

La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde la Escuela de Guerra Naval de Uruguay*

*Por: Capitán de Navío Fernando Miguel Colombo Angeloni*¹⁹

Temario

Ubicación geográfica y de contexto, Intereses y Poder Marítimo, La Globalización vista desde Uruguay y sus Intereses Marítimos.

Introducción

Es indiscutible la importancia del mar en descubrimiento y desarrollo del continente americano. Todo el proceso fundacional que en esta región se dio a finales del siglo XVIII, tiene a el 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.

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.

* Este documento es una Relatoría resultado de la Ponencia virtual presentada desde la Escuela de Guerra Naval de Uruguay, en Desarrollo del II Seminario Internacional Virtual "La Globalización y su Impacto en el Desarrollo de los Intereses Marítimos", Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto.

19 Director de la Escuela de Guerra Naval de Uruguay. Catedrático y Docente en la Escuela Naval, en Centro de Instrucción de la Armada y en la Escuela de Guerra Naval.

Ensayos sobre Estrategia Marítima

Pasaron doscientos años y hoy día no tenemos marina mercante bajo bandera nacional pero el 90% del comercio del país es transportado por vía marítima.

Esto es una muestra de la globalización.

Si es bueno o malo, es difícil de sacar conclusiones objetivas, lo que si le toca a un país pequeño como Uruguay es adaptarse a los cambios.

Ubicación geográfica y de contexto

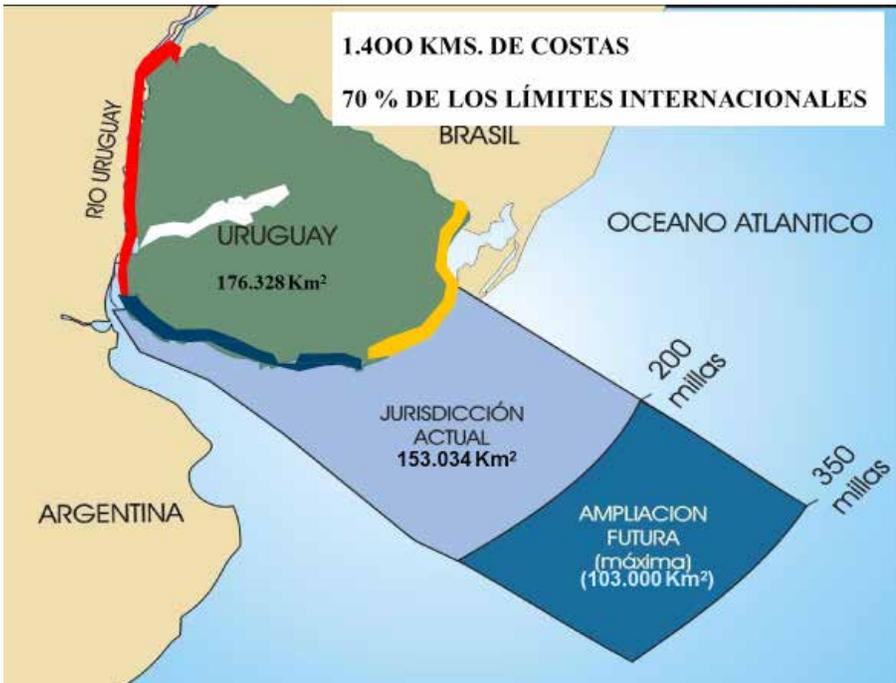
Uruguay, está ubicado al sur de Brasil y al este de la República Argentina, se encuentra bañado por las aguas del río Uruguay en el límite con Argentina y por el Río de la Plata al sur.

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 fuera a 350 millas náuticas de plataformas continental extendida, superan la superficie terrestre.

Figura 1. Ubicación Geográfica y contexto.



Fuente: Cátedra Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

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.

En una vista local, frente al puerto de Montevideo, con una zona de espera para buques que también se desplazan hacia puertos interiores como: Buenos Aires, Rosario y Nueva Palmira entre otros, llegando a puertos paraguayos como Asunción o brasileros como Puerto Cáceres.

Figura 2. Líneas de comunicaciones marítimas. Vista local.



Fuente: Cátedra Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

En la figura se aprecia la presentación actual de la zona de espera frente a Montevideo.

Misión y Jurisdicción.

