

INTRODUCCIÓN AL ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN GEOPOLÍTICA DEL ATLÁNTICO SUR

Enrique E. Molina Pico

Disertación pronunciada el 26 de mayo.

Al encarar el seminario en su visión general, creo que tendríamos que decir que en todo estudio geopolítico existe una tendencia a mantener como cierto o correcto lo conocido o anteriormente aceptado, dando por cierta una estabilidad en el tiempo que no siempre es correcta; al comenzar nuestro análisis quiero resaltar en mi apertura el cambio de aspectos fundamentales que hacen a una visión geopolítica del Atlántico Sur relacionándolo con nuestro país, comparándola con visiones anteriores, aún de tiempos recientes.

Es por eso que tenemos que relacionar la noción de cambio con los tres temas asignados al panel:

- 1- La situación global,
- 2- Los escenarios marítimos,
- 3- El Atlántico Sur.

Esa relación la tenemos que hacer teniendo siempre presente que, finalmente, podemos establecer la importancia del mar para una nación en función de sus posibles empleos:

- 1- Como vía de comunicaciones,
- 2- Como fuente de riquezas, o bien
- 3- Como medio para proyectar su poder

Como inicio podemos destacar un cambio de la situación global que tiene, y tendrá aún más incidencia en nuestro país:

El mundo se encuentra en un período de globalización, que podemos caracterizar por la dilución de las fronteras en muchos aspectos, pero entre ellos y el que más afecta a nuestra visión es el productivo; ello impone un sistema industrial de fabricación parcial regionalizada y de completamiento internacional de la producción, lo que lleva a que el comercio y el tráfico marítimo hayan crecido a una tasa que duplica la de la economía mundial.

El Almirante Molina Pico sirvió en la Armada Argentina durante más de cuarenta años, cerrando su servicio activo al entregar, a fines de 1996, el cargo de Jefe de Estado Mayor General de la Armada.

A lo largo de su carrera, se desempeñó como Comandante de Operaciones Navales, Comandante de la Flota de Mar, de la División Corbetas, del destructor Hércules y del buque hidrográfico Comodoro Rivadavia, así como Agregado Naval a la Embajada Argentina en los Estados Unidos y, Jefe de Medios y de Política y Estrategia en el EMGA.

Como Comandante del destructor Hércules, le tocó el honor de combatir en Malvinas y que, durante su titularidad de la Agregaduría Naval en los EE.UU., se desempeñó como coordinador de la Fuerza Naval Argentina que actuó en el Golfo Pérsico y fue el organizador de la Fuerza Naval de Paz de las Naciones Unidas, constituida exclusivamente por unidades argentinas, que actuó en el Golfo de Fonseca, en Centroamérica, de 1990 a 1992.

Es ingeniero de la Armada, Licenciado en Sistemas Navales y egresado de la Escuela Superior de Guerra de Francia, de la Escuela de Guerra Naval de nuestro país y del Curso Superior de la Marina Italiana.

En el campo civil, obtuvo el título de Doctor en Ciencias de la Administración y el de Licenciado en Relaciones Internacionales, ambos de la Universidad de Belgrano, y a aprobar el doctorado en Ciencias Políticas en la Universidad Católica Argentina. Actualmente es Rector del Instituto Tecnológico de Buenos Aires y directivo del Consejo Argentino de Relaciones Internacionales.



Esta madeja productiva y económica es manejada por centros económicos y financieros y por multinacionales que escapan al control de nuestro país y que adoptan sus decisiones en función de intereses externos o corporativos que pueden, o no, coincidir con los nuestros.

Esto lleva a que nuestro país, en los aspectos productivos modernos, está en un circuito internacional del cual no puede salir si quiere mantener una calidad de vida acorde al siglo XXI; salir quiere decir, en mi idea, alejarse del comercio internacional y tratar de cerrar la economía. El pretender salirse de este esquema es retrotraer al país a un estado de civilización tan atrasado con respecto a lo que conocemos que no podemos en la actualidad imaginárnoslo.

