

PUNTOS AXIALES DEL SISTEMA DE DEFENSA ARGENTINO

Los desafíos de pensar la defensa a partir
del interés nacional

Editado por Ezequiel Magnani y Maximiliano Barreto

Prólogo de Jorge Battaglini

PUNTOS AXIALES DEL SISTEMA DE DEFENSA ARGENTINO

**Los desafíos de pensar la defensa a partir del
interés nacional**

Ezequiel Magnani y Maximiliano Barreto

Editores



UNR
EDITORIA

Puntos axiales del Sistema de Defensa Argentino: los desafíos de pensar la defensa a partir del interés nacional / Agustina Belén Felizia ... [et al.]; compilado por Maximiliano Barreto; Ezequiel Magnani. - 1a ed. - Rosario: UNR Editora. Editorial de la Universidad Nacional de Rosario, 2020.
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-702-419-7

1. Defensa. 2. Geopolítica. I. Felizia, Agustina Belén. II. Barreto, Maximiliano, comp. III. Magnani, Ezequiel, comp.
CDD 355.00982

Editores: Ezequiel Magnani y Maximiliano Barreto

Maquetación: Maximiliano Barreto

Diseño de tapa y contratapa: Lucas Barreto

*La ilustración de la tapa fue adquirida en *Depositphotos Inc.*

Marco Institucional:

Escuela de Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de Rosario



Directora: Sabrina Benedetto

Riobamba 250 Bis, Monoblock N° 1 CUR, Rosario, Santa Fe, Argentina



Editorial:

UNR Editora

Directora Nadia Amalevi

Urquiza 2050, Rosario, Santa Fe, Argentina



Apoyo institucional:

Fundación Meridiano

Comisión de Defensa y Seguridad Internacional

Zapiola 1045, 7°A, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina

Licencia:



Esta obra está bajo licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

Rosario, noviembre de 2020

Los capítulos y toda la información suministrada en ellos son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de los editores del libro.

PUNTOS AXIALES DEL SISTEMA DE DEFENSA ARGENTINO

Los desafíos de pensar la defensa a partir del interés nacional

Ezequiel Magnani y Maximiliano Barreto
Editores



**FUNDACIÓN
MERIDIANO**

Índice

Presentación	11
<i>Ezequiel Magnani y Maximiliano Barreto</i>	
Prólogo	17
<i>Jorge Battaglini</i>	
Presentación Institucional	19
<i>Sabrina Benedetto</i>	
Puntos Axiales	
1. El sistema de defensa argentino. Aportes de la Geopolítica y las Relaciones Internacionales para su conceptualización. <i>Maximiliano Barreto</i>	21
Escenario estratégico y defensa nacional	
2. Escenario de seguridad sudamericano y sus implicancias para la dimensión estratégica de la defensa nacional Argentina. <i>Ezequiel Magnani</i>	35
Atlántico Sur Occidental	
3. Acerca de la importancia del Atlántico Sur y de Malvinas como enclave geopolítico. <i>Mariana A. Altieri</i>	65
4. Antártida: los dilemas que enfrenta su gobernanza y los desafíos para la Argentina. <i>Nicolás Zingoni Vinci</i>	87
5. Malvinas - Antártida: Vinculación de cuestiones para una visión amplia de la defensa de nuestro país. <i>Agustina Belén Felizia</i>	111
6. La pesca y su defensa en Argentina. <i>Esteban Agustín Covelli</i>	129
Recursos naturales y la defensa nacional	
7. La Doctrina militar argentina y la defensa de los recursos naturales. <i>Agustina Bertero</i>	147
8. Análisis de la Política de Defensa y recursos naturales (2003-2019). <i>Lilián Berardi</i>	169

Ciberdefensa

9. Ciberdefensa: vulnerabilidad de las Infraestructuras Críticas de un Estado virtual. 181
Martín Salmerón

Producción para la defensa

10. Presente y el futuro: propuestas tecnológicas, empresariales, comerciales, legales sobre el complejo tecnológico-industrial militar argentino. 197
Fernando Esteban Ventura y Jorge Alejandro Suárez Saponaro