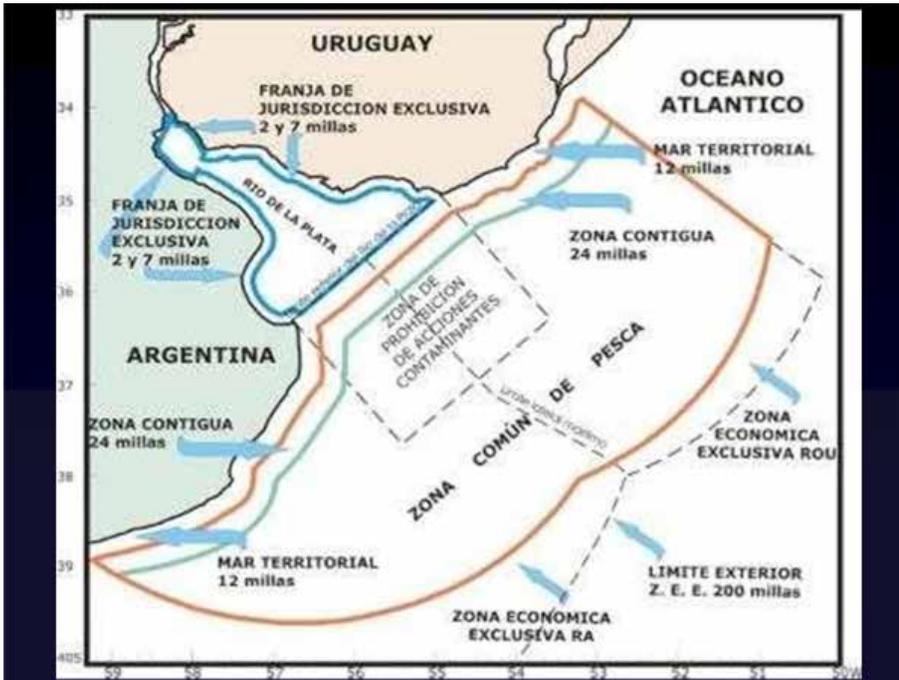
Misión. Ley marco de defensa nacional, Artículo 1:

La Defensa Nacional comprende el conjunto de actividades civiles y militares dirigidas a preservar la soberanía y la independencia de nuestro país, a conservar la integridad del territorio y de sus recursos estratégicos, así como la paz de la República, en el marco de la Constitución y las leyes; contribuyendo a generar las condiciones para el bienestar social, presente y futuro de la población.

Jurisdicción

- Las aguas e islas jurisdiccionales del Océano Atlántico (MT, ZC, ZEE), de la Laguna Merín y de los Ríos de la Plata y Uruguay.
- Las zonas costeras del OA, Laguna Merín y Ríos de la Plata y Uruguay en una extensión de hasta 150 metros a partir de la línea de base o hasta Rambla o Costanera si existiera y las vías interiores navegables en los tramos que dan acceso marítimo a las Prefecturas...

Figura 3. Jurisdicción marítima.



Fuente: Cátedra Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

Intereses y Poder Marítimo

Podemos comenzar un con una rápida definición de intereses como la que encontramos en internet:

Intereses

1. Conjunto de bienes y propiedades de una persona.
2. Conveniencias o necesidades de una persona o de un colectivo.

Una definición antigua empleada por la Armada decía así:

“Son los valores esenciales que un país procura lograr o proteger frente a otros Estados”

Está claro que esta definición refiere a una época de posguerra en la que

se temía por enfrentamientos militares entre países. La realidad actual dista mucho de la de esa época, al menos en esta parte del mundo, pero si consideramos otras amenazas que puedan atentar contra los intereses del país, debemos redefinir dichas amenazas para poder proteger esos intereses. La definición actual la veremos más adelante.

Si nos enfocamos a los intereses marítimos, los marinos solemos considerarlos como obvios, pero ésta, es una buena oportunidad para presentarlos ante tan prestigioso auditorio, siendo un excelente ejercicio de síntesis y presentación de lo que realmente conforman los verdaderos intereses de un país ribereño, como en este caso puede ser Uruguay.

Podemos destacar dentro de los intereses marítimos más significativos los siguientes:

- Mantenimiento de la paz y seguridad internacionales
- Preservar el medio ambiente
- Asegurar el desarrollo económico y social del país:
 - Turismo
 - Vías de comunicación y cables submarinos
 - Extensión de las 350 millas
- Proyectar y promover la presencia del Estado Uruguayo en el Continente Antártico
- Promover la investigación científica en el país.
 - Exploración petrolera y el GNL

- Brindar seguridad del tráfico marítimo Búsqueda y Rescate

Dentro del asegurar el desarrollo económico del país tenemos:

- Turismo de cruceros en crecimiento al que se le deben proporcionar condiciones seguras para desarrollo

Dentro del Asegurar el desarrollo económico y social del país tenemos:

- Vías de comunicación con el acceso al Río de la Plata empleando el Canal denominado Canal Punta Indio
- Proteger los Cables submarinos 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. Esta comunicación puede estar fluyendo por uno de esos cables submarinos

Muchas veces cuando hablamos de ciber espacio tendemos a imaginarnos algo etéreo intangible y relacionado con satélites. Las comunicaciones en el ciber espacio se realizan a través de algo tan tangible y real como un cable submarino. Este cable es frágil e interferible. Hace dos meses y debido a la actividad de un pesquero de arrastre uno de esos cables que une Uruguay con el mundo fue dañado. No se interrumpió el flujo de datos gracias a la redundancia de cables. Su reparación costó 2.5 millones de dólares.

