



LA PLATAFORMA CONTINENTAL

JUAN ORIBE STEMMER

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar define a la plataforma continental como "el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial".

Los Estados ejercen sobre la plataforma continental derechos exclusivos de soberanía "a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales". El Uruguay ratificó esta Convención en el año 1992 y el tratado entró en vigencia en noviembre de 1994.

El límite exterior de la plataforma puede ser establecido de dos formas: aceptando el límite de 200 millas marinas previsto en la Convención, o demostrando, mediante sólidos estudios e investigaciones, que su borde exterior se interna mar afuera de aquel límite hasta una distancia máxima de 350 millas, dependiendo de sus características geofísicas.

En el caso uruguayo existen sólidos fundamentos científicos para respaldar un límite que superaría las 300 millas marinas. Sería una extensión significativa del área sujeta a los derechos de soberanía de nuestro país, en una región submarina que cada vez adquiere mayor importancia económica, estratégica y política.

El procedimiento para establecer un límite que supere las 200 millas marinas está previsto en la Convención: el Estado ribereño "presentará a la Comisión las características de este límite junto con información científica y técnica de apoyo" dentro de los plazos previstos; la Comisión tendrá la oportunidad de presentar recomendaciones al Estado ribereño el cual, si no está de acuerdo con ellas, podrá hacer una presentación revisada o directamente una nueva presentación; y finalmente, los límites que determine un Estado ribereño tomando como base tales recomendaciones serán definitivos y obligatorios.

Los estudios para una propuesta viable no es una tarea sencilla y requiere una inversión significativa de recursos materiales y humanos. En el caso de nuestro país, por ejemplo, la Ley No. 17.357 de junio del 2001 declaró de interés nacional "los estudios y trabajos requeridos para establecer la traza del límite exterior de la plataforma continental".

La Armada Nacional, a través de su Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología (Sohma), hace tiempo que está trabajando en un proyecto para obtener los elementos y datos científicos que respalden la extensión de los derechos de soberanía uruguayos sobre la plataforma.

Hasta el momento han realizado presentaciones ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental siete países: la Federación Rusa (en el año 2001), Brasil (2004), Australia (2004), Irlanda (2005), Noruega (2006), Francia (2007) y México (2007).

Existe, también, una presentación conjunta realizada por Irlanda, España, Francia y el Reino Unido, en el año 2006, con respecto al área del Mar Céltico y el Golfo de Vizcaya. Estos cuatro Estados reunieron sus recursos para elaborar un documento único preparado colectivamente y en colaboración referente a un determinado sector donde convergen sus respectivas áreas de soberanía. Una decisión muy sensata.

Nuestro país tiene una gran oportunidad de extender su soberanía en una zona clave. Es necesario un trabajo conjunto para lograrlo.

Fuente: EL PAÍS DIGITAL

Fecha: 30/04/08

LA PLATAFORMA CONTINENTAL

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar define a la plataforma continental como "el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial".

Los Estados ejercen sobre la plataforma continental derechos exclusivos de soberanía "a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales". El Uruguay ratificó esta Convención en el año 1992 y el tratado entró en vigencia en noviembre de 1994.

El límite exterior de la plataforma puede ser establecido de dos formas: aceptando el límite de 200 millas marinas previsto en la Convención, o demostrando, mediante sólidos estudios e investigaciones, que su borde exterior se interna mar afuera de aquel límite hasta una distancia máxima de 350 millas, dependiendo de sus características geofísicas.

En el caso uruguayo existen sólidos fundamentos científicos para respaldar un límite que superaría las 300 millas marinas. Sería una extensión significativa del área sujeta a los derechos de soberanía de nuestro país, en una región submarina que cada vez adquiere mayor importancia económica, estratégica y política.