Viendo esa realidad con la visión del mar podemos decir que hoy, más que nunca, la Argentina es aún más dependiente de su relación con el Atlántico Sur.

En este escenario de incremento de la relación, vemos que el intercambio se realiza en medio de una revolución técnica en el transporte marítimo: hoy nada es lo que era: buques, puertos y técnicas de transporte, en esta revolución que ha cambiado el concepto de transporte, dos son los principales factores que inciden en el cambio: el tamaño de los buques, íntimamente relacionado con las cantidades a transportar, y las técnicas de embalaje y carga y descarga y el dimensionamiento y concepto de empleo de los puertos.

Las exigencias económicas que el cambio impone a la industria del armamento marítimo ha llevado a una concentración de empresas, que determina la existencia de unos pocos armadores de alcance mundial, quienes marcan no solamente la orientación general, sino que también imponen las rutas y los puertos de destino.

La selección no es caprichosa sino que responde a simples criterios económicos y a la realidad física de la infraestructura hidrográfica y portuaria.

En este aspecto nuestro país ha dejado, por ahora en forma parcial, de ser un punto terminal de líneas que cubrían todo el mundo, corriendo el riesgo cierto de convertirse en un país que poseerá solamente puertos de orden secundario que alimentan con líneas secundarias, o *feeders*, a los puertos principales, o *hubs*, establecidos en los diagramas de tráfico marítimo mundial que escapan a nuestro control y que imponen costos adicionales al tráfico marítimo, o sea a nuestra inserción internacional.

Muchos son los aspectos del quehacer marítimo que hay que considerar para enfrentar esta realidad, no solamente la infraestructura en forma aislada, sino que es imprescindible considerar el transporte marítimo como parte de un sistema al cual hay que integrar los aspectos legales y normativos que condicionan el uso en la vida real.

Dejar pasar el tiempo agrava nuestra posición y limita nuestras posibilidades para encarar una solución integral con criterio realista y moderno.

Este punto se relaciona también, especialmente, con el escenario marítimo del Atlántico Sur pues quien ha encarado esta nueva realidad con visión de grandeza y futuro es el Brasil, que ya iniciado la adaptación de su transporte al nuevo esquema global.

Agregaría una visión adicional a la clásica del Atlántico Sur como medio de comunicaciones, aunque no podría aún medir la incidencia en los temas de este seminario, pues, a mi juicio, los estudios existentes son expresiones políticas sin un adecuado soporte en profundidad; en efecto, hoy la técnica nos abre la puerta a la construcción de ciertos pasajes transcordilleranos, llamados normalmente "corredores bioceánicos". Existe capacidad técnica para su construcción, pero su incidencia en el sistema global

o regional de transporte no está, a mi juicio, debidamente establecida y su conveniencia económica aún no está aceptada o al menos justamente valorada, pero sin duda es otro de los factores a tener en cuenta al considerar el mar como medio de comunicaciones, y cómo se relaciona nuestro país con él, a través de su sistema portuario y marítimo y de la infraestructura relacionada.

Tomando otro de los aspectos que hacen a nuestro estudio tenemos otras realidades que han cambiado en forma notable en los últimos años, especialmente en lo que hace al mar como fuente de riquezas, sean éstas provenientes de recursos vivos como la pesca, o de no vivos como los hidrocarburos que se están localizando en la zona de Malvinas.

Dejando de lado los aspectos técnicos, de captura ictícola posible o de calidad y costo de la producción de los hidrocarburos, ambas producciones están influenciadas principalmente por la relación con Gran Bretaña en los aspectos derivados del conflicto por Malvinas y su relación con el uso del mar en un sentido amplio y por la determinación del límite exterior de la plataforma continental, con el régimen especial que impone sobre cierto tipo de recursos.

La determinación del límite exterior ha asegurado normas, pero la evolución de la situación con Gran Bretaña ha empeorado en forma que se ha llegado a un esquema de enfrentamiento de hecho en aspectos de explotación, con el agravante que el peso de nuestro país en el contexto internacional, uno de los factores clave en la política internacional, por diversas razones ha disminuido en forma notable, de manera tal que no somos, de hecho, un interlocutor escuchado en los ambientes correspondientes.

