

La industria naval y la integración

POR JOSÉ ALFREDO BOROTTI

Almirante Enrique Molina Pico

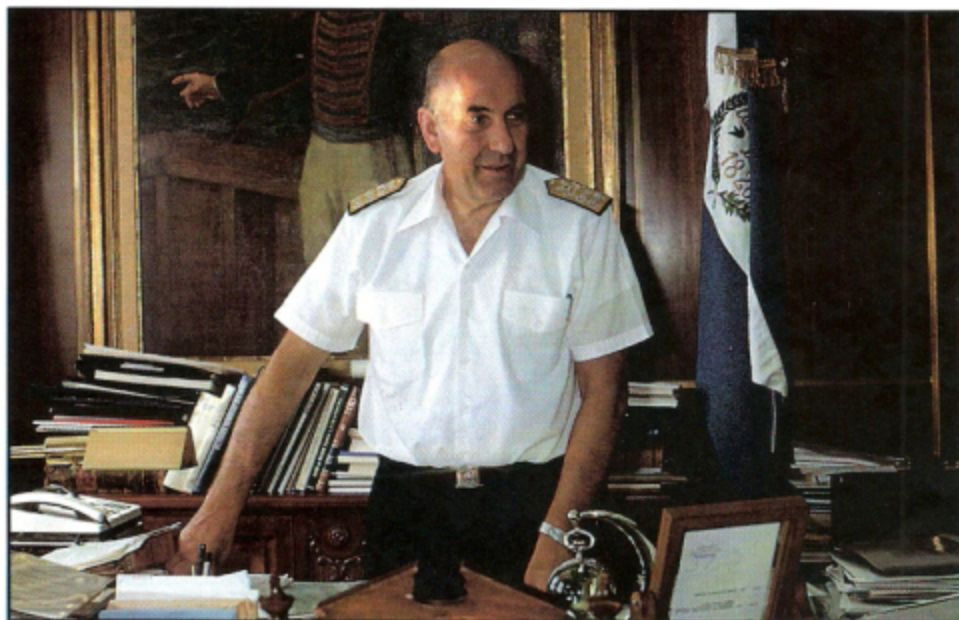
iC

¿Cuál es la visión de la defensa que actualmente posee la Armada y qué relación tiene con los cambios ocurridos en el escenario mundial?

En los últimos cinco años se han visto cambios no sólo en la situación interna, que ha sido una revolución a nivel de gobierno, sino también en el plano internacional, que ha modificado los conceptos vigentes en forma casi total.

Cayó el muro de Berlín dando origen a un nuevo orden internacional, y esto dio comienzo a un mundo de paz regido por un principio general establecido por las Naciones Unidas, organismo veedor de este orden general.

Hemos dejado un mundo sumamente peligroso pero estable, donde un enfrentamiento entre las dos grandes potencias hubiera sido una hecatombe, pero esa peligrosidad le daba un gran nivel de estabilidad. Aparecían, sí, conflictos en las áreas secundarias, conflictos, para usar términos de ajedrez, entre peones de las grandes potencias, y no-



sotros hemos sufrido uno como fue la acción guerrillera.

Pero de ese mundo peligrosísimo y estable se pasó a un mundo menos peligroso. Hoy una hecatombe internacional la podemos descartar, pero han aparecido con nueva virulencia los nacionalismos, los fundamentalismos étnicos o religiosos, han aparecido de manera preocupante el narcotráfico y el terrorismo ligado a esos aspectos y han aparecido apetencias de orden geográfico en determinados países.

La globalización y regionalización de ciertos esquemas de comercio llevó a pensar que el Estado nacional iba en camino a la desaparición. No obstante, el Estado nacional sigue siendo hoy la unidad internacional vigente por el momento, porque es el que fija una serie de políticas que hacen a la distribución de riquezas y sobre todo a las relaciones exteriores, o sea que el Estado nacional sigue siendo un elemento vigente y debe asegurar la defensa y seguridad, la salud, la educación y la justicia.

Estos son los elementos sobre los cuales debe concentrarse el Estado. La Argentina en 1994 dio vuelta sus conceptos; a ningún argentino de 1985 se le hubiera ocurrido encontrarse hoy en esta situación, se ha producido una verdadera inserción de Argentina en el mundo. Esa inserción, cuyo break point debe haber sido la participación de la marina en la guerra del Golfo Pérsico, impone nuevas realidades para nuestra defensa.

Argentina, que no puede pensar en una defensa colectiva como un elemento práctico, está inserta en una región del mundo que es el cono sur, en donde sí podemos trabajar en un esquema de defensa cooperativa.

¿Qué debemos entender como defensa cooperativa?

Llamamos así al establecimiento de buenas relaciones con nuestros vecinos, de manera tal que los riesgos de una crisis o de un enfrentamiento se disminuyan al máximo, incrementando en contraposición la confianza mutua.