Reflexiones

11. Política Exterior y Política de Defensa del Frente de Todos: apuntes para una inserción internacional en tiempos convulsos e inciertos. 213
Emilse Eliana Calderón
12. Una relación compleja: Los argentinos y el territorio. Reflexiones en torno a la importancia de la conciencia territorial de los argentinos para pensar la política exterior hacia la Cuestión Malvinas. 223
Gustavo Eduardo García

Acerca de la importancia del Atlántico Sur y de Malvinas como enclave geopolítico

Mariana A. Altieri¹

I. Introducción

No es objeto de este artículo ahondar en la pertinencia del reclamo argentino sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur y sus espacios marítimos circundantes, ni en la historia del despojo, la batalla diplomática y los triunfos que respaldan la posición argentina en el seno de la comunidad internacional, y mucho menos en los vaivenes de las distintas administraciones en la forma de encarar el reclamo.

Lo que nos proponemos es llamar la atención hacia la situación que continúa haciendo de las Islas del Atlántico Sur² un punto estratégico, fundamental para los intereses vitales argentinos y por ende un tema de defensa nacional como ningún otro.

Desde esta perspectiva nos arriesgamos a señalar que el “Subsistema Malvinas” es una pieza estratégica fundamental para la Argentina específicamente debido a la presencia británica en las islas. Si no fuera así, si hubiéramos mantenido el archipiélago junto a las Georgias y Sándwich del Sur bajo nuestra administración, serían una parte más —con su debida importancia— en el sistema de proyección argentino hacia el Atlántico Sur.

En cambio, la posesión de hecho (ocupación) de las islas es de vital importancia para el Reino de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, porque constituye su garantía de presencia, capacidad de despliegue, pre posicionamiento naval y proyección hacia la Antártida.

Desde esta comprensión no podemos dejar de entender la Cuestión Malvinas³ como parte de la complejidad del Atlántico Sur, y como un tema de

¹ Mariana Alejandra Altieri es Licenciada en Ciencia Política y Magíster en Estrategia y Geopolítica por la escuela Superior de Guerra. Docente e investigadora en la Universidad de Buenos Aires y en la Universidad de la Defensa Nacional y Directora Ejecutiva de la Fundación Meridiano de Estudios Internacionales y Política Exterior. Correo electrónico: maltieri@fundacionmeridiano.com.ar

² Siempre que se mencione a las Islas del Atlántico Sur sin otra aclaración se estará haciendo referencia a las Islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur.

³ Se entiende por “Cuestión Malvinas” al diferendo internacional acerca de la soberanía de las Islas Malvinas, Sándwich y Georgias del Sur y espacios marítimos circundantes entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, tal y como ha sido definido por Argentina en las presentaciones realizadas frente a las Naciones Unidas.

defensa nacional en tanto y en cuanto implica la presencia y proyección de poder de un adversario⁴ dentro de nuestra propia proyección en el Atlántico Sur.

II. La Cuestión Malvinas

La soberanía de las islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur, y espacios marítimos circundantes, ha estado en conflicto entre el Reino Unido y la República Argentina desde 1833, momento en el que se produjo la usurpación británica y el desalojo de la dotación argentina presente en las Islas Malvinas. En la actualidad es uno de los diecisiete territorios que Naciones Unidas reconoce como “no autónomos”, (de los cuales diez están en control del Reino Unido en calidad de Potencia Colonial Administradora) y pone bajo supervisión del Comité de Descolonización⁵. En este marco y en función del trabajo reiterado de la Cancillería Argentina a lo largo de la historia, Naciones Unidas reconoce la disputa de soberanía⁶ y ha llamado a las partes a negociar mediante la Resolución 2065 de la Asamblea General⁷.