Palmira, otro afluente que también aporta flujo de carga. En el otro extremo contamos con un puerto brasilero como Puerto Cáceres, cerca de él un puerto boliviano que con un canal de 11 km denominado Canal Tamengo que une la laguna Cáceres con el Rio Paraguay. Allí Bolivia cuenta con un puerto llamado Puerto Suarez y otro llamado Puerto Quijarro (Terminal Aguirre) frente a la ciudad de Corumbá (Brasil).

Dos países mediterráneos como Bolivia y Paraguay dependen de esta cuenca para el desarrollo de sus exportaciones e importaciones.

Esta cuenca no se caracteriza por la velocidad del transporte de la carga y no compite con la facilidad que brinda el transporte puerta a puerta que puede proporcionar un camión. Un producto que se transporte desde su extremo interior puede demorar 20 días en llegar a la boca del río de la plata, pero debe ser transferido en algún puerto a otros buques que realicen el transporte de ultramar.

Que el río sea binacional en varios tramos como: Argentina-Uruguay, Argentina- Paraguay, Paraguay- Brasil y Brasil-Bolivia, pero de uso exclusivo nacional en otros tramos como Argentina o Paraguay en otro, lo torna muy complejo de administrar.

Extensión de las 350 millas

Sin dudas el reclamo coordinado entre los países ribereños por la soberanía hasta las 350 millas en una muestra de globalización.

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, un primer paso para incorporar estas 350 millas al régimen vigente hasta las 200 millas denominado ZEE.

Esto dará herramientas a los Estados ribereños para en el futuro, proteger las especies marinas sobre explotadas más allá en la denominada milla 201, como se visualiza en este caladero próximos a las islas Malvinas.

Proyectar y promover la presencia del Estado Uruguayo en el Continente Antártico es uno de los Intereses del país.

Promover la investigación científica en el país.

Exploración petrolera con unidades capaces de realizar perforaciones a 3.000 mts de profundidad.

Puerto con facilidades para convertir el GNL mediante la recepción de los buques especializados en su transporte.

Brindar seguridad del tráfico marítimo - Búsqueda y rescate

Poder Naval

El Poder Naval, protege los activos marítimos que constituyen la fuente ulterior de la eficacia del Poder Marítimo.

En otras palabras, el...

Poder Naval es quién ejerce el monopolio de la fuerza en el mar y garantiza la protección de los Intereses Marítimos.

Según 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 geoeconómicas 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.”

Figura 5. ¿Cuál es el interés del uso del mar?



Fuente: Cátedra Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

¿Cuál es el interés del uso del mar?, acuerdo a *Geoffrey Till*:

Es útil para: obtener recursos, para el transporte, para el intercambio de información, así como para el dominio.

La globalización vista desde Uruguay y sus intereses marítimos

Integración regional

Referente a este aspecto voy a mencionar dos proyectos que, si bien están en diferentes procesos de avance, son de destacar mostrando la integración regional del país:

1. Planta regasificadora. Consiste en un muelle cerca del puerto de Montevideo donde se podrá recibir un buque GNL y en la planta en tierra se transformaría para su uso doméstico e industrial. La planta regasificadora está prevista con un volumen que permitiría la exportación de gas a argentina.
2. Puerto de aguas profundas cerca del límite con Brasil. Para la viabilidad del proyecto se tiene en cuenta volumen de carga proveniente de Brasil.
3. Tercero y sin dudas es el más importante es la Hidrovía Paraná - Paraguay-Plata

Figura 6. Transporte Fluvial



Fuente: Cátedra Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

La comparación entre medios de transporte es sumamente importante, tratándose de productos primarios o semiprocesados que están bajo constante variación del precio internacional. Esta particularidad somete al transporte en la H3P a constante revisión de costos.

Conclusiones

En lo referente a la Integración Comercial

Todo este incremento de intercambio traerá sin dudas un aumento del comercio entre los países y ese incremento se verá reflejado en incremento del tráfico de buques.

Seguimos de cerca la globalización y específicamente en los aspectos marítimos que destacamos:

1. Evolución de la ampliación del Canal de Panamá y el impacto en el flujo comercial.
2. El interés chino en invertir en un puerto pesquero en Uruguay.
3. Desarrollo de los puertos en la Hidrovía como el Puerto Boliviano Puerto Busch desde el que exportará mineral de hierro por la Hidrovía Paraná Paraguay Plata.

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.

Uruguay presenta los siguientes desafíos futuros:

- El fomento del transporte marítimo y fluvial.
- El turismo
- La pesca
- La industria naval
- Las terminales marítimas y
- La exploración petrolera.

Figura 7. Desafíos futuros



Fuente: Cátedra Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

Quiero finalizar esta exposición planteando dos preguntas a modo de reflexión:

¿Quién protege el medio ambiente más allá del 200 Mn?

¿Quién hace uso de ese mar?