Otro aspecto en el escenario del Atlántico Sur lo tenemos en el mismo Atlántico Sur, que en su momento fue definido como un área de paz y cooperación compartida de hecho principalmente con Brasil; pues bien, en este aspecto hoy las realidades han cambiado totalmente, y en la ecuación de poder en la zona nuestro país de hecho no cuenta, lo podemos ver en la inserción mundial de Brasil como potencia emergente, por su trascendencia política, económica y técnica y en la zona con un desbalanceo militar muy marcado que se acrecentará en el futuro inmediato.

Este desbalanceo militar en el campo clásico puede llegar a cambiar en el futuro en su esencia, pues ya hay voces en Brasil –si bien el Presidente Lula lo niega– que comienzan a defender la idea de adquirir la capacidad de desarrollo de armas nucleares, posiciones sostenidas en función de dos distintos análisis políticos basados en la “realpolitik” y no en los tratados: el país lo necesita para afianzarse como potencia mundial, lo mismo que para que sea escuchada su voz en el concierto de los emergentes. La capacidad científica la tiene, así como la técnica y la económica, y Brasil ha sabido demostrar la voluntad política continuada a través de diferentes gobiernos para dar vida a proyectos de interés nacional.

En nuestra área de interés, el Atlántico Sur, el desbalanceo actual cambia las relaciones de poder y las posibles acciones derivadas, hecho que debe ser considerado en cualquier análisis sobre el tema; pero si incorporamos al análisis esa nueva y potencial vía nuclear, la situación varía totalmente.

Cerrando el panorama, con el límite sur del Atlántico, las áreas comprendidas por el Tratado Antártico han visto en los últimos años el aumento concreto de la presencia internacional y la disminución de la Argentina en los distintos campos en los que nuestra acción ha sido tradicional; en esta área la incidencia de la capacidad de actuación Argentina se ha visto disminuida hasta minimizarse.

He mencionado ciertos aspectos que se relacionan con el interés nacional: el cambio en

los paradigmas del transporte marítimo, la relación con Gran Bretaña en lo relacionado con el uso del mar, la determinación del límite exterior de la plataforma continental, el cambio del equilibrio de poder en nuestras áreas de interés, el Atlántico Sur y su límite sur, como las alteraciones que tienen una importancia tal que no pueden dejar de ser consideradas en el análisis geopolítico iniciado con este seminario; a ellas agregaré la impresión, que a mi juicio es mucho más importante que las anteriores, tanto por ser condicionante de todo y por depender de nosotros, impresión que se palpa en el quehacer diario en nuestro país: ella es la existencia de una falta de voluntad política de acción y presencia en los campos que analizamos, llevando una vez más a la comprobación que en el equilibrio de poder, *espacio que se deja vacío es ocupado por otro*.

Creo que ha llegado la hora que hace más de setenta y un años marcó Ortega y Gasset, cuyas palabras son tan válidas hoy como entonces: "¡Argentinos, a las cosas; a las cosas! Déjense de cuestiones previas personales, de suspicacias, de narcisismos. No presumen ustedes el brinco magnífico que daría este país el día que sus hombres se resuelvan de una vez, bravamente, a abrirse el pecho a las cosas, a ocuparse y preocuparse de ellas directamente y sin más, en vez de vivir a la defensiva, de tener trabadas y paralizadas sus potencias espirituales, que son egregias, su curiosidad, su perspicacia, su claridad mental secuestradas por los complejos de lo personal". ■

ASOCIACIÓN DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS



Veterano de guerra: asóciense

Si es Veterano, incorpórese como **Socio Activo**.
Si no lo es, apóyenos como **Socio Adherente**.

Informes: Uruguay 654, piso 4, of. 403
C1015ABN, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Tel./fax: (011) 4373-5440 E-mail: aveguema@yahoo.com.ar
www.aveguema.org.ar