En términos del diferendo internacional, la disputa se basa en que las islas y sus espacios marítimos circundantes se hallan bajo control del Reino Unido, para quien constituyen un Territorio Británico de Ultramar, pero son reclamadas por la República Argentina que las considera parte integral e indivisible de su territorio. En tal sentido, las hace parte de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Sobre las características del diferendo de soberanía en términos del derecho internacional y de las gestiones diplomáticas hay abundante material bibliográfico⁸. Sin embargo, lo atinente a las preocupaciones de este artículo es la cuestión estratégica: la consolidación de la ocupación de las islas del Atlántico Sur por el Imperio británico las han convertido en un enclave geopolítico. Esta característica no es intrínseca a su condición de zona de disputa territorial, pero sí de territorio británico de ultramar y asiento de la Comandancia Naval del Atlántico Sur de su Majestad.

⁴ En tanto y en cuanto ocupan ilegítima e ilegalmente territorio nacional argentino.

⁵ En 1945, cuando se fundó la Organización de Naciones Unidas, existían más de 80 territorios no autónomos bajo régimen colonial. En 2019 aún existen 17 territorios no autónomos por ser descolonizados: Anguila, Bermudas, Gibraltar, Guam, Islas Caimán, Islas Malvinas, Islas Turcas y Caicos, Islas Vírgenes Británicas, Islas Vírgenes de los Estados Unidos, Montserrat, Nueva Caledonia, Pitcairn, Polinesia Francesa, Sahara Occidental, Samoa Americana, Santa Elena y Tokelau.

⁶ En el caso Malvinas las Naciones Unidas reconocen el derecho a la integralidad territorial de la República Argentina, mientras que el derecho a la libre determinación de los pueblos -estrategia adoptada por los británicos- no es aplicable por no tratarse de una población autóctona sino traspasada luego de la ocupación. Sobre este tema recomendamos la lectura de “Malvinas, el derecho a la libre determinación de los pueblos y la población de las Islas” de Ana Pastorino (ver bibliografía).

⁷ Llamado que es reiterado cada año desde entonces.

⁸ Recomendamos la publicación de la Cancillería Argentina “Comunidad Internacional y la Cuestión Malvinas”, y el Libro “Colonialismo en el Siglo XXI: la estrategia del imperio para mantener la ocupación de las Malvinas” de Pastorino y Otros (Ver bibliografía).

III. El reacomodamiento de poder mundial y los *Grandes Bienes Comunes*⁹ de la humanidad

Como ya hemos señalado en un artículo¹⁰ previo, dedicado a estudiar la situación del poder naval en el mundo, los océanos se han convertido en el presente siglo en el teatro privilegiado de la competencia por el poder y el Atlántico Sur podría convertirse en una zona de disputa en el futuro inmediato.

Robert Kaplan señala en su último libro, que hace muchos años que una armada no pelea realmente con otra armada en una batalla naval; sino que, como ha sostenido Till (2007) la gran función de dicho poder es proporcionar el control o dominio¹¹ del mar allí donde sea requerido y por el tiempo necesario para llevar adelante sus propósitos. “Así como Mahan demostró que los océanos son el gran recurso común o –bien colectivo- de la civilización, el poder naval – para proteger las flotas mercantes- siempre ha sido el factor determinante en las luchas políticas (...)” (Kaplan, 2019, p.88).

El aceleramiento de la descomposición del sistema de gobernanza global en el cual se basa el orden liberal internacional triunfante de la guerra fría pone de manifiesto el retorno de las “esferas de influencia” (Allison, 2020) y el posicionamiento de los grandes poderes en la disputa por el reacomodamiento del poder mundial, especialmente en aquellos espacios, como los océanos, donde la ocupación no se detenta sino que se ejerce¹².

Los océanos son el espacio que garantiza la reproducción del sistema mediante el intercambio, el comercio y la comunicación, además de ser fuente de enormes recursos. Ostentar la capacidad de acceder sin restricciones y/o de denegar el acceso a otros actores es lo que posibilita a los Estados con capacidad naval el control y la seguridad de las vías de comunicación y comercio marítimo