Pero eso no quita que cada país tenga la necesidad de servir a su propia defensa, y la marina tiene que asegurar la defensa de la Nación en el mar, siguiendo el esquema que ha adoptado el gobierno de defensa nacional disuasiva. Esto quiere decir que la República Argentina no actúa como un país agresor, pero tiene que tener sus fuerzas militares lo suficientemente fuertes y con capacidad de recuperación como para disuadir a cualquier agresor, y si falla, es decir si se produce una agresión de hecho, nuestras fuerzas tienen que tener la suficiente capacidad como para atacar al enemigo y vencerlo.

La segunda tarea que debemos enfrentar es la defensa de los intereses argentinos en el mar, hasta 1960 el mar territorial era una persona jurídica que alcanzaba

como máximo 3 millas náuticas, Chile, Perú y Ecuador, en la década del cincuenta, extendieron unilateralmente su mar territorial a 200 millas para proteger la pesca, lo cual les generó una serie de conflictos importantes. Argentina lo hizo en 1967.

En 1982 se firmaron los acuerdos de

Montegobei que establecen la Tercera Conferencia del Derecho del Mar, en la cual la figura de lo que es hoy la zona económica exclusiva ha tenido una aceptación mundial general y está vigente como derecho internacional a partir de este año.

Esto significa que la soberanía del país no termina en la costa, se proyecta en el mar, hacia afuera. El país conserva prácticamente la totalidad de su soberanía en las aguas territoriales casi igual que si fuera en la tierra, luego tiene ciertas limitaciones como el derecho al paso establecido en 12 millas, continúa con ciertas capacidades para controlar ciertos aspectos migratorios y colaterales hasta las 24 millas y luego tiene el poder de ejercer su soberanía en los aspectos que hacen a la conservación y la explotación de los bienes renovables y los no renovables y está en desarrollo hasta el fin de la plataforma submarina, hasta 300/350 millas de distancia, la posibili-

El Estado nacional sigue siendo un elemento vigente y debe asegurar la defensa y seguridad, la salud, la educación y la justicia.



dad de extender su control en acuerdo con terceros países.

Esta realidad no tendría mucha importancia si los recursos del mar fueran inagotables, pero los países más avanzados demostraron que las pesquerías se están agotando.

Casualmente las mayores riquezas están a la altura de las costas argentinas, a 200 millas de la zona patagónica, y ahí tenemos un promedio de 200 a 250 buques pesqueros extranjeros pescando ilegalmente.

Pero no sólo eso importa, sino también los intereses marítimos que están relacionados con el sostenimiento, porque el mar sirve para permitir las comunicaciones, es decir, las vías de transporte, para permitir proyectar el poder militar, como punto de riqueza, o sea la pesca y los recursos no renovables como el petróleo y demás y como un elemento de la política exterior argentina.

En el aspecto netamente marítimo, o sea la producción de riquezas o vías de comunicación, Argentina también ha producido una revolución. La marina mercante argentina se desempeñaba en un equilibrio inestable, de regulaciones, contraregulaciones y subsidios que hacían que los costos nos sacaran de cualquier competencia, pero en una economía totalmente regulada no había ningún inconveniente, el costo siempre se transfería a alguien que terminaba

pagando. Hace dos años y medio el Estado, con un decreto de necesidad y urgencia, prácticamente eliminó todas las regulaciones, pero eso también motivó la desaparición de la marina mercante bajo bandera argentina, y la mayor parte de los armadores pusieron sus embarcaciones en banderas de conveniencia, lógicamente, porque la reglamentación interna argentina los sacaba del mercado.

En este momento se encuentra en el Congreso un proyecto de ley de la marina mercante y es uno de los puntos que el gobierno debe encarar, igual que la ley de pesca.

Otro aspecto que hace también a las actividades marítimas respecto a la defensa es el tema de la industria naval, que creo es imprescindible mantener, porque en estos momentos, con la transferencia de banderas de conveniencia de todos nuestros barcos, estamos atados de pies y manos. En un mundo en el cual todos los países subsidian o regulan de una u otra manera el tráfico marítimo internacional y las construcciones de barcos, nosotros, por medio de este decreto de necesidad y urgencia hemos establecido lo que fue la primera zona franca argentina. ¿Por qué? porque cualquier armador extranjero puede venir y servirse, el ejemplo máximo, que pudiera parecer una locura en otro país, es que en el puerto de Buenos Aires los

remolcadores tienen bandera panameña.

¿De qué forma influye en este cuadro de situación el proceso de integración en el Mercosur, especialmente en lo referido al Estado-Nación, es decir que el concepto Estado/Nación que nosotros teníamos se va sustituyendo por esta acción?

