



Academia del Mar

CUADERNO TALÁSICO N°37

Presentado por:

**Académico de Número Fundador:
Capitán de Navío Néstor Antonio Domínguez.**

Tema:

“Amazonia Azul” y “Patagonia Azul”

Presentación:

Marzo de 2013

Expuesto y debatido en la Sesión Plenaria Ordinaria n°157 del 25 de junio de 2013.

“AMAZONIA AZUL” Y “PATAGONIA AZUL”

1.- Introducción.

Con miras a una consideración regional total del Atlántico Sur Occidental creo que cabe considerar las políticas nacionales e internacionales de los países ribereños sudamericanos a través de la comparación de los documentos establecidos al respecto por los países involucrados. Por ahora contamos con el documento “Amazonia Azul” (1), emitido por autoridades responsables de la República Federativa de Brasil, y “Pautas para una Política Oceánica Nacional para la República Argentina” (2) coordinado, redactado y formalizado en el ámbito de la Academia del Mar de nuestro país. Generalizando podríamos denominar a estos documentos: “Amazonia Azul” y “Patagonia Azul”, dejando de lado algunas precisiones geográficas. Indudablemente que se trata de expresiones metafóricas que encierran un contenido muy amplio y que exigen algunas consideraciones:

La “Amazonia Azul” aparece como complemento oceánico de una Amazonia que es “verde” y territorial. Ella es considerada por Brasil con gran énfasis en su soberanía. Esto es así porque no faltan argumentaciones, de ninguna manera desinteresadas, para incluir a esa amplia zona geográfica brasileña en el Patrimonio Común de la Humanidad. Se reconoce que constituye un “pulmón verde”, que brinda oxígeno a nivel global y posee la que probablemente es la zona de más biodiversidad territorial en el planeta, Luego haré otras consideraciones sobre dicho Patrimonio y las consecuencias sobre los intereses puestos en juego sobre una base de amplias diferencias tecnológicas para su explotación según el grado de avance tecnológico de los países.

La “Patagonia Azul” se nos presenta como la contraparte oceánica de una Patagonia que es de un color “ocre”, propio de lo desértico, y que también es territorial. Históricamente hemos puesto énfasis en nuestra soberanía en esa región y hemos impulsado su poblamiento ante amenazas concretas a nuestra soberanía en la región. En todo ello la Armada Argentina ha tenido un rol protagónico, tanto en tierra como en el mar. Existen allí otras formas apetecibles de riqueza natural y no podemos descartar futuras amenazas que atenten con nuestra soberanía.

Estas áreas, tanto terrestres como marítimas, son materia de defensa y deben ser tenidas muy en cuenta según la tradición histórica ejercida al respecto.

Ambas regiones oceánicas y “azules”, son muy ricas en biodiversidad marina y en otros recursos no vivos que brinda el mar. Para tener claros sus límites y extensión en las Figuras N° 1 (Patagonia Azul) (2) y N° 2 (1) (Amazonia Azul) muestro ambas regiones marítimas.

Lo anterior es importante, tanto desde un punto de vista geopolítico como “espacio-político” (3), porque nos permite ajustar nuestros pensamientos y políticas, oceánicas y marítimas, a los tiempos que corren actualmente en el Siglo XXI. Lo realizamos haciendo especial hincapié en los intereses oceánicos y marítimos, tanto nacionales como regionales, que debemos formular y preservar con la debida atención de las autoridades políticas de las respectivas naciones y el conjunto de sus poblaciones.

El mar ha servido desde la antigüedad para acercar a los pueblos de manera intercultural y cabe observar que, últimamente, los acuerdos internacionales sellados al respecto no pueden hacerse sin acuerdos políticos nacionales que apunten a la proyección regional y mundial de los intereses nacionales, regionales y globales que el mar suscita.



Figura N° 2. Visión esquemática de la “Amazonia Azul” (Internet (4).

2.- Consideraciones generales.

- La extensión de los documentos generados es muy dispar; el documento brasileño consta de 305 páginas y el argentino sólo de 32. Esta relación, de casi diez a uno, se debe a que el primero de dichos documentos dedica gran parte de su espacio a explicar cuestiones propias del mar, y de la situación brasileña al respecto, antes de abocarse a las cuestiones políticas de lo que llaman la “administración del mar” (Capítulo 9, pág. 273).
- El documento brasileños ha sido elaborado por 10 personas (especializadas en distintas cuestiones del mar), que son denominados como “profesionales del mar” (pág. 18), que asumieron la responsabilidad por todo lo escrito y que contaron con el apoyo del Comandante de Operaciones Navales, el Director de Puertos y Costas, el Director de Hidrografía y Navegación, el Director del Instituto de estudios del Mar, el Secretario de la Comisión Interministerial para los Recursos del Mar, el Comandante del Control Naval del Tráfico Marítimo y el Director de la Escuela de Guerra Naval con su Centro de Estudios Político-Estratégicos (lugar en el cual se realizaron las reuniones de trabajo del grupo). Esto marca una gran diferencia con la elaboración del documento argentino, que fue hecho por un grupo similar de personas pero que son miembros de una Academia del Mar (que no existe en Brasil), que en su mayoría no son profesionales del mar pero que están interesados en él como profesionales de otras disciplinas aplicables también a las cuestiones que plantea el mar. Ellos asumieron lo que debiera ser una visión propia del resto de la población argentina si se interesara más profundamente en el conocimiento del mar.
- Los académicos que se involucraron en el estudio de las Pautas pensaron con gran libertad de criterio las cuestiones del mar y sin el aval de otras instituciones políticamente involucradas que, en el futuro, podrían respaldar una acción política tras los objetivos buscados por la Academia. La acción política se comienza luego de haber consultado a todas las instituciones de carácter científico que atienden parcialmente las cuestiones marinas de nuestro país;
- Es por el punto anterior que pienso que los integrantes del grupo brasileño han podido encarar todos los aspectos, conflictivos o no, de las cuestiones políticas involucradas. Ellos lo hicieron con el aval de un conjunto de instituciones reconocidas y que concentran el poder sobre las cuestiones

de defensa y administrativas del mar. El grupo argentino, según lo expresado por su coordinador, el Académico Valladares: “(...) no encaró conflictos por decisión metodológica, para evitar caer en errores notorios incurridos por iniciativas anteriores, por la experiencia recogida de muchos años intentando franquear obstáculos sectoriales que siguen manteniendo a nuestro país sin una organización para la coordinación y gestión oceánica”. Esto es así porque la estructura institucional argentina presenta algunos problemas no resueltos, que son de vieja data, y que están relacionados con el manejo político de las cuestiones del mar y su defensa.

3.- Convergencias.

- En ambos documentos se muestra que surgen de una vocación interdisciplinaria para tratar las cuestiones del mar;
- Los expertos brasileños excluyen a la Marina de las cuestiones relativas a la “administración del mar” pues expresan que “el brazo naval del poder militar brasileño, así como los brazos terrestre y aéreo, cada uno bajo la jefatura de su comandante, está vinculado al Ministerio de Defensa” y que, como consecuencia, responde a una Política de Defensa Nacional que es ajena a la administración en tiempos de paz (1, pág. 281). Es así como, de los seis grupos de cuestiones que han analizado en sucesivos capítulos:

Grupo 1 : Conociendo el mar (Cap. 3, pág. 55);

Grupo 2: Uso del mar (Cap. 4, pág. 103);

Grupo 3: Explotación del mar (Cap. 5, pág. 129);

Grupo 4: Protección del mar (Cap. 6, pág. 157);

Grupo 5: Protección de los que usan el mar (Cap. 7, pág. 211);

Grupo 6: Defensa en el mar (Cap. 8, pág. 257).

excluyen al último (resaltado en negrita).

En la pág. 282 se afirma que: “La Marina no tiene estructura ni vocación para asumir ella sola, esa administración”. Consideran, los miembros del grupo, que la administración del mar “implica una responsabilidad mucho mayor” aunque aclara que la Ley Complementaria N° 97 confiere al Comandante de la Marina la función de “Autoridad Marítima Brasileña (AM)” según lo señalado en págs. 251 y 252 (ver en “Divergencias” la cuestión de la “guardia costera”).

Creo que, en nuestro caso, también debemos dejar de lado las cuestiones de defensa en lo que concierne a la administración pacífica del mar. Pero dado que, como se dice sabiamente: “si quieres la paz prepara la guerra” (“si vis pacem, para bellum”), dicho que deriva del escritor latino Vegecio, que expresó algo parecido («Igitur qui desiderat pacem, praeparet bellum»): la administración de la defensa debe seguir en detalle las acciones administrativas pacíficas para evitar sorpresas irreversibles en el futuro;

- El grupo brasileño concluye que, según lo expresado en el punto anterior y su configuración institucional “la administración del mar no puede ser asignada a ningún ministerio del gobierno” y que, como consecuencia, piensan en la hipótesis de asignarla “a un colegiado, en nivel supraministerial”. Nosotros (2, pág. Pág. 17) proponemos lo siguiente:

17. “Establecer un organismo federal autónomo y autárquico (en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional) que gestione la Política de Estado Oceánica Nacional convocando a organismos gubernamentales y no gubernamentales comprometidos con la temática del mar. Complementariamente, crear dentro de la Jefatura de Gabinete un área específica para el control y supervisión del cumplimiento y gestión de la PON (Política Oceánica Nacional) en cada área del gobierno”.