⁹ Los denominados “espacios o bienes comunes” –*the great commons*- vigentes en la actualidad son cuatro, tres de ellos son espacios geográficos concretos: el aire, el mar y el espacio ultraterrestre, y el cuarto es un derivado de desarrollo tecnológico: el ciberespacio. Estos espacios no están definidos por líneas fronterizas fijas y en gran medida pertenecen “a toda la humanidad” por ende la soberanía se ejerce mediante la ocupación y el uso. En el caso del espacio marítimo: el océano es ocupado por los Estados que detentan esa capacidad, que está conformada por el poder naval. Para ampliar sobre estas cuestiones se recomienda la lectura del artículo de Juan Battaleme, “Cambiano el Status Quo de la Geopolítica Internacional: el acceso a los espacios comunes y las estrategias de negación de espacio y anti acceso” (Battaleme, 2013)

¹⁰ Nuevas Dinámicas del Poder Naval en el Siglo XXI: la competencia por el control en el espacio marítimo, 2018. Publicado en la revista de Relaciones Internacionales del IRI (ver bibliografía).

¹¹ Actualmente “Control del Mar” y “Dominio del Mar” se utilizan de forma indistinta. Sin embargo, es relevante señalar que el término “Dominio del Mar” fue originalmente planteado por los grandes pensadores del poder naval dando lugar a innumerables debates respecto de la medida de dicho dominio, en cambio el concepto “control del mar” es más actual y hace énfasis en que dicho control se persigue en función de otros objetivos y se ejerce circunscripto geográficamente y temporalmente. Se “controla el mar” en áreas limitadas por periodos de tiempo definidos, pero en esencia nunca se lo “domina”.

¹² Una de las características del escenario naval actual es que grandes poderes terrestres, que además son potencias emergentes potencialmente revisionistas del statu quo, están tomando sus recursos materiales hacia el mar en un esfuerzo por volverse potencias navales. Para más información léase Goldrick “The Medium Power Navy in the 21ST Century” (ver bibliografía).

–SLOCS–¹³, así como también la proyección de poder a tierra¹⁴ y la capacidad de ejercer influencia *off shore* –fuera de costas–, actuando muy lejos del territorio nacional.

En el marco de la disputa por el control de los mares, la decadencia estadounidense tiene un correlato en su rol como potencia naval global. Frente a la amenaza de perder el control o de ver limitado el alcance de su capacidad de proyección de poder, Estados Unidos está implementando una política de repliegue estratégico¹⁵, buscando estrategias que le permitan garantizar el acceso en los puntos de estrangulamiento claves para el tráfico marítimo.

Sin embargo, frente a este reacomodamiento de esfuerzos, la República Popular China viene desarrollando una política agresiva de expansión de sus esferas de influencia y su asertividad. Como señala Kaplan: “(...) ellos, muy por delante de los estadounidenses, son los nuevos mahanianos¹⁶, los que construyen flotas concebidas para enfrentamientos armados en el mar” (2012, p.130).

IV. Comprender al Atlántico Sur como espacio marítimo en disputa

A diferencia del Mar de la China, punto neurálgico en la disputa por el poder naval y la proyección de poder en el escenario del siglo XXI, el Atlántico Sur se nos aparece como un «remanso estratégico» (Abdenur y De Souza Neto, 2013, p.170). Sin embargo, ha cobrado nueva importancia en las últimas décadas debido al renovado interés de los grandes poderes navales por circular en sus aguas.

Además, mientras que el Asia Pacífico se caracteriza por ser un espacio marítimo “cerrado” –lleno de atolones, arrecifes, islotes e islas de todos los tamaños que generan no solo conflictos de reclamaciones de soberanía territorial, sino puntos de estrangulamiento del comercio mundial–, el Océano Atlántico es exactamente todo lo contrario: un espacio abierto para la circulación del tráfico marítimo que durante muchos años fue el cordón umbilical del mundo.

Como espacio marítimo en términos geopolíticos hay tres dimensiones de análisis claves para comprender al Atlántico Sur: como recurso, como espacio de comunicación e intercambio y como espacio de dominio.

Si pensamos al Atlántico Sur como recurso, lo primero que destaca es su importancia en materia ictícola. Esta zona es cada vez más importante en el negocio pesquero mundial en función del agotamiento de los recursos marinos

¹³ Las líneas de comunicación marítimas (abreviadas como SLOC -*Sea lines of communication*-) es el término que se utiliza para denominar a las rutas marítimas principales entre puertos de todo el mundo, utilizadas para el comercio, la logística y las fuerzas navales. Generalmente se usa en referencia a operaciones navales para asegurar que las SLOC estén abiertas a la comunidad internacional y nadie pueda denegar su uso.