El procedimiento para establecer un límite que supere las 200 millas marinas está previsto en la Convención: el Estado ribereño "presentará a la Comisión las características de este límite junto con información científica y técnica de apoyo" dentro de los plazos previstos; la Comisión tendrá la oportunidad de presentar recomendaciones al Estado ribereño el cual, si no está de acuerdo con ellas, podrá hacer una presentación revisada o directamente una nueva presentación; y finalmente, los límites que determine un Estado ribereño tomando como base tales recomendaciones serán definitivos y obligatorios.

Los estudios para una propuesta viable no es una tarea sencilla y requiere una inversión significativa de recursos materiales y humanos. En el caso de nuestro país, por ejemplo, la Ley No. 17.357 de junio del 2001 declaró de interés nacional "los estudios y trabajos requeridos para establecer la traza del límite exterior de la plataforma continental".

La Armada Nacional, a través de su Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología (Sohma), hace tiempo que está trabajando en un proyecto para obtener los elementos y datos científicos que respalden la extensión de los derechos de soberanía uruguayos sobre la plataforma.

Hasta el momento han realizado presentaciones ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental siete países: la Federación Rusa (en el año 2001), Brasil (2004), Australia (2004), Irlanda (2005), Noruega (2006), Francia (2007) y México (2007).

Existe, también, una presentación conjunta realizada por Irlanda, España, Francia y el Reino Unido, en el año 2006, con respecto al área del Mar Céltico y el Golfo de Vizcaya. Estos cuatro Estados reunieron sus recursos para elaborar un documento único preparado colectivamente y en colaboración referente a un determinado sector donde convergen sus respectivas áreas de soberanía. Una decisión muy sensata.

Nuestro país tiene una gran oportunidad de extender su soberanía en una zona clave. Es necesario un trabajo conjunto para lograrlo.

Fuente: por JUAN ORIBE STEMMER

Fecha: 15/04/08

EEUU toma parte en la disputa por la soberanía sobre la plataforma continental del polo norte

Después que Rusia y Canadá plantearan sucesivamente su derecho de propiedad sobre la plataforma continental del polo ártico, el rompehielos "Healy" de la guardia costera de EEUU zarpará el 17 de agosto dirigiéndose hacia el polo para el trabajo de trazar mapas de sus fondos marinos, en busca de fundamento para que el gobierno estadounidense reclame soberanía sobre el polo boreal.

El "Healy", que tiene 420 pies de eslora, puede romper capas de hielo de 8 pies de espesor. Su plazo de servicio durará siete años. Es, hasta la fecha, el rompehielos "más joven" de EEUU.

Medios estadounidenses han informado de que la tarea principal del actual viaje de "Healy" consiste en trazar mapas del fondo marino al norte de "Chukchi Cap" para determinar el alcance de la extensión de la plataforma continental en la parte septentrional de Alaska. El gobierno de EEUU ha manifestado que el envío de "Healy" no tiene por objetivo anunciar la soberanía, sino prepararse para el registro de información de fronteras en la Comisión de Naciones Unidas de los Límites de la Plataforma Continental.

Según científicos estadounidenses, es la tercera vez que EEUU realiza actividades cartográficas en la zona del polo norte. La primera y la segunda vez se llevaron a cabo en 2003 y 2004, respectivamente. El actual viaje del rompehielos no es una respuesta a la "colocación de una bandera" por Rusia en el fondo del Océano Artico a comienzos de agosto, ni tiene nada que ver con el reciente anuncio canadiense sobre la construcción de un puerto en el polo boreal.

Larry Maier, de la Universidad de New Hampshire, expresó que "el actual viaje, preparado desde hace tres años, forma parte de un plan gubernamental de largo plazo. Las actividades cartográficas no se efectuarán en un lugar determinado, sino a gran escala, en una zona marítima entera".

Debido a que la mayor parte de la zona a cartografiar está cubierta de nieve y hielo, los científicos aplicarán el método de sonda acústica. Andy Armstrong, científico de National Oceanic and Atmospheric Administration de EEUU (NOAA), señaló que "el actual viaje trazará mapas de ciertos lugares específicos de algunas zonas

determinadas reconocidos por la convención sobre los mares, incluidas las intersecciones de cordilleras y llanuras en el fondo del mar, lo que jugará un cierto papel en la definición de la extensión de la plataforma continental de EEUU".

De acuerdo con la vigente Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los países litorales poseen 200 millas marinas de plataforma continental y tienen derecho a explotar los recursos en el fondo del océano de la plataforma continental. En caso de que ésta concuerde con algunas normativas geológicas, su alcance puede extenderse.

Dado que actualmente no hay evidencia de que la plataforma continental de ningún país se haya extendido hasta el polo norte, el punto de este polo y sus cercanías no pertenecen a ningún país y son considerados territorio internacional. Si un país costero del Océano Artico trata de reclamar derecho de propiedad sobre los recursos en una parte del fondo de los mares del polo norte, debe comprobar ante las Naciones Unidas que su plataforma continental se ha extendido hasta esa zona.

EEUU todavía no es miembro de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. A medida que se torna cada vez más enconada la disputa entre diversos países por el polo norte, la Administración Bush desea incorporarse cuanto antes a la Convención, a fin de poner en claro la soberanía de EEUU en el polo boreal y proteger las costas y recursos marinos del país. Fuente: Pueblo en Línea

Fecha: 17/08/2007

Volcanes bajo el mar

Un equipo de geólogos tailandeses y alemanes ha descubierto cuatro volcanes sumergidos en el Mar de Andaman, a unos 200 kilómetros de la turística isla de Phuket, al suroeste de Tailandia, informó hoy la prensa local. El hallazgo de los cuatro volcanes, entre ellos dos aparentemente activos, tuvo lugar durante la misión de reconocimiento realizada a finales del pasado noviembre por expertos del Instituto de Geología Marina de Keil (Alemania) y la Universidad tailandesa de Chulalongkorn. Los volcanes, los primeros encontrados en aguas de Tailandia, están a una profundidad que va desde los 650 metros a mil metros, según señaló el jefe del equipo, Anon Sanitwong.

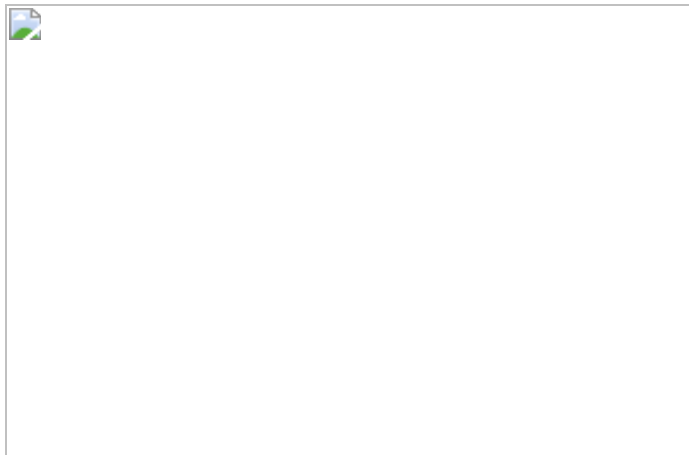
No obstante, estos volcanes, de cien a cincuenta metros de altura, no son los únicos existentes en el Mar de Andaman, donde se encuentra otro activo, que según los expertos influye en la actividad sísmica que habitualmente se registra en esa área del océano Indico.

Varias zonas costeras de Phuket y de otras seis provincias del suroeste de Tailandia bañadas por el Mar de Andaman se vieron afectadas por el "tsunami" (ola gigante) que hace casi dos años causó cerca de 5.300 muertos en el país, la mitad de ellos turistas extranjeros.

Fuente: Diario "El País" – Montevideo

Fecha: 12/12/06

Universidad del Trabajo del Uruguay (CETP-UTU)



Si bien el primer faro en Isla de Lobos se instaló en la parte N de la Isla y funcionó a partir de 1858, este fue sustituido por el actual que funciona intermitentemente desde el 18 de Julio de 1906, y tiene las siguientes características:

Altura focal: 66 metros.

El faro de isla de Lobos es el más alto de Sudamérica (en cuanto a construcción) teniendo un diámetro en la base de **12 m** . ; su estructura es en forma de torre circular de hormigón, con edificaciones al pie pintadas de blanco, cúpula a franjas radiales **rojas** y blancas.

Sus otras características son: B.Des. c/5s 66m 22,7 (21,5) Ms S.A.A Son. C/30s E.S. R.F. 53 m 2 Ms (Lat. 35° 01,470' S Long. 54° 52,980' W). Al **N** de la isla todavía se ve el **faro** que fue construido en el año **1858** .

Alcance geográfico : 21.5 millas

Alcance lumínico : 22.5 millas

Intensidad luminosa : 1.080.000 candelas.

Característica : 1 destello cada cinco segundos.

Sistema : Máquina rotativa sobre cubeta de mercurio. Electrificado en 1958.

Otras ayudas a la navegación : Radio-Faro y sirena de niebla.

El faro de recalada más importante de nuestro país, tiene una excelente potencia luminosa y además tiene otras ayudas a la navegación.

Al cerrarse la niebla y no permitir el paso de la luz, es necesario disponer de otros medios para hacer efectivas las ayudas a la navegación marítima. El sonido es uno de ellos y Lobos posee una poderosa sirena que funciona con aire comprimido.

En 1932, se libraron al servicio público los radio-faros de Lobos y Polonio. Un radio de una estación transmisora que emite una señal radiotelegráfica y que los buques, con radio-goniómetros pueden captarla, así como también la dirección en la cual se encuentra la estación en qué punto se encuentra, con un tercero verificar su cálculo de posición. Además; los pesqueros que desarrollan sus actividades al Sur de Lobos, utilizan la señal durante los días y las noches de niebla, guiándose por ella, sobre todo, cuando emprenden el regreso a Montevideo.

La actual torre del Faro, de 59 metros de altura, se comenzó a construir al finalizar la guerra civil de 1904, terminándose dos años después. Fueron pues, junto con la torre del Faro de la Panela las únicas construidas en este siglo.

AUTOMATIZACION

El 19 de julio de 2001 se procedió a la puesta en funcionamiento del Faro Isla de Lobos con un nuevo equipamiento automático de última generación.

Si bien su tradicional y emblemática característica lumínica de un destello blanco cada 5 segundos permanece incambiada, todo el equipamiento que lo hace brillar durante las noches es ahora totalmente automático, transformándose en una señal independiente de la servidumbre humana.

Esta automatización que se pone a funcionar a casi un siglo de su primer destello, constituye solo un eslabón de una larga cadena. Luego del accidente y derrame de hidrocarburos producido por el buque mercante San Jorge, la Armada Nacional encaró con mayor ímpetu el proyecto "Seguridad en la Navegación".

El primer paso en la automatización de los faros, dotándolos de una tecnología acorde a los actuales requerimientos internacionales, fue dado en Isla de Lobos, donde su faro de 66 metros de altura pasó a la era moderna con un nuevo foco automático que al igual que su antecesor cubre las 27,7 millas de alcance. Los equipos generadores a base de combustible fueron suplantados por paneles solares que cargan un conjunto de baterías ubicadas en la misma construcción del faro. El sistema tiene un conjunto de sensores que detectan la baja de la luminosidad ambiente y encienden la luz en forma automática. En lugar de los grandes prismas y la máquina giratoria donde estaba la lámpara a gas halógena, se colocó un pequeño foco con la misma potencia.

Fuentes: Propias y Armada Nacional

Fecha: 20/07/06