Si bien ambas posiciones son similares creo que es posible que pensemos en la posibilidad de crear una Secretaría en el Ministerio del Interior y de Transporte (Ver “Conclusiones”) que podría denominarse “Secretaría de Intereses Oceánicos” y que deberá contemplar los intereses marítimos argentinos sino también los del Océano Atlántico Sur Occidental y de todos los océanos y mares del mundo. Debo aclarar que el Académico Valladares no está de acuerdo con llegar a este nivel de detalle en nuestra propuesta a una instancia política. No es el rol de la Academia hacerlo porque nos estaríamos inmiscuyendo en decisiones políticas conflictivas. Treinta años atrás por problemas de este tipo la ex Secretaría de Intereses Marítimos fue vaciada de contenidos y se la dejó como inoperante. Es así como creo que

dicha denominación la dejaré en manos de la imaginación de algún político y que en el “Modo de acción propuesto” hablo de un “organismo federal autónomo y autárquico” como se lo menciona en las Pautas para una PON;

- En ambos casos se asumen las responsabilidades inherentes a lo propuesto en los respectivos documentos. En el caso brasileño la asumen los diez miembros del grupo redactor (1, pág. 18), en el caso argentino es el actual Claustro Académico de la Academia del Mar el que avala lo propuesto por el Grupo Redactor (que aceptó propuestas de otros académicos y de las instituciones científicas previamente consultadas).

- En ambos países, y en sus respectivos documentos, se conviene en que hay poca “consciencia marítima”. Es así como los brasileños han llevado adelante el “Programa de Mentalidad Marítima” (1, pág. 61) cuya meta es: “concientizar a la población brasileña sobre la importancia del mar para el ciudadano y para el país”. Una encuesta de opinión reveló, en 1998, que “el pueblo brasileño no demuestra interés específico por el mar y sí por el litoral”.

Algo similar ocurre en nuestro país y es por ello que muchas instituciones ligadas con las cuestiones del mar hacen esfuerzos para aumentar la consciencia marítima de la población. En particular la Academia del Mar lo precisa entre sus propósitos (5, artículo 2º, f) y es por ello que en su documento “Pautas para una PON” incluye dicha inquietud en los siguientes términos:

“Educación y conciencia marítima”

“Fomentar a través de la educación y otros medios la consciencia marítima nacional”.

Coincidimos con el documento brasileño en cuanto a la afirmación (1, pág. 62) de que: “La consciencia creciente a nivel internacional sobre (que) la importancia de los océanos, ha generado grandes programas en todo el mundo”. De todas maneras, surgen diferencias de enfoque en las maneras de lograr el desarrollo de una consciencia marítima en las respectivas poblaciones y ello se destaca en el apartado: siguiente (“Divergencias”);

- Estamos totalmente de acuerdo con la coordinación de la Cooperación Atlántico Sur Occidental (ASOS) en cuanto a que se deben coordinar las actividades de investigación oceanográfica brasileñas, uruguayas y argentinas (1, pág. 62), pero pienso que ello debe ser extendido

a muchas otras actividades a través de los organismos de administración política del mar que sean creados. El mar no sabe de límites, los humanos se los imponemos, pero él funciona como un todo en que las grandes partes son oceánicas/regionales.

- Los documentos coinciden en la necesidad de incrementar la marina mercante y la construcción de buques a través de astilleros propios que produzcan un efecto multiplicador en la cantidad de empleos de muchas empresas proveedoras de insumos de gran diversidad (1, pág. 116) y (2, pág. 14 “Ámbito económico”);

- También hay coincidencia en ambos documentos en la consideración del mar como fuente de energía (1, pág. 142-146) y (2, pág. 13 “Ámbito Científico Tecnológico, b) Investigación en energías no convencionales (olas, mareas, corrientes marinas, etc.)”);

- Ambos países somos conscientes de la necesidad de ir aplicando la Revolución de los Asuntos Militares a nuestras Fuerzas Armadas. El fundamento de dicha revolución es consecuencia de la enorme evolución de las telecomunicaciones, la telemática y el uso de los satélites artificiales para la globalización de las aplicaciones militares de tales recursos surgidos durante el Siglo XX. He planteado el enfoque sistémico para la defensa, operado como consecuencia, en la obra en tres tomos: Un enfoque sistémico de la defensa (6), (7) y (8) que fue el fruto de una investigación para la Maestría en Defensa de la Escuela de Defensa Nacional que hice junto con el Doctor (abogado) Roberto Bloch siendo ambos profesores de esa Escuela.

Lo que ocurre es que esos mismos recursos se usan actualmente y a nivel global para las actividades marítimas y navales en el mar y que, en base a ello, podríamos hablar de una “Revolución de los Asuntos Marítimos/Oceánicos” con similares argumentos;

- En ambos documentos se hace mención expresa del “principio de precaución o precautorio” establecido en la reunión ecológico-ambiental mundial de “Río-92” (1, pág. 186) y (2, pág. 11);

- En la pág. 31 del documento brasileño se habla del desafío que para ellos es: “(...) conocer y desarrollar capacidad competitiva de explotación de las fuentes de alimentos oriundos de la pesca y de acuacultura”. Ése desafío también lo tenemos nosotros.

4.- Divergencias.

- Como lo observa el Académico Javier Valladares la propuesta brasileña, aunque trate de simular la ingerencia de la Armada de su país, nace desde una organización gubernamental. La argentina, al surgir de la Academia del Mar buscó evitar los “abanderamientos y sectarismos”.

- Nuestra propuesta para la “Patagonia Azul” es la de imaginar el océano como un sistema abierto, dinámico y complejo que es un subsistema del Sistema Tierra. Este, además de interactuar con los otros tres subsistemas: terrestre, atmosférico y glaciológico del planeta, tiene en su entorno una afectación producida por los ríos, navegables y no navegables, que desembocan en el mar. Esa visión no es la propia de la concepción brasileña de la “Amazonia Azul”;

- En la “Amazonia Azul” se dedica un capítulo (Capítulo 8: Defensa en el Mar) a la consideración del tema de la defensa de los espacios marítimos. Allí se le adjudica el rol de “actor principal” a la Marina, se habla del “empleo del poder militar en la guerra”, se hace referencia a la Revolución de Asuntos Militares (RAM), se desarrolla el “empleo del poder naval en la paz” y se remite al almirante americano Alfred Thayer Mahan en cuanto a que consideraba que el poder naval “es apenas el componente militar de lo que él llamó poder marítimo”. Luego se enfatiza sobre la necesidad de una “Política Marítima Nacional” para establecer “las metas a ser seguidas como molde para que el mar sea, de hecho, motivo de la grandeza y de la riqueza de Brasil” (1, pág. 271).

Nuestro documento, de las Pautas para una PON (2), trata muy acotada y débilmente la cuestión por razones de política interna que hacen conveniente evitar conflictos al iniciar la etapa política de nuestra “hoja de ruta”. No me cabe duda que hablar de guerra, asuntos militares, etc. es ya

motivo de conflictos políticos actualmente indeseables para su trato en nuestro ámbito.

- Si bien los brasileños dedican un capítulo al conocimiento del mar (1, Capítulo 3, pág. 55) no llevan la educación correspondiente a ese conocimiento más allá de los profesionales abocados a las cuestiones del mar. Hacen referencia a una “conciencia del mar” en el primero de los capítulos (1, Capítulo 1, pág. 21) y la definen diciendo: “Denominamos conciencia marítima de un pueblo a la comprensión de la esencial dependencia del mar para su supervivencia histórica”. Pero ocurre que esa comprensión no se logra a nivel popular si no se incluye en los programas de los niveles primario y secundario de la educación popular el conocimiento general de la problemática marina. Esto lo hemos tenido muy en cuenta para nuestra “Patagonia Azul” y creo que tenemos que tener claro que la palabra “consciencia”, es la que expresa el conocimiento del mar, y que debe diferenciarse de la palabra “conciencia”, que expresa tan sólo la percepción del mar a través de la información que generamos a través de los datos que nos brindan los sentidos (9). Es así como sólo los que adquieren conocimiento del mar adquieren consciencia de lo que viene pasando con él; el resto sólo puede verlo, oírlo, sentirlo..., teniendo conciencia, pero sin tomar consciencia de lo que pasa con él.

Como se ha repetido muchas veces, no se puede querer lo que no se conoce, y es así como la ciudadanía en general no apoyará las costosas acciones políticas relativas al mar si no se le brinda conocimiento, a nivel popular en los niveles primario y secundario de la enseñanza. Los ciudadanos comunes viven en tierra y desarrollan sus actividades allí, el mar es algo que les es extraño, por lo general toman contacto sensible con él en forma esporádica e incluso le temen.

No obstante los brasileños (en las conclusiones finales sobre “Educación” (pág. 290) mencionan un dicho del almirante Paulo de Castro Moreira Da Silva, “uno de los mayores incentivadores del estudio de la oceanografía en Brasil” que expresaba: “sin conocimiento, nada o casi nada se podría obtener del mar” pero, evidentemente, se refería al conocimiento de los profesionales del mar. En un párrafo posterior se escribe sobre una evolución básica al respecto y se expresa que la misma se sustenta en “la educación de todo el pueblo” En el párrafo final (pág. 291) se vuelve a la cuestión priorizada sobre la educación profesional en el más alto nivel para lograr la investigación y la autonomía tecnológica deseada. Ellos mismos afirman (en la pág. 101): “No se protege y no se defiende lo que no se conoce”

pero cabe reflexionar respecto a que el proteger y defender el mar, si bien ello es instrumentado por profesionales, configura una responsabilidad de la sociedad en su conjunto y que el conocimiento del mar se debe difundir a todos los niveles para lograr que la protección y la defensa, requeridas por una política oceánica, sean efectivas y con respaldo popular.

La referencia a la educación ambiental en todos los niveles de la enseñanza y de la comunidad orientada a la defensa del medio ambiente que proponen (1, pág. 201) es sólo una parte de lo que hay que enseñar para lograr una conciencia marítima de la población. Imaginan un cuadro como el que se puede ver en la Figura N° 3, con el cual estamos de acuerdo, pero sólo para la consideración de las cuestiones ambientales que hacen al medio ambiente marino. Es por ello que propongo la consideración del gráfico de la Figura N° 4 que, con la misma estructura y cambiando las cuestiones interrelacionadas, sirve a la consideración educativa de todas las cuestiones del mar. De esta manera los educandos comprenderán plenamente lo que el mar representa para ellos y el futuro y todas las actividades que realicen en y por el mar serán consecuentes con los conocimientos adquiridos desde la infancia y durante la juventud.

FIGURA N° 3. Triángulo de conciencia ambiental

Propongo que, cambiando los siguientes términos:

“Ambiente” por “mar”; “educación ambiental” por “educación marítima”; “gestión ambiental” por “gestión marítima u “oceánica”; “trabajo” por “actividades en el mar” y “educación profesional” por “educación popular” (primaria y secundaria) podemos lograr “conciencia marítima” en la población en general, y no sólo en la mente de los profesionales, y con ello abarcar no sólo las cuestiones ambientales sino todas las marítimas.

El esquema quedaría así:

FIGURA N° 4. Triángulo de conciencia marítima.

Y aportaríamos entonces a la formación de una conciencia marítima y oceánica en la población que ampare todas las acciones políticas a ejecutar en el mar.

- Respecto al tamaño de los espacios marítimos las cifras son:

ARGENTINA:

Superficies jurisdiccionales de la República Argentina	
Territorio argentino continental e insular	2.791.810 km ²
Antártida Argentina.	965.597 km ²
Aguas bajo soberanía y jurisdicción nacional desde las líneas de base hasta las 200M	4.799.732 km ²
Plataforma continental desde las 200M hasta el límite exterior presentado ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC)	1.781.885 km ²
Área de responsabilidad en Búsqueda y Rescate (SAR)	16.136.748 km ²

(Elaborado por el Servicio de Hidrografía Naval con datos propios y del Instituto Geográfico Nacional (2))

BRASIL:

Superficies jurisdiccionales de la República Federativa de Brasil	
Territorio brasileño continental e insular	8.514.877 km ²
Aguas bajo soberanía y jurisdicción nacional brasileña desde las líneas de base hasta las 200M	3.660.955 km ²
Plataforma continental desde las 200M hasta el límite exterior presentado ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC)	856.346 km ²
Área de responsabilidad en Búsqueda y Rescate (SAR)	unos 12.500.000 km ²

(Datos bajados de Internet (4)).

Si bien la superficie territorial de Brasil es tres veces mayor que la nuestra vemos que los espacios marinos son comparables y hasta superiores en el caso argentino (considerando como propio lo que está en disputa en el ámbito internacional). Esto acrecienta nuestro compromiso con nuestra soberanía y con el mar.

- Los expertos brasileños no mencionan las cuestiones relativas a los diferentes Patrimonios Comunes de la Humanidad que entran en juego. Probablemente no quieran ni mencionarlo por los riesgos que corre la Amazonia si se le da esa categoría.

- En los años 90 la República Argentina asumió como materia de defensa las llamadas “nuevas amenazas” fue así como las mismas, luego de amplios debates, fueron incluidas en el Libro Blanco de la Defensa Nacional (10). Luego, en el año 2003, se consideró que tales amenazas no eran materia de la defensa y fueron excluidas, junto con la consideración de tal libro, en la política de defensa generándose otro libro denominado: La Defensa Nacional en la Agenda Democrática (11).

En cambio, en el Capítulo 8, denominado “Defensa en el Mar” del estudio “Amazonia Azul” (1), se marcan diferencias conceptuales importantes en materia de defensa con los libros previamente mencionados, se relatan cuestiones referentes a las nuevas amenazas (págs. 258, 259 y 268 y siguientes) como un “empleo político del poder militar” en tiempos de paz. Esto sobre todo en la lucha contra el narcotráfico y la preservación ecológico-ambiental de sus áreas de competencia (dado que la Marina brasileña acumula las funciones que en nuestro país realiza la Prefectura Naval Argentina (PNA)).

- En el acápite “Guarda costera” (1, pág. 288) se desecha la idea de la “creación de una guardia costera” por configurar “una visión simplista de un problema extremadamente complejo y que no tiene en consideración la realidad histórica”. Aclara que muchos países, de alta significación marítima, no tienen guardia costera. Al considerar los pocos países que la tienen, como EE.UU. de Norteamérica y Japón, curiosamente no consideran a la República Argentina. Nuestro país tiene desde hace muchos años a la Prefectura Naval Argentina (PNA) con el rol de guardia costera (como Autoridad Marítima Nacional), como parte del Ministerio del Interior y Transporte y, a diferencia de Brasil, tiene estado civil. No se ha dado “(...) un debate sólido para argumentar los beneficios y conveniencia de integrar ambas organizaciones para hacer más eficientes sus prestaciones”, agrega el Académico Valladares.

Se remata esta cuestión con el siguiente párrafo: “En Brasil, todos los problemas relacionados con el mar, más allá de las aguas territoriales ya son de responsabilidad de la Marina, la única institución, además, que dispone

de los medios necesarios para actuar en alta mar”. Lamentablemente para nuestro país esto no está tan claro.

- Respecto al tema: “Patrimonio Común de la Humanidad”, antes mencionado, el grupo brasileño no se expide. Afecta los recursos de la llamada “Zona” y las tecnologías aplicadas para hacerse de ellos según normas de la CONVEMAR. Pero, entiendo que deben ser tenidos en cuenta los otros dos Patrimonios Comunes de la Humanidad: el espacio ultraterrestre y el espectro electromagnético, Esto debe ser así porque ellos contribuyen eficazmente a la obtención global de datos oceanográficos a ser usados por gran cantidad de investigadores en el mundo. Las tecnologías involucradas no permiten un acceso equitativo a los distintos Estados por lo que la comunidad de los patrimonios de hecho no es tal (hay algunos más “comunes” que otros) y ello merece un estudio que el suscripto podría realizar en el futuro. Algunas anticipaciones al efecto pueden ser estudiadas en: Cuaderno Talásico N° 18 (2001) y Una imagen espaciopolítica del mundo (3, págs. 145 a 167 (en cuanto al espacio electromagnético) y 186 a 209 (en cuanto al espacio ultraterrestre).

En nuestro documento hacemos referencia a este tema con lo siguiente:

“Ámbito Político y Jurídico:

- Patrimonio común de la humanidad (alta mar, fondos marinos, etc.)”.

Debe ser tenido en cuenta que la visión global del mar ha sido debidamente conformada luego del comienzo de la Era Espacial, cuando el hombre comenzó a ver la geografía de su planeta desde el espacio ultraterrestre. Por otra parte, esa visión ahora ha sido ampliada a frecuencias no visibles (como, por ejemplo, el infrarrojo y las microondas) que muestran aspectos antes desconocidos de lo que es el mar. Los aportes científicos y tecnológicos de todo esto han sido aprovechados por satélites como el Nimbus 7 (color del mar), el sistema Argos (colecta de datos), los ERS-1 y 2 (Radar), etc. y por los argentinos SAC-C y D (posicionamiento de poteros y salinidad marina) para aportar a la oceanografía y otras ciencias de la Tierra cantidades enormes de nuevos datos sobre el mar. Todo esto se hace bajo los Patrimonios Comunes de la Humanidad del espacio ultraterrestre y el espectro electromagnético y gracias a los Estados que pueden construir y operar satélites artificiales y obtener datos de ondas electromagnéticas gracias a sus capacidades tecnológicas. Todo esto obedece a “espacio-políticas” que la gran mayoría de los políticos argentinos desconocen y, como consecuencia no son capaces de aplicar (3).

- En la pág. 205 del documento “Amazonia Azul” se hace referencia a “(...) transmitir nociones de interdisciplinas”. En general en dicho documento no se hacen muchas referencias a la necesidad de considerar lo multidisciplinario, interdisciplinario y transdisciplinario atinente al análisis de las cuestiones del mar. Se hace más hincapié en lo interinstitucional. En cambio, en nuestro documento, se expresa en el punto 1.2:

Enfoque interdisciplinario y sistémico.

“Asegurar la existencia de un dinámico dialogo sectorial e interdisciplinario, conducente a una concepción sistémica del mar, con articulaciones institucionales tanto políticas como científicas, adecuadas para la gestión oceánica y la consolidación de una conciencia marítima nacional”.

Esta diferencia es sustancial porque el mar configura un sistema abierto, dinámico y complejo que merece tanto un trato interdisciplinario en lo científico como interinstitucional en lo político. Las decisiones que se tomen respecto a él deben ser transdisciplinarias, en lo científico, y transinstitucionales, en lo político. Se impuso entonces la necesidad de una academia, para las decisiones transdisciplinarias, de carácter científico. La Argentina ya tiene su Academia del Mar hace 18 años y ha generado un documento (2) al respecto además de proponer, como se ha hecho en Brasil, la conformación de un ente estatal para la toma de decisiones transinstitucionales, de carácter político, en tiempos de paz (considerando las cuestiones del mar atinentes a la defensa con carácter precautorio). Esto lo hacen los miembros del grupo brasileño al fin del primer párrafo de la página 206 sólo para las cuestiones ambientales y, en el párrafo siguiente, hablan por primera vez del “enfoque sistémico” pero sólo aplicado al mismo tipo de cuestiones.

En la pág. 207 hablan de la necesidad de integración interinstitucional que debe apelar a que la organización del ente de decisión política a crear tenga una organización sistémica según un “sistema integrado” (esto es junto lo que estudia el GESI como Grupo de Estudios de Sistemas Integrados). Al pasar a la acción se observa que: “(...) las tareas que deben ser descentralizadas aunque coordinadas e integradas”, con lo que estimo que estamos de acuerdo;

- Las observaciones, sólo restringidas a lo ambiental, de la pág. 209, apelan a saber el “que”, el “como” y el “porqué” de las acciones pero no se plantean el “para qué” que deberá surgir de una conciencia marítima

infundida a través del conocimiento brindado por la educación popular en la materia (no sólo de lo ambiental sino también de lo marítimo en general);

- Los miembros del grupo brasileño redactores del documento (1, pág. 251) admiten que la estructura nacional de su país para ejercer las tareas de Autoridad Marítima es diferente de la Argentina, pero ello no debe obstaculizar la necesidad de llegar a sólidos acuerdos regionales con ellos en la materia.

5.- Conclusiones.

- A mi entender la conclusión ejecutiva más importante tiene que ver con lo siguiente: en la página 18 de su informe el grupo brasileño que redactó el documento “Amazonia Azul” expresa: “En este comienzo del Siglo XXI, otra tarea, de gran dimensión, está exigiendo un trabajo impostergable: incorporar a nuestro territorio el mar que nos pertenece (...)” (las negritas son del autor). Dicha incorporación, pienso que, en nuestro caso, debe realizarse (como lo expresé en la última reunión del Grupo de Estudios de Sistemas Integrados en diciembre del 2012) como una “provincia” a agregar a las competencias del Ministerio del Interior y Transporte. Una Secretaría de Estado cuyo secretario sea como un gobernador de una provincia cuyos límites internos sean las costas de las provincias costeras y las riberas de los ríos interiores y cuyos límites externos lo sean como límites internacionales con países vecinos y “con el mundo”, en el caso de los límites exteriores de de la Plataforma Continental Argentina (que aún están bajo la convalidación de la CONVEMAR). Es así como esta nueva provincia dejará de ser “la provincia olvidada” (12) y no ocurrirá nunca más que, como lo expresó el contraalmirante ® Miguel Angel Troitiño en una conferencia en el Centro de Oficiales de las Fuerzas Armadas (COFA), donde dijo que todas las provincias territoriales hicieron una apreciación estratégica y el gobierno, que la ordenó, se olvidó del mar.

Debemos convenir que se tratará de una provincia rara y compleja, sólo con habitantes “de paso”, la más amplia del país, con parte de su territorio en disputa internacional, con gran dependencia de la situación meteorológica, con graves dificultades para ejercer la jurisdicción y control de lo que en ella ocurre, etc. pero de un enorme valor para el futuro del país.

Así los espacios marítimos argentinos pasarían a ser una “región federal” con la participación de todas las provincias costeras sobre el Atlántico Sur Occidental y, considerando la Cuenca del Plata como un entorno sistémico de nuestro mar, las provincias ribereñas de los ríos de dicha cuenca deberían tener en cuenta las diversas cuestiones que plantean sus efluentes, los buques con destino marítimo que navegan sus ríos y otros aspectos a considerar de la interface río-mar.

Cuando expuse este tema en el GESI me ofrecieron (el doctor Antonio Martino) la posibilidad de un contacto con el Ministro del Interior y Transporte. Creo que podemos exponer nuestras Pautas para una PON allí y proponer un estudio conjunto, de la Academia del Mar y el GESI, para dar una organización sistémica (acorde con nuestra visión del mar) a la nueva “Secretaría-gobernación” o al “organismo federal autónomo y autárquico” propuesto en las Pautas para una PON. Por supuesto que ello se podría hacer a través de un contrato que involucre al Ministerio y a ambas instituciones de manera de satisfacer las necesidades de todos los contratantes.

Pienso que el nombre a dar a la futura secretaría podría ser: “Secretaría de Intereses Oceánicos” (más que marítimos, pues se asigna una visión global a la cuestión) o adoptar el que corresponda al organismo federal antes señalado. Los miembros de tal secretaría o del organismo deben estar imbuidos de una consciencia oceánica, tener claro lo que es un enfoque sistémico del mar (conociendo los elementos puestos en juego, sus interrelaciones y el objetivo del sistema organizativo a desarrollar) y estar dispuestos al trato inter y trans disciplinario e institucional de las cuestiones del mar.

Si bien los brasileños crearon el 12 de septiembre de 1974 (Decreto N° 74.557 y reglamentación por Decreto 3.930 del 2001) una Comisión Interministerial para los Recursos del Mar (IRM) coordinada por el Comandante de la Marina y con la finalidad de conducir los asuntos relativos a la consecución de la Política Nacional para los Recursos del Mar (PNRM) y administrar el Programa Antártico Brasileño (Decreto N° 86.830 de fecha 12 de enero de 1982) (1, pág. 50) la administración del mar (1, Capítulo 9, pág. 273) parece haberles planteado cuestiones más amplias y complejas que implican mayores responsabilidades. Es así como expresan que: “(...) es innegable que falta un órgano coordinador, capaz de garantizar una unidad de acción sobre las actividades ligadas al mar” (pág. 275). Proponen la creación de un Consejo Nacional para la Administración del Mar (CNGM) como un órgano de asesoramiento inmediato al Presidente de la República (1, pág. 284),

descartan la creación de un Ministerio o la subordinación de dicho Consejo a un ministerio determinado y marginan las cuestiones de defensa porque ya son parte de un ministerio. El problema sería que, entre sus 24 ministerios (tienen uno “de Integración Nacional”, que podría parecerse al Nuestro “del Interior”, separado de otro de “Transportes” (que en nuestro caso están integrados) lograran la fusión de estos dos (que nosotros lo hicimos por las razones circunstanciales del accidente de la línea de ferrocarriles “Sarmiento”).

Ellos dicen, y estamos de acuerdo, que es necesario evitar divergencias entre los organismos involucrados. Pero, dado que dichas divergencias existen, es necesario tener un organismo que centralice todas las demandas y tenga el poder político necesario para paliar las consecuencias en bien del interés nacional expresado. En todo caso: prevenir es mejor que remediar”, dicen (1, pág. 198).

Respecto a la integración de responsables dentro del ámbito del Poder Ejecutivo expresa el documento brasileño: “De esta manera, los principales sectores del Ejecutivo federal que tienen atribuciones y responsabilidades claras en relación al mar, reunirían sus representantes en un mismo ambiente de trabajo, en condiciones de promover interacciones, sociedades y sinergías y de evitar duplicaciones innecesarias de esfuerzos, pérdida de objetividad, ineficiencia, espacios desocupados y conflictos de intereses” (1, pág. 282).

Creo que, si bien todo es referido a situaciones de paz, es necesario pensar que debe estar presente, en el ente estatal correspondiente, un representante de la Armada Argentina como observador responsable de todas las acciones que puedan afectar a la defensa nacional en el mar que tenga en cuenta las razones antes expresadas.

Dado que, además de todo lo argumentado previamente, la mayoría de las exportaciones se realizan por medio de transportes marítimos y que es necesario reducir el costo de los fletes internos y de cabotaje, priorizando el transporte por agua sobre los correspondientes los ferrocarriles, las rutas (camiones) y aéreas nuestra posible inclusión de “la Provincia Olvidada” y de los transportes en un único Ministerio del Interior y Transporte puede ser por demás conveniente a los fines nacionales perseguidos por la Academia del Mar y el GESI. Por supuesto que tengo claro que la asignación de los transportes al Ministerio del Interior puede ser eventual y que en el futuro sea otro ministerio el que se encargue de esta función. Los transportes hacen a las relaciones interiores y a las exteriores de la Nación y su importancia actual es muy grande en muchos sentidos.

Saliendo ya de lo enmarcado por ambos estudios, cabe tomar en cuenta el artículo de Christophe Lefebvre: “Une loi mer...pourquoi et surtout pour qui?” (16) en relación con algunas cuestiones que se nos pueden haber escapado a brasileños y argentinos. Me cabe observar que cuando visité París en el año 2010 descubrí que en el Arco de la Defensa tenía cabida un ministerio (que ya no existe) denominado: “Ministerio de Ecología, Energía, Desarrollo Sustentable y del Mar.” Me llamó la atención el lugar donde tenía sus oficinas y los temas que unía en su denominación. Los problemas futuros que esas denominaciones encierran no me cabe duda que serán materia de defensa, contra nosotros mismos y la naturaleza.

- Si vemos las planillas de las páginas 10 y 11, que contienen los datos de las superficies de los espacios marítimos de ambos países debemos tener en cuenta, a los fines comparativos, que los espacios de Brasil no están bajo conflicto de intereses. Por lo contrario, los espacios asignados a la Argentina encuentran un escollo en el reconocimiento, por parte del Reino Unido de Gran Bretaña, de la soberanía de nuestro país sobre las Islas Malvinas y otras islas del Atlántico Sur. En cuanto a las aguas del Sector Antártico Argentino están por ahora bajo las disposiciones del Tratado Antártico aceptadas por el Estado Argentino y, según el pensamiento de muchos e incluyendo el territorio antártico, entrarían dentro del concepto de Patrimonio Común de la Humanidad que, como dije, ya afecta a otros espacios comunes y que encuentra actores que buscan aplicarlo a la Amazonia y la Antártida con distintos argumentos

- Como una cuña entre la “Amazonia Azul” y la “Patagonia Azul” aparece en los mapas y cartas marinas el mar uruguayo. Según lo que me ha informado el Académico CN y oceanógrafo Javier Valladares la República Oriental del Uruguay “(...) ya tiene una Comisión Interministerial dedicada al mar, que si bien fue desarrollada con un enfoque científico (desde el Ministerio de Educación, que acumula las funciones equivalentes a nuestro Ministerio de Ciencia y Tecnología) igual está ocupando espacios de visibilidad y participación en los temas del mar”.

Esto permitirá un diálogo regional abierto y profundo sobre las cuestiones del Atlántico Sur Occidental. Posteriormente sería constructivo ampliar ése diálogo a los países africanos del Atlántico Sur Oriental para lograr un uso pacífico y constructivo del océano que baña nuestras costas.

En particular cabe poner en claro todo lo atinente a la confrontación entre la República Argentina y Gran Bretaña por las Islas Malvinas y otras islas del Atlántico sur y las cuestiones relativas al Tratado Antártico. Todo esto apuntando a obtener una política regional que ampare los intereses argentinos.

Evidentemente, como también lo observa el Académico Valladares, existe un problema de falta de coordinación regional. Esto es asociable a la falta de consideración de la prioridad política que debieran tener los temas del mar en las respectivas agendas de los gobiernos de los tres países. Él concluye: “Y esto se materializa en falta de recursos para organizar las adecuadas reuniones interdisciplinarias/intergubernamentales en forma sistémica”.

- Los brasileños mencionan la Revolución de Asuntos Militares (RAM) que afecta a sus Fuerzas Armadas, entre ellas a su Marina, como algo que debe ser tenido en cuenta. Ellos mismos propusieron ése tema para la IIIra. Conferencia Iberoamericana de Directores de Escuelas de Defensa (a realizar en Lisboa) y el suscripto elaboró la presentación argentina (10) para ese evento por parte de la Escuela de Defensa Nacional. Al dejar aparte las cuestiones de defensa en manos de los respectivos ministerios cabe preguntarse si no existen en realidad tanto una “Revolución en los Asuntos Oceánicos”, de nivel mundial y que afecta a la CONVEMAR y a todas las acciones realizadas en el mar, como una “Revolución en los Asuntos de los Intereses Marítimos/Oceánicos”, de nuestras naciones de costas bañadas por el Atlántico Sur Occidental que afecta el orden político relativo al mar. Todo ello tiene sustento en una Revolución Tecnológica que afecta a todas nuestras actividades. En particular esto se manifiesta en las Tecnologías de la Información (TIC´s) y ha sido considerado por el Grupo de Redacción de las Pautas para una Política Oceánica Nacional para la República Argentina designado por esta Academia para efectuar esa tarea con la asistencia del resto del Claustro Académico.

- El capítulo 8 del documento brasileño, sobre “Defensa en el mar” (1, pág. 257), merece un concienzudo análisis de nuestras autoridades del Ministerio de Defensa y, en particular, del Estado Mayor General de la Armada. Supongo que tienen muy en claro todo lo que allí se expresa, pero el tema principal consiste en la admisión respecto a la creación de un nuevo organismo (probablemente en el Ministerio del Interior y Transporte) y el

llegar a una clara definición respecto a lo que concierne a las situaciones de paz y de guerra;

- Indudablemente que debe existir una ley que instituya una “Política Oceánica Nacional” que sirva de guía para todas las instituciones y actores individuales actuantes para su implementación. Para ello no está mal que previamente se logre instrumentar la creación del organismo actuante en forma sistémica y a través de un estudio a realizar, por dos instituciones que no tienen intereses creados en ninguna solución en particular, como lo son la Academia del Mar y el Grupo de Estudios de Sistemas Integrados. Puede ser que así se logre dar una conformación sistémica a un organismo que enfrente las cuestiones que plantea un objeto sistémico: el océano/mar. Aprobado el estudio se puede redactar la ley que ampare sus conclusiones y acciones correspondientes. También puede ser que decisores políticos propongan lo contrario, primero la ley y luego la dependencia estatal responsable de velar por los intereses oceánicos/marítimos. La opción es política.

- La CONVEMAR presenta dificultades en cuanto a la aplicación de la parte XIII, “Investigación científica marina” y la Parte XIV, “Desarrollo y transmisión de tecnología marina”. En esta materia es esclarecedor el estudio realizado por el doctor Ariel González titulado: “(Re)encontrar el mar: la Argentina y el conocimiento científico de los océanos. Hacia una jurisdicción eficaz de nuestros espacios marítimos” (14). Allí expresa (pág. 116): “En 2008, un siglo después de la creación de instituciones como el Servicio de Hidrografía Naval los datos muestran que la Argentina carece aún de un organismo orientado específicamente a promover de manera integral el conocimiento científico de las aguas adyacentes a sus costas. Carece asimismo de una legislación consolidada que brinde sustento a dicha tarea, y de una estrategia que en particular establezca un plexo de intereses – incluida la determinación de un orden de prioridades para los mismos – que nuestras delegaciones puedan promover y defender en los foros internacionales dedicados a los océanos – en especial la COI” (Comisión Oceanográfica Intergubernamental) (aclaro que las negritas son del suscripto y que cada vez más surge la idea de que nuestro problema mayor es una integración nacional que sólo se puede alcanzar con un diálogo abierto e inteligente);

- Una de las cuestiones básicas que debemos plantearnos es la respuesta a la siguiente pregunta: una vez que hayamos definido claramente los límites de nuestros espacios marítimos, ¿Qué haremos con lo así limitado? El proceso de lo que viene pasando con los espacios marítimos lo define claramente el Académico Dr. Carlos Manuel Trueba en su libro: ESPACIOS MARÍTIMOS ARGENTINOS en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – Elementos para su estudio (15), en tanto que lo que nos falta es coordinar con una visión integradora nuestras acciones pacíficas en el mar con una visión nacional y regional;

- En el fondo, la cuestión aquí planteada es cultural, tan amplia y profunda como el mar. El tema correspondiente, desde el punto de vista de la defensa lo he encarado en el año 2004 junto con el Dr. Alberto Bloch (6) considerando que las cuestiones interinstitucionales e interdisciplinarias de la defensa merecen también un enfoque sistémico. El aunar voluntades de miembros de distintas instituciones, como en aquel caso fueron las Fuerzas Armadas argentinas, y que cultivan distintas disciplinas no es tarea fácil pero se impone hacerlo.

- Como se puede apreciar, el contenido de este Cuaderno Talásico excede la cuestión internacional regional con Brasil para tratar de incidir en la resolución de nuestro problema interno. Mal podríamos encarar sistémicamente las cuestiones regionales si antes no lo hacemos previamente en nuestro marco nacional. Lo mismo ocurre en cuanto a las Fuerzas Armadas en cuanto a lograr interoperabilidad conjunta antes de hacerlo con la combinada.

Nuestras relaciones con el Grupo de Estudios de Sistemas Integrados se remontan a la exposición hecha por el profesor Charles François (Sesión Plenaria Ordinaria N° 116 de fecha 31 de marzo del 2009) sobre el tema: Una visión sistémica del mar y otra exposición hecha en el GESI por el Académico Javier Valladares. Ambas fueron realizadas a mi requerimiento.

Y, más recientemente, con su respuesta tras el envío de nuestras “Pautas para una Política Oceánica Nacional para la República Argentina”. Cabe detenerse en los siguientes párrafos de dicha respuesta:

Todo esto nos lleva a pensar en la necesidad de que nuestro sistema político incluya al “subsistema político oceánico” a través de una Política de Estado

fundada en la legislación. Pero todo esto debe hacerse, a nuestro entender, comprendiendo que, si consideramos al océano/mar como un sistema complejo integrado, tanto nuestro pensamiento respecto al mar como las políticas y acciones que apliquemos y realicemos en él deben obedecer a la sistémica, como una ciencia de la complejidad, y a la integralidad que plantean las cuestiones del mar.

Todo esto nos remite a la necesidad de implementar un organismo del Estado que permita tener en cuenta todos los aspectos de los intereses marítimos con un enfoque sistémico para lograr conciliarlos en beneficio de la sociedad nacional. De otra manera la Política de Estado formulada por ley sólo será una buena expresión de deseos. Un sistema natural complejo sólo puede ser encarado con un pensamiento y una acción sistémicos. Esto aporta al mantenimiento de su preservación ecológico-ambiental y a su integralidad.

Como bien dice el profesor Charles François, mentor y creador del GESI, en su libro "Introducción a la prospectiva" (Editorial Pleamar, Buenos Aires, 1977, pág. 9): "Es indudable que el aislamiento recíproco de los especialistas de todo tipo no les permite ya establecer entre ellos las suficientes interconexiones, ni tampoco construir los grandes conceptos generales necesarios para la interpretación y el control satisfactorio de las profundas transformaciones globales que se producen y se vislumbran".

Y sigue: "A mi entender, la cibernética y la teoría general de los sistemas integrados nos ofrecen un conjunto de herramientas mentales idóneas para enfrentarnos con el desafío señalado".

"El océano esta sufriendo una profunda transformación global y fue ello lo que dio origen a la CONVEMAR. Para trazar una prospectiva en relación con la política, legislación, investigación, exploración, explotación y navegación de nuestro mar debemos tener muy en cuenta lo antes señalado. Nuestro futuro está ligado al que le prodiguemos al mar que baña muchos miles de kilómetros de nuestras costas y tiene una superficie que supera a la de nuestro territorio continental".

"Finalmente deseamos observar que la misma adopción de un enfoque sistémico, tanto para enunciar una Política de Estado Oceánica como para instrumentarla a través de un nuevo organismo estatal, constituye un interés marítimo fundamental por el simple hecho de que, a través de tales disposiciones, se logra un pensamiento y acción coherentes en relación con un mar que, por naturaleza, también constituye un sistema".

“El estudio y la conformación del sistema complejo e integrado con el que deberemos encarar nuestro pensamiento político, la acción nuestra en el mar y en los entornos terrestres que lo afectan debería ser condicionante de la creación de el organismo estatal propuesto para que su funcionamiento logre ser acorde con lo que mediante este documento proponemos”.

También cabe considerar el siguiente párrafo de esa respuesta por su referencia a Brasil:

“Esta temática logró en la reciente “Cumbre de la Tierra Río + 20” un tratamiento preferencial que dio lugar al impulso de proyectos considerados como insoslayables, entre los cuales la creación de áreas marinas protegidas, y la preservación y conservación de la biodiversidad”.

La respuesta citada fue redactada y firmada por los doctores Eduardo Montbrun, Ernesto Grun y el suscripto (que también es miembro del GESI desde hace algunos años) y contó con la intervención y aprobación del antes mencionado profesor Charles François.

6.- MODO DE ACCIÓN PROPUESTO.

Es por lo anterior que propongo el siguiente modo de acción para instrumentar sistémica y políticamente los conceptos vertidos en nuestras Pautas (2):

- Realizar una reunión conjunta para explicar nuestras Pautas (de la manera acostumbrada) a los miembros del GESI. Hacer hincapié en la visión sistémica del mar sobre la base de lo explicitado por el profesor Charles François en su exposición antes mencionada y en la respuesta del GESI al envío de la versión escrita (que en parte se reprodujo anteriormente);
- Estudiar la posibilidad de efectuar una presentación de las dos instituciones ante el Ministerio del Interior y Transporte fundados en los conceptos antes vertidos en este Cuaderno Talásico;
- De acordarse lo anterior proponer a dicho Ministerio la realización de una investigación conjunta, de la Academia del Mar y del Grupo de Estudio de Sistemas Integrados (GESI), que actuando como asesores puedan proponer una organización sistémica del “organismo federal

autónomo y autárquico” propuesto en las Pautas para una PON que se pueda ocupar de ejecutar la política oceánica propuesta. De acordarse la ejecución de la tarea firmar un acuerdo interinstitucional para su ejecución en un tiempo determinado.

- Debe quedar claro que los temas conflictivos relacionados con el mar quedarán bajo la responsabilidad de los decisores políticos afectados del antedicho organismo ejecutivo.

BUENOS AIRES, 3 de abril de 2013.

Néstor Antonio Domínguez.

Capitán de Navío

Académico de Número Fundador .

7.- Bibliografía.

(1) Grupo de especialistas en diversos temas del mar, Amazonia Azul. El mar que nos pertenece, Editora Record, Río de Janeiro – San Pablo, 2006, 305 págs.;

- ACADEMIA DEL MAR, “Pautas para una Política Oceánica Nacional para la República Argentina”, Buenos Aires, 2012, 32 págs.;

- DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio y BLOCH, Roberto, Una imagen espacio-política del mundo, Ensayo político-estratégico que contó con la colaboración de los licenciados María José Espona y Fernando Juan Ohanessian (todos profesores de la Escuela de Defensa Nacional) 1ª Edición, Buenos Aires, Dunken, 2010. 392 págs.. ISBN 978-987-02-4789-0.

- Internet.
- ACADEMIA DEL MAR, ESTATUTO y Reglamento de las Secciones y Comisiones,, Talleres gráficos de Ennio Ayosa Impresores, Vera 1459/67, Buenos Aires abril de 1996;

(6) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio y BLOCH, Roberto, Un enfoque sistémico de la defensa, Tomo I: Aspectos Culturales, Editorial DUPLICAR, Buenos Aires, 2004, 160 págs.

(7) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio y BLOCH, Roberto, Un enfoque sistémico de la defensa, Tomo II: Aspectos Militares y Tecnocientíficos, Editorial DUPLICAR, Buenos Aires, 2004, 223 págs.

(8) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio y BLOCH, Roberto, Un enfoque sistémico de la defensa, Tomo III: Aspectos Cívico-Militares, Editorial DUPLICAR, Buenos Aires, 2004, 194 págs.

(9) DI MARCO, Oscar, Borges, Teoría Cuántica y Universos Paralelos (Obra inédita);

(10) MINISTERIO DE DEFENSA ARGENTINO, Libro Blanco de la Defensa Nacional, Editado por el Ministerio de Defensa, Buenos Aires, 1999, 233 págs.

(11) MINISTERIO DE DEFENSA ARGENTINO, La Defensa Nacional en la Agenda Democrática. Informe de la Primera Ronda de Discusiones, Buenos Aires, 2003, 125 páginas.

(12) CALANDRA, Oscar Jorge, “La Argentina y el mar. Una estrategia pendiente”, Boletín del Centro Naval N° 811, Mayo/agosto de 2005, pág.207;

(13) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, A Revolugfio nos Assuntos Militares - Repercusiones de la RAM en la Concepcion de Nuevos Horizontes de Seguridad Intervengao da Argentina; Abril 2005 Lisboa, Portugal;

(14) GONZÁLEZ, Ariel, (Re)encontrar el mar: la Argentina y el conocimiento científico de los océanos. Hacia una jurisdicción eficaz en nuestros espacio marítimos (Obra inédita de 125 páginas);

(15) TRUEBA, Carlos Manuel, abogado, ESPACIOS MARÍTIMOS ARGENTINOS en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – Elementos para su estudio, Prefectura Naval Argentina, Editorial Guardacostas, Buenos Aires, 2009, 173 págs.

(16) LEFEBVRE, Cristophe, “Une loi mer....pourquoi et surtout pour qui?, Vertigo – La réélectronique en sciences de l’énvironnement, Hors-série, 5 mai 2009;

Desarrollo del debate.

Ac. DOMÌNGUEZ: El último punto antes de tratar otros temas tiene que ver con el Cuaderno Talásico N° 36 que yo redacté durante el mes de marzo luego de haber leído en mis vacaciones en el Uruguay, y frente al mar, la traducción del documento “Amazonia azul” se los brasileros. Lo envié a todos los académicos. Hice un resumen para exponerles algunas consideraciones relativas a este Cuaderno Talásico.

Como dije antes la consideración de la bioesfera es fundamental en la situación actual, esto a mi entender lleva a un cambio cultural sumamente importante, la visión antigua del mundo era de carácter geocéntrico, en la edad moderna la visión pasó a ser antropocéntrica, y actualmente, como lo expresé en un libro que escribí hace 15 años, titulado “Hacia un pensamiento ecológico sustentable”, tiene que ser biocéntrica. Esto no quiere decir que en la humanidad esas tres maneras de ver el mundo no sigan coexistiendo; el tema es que la visión biocéntrica tiene que ver con la posibilidad de

supervivencia de la humanidad ante de tratamiento que el planeta está teniendo por parte de los seres humanos.

El planeta visto desde el espacio ultraterrestre aparece como el punto azul pálido y es azul por el color del mar y una pequeña parte de ese planeta es la región que entra en consideración luego de una comparación entre el pensamiento de la “Amazonia azul” con el pensamiento de la “Patagonia azul” que nosotros hemos reflejado en nuestras pautas.

La “Amazonia azul” tiene que ver con lo oceánico y esto ocurre por la comparación con una Amazonia verde territorial de los brasileños. Se trata de un escrito de 305 páginas.

La “Patagonia azul” es de un color ocre desértico también territorial y lo escribimos en 32 páginas-

Todo esto conlleva materias de defensa que fueron clásicas hace algunas décadas tanto para Brasil como para la Argentina.

El documento brasileño fue elaborado por 10 personas con apoyo de la Marina de Brasil, nosotros elaboramos el documento con un Grupo de Redacción y el apoyo de una serie de académicos que fueron criticando el documento y corrigiéndolo de a poco. Así salió a la luz el documento que, una vez terminado por parte de la Academia, fue consultado con otras academias y con otros especialistas para irlo perfeccionado. El documento definitivo es el que estamos presentando a políticos, diputados, senadores, gobernadores, etc., y esto va a llevar a nuevas exposiciones orales.

Las 10 personas brasileñas eran profesionales del mar pero no de todas las disciplinas que tiene nuestra Academia- Nosotros tenemos 36 profesionales del mar que actúan más o menos en beneficio de la Academia para permitirnos tener una visión más amplia que la que tuvieron los brasileños, ellos tuvieron un apoyo político porque la Marina de Brasil lo tiene, nosotros no tuvimos apoyo político y dejamos de lado los temas conflictivos. Entre estos últimos estaba el tema de la defensa en el mar, encarado de una manera muy suave en nuestro documento, para evitar problemas.

Yo separé las convergencias de las divergencias. Las convergencias nos permiten acercarnos a la visión brasileña y las divergencias marcan las diferencias sustanciales con el documento brasileño.

En las convergencias planteo que en ambos casos se minimizaron las cuestiones de defensa y las razones fueron distintas porque en Brasil los involucrados en la redacción del documento estaban dentro del ámbito de

la misma Marina de Brasil, nosotros lo hicimos por precauciones de carácter político.

Por otro lado, no hay una asignación de funciones a un ministerio determinado por parte de Brasil, ellos hablaron de una comisión con carácter de asesora del Poder Ejecutivo de Brasil. En nuestro caso, he pensado en el Ministerio del Interior y Transporte según esa imagen de “provincia olvidada”, que tendría que ser reconocida por el gobierno y la población argentina por ser la de mayor superficie y no tener gobernador. Para esto se requeriría de alguna institución dentro del Estado, una suerte de Comisión, con dependencia del Ministerio del Interior para comenzar con un diálogo abierto con los otros gobernadores de provincias, especialmente con las provincias costeras del mar y ribereñas de la cuenca del Plata, porque todas ellas tienen que ver con el mar.

Los dos grupos, tanto el brasileño como el de la Academia del Mar, asumieron la responsabilidad de la propuesta, y ambos países tienen poca consciencia marítima. Esto lo afirman también los brasileños, que hicieron programas de calidad marítima, y nosotros hacemos hincapié en cuanto a la educación y la consciencia marítima como algo importante para que el país pueda respaldar y llevar adelante cualquier política oceánica en el futuro.

Hay cooperación por el Atlántico Sur Occidental, existe un organismo de Brasil, Uruguay y Argentina para actividades de investigación- Pero ocurre que nuestras Pautas para una Política Oceánica, van más allá que la investigación del mar, vamos al conocimiento del mar, y en eso es que planteo una diferencia entre conciencia y consciencia.

El mar no sabe de límites, y por más que tracemos límites, tenemos que ver más allá, ver hacia adentro, sobre qué vamos a hacer con el mar para controlar y ser parte de nuestra soberanía.

Ambos documentos plantean la necesidad de incrementar las marinas mercantes, e impulsar la industria naval, que es una “industria de industrias” (o sea de la industria de un país), viendo el mar como una fuente de energía de las corrientes marinas, mareas, olas, etc. En ambos documentos se manifiesta un acuerdo con el principio de precaución establecido en Río 92, reunión ecológica ambiental mundial que fue la tercera después de la de Estocolmo del año 1972. Se plantea también el desafío de la pesca como una cuestión importante desde los puntos de vista económico y alimentario.

En cuanto a divergencias: nosotros vemos el mar como un sistema abierto, dinámico y complejo, ellos no se plantean esa visión. Por otra parte, la defensa de los espacios marítimos viene considerada de manera bastante distinta desde los puntos de vista brasileño y argentino. La Armada de Brasil se renueva y se pone al día, nosotros nos hemos quedado en los años 90, no tenemos una posibilidad de renovar nuestra flota que se viene envejeciendo, el proyecto del que participé era de los años 70, y nos quedamos, Brasil, por su lado, incrementa su flota y su capacidad de defensa.

El conocimiento del mar lo enfoca Brasil sobre los profesionales del mar y nosotros sobre una necesidad de conocimiento de toda la población en general, ya desde la escuela primaria y secundaria hay que enseñar la historia marítima, geografía del mar, biología marina, etc. para crear esa diferencia entre conciencia y consciencia. La conciencia tiene que ver con la percepción del mar, con la información obtenida a través de los sentidos, viendo y oyendo el mar, que es diferente de tener consciencia a través del conocimiento de las cuestiones del mar a través de una educación general en las escuelas primarias y secundarias.

Los brasileños dicen que no se puede querer lo que no se conoce, y lo mismo ocurre, agrego, en cuanto a proteger y defender. Si nosotros no conocemos el mar poco vamos a hacer para protegerlo y defenderlo y ese es uno de los males que tenemos en este momento.

En mi diferencia respecto a la visión del triángulo de los brasileños con el nuestro; ellos ponen la educación arriba de ese triángulo y consideran otro punto como el del ambiente y otro como el del trabajo, yo considero que la educación no sólo tiene que ver con el ambiente marítimo y el trabajo en relación con el mar, sino que con todas las actividades en relación con el mar. Esto conlleva el cambiar la educación ambiental por una educación marítima y la educación profesional, que ellos proponen, complementada por una educación popular a la manera que proponía Sarmiento, pero agregando los contenidos del mar y de la gestión ambiental como una gestión marítima u oceánica en la educación primaria y secundaria populares.

En cuanto a las áreas marítimas: el área terrestre Brasil es tres veces más que la República Argentina en cuanto a extensión terrestre, pero si comparamos las superficies oceánicas sobre las áreas terrestres, el área oceánica del Brasil es uno y medio del área terrestre, el área oceánica nuestra hasta los límites de la plataforma continental, es dos veces y media el área terrestre, esto nos lleva a tener un mayor compromiso con el mar. Si

tratamos el tema del patrimonio común de la humanidad, vemos que Brasil ni siquiera lo menciona, pero sabemos que es importante pensar en los fondos marinos junto con los correspondientes al espacio ultraterrestre y al espacio electromagnético que han sido declarados también como del patrimonio común de la humanidad. Estos dos últimos son usados desde el espacio ultraterrestre para la observación de la tierra y el mar y aportan, con la información oceanográfica de satélites, a la consideración global del mar. Tal es el caso de satélite argentino SAC D, que da información sobre la salinidad marina a nivel global-

El tema del uso del espectro electromagnético no sólo se hace con satélites, sino que con todas las telecomunicaciones. Con Marconi se iniciaron las telecomunicaciones pensando sobre todo en el mar, para que los buques tuvieran, a través de las telecomunicaciones de la época y usando el código Morse, la posibilidad de emitir una señal pidiendo socorro (SOS). Así pasó con el transatlántico "Titanic" y vemos la importancia de las telecomunicaciones con ese código Morse para salvar a cientos de sobrevivientes de ése buque que le agradecieron, en Nueva York, a Marconi tener la vida gracias al salvamento por las señales SOS desde ese buque. Como lo ha recordado el Académico Reggini en uno de sus libros.

Respecto a las nuevas amenazas, Brasil mantiene, como una cuestión de defensa, la consideración de las nuevas amenazas; nosotros al dejar de lado el Libro Blanco de la Defensa Nacional, escrito en la década de los 90's, abortamos la consideración de las nuevas amenazas como una cuestión de defensa y así entran en juego las cuestiones del narcotráfico junto con lo relativo al medio ambiente y la ecología, que también son nuevas amenazas, no sólo para Brasil y Argentina, sino para toda la humanidad.

La otra cuestión que nos diferencia es la de las multi, inter y trasdisciplinarias. Nosotros hacemos de las cuestiones del conocimiento una práctica, Brasil no tiene Academia del Mar y no da mayor interés a las cuestiones académicas del mar que nos inquietan. Ellos ponen énfasis en las relaciones institucionales.

A mi entender en lo científico lo importante es lo interdisciplinario y en lo político lo es lo interinstitucional. Nuestra Academia afronta la cuestión interdisciplinaria, los brasileños no veo que lo estén haciendo según este documento.

Es una cuestión de voluntad política unir las instituciones para que funcionen unas junto con las otras; el sistema administrativo integrado es muy importante porque como, lo avalan los miembros del GESI, para poder

considerar algo que es un sistema complejo y dinámico como el mar es necesario tener una organización sistémica.

Brasil piensa en el Poder Ejecutivo para la ejecución de todo esto y nosotros pensamos en un Ministerio, o sea el proyecto está a la consideración política.

Conclusiones:

Es importante incorporar el territorio al mar que nos pertenece, tenemos incorporar el mar como un vasto territorio que tiene que estar en la consideración y en la mente de todos los argentinos. Yo he planteado esto en el GESI y al Dr. Antonio Martino le interesó, me dio la posibilidad de que lo mostráramos en el Ministerio del Interior y Transporte pero, en una reciente charla con él en el Centro Naval, me dijo que ahora los políticos están pensando en otra cosa y es difícil que presten atención a una exposición nuestra en el Ministerio de Interior y Transporte.

La distribución de los DVD que hará la Fundación Escuela Goleta del Bicentenario puede llevar a la reacción de algunos gobernadores o diputados o senadores, para interesarse más en lo que venimos planteando.

Brasil propone un Concejo nacional para la administración del mar como asesor de la Presidente del Brasil; yo planteo que el mar uruguayo está como una cuñá entre la Amazonia Azul y la Patagonia Azul y le pregunté al Académico Valladares sobre si había algún estudio de los uruguayos para conseguirlo y ver cómo piensan ellos estas cuestiones del mar.

Los brasileños mencionan la Revolución de los Asuntos Militares (RAM), yo tuve conexión con ese tema y terminé escribiendo tres libros sobre las cuestiones que plantea dicha revolución a las Fuerzas Armadas y la Defensa argentina en general. Hice una presentación en Lisboa, según la iniciativa de los brasileños en una reunión anterior en Brasil en la que ellos plantearon el tema para la Tercera Conferencia de Directores de las Escuelas de Defensa de Iberoamérica en Lisboa. Fueron los brasileños los que plantearon la revolución de los asuntos militares y me pregunto sobre las implicaciones que ella tendrá en la Armada si desea plegarse de hecho a esa revolución. Esta es una cuestión muy difícil y compleja. Me pregunto si es que viene ocurriendo una “revolución de los asuntos oceánicos”, al ver el mar desde el espacio ultraterrestre y desde lo ecológico y ambiental.

Considerando todo lo que planteó el Académico Valladares, en cuanto al manejo de los datos oceánicos, me pregunto si eso no produce una “revolución de los asuntos oceánicos” por las diferencias que se plantean entre los hombres del derecho y de otras ciencias que ven lo que viene pasando en la visión global de los océanos. Hasta los años 60 del siglo pasado no hubo astronautas que vieran el planeta desde afuera. Esto es lo que plantea un cambio global en la humanidad para ser analizado con una visión lo más amplia posible.

Los brasileños plantean la necesidad de tener una ley o política de Estado como nosotros en cuanto a las cuestiones oceánicas, el gran tema pienso que tiene que ver con el planteo de octubre en el CARI respecto a qué hacemos con lo que queda dentro de los límites del mar y lo que queda afuera. Lo importante desde el punto de vista intelectual está en las Pautas para una Política Oceánica pero el tema que se nos plantea es qué hacemos de ahora en más, cuál la situación actual y futura. Debemos prever las dificultades en los espacios marítimos y no sólo los acuerdos por la Convemar sino en relación con las Islas Malvinas, la cuestión de la Antártica, como la planteó el Académico embajador Arnaud, que le pedí que lo exponga en la reunión del CARI.

Cuando estuve en París en el año 2010 comprobé que para el ministerio del mar que ellos habían organizado lo importante, para la defensa del mar, eran las cuestiones relacionadas con las nuevas amenazas del mar en cuanto a la piratería y la cuestión ecológica ambiental que, por ahora, las tenemos entre paréntesis.

Modo de acción propuesto:

Primero, antes de la cuestión internacional con la “Amazonia Azul”, hay que resolver la cuestión nacional, creo que debemos proponer una política de Estado para negociar con los brasileños y uruguayos para ver qué hacemos con el Atlántico Sur Occidental.

Segundo. La colaboración con el GESI es importante para un pensamiento y acción de carácter sistémico. La Armada empieza a tener un concepto sistémico de cómo se manejan las cuestiones dentro de un buque y, a través del enlace de datos, lo tiene la Flota de Mar. Teórica y, en parte, prácticamente, se formó como un sistema compuesto por una serie de elementos de distintos buques de la Armada; eso me marcó en la cuestión

de los sistemas. Lo advertí porque me di cuenta que eran mucho más que los equipos que formaban parte del sistema del hardware y software. Entraba el aspecto humano y social del manejo del sistema, cualquier sistema que se piense hay que considerarlo desde el punto de vista de las ciencias exactas como de las ciencias humanas y sociales,

Había seres humanos en mi línea de conducción para que el buque pudiera ser una unidad de combate sistémico y para interrelacionar con otros buques. Esto se llama interoperabilidad y siempre esta condicionada por la interoperatividad, que tiene que ver con la logística, y cuando se lleva a nivel conjunto la interoperatividad y la interoperabilidad conjunta es materia de mayor complejidad y hace a la Revolución de Asuntos Militares. Cuando ello se plantea a nivel regional, para tener logísticas regionales, por ejemplo, con Brasil o Uruguay, se entra dentro del núcleo de las Fuerzas Armadas como una revolución que es difícil de llevar adelante y no se qué grado tiene de desarrollo actualmente. Por ahora no tenemos una respuesta de la Armada y la estamos esperando.

Ac. Aramburu: ¿El documento Amazonia Azul se titula así?

Ac. Domínguez: Se titula así, se planteó su traducción al almirante Arosa, que tuvo acceso al documento en portugués y lo tradujo al castellano. Luego lo llevó al presidente del Centro Naval que planteó a la Academia del Mar la posibilidad de hacer un estudio comparativo.

Ac. Aramburu: ¿Quiénes fueron los autores del documento la Amazonia azul? En calidad de qué fueron autores?

Ac. Domínguez: Nucleados por la Marina de Brasil.

Hay referencias a la Amazonia Azul en Internet que uno puede consultar, son dos documentos hechos por estudiosos que pueden tener distintos puntos de vista políticos.

Ac. Aramburu: Si en concreto se trata de una comparación de aquel documento encargado por la Marina de Brasil, una comparación entre ese y el documento que elaboramos nosotros.

Ac. Domínguez: Se trata de un paso hacia una visión internacional de las políticas oceánicas. Pienso que sería bueno compatibilizar los documentos de Brasil, Uruguay y Argentina para una visión internacional de la problemática del mar. Primero tienen que consolidarse las visiones en los respectivos países para proceder luego a un acercamiento.

Ac. Aramburu: Y sufrir algún tipo de proceso los documentos.

Ac. Domínguez: Nuestro documento es más chico pero el documento brasileño gran parte de su contenido consiste en cuestiones del mar que hacen al conocimiento científico, pero no al fondo de la cuestión política que nosotros nos planteamos.

Ac. Aramburu: Sobre el título, en nuestro documento no hablamos de "Patagonia Azul", no veo la necesidad de caer en la nomenclatura brasileña.

Ac. Domínguez: Lo hice como una suerte de acercamiento yo no lo inventé, lo escuché en reuniones, alguien habló de Patagonia Azul.

Ac. Aramburu: Yo lo he oído en referencia a la Amazonia Azul por eso no se si hay necesidad.

Ac. Domínguez: Para plantear una convergencia con Brasil.

Ac. Cosentino: Pienso que el tema Amazonia Azul se ha tratado muchas veces, sobre todo en el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada donde se trató de comparar en el orden internacional el gran problema de la Amazonia que la quieren absorber para otros fines. Sus dimensiones son

grandes y en Brasil están tratando de sobrevivir a los embates desde el exterior, me parece adecuado mantener las puntas al mismo problema, el de arriba y el de abajo, ha habido distintos conferenciantes de la Armada para comparar el tema de la Amazonia con la Patagonia y eso conviene mantenerlo tal vez así, son similares pero la problemática nos debe unir.

Ac. Domínguez: Se trata de la nueva amenaza de los grandes espacios vacíos; la Patagonia nuestra es un gran espacio vacío, es un riesgo estratégico, la Amazonia también pero lleno de biodiversidad aprovechada por grandes inversores en materia farmacológica para encontrar nuevos especímenes para la fabricación de remedios para la cura de distintas enfermedades. Esto lleva a la concepción de que la Amazonia podría ser un patrimonio común de la humanidad para la generación de oxígeno y fijador de anhídrido carbónico.

Ac. Rossi: Yo quiero recordar que la primera versión de este estudio de Amazonia Azul y Patagonia Azul fue tratada en el plenario N° 153 del 30 de abril pero previo a eso, el proyecto del Cuaderno Talásico del Académico Domínguez circuló y algunos hicimos preguntas e ideas por Secretaría; una de las preguntas es coincidente con la de Aramburu y, la respuesta que nos dio el Académico Domínguez es que hay que tratar de integrar, porque son más las convergencias que las divergencias y algunas divergencias tienen un sentido eventual porque aspiramos a que las actuales políticas que hacen a una falta de defensa en el mar argentino pueda ser revertida para que la divergencia de la gravitación en la Amazonia Azul es más gravitante que la de nosotros y para hacer una suerte de unidad o comunidad de propósitos es que el nombre de Patagonia azul estaba bien fundado.

Ac. Cosentino: Siempre ha habido una intensa preocupación por la defensa del Atlántico sur y hay tratados y acuerdos para la defensa y existe un sistema de control del tránsito marítimo común entre Brasil, Uruguay y Argentina, y el resto de América.

Esto se renueva cada dos años y se incorporó Uruguay que tiene su control del Atlántico apoyado por gente de Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay ese orden es muy importante. Forma parte de la historia de que sea común los problemas de debemos defender.

Sin otro particular, se levanta la reunión.