¹⁴ La capacidad de proyectar el poder naval a tierra, como señala Till (2007), abarca muchas definiciones que son en realidad formas diferentes de su aplicación: guerra anfibia, operaciones combinadas, operaciones tierra/mar, incursiones o invasiones en ultramar, ataques a territorios desde el mar, etc. La proyección de poder naval involucra el uso de las fuerzas armadas provenientes del mar para influir en los eventos en tierra. Su gama va desde invasiones para conquistar territorio en un extremo del espectro, hasta incursiones pequeñas de hostigamiento y bombardeos navales en el otro.

¹⁵ Una estrategia de repliegue no implica una retirada sin más, sino un reajuste estratégico de las fuerzas disponibles en función de sostener presencia donde estén afectados los intereses vitales de la nación. Esta política implementada por el presidente Donald Trump implica “terminar con el liberalismo expansionista” y el rol de gendarme global (y moral) de la humanidad. Sobre este tema se recomienda el dossier “Come Home, America?” de la revista Foreign Affairs (marzo/abril 2020). (Ver bibliografía).

¹⁶ En referencia al padre del poder naval para la geopolítica moderna el Almirante estadounidense Alfred T. Mahan.

vivos a escala global –como consecuencia de su sobreexplotación–, especialmente en el Asia-Pacífico donde –con centro en China– está el núcleo fundamental de la demanda mundial.

Justino Bertotto¹⁷ (2014) considera que antes de 1980, la zona era un mar vacío en términos geopolíticos, con un único centro de tensión y conflicto ocasionado por la contienda de soberanía entre Argentina y Gran Bretaña por las Islas Malvinas. Hoy, ese espacio vacío se ha convertido en una compleja red de intereses estratégicos internacionales, surgida al volcarse al Atlántico Sur las flotas pesqueras de alrededor de 20 países de Asia, Europa y América Latina¹⁸. China es el mayor consumidor y, a su vez, el mayor productor ictícola del mundo (FAO 2015, p.12).

Imagen I. Pesca en el límite de la Zona Económica Exclusiva Argentina¹⁹



Fuente: NASA - Año 2012

El auge de los caladeros de pesca en el Atlántico Sur trae aparejado el aumento de la pesca ilegal, tanto en alta mar, como en la frontera con los mares territoriales no debidamente protegidos frente a la incapacidad de los estados

¹⁷ Coronel retirado del Ejército Argentino, director de la Maestría en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra del Ejército.

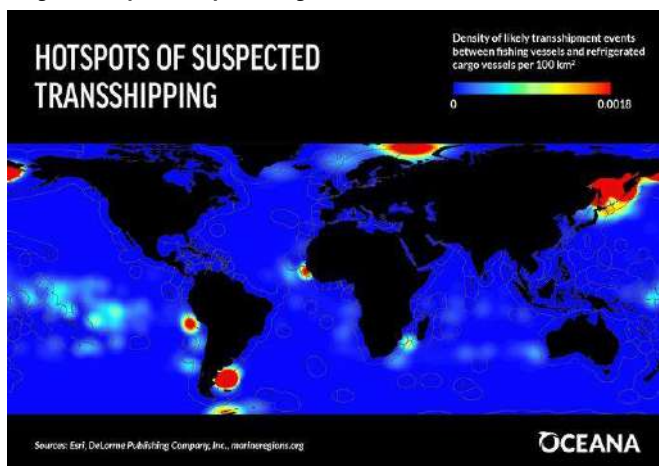
¹⁸ Se destacan las de Japón, Corea del Sur, Taiwán, China, Estonia, Lituania, Polonia, España, Chile y Noruega.

¹⁹ La iluminación en el Atlántico Sur denota la actividad de embarcaciones pesqueras en la milla 201, el límite de la Zona Económica Exclusiva –ZEE– (los barcos utilizan potentes reflectores que iluminan el mar durante la noche para atraer las capturas de peces y especialmente el calamar *Illex argentinus*).

ribereños de hacer frente a la depredación²⁰, lo cual atenta contra el Buen Orden en el Mar²¹.