El concepto de Estado-Nación sigue siendo el más importante en la Argentina. Ha perdido algunas de sus atribuciones, vemos que hay una evolución a una cierta unificación en la República Argentina, que integrará a partir de enero de 1995 el Mercosur, con lo cual pierde otro de sus aspectos de soberanía como es la fijación de aranceles y demás. No obstante no es una unificación total ni es una alianza completa. Mientras no sea una unificación el Estado -Nación sigue siendo responsable de su defensa, pero cómo organizamos en esta situación la defensa, con este aspecto cooperativo. Por otro lado la República Argentina ha definido su estrategia de defensa con defensiva, es decir, ha adoptado la política de no ser un

país agresor. Para lo cual tiene que poseer una fuerza lo suficientemente potente, con una capacidad de uso creíble para disuadir a cualquier eventual invasor. Evidentemente eso puede generar la pregunta **¿qué agresor?**, de la misma manera que podemos responder: la situación de hoy hace cinco años nadie la pensaba, y una fuerza no se arma de la noche a la mañana, debemos contar por lo menos con diez años. Decimos diez años para la preparación, pero para que sea útil mucho más.

Una fuerza armada funciona en situaciones límites, ¿en qué se diferencia la profesión militar de cualquier otra profesión que existe en la sociedad? en que el hombre que trabaja en ella tiene que estar preparado a trabajar en situaciones límites. Pues el bien que está en juego es la propia vida, y la propia vida no tiene precio de mercado.

Por todo esto las fuerzas armadas no son algo que se improvisa, son parte del

espíritu de la Nación.

Hay que basarse un poco en la realidad histórica que justifica como uno de los elementos esenciales de una Nación sus fuerzas armadas para asegurar la defensa que es propia de esa Nación.

Este es el esquema en el cual vemos la defensa hoy, y debo decir que la Argentina ha sido un poco asimétrica, porque la acción integrada era con los países del Atlántico, ahora tenemos que lograr el mismo grado de integración con los países del Pacífico. Hoy el intercambio, la imbricación económica y financiera entre Argentina y Chile ha dado un paso adelante en cuanto a la relación política, ésta ha seguido y hay una estrecha relación.

¿Esto que comenta, modificaría la evolución de toda nuestra industria

La República Argentina ha definido su estrategia de defensa con defensiva, es decir, ha adoptado la política de no ser un país agresor



naval y marítima respecto a la integración?

Todas las actividades navieras, sea la marina mercante, o la marina naval, estaban organizadas de la misma manera que el resto de la sociedad argentina, o sea, regulaciones, contraregulaciones, equilibrios inestables y fuentes financieras de discutible justificación económica, pero era así en la realidad y así funcionó en los últimos años.

Este gobierno tomó un poco por su mano la decisión y prácticamente anuló todo lo que fueran regulaciones y contraregulaciones.

Falta aún escribir el segundo capítulo, que nos permita obtener una marina mercante con bandera argentina, que hoy prácticamente no tenemos, y la ley de la marina mercante que está todavía pendiente de tratativas en el Congreso. Hoy la industria naval está en una situación sumamente crítica, porque por su características especiales, plazos de en



trega de sus trabajos, necesidad de financiamiento previo durante toda la construcción, requiere un sistema de financiamiento que permita afrontar este período con un costo financiero accesible. Cuando el Estado dio el simbronazo yo dije que la marina mercante y todo lo relacionado con ella era el primer sector del país que soportaría la competencia extranjera, que hoy no es una competencia leal.

Nuestro Estado ha actualizado su situación interna, ahora tenemos que ponernos en situación de competir con cierta igualdad de procedimientos con los distintos países.

El sector marítimo es la primera zona franca internacional de la República Argentina, porque nosotros estamos totalmente abiertos, aunque debamos recibir las ofertas de los distintos países en donde sí existen regulaciones.

Podemos decir que hay un tema en el que sí hemos avanzado, que es el tema portuario; se ha aprobado la ley de puertos y en estos momentos hay una inversión en los puertos que ha permitido una actualización todavía en desarrollo y que creo continuará.

¿Qué opinión se ha formado sobre el proyecto de la hidrovía Paraguay Paraná, del que se habla bastante, e inclusive del desarrollo de la cuenca del Bermejo?

Yo separaría los temas. Un tema es la

hidrovía, que son los grandes ríos y donde tenemos que hacer muy pocas inversiones. Las inversiones son más importantes en las zonas de otros países como Paraguay o Brasil, y además, el uso de los ríos es un gran proyecto que es necesario continuar.

Lo primero que hay que hacer es una adaptación internacional de nuestra reglamentación.

Hay que tomar determinaciones importantes, pensemos que la hidrovía termina en la boca del Río de la Plata, no en boca marítima, sino donde finaliza el Río Paraná, está entre Nueva Palmira y la zona de Tigre.

Lo que sí hay que definir es hasta qué calado se hace el río, porque hay una necesidad de transferencias de cargas transportadas fluvialmente con respecto a cargas transportadas marítimamente. Para que la transferencia sea económica, para que permita el uso de los grandes buques hay que buscar un punto de equilibrio; un buque grande para transporte de granos está calando en 45 pies, es imposible que pueda hacerlo para ir a Rosario, en este momento Rosario será dragado a 32 pies, lo cual ayudará.

Y con respecto al Bermejo, es un proyecto colateral que no se debe mezclar, que podrá llevarse a cabo y será sumamente interesante, pero que cuya dimensión financiera en este momento, me parece de difícil realización.