado Uruguayo en el Continente Antártico Estas operaciones son las que voy a describir seguidamente.

5.- Entorno Antártico.

El continente Antártico representa una reserva natural dedicada a la paz y a la investigación científica.

El territorio continental en sí mismo, los Mares Australes y la zona de convergencia constituyen un área de interés científico y estratégico,

Operaciones navales de no guerra en el escenario regional, una vista desde un país de cara al Atlántico

con oportunidades de investigación de fenómenos, sistemas y procesos, que la constituyen en un laboratorio de la humanidad, vinculada directamente a nuestro país. La importancia científica de la Antártida, radica en los siguientes tópicos:

- Las regiones polares como componentes integrales del planeta, influyen directamente en el clima, el nivel medio del mar y los ciclos biogeoquímicos de los sistemas marinos.
- La interrelación entre el océano, la atmósfera y Criósfera hacen a la Antártida un elemento de medular importancia debido a su directa influencia en el cambio climático.
- En él logran sobrevivir organismos particulares que dan la oportunidad mediante su estudio, de comprender la evolución en los campos ecológico y biológico.

Por lo tanto, todo lo que sucede en la Antártida, repercute directamente en nuestros países.

El interés mundial en la Antártida

118

La Antártida fue el último continente en ser descubierto. Sus reservas de recursos minerales, su vasta fauna marina y el interés de la comunidad científica internacional, convierten a dicho continente en un sitio de particular interés para los Estados.

Además del potencial económico, ocupa una posición geográfica estratégica que permite reforzar el poderío de los mismos. El Tratado Antártico, no abordaba en forma precisa el problema de la explotación de minerales en el continente, lo cual mantenía cierta inestabilidad y se presentaba como una fuente de posibles discrepancias entre los Estados.

Con el fin de evitar disputas entre aquellos que querían realizar una explotación controlada de los mismos y los que se oponían totalmente a ella, se alcanzó a través del Protocolo de Madrid de 1998 (adicional al Tratado) una solución intermedia, la cual suspendía dichas actividades durante un período de 50 años. Por esto se puede decir, que el Sistema del Tratado Antártico ha logrado desde su creación funcionar como una herramienta eficaz para establecer reglas de conducta, y proponer acciones para el desarrollo y la protección del continente.

El Tratado Antártico.

El Tratado Antártico es un esquema jurídico internacional mediante el cual los Estados tienen derechos y deberes que se traducen en realizar actividades con fines pacíficos y esencialmente científicos y es llamado actualmente Sistema del Tratado Antártico.

Dichas actividades se realizan en el área que se encuentra al sur de los 60 grados de latitud sur, promocionando y participando en forma conjunta en la investigación del mismo.

Remontándonos a la historia para comprender el génesis del mismo, debemos saber que siete países habían realizado reclamos territoriales sobre el continente helado entre los años 1908 y 1940 (Argentina, Chile, Australia, Nueva Zelanda, Noruega, Reino Unido y Francia).

Preocupado por el impacto que estos reclamos podrían generar, ya que en algunos casos las zonas se solapaban y la Guerra Fría ya había comenzado, los Estados Unidos aprovecharon el éxito alcanzado durante el Año Geofísico Internacional (1957-1958) y propusieron la elaboración de un tratado. Este instrumento congeló las reclamaciones existentes, siendo la piedra angular para que la Antártida se convirtiera en lugar pacífico, desmilitarizado y de cooperación científica entre los países que se habían adherido al mismo.

El 1º de diciembre de 1959, los doce países que habían llevado a cabo actividades científicas en la Antártida y sus alrededores durante el Año Geofísico Internacional (AGI) de 1957-1958 firmaron en Washington el Tratado Antártico, entrando en vigor en el año 1961 siendo aceptado desde ese entonces por otras naciones. Los miembros consultivos del tratado son actualmente 29 de los 53 países adherentes al tratado.

El mencionado documento se concretó, al reconocer:

- Que es de interés de toda la humanidad que la Antártida se utilice siempre exclusivamente para fines pacíficos y que no llegue a ser escenario u objeto de discordia.

Antecedentes del Uruguay en el Tratado Antártico.

Uruguay fue miembro no consultivo del tratado antártico desde enero de 1980 y miembro consultivo desde 1985 (mismo día que ingresa china), el 14 de Diciembre de 1984, la República Oriental de Uruguay estableció la Base Científica Antártica Artigas en la Península Fildes, isla Rey Jorge, islas Shetland del Sur, Lat. 62° 10' S, Long. 58°50' O. La estación tuvo en sus inicios un contingente de 23 personas, demostrando sólidos planes para luego iniciar una ocupación permanente de la estación desde la temporada 1985 – 1986 iniciando programas en meteorología, biología litoral y costera, estudios sobre krill y poblaciones de pingüinos.

La Armada realizó su primer campaña antártica con buque propio en 1990 año que la armada adaptó el buque ROU24-Comandante Pedro Campbell.

Le siguieron el ROU26–Vanguardia y el ROU04-Artigas. Desde esa fecha se mantuvieron en forma ininterrumpida los viajes durante los veranos australes con dos objetivos principales: la investigación científica y el abastecimiento de la base, como por ejemplo 150.000 litros de combustible para los generadores. En dos oportunidades se realizaron dos viajes con diferentes buques el mismo año transportando materiales como: más combustible, tanques de almacenamiento y materiales de construcción. Obviamente al regreso se trae la basura.

Los buques con que cuenta la armada no son antárticos pero cuentan con casco reforzado que le permite navegar con precaución, pero con seguridad en las aguas antárticas.

Siempre tenemos como referente la misión liderada por el TN Ruperto Elichiribehety que a bordo del buque llamado "Instituto de PescaN1" de 45 mts de eslora, alistó la embarcación y zarpó en el mes de junio de 1916 al intento de rescate de la tripulación de la Expedición de Ernest Shackleton. La misión llegó muy cerca pero no fue posible realizar el rescate por la densidad de los hielos. La tripulación fue finalmente rescatada por la Armada de Chile que proporcionó el buque Yelcho al mando del Piloto Pardo el 30 de agosto de 1916.

La Base Científica Antártica Artigas se sustenta logísticamente con medios propios con el apoyo de operaciones conjuntas de las Fuerzas Armadas, como lo son las campañas antárticas con medios navales de la Armada Nacional, los vuelos de los F.A.U. con el Hércules C-130 y la contribución al sostenimiento de la operación de base por parte del Ejército Nacional.

Se destacan la participación conjunta en actividades antárticas en la década del 50, accediendo a invitaciones de la Armada Argentina, con la Armada Británica a bordo del buque "Protector" en el verano de 1963-1964, después en la década del 80 que comienza nuevamente a participar en campañas antárticas enviando asiduamente observadores en buques de Armadas amigas como Inglaterra, Argentina, Brasil y Chile, generándose así un nuevo y actualizado aporte de experiencia.

2008: Operación ANTARVEN I: República Bolivariana de Venezuela-República Oriental del Uruguay. Entre los meses de febrero y marzo de ese año, a bordo del buque hidrográfico de la Armada de Uruguay ROU 22 "Oyarvide", se llevó a cabo una Campaña Antártica con participación de oficiales y científicos venezolanos. El buque realizó diferentes operaciones oceanográficas e hidrográficas en el Estrecho Antártico y Bahía Esperanza.

Conclusiones

- a.- Las operaciones combinadas son sumamente importantes para incrementar el nivel de alistamiento de las unidades navales. También colaboran en la toma de conciencia de otras realidades de las armadas participantes.
- b.- Los conocedores de las operaciones en el continente blanco saben que ninguna campaña es igual a otra y cada una de ellas es un reto para toda la institución y requiere de la cooperación internacional para su desarrollo.
- c.- Sin dudar la presencia de Uruguay en la Antártica ha comprobado el altísimo grado de cooperación entre todos los países que participan.

d.- Es un desafío mantener el equilibrio del PODER NAVAL balanceado entre: las Capacidades, los medios y el personal versus la responsabilidad, el área a custodiar, las tareas asignadas y el volumen de tráfico.

De no mantener el equilibrio se puede percibir una aparente y temporal zona de confort hasta que otros actores ocupen esos roles o saque ventaja de la ausencia de control.

Por ello, el futuro nos depara un escenario donde se deben presentar las necesidades en forma clara y concreta, justificando en todo momento con argumentos válidos cada tarea y objetivo a ser cumplido.

e.- Uruguay tiene por delante y su Armada busca contribuir en los siguientes desafíos futuros:

El fomento del transporte marítimo y fluvial.

El turismo de cruceros seguro.

La pesca sustentable.

La industria naval rentable.

Las terminales marítimas eficientes.

La exploración petrolera a gran profundidad.

Quiero finalizar este artículo planteando dos preguntas a modo de reflexión:

¿Quién protege el medio ambiente más allá de las 200 mn?

¿Quién hace uso de ese mar?

Muchas gracias