A su vez esta misma situación aumenta la tensión entre Argentina y el Reino Unido, en relación a la disputa de soberanía en torno a la Cuestión Malvinas. En este marco, el Reino Unido definió la ampliación de la Zona Económica Exclusiva en torno a las Islas Malvinas dentro de la cual los isleños otorgan licencias de pesca de manera unilateral y en beneficio de la economía de las islas, alguna vez considerada inviable y que hoy reporta el mayor Producto Bruto Interno per cápita del mundo. “Es así que desde ese momento la industria pesquera en torno a las islas del Atlántico Sur ha crecido y ha ayudado al desarrollo de las Islas Malvinas, favoreciendo a la colonia británica sobre las mismas” (Eller y Quintana 2017, p.116).

Imagen II. Mapa de los puntos álgidos del Trasbordo Ictícola en Alta mar²²



Fuente: ONG OCEANA

²⁰ Según estimaciones del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero de Argentina -INIDEP-, en la zona adyacente a la ZEE Argentina operaron en 2018 (aún no hay datos de 2019) unos 300 poteros (pesqueros de origen oriental especializados en la pesca de calamar), calculando que la captura habría sido de 140.000 toneladas de calamar *Illex argentinus*, más de lo que capturó la flota nacional. Pero según datos de organizaciones no gubernamentales el número de barcos (entre poteros y arrastreros que también capturan calamar entre otras especies) ascendería a 500, con lo cual la cifra final de capturas podría ser muy superior. Datos disponibles en Revista Puerto <https://revistapuerto.com.ar/2019/01/nadie-controla-la-pesca-en-el-atlantico-sur/>

²¹ Se entiende por “Buen Orden en el Mar” a la vigencia de las convenciones sobre derecho marítimo internacional de las Naciones Unidas y otros organismos multinacionales pertinentes así como al control sobre los actores, estatales y no estatales que atenten contra las buenas prácticas en alta mar, mayormente a través de actos considerados delictivos como la pesca ilegal o no regulada, la piratería, etc.

²² Este mapa muestra los datos de ubicación de los buques pesqueros recopilados por satélites y analizados mediante algoritmos avanzados por los cuales se puede apreciar los puntos álgidos de la práctica del transbordo, un método común para mezclar peces capturados ilegalmente con peces legales para introducirlos en los mercados mundiales.

Dentro del análisis como recurso, se debe incluir también la cada vez mayor relevancia mundial de la cuenca atlántica en materia energética que se aprecia de forma clara en el sector de los hidrocarburos.

Cabe resaltar la significativa importancia petrolífera que existe en la plataforma continental brasileña, además de las rutas de importación del petróleo de países de la franja ecuatorial del Atlántico. Al considerar a la “cuenca atlántica” de forma ampliada, (inclusive los países sin presencia litoral directa en tal océano pero que exportan sus recursos a través del mismo), más del 40% de las reservas probadas de petróleo del mundo se encuentran allí, mientras que en torno al 40% de la producción diaria de crudo se localiza también en esta región del mundo (Isbell, 2013, p.74).

Este hecho también trae aparejado el aumento de la conflictividad en torno a la soberanía de las islas del Atlántico Sur y los derechos de exploración y consecuente explotación de los hidrocarburos presentes en el subsuelo submarino²³.

En esta línea, Isbell (2013) sostiene que los recientes descubrimientos de recursos naturales (incluidos petróleo y gas) en las plataformas continentales de los países ribereños tanto de Sudamérica como de África, y la revalorización como área de pesca internacional, contribuyen al surgimiento de nuevos polos de crecimiento económico. Al mismo tiempo se han multiplicado los vínculos directos entre los Estados ribereños de ambos continentes, los cuales están reconsiderando el grado de importancia de este espacio marítimo, especialmente Brasil y Sudáfrica.

Comprendido como espacio de comunicación e intercambio, el Atlántico es un corredor estratégico que conecta América con África, Europa y al Océano Índico y Pacífico contando con puntos geopolíticos relevantes como la “Garganta Atlántica”, entre la costa del nordeste brasileño y de África occidental, un espacio de vital importancia para el comercio mundial. Los pasajes del sur, a su vez, constituyen una vía alternativa al canal de Panamá, principalmente para las embarcaciones de gran tamaño.

Un gran flujo proveniente del Pacífico ingresa en el Atlántico dando la vuelta al Cabo de Buena Esperanza, o cruzando el Canal de Panamá. Si bien es cierto que este tráfico se orienta mayormente hacia el norte, el Atlántico Sur continúa conectando con el Pacífico a través de los estrechos de Drake y Magallanes o del Canal de Beagle.

El crecimiento de las relaciones comerciales con China, y también el fomento de las vinculaciones entre Suramérica y África han revitalizado el tráfico en la zona²⁴. La ruta del cabo de la Buena Esperanza, que conecta el Atlántico Sur al océano Índico, es una alternativa al canal de Suez y ofrece también el mejor acceso marítimo a la Antártida. “El mar ha dejado de ser una frontera, una barrera para transformarse en el medio comercial por excelencia” (Martin, 2015, p. 330).

Siguiendo en esta línea, si lo pensamos como espacio de dominio, es necesario señalar que los principales actores regionales en el Atlántico Sur son:

²³ Según Observatorio argentino de la Energía, Tecnología e Infraestructura para el Desarrollo – OETEC- la empresa Rockhooper Exploration viene realizando estudios prospectivos de forma ilegal junto a la británica Premier Oil en la Cuenca Norte de las Islas Malvinas. Esto fue oficializado en septiembre de 2017 durante la Conferencia “Capital Oil” por el CEO de la empresa. El directivo anunció que el pozo denominado “Sea Lion” posee reservas certificadas de entre 500 millones y 1.000 millones de barriles de petróleo. Solo el mínimo representa 3 años de producción de petróleo en el país (datos 2017).

²⁴ Aproximadamente 200.000 buques de carga transitan anualmente el Atlántico Sur.

la República Federativa del Brasil, la República de Sudáfrica²⁵ y la República Argentina. Bertotto (2014) expone que Brasil tiene la costa más extensa (4.300 Km.), con proyección tanto hacia el sur como hacia el norte, Argentina la boca oriental de 3 Pasajes Bioceánicos (Magallanes, Beagle y Drake) y la proyección hacia la Antártida y Sudáfrica el Cabo de Buena Esperanza.

En el Atlántico Sur Occidental, solo dos actores regionales detentan casi la totalidad del litoral marítimo, Brasil y Argentina. Como es de esperar, ambos tienen como principal interés el control y la seguridad de las líneas de comunicación marítimas. “En nuestra región, los países legítimamente ribereños del Atlántico Sur poseen intereses que les son comunes y, por lo tanto, tienen una misma necesidad de ejercer el control del espacio marítimo para su protección”. (Bertotto, 2014, p. 66). A su vez ambos sostienen relaciones comerciales con África lo cual ha fomentado la preocupación por el Buen Orden en el Mar.

En términos regionales, Brasil es visto como un protagonista naval relevante. El tamaño de la flota brasileña, que podemos catalogar de armada mediana (Goldrick, 2001), transforma a este país en una potencia naval regional capaz de monitorear una parte significativa del Atlántico Sur. No obstante, para sostener y consolidar su posición, el poder naval brasileño requiere de grandes inversiones sostenidas y a largo plazo.

Más allá de los cambios de gobierno que trajeron aparejado un viraje en la tradicional política exterior de Itamaraty²⁶, Brasil no ha abandonado su búsqueda de posicionarse como un actor capaz de garantizar el Buen Orden en el Mar, buscando evitar que las potencias extra regionales del Atlántico Sur se arroguen esa responsabilidad en su zona de influencia. Los esfuerzos por aumentar y consolidar su poder naval no solo persiguen darle credibilidad como actor a nivel internacional, y consolidarlo como potencia regional, sino también brindarle cierta libertad de acción a la hora de optar por sostener el orden internacional o impugnarlo.

En este sentido, la Estrategia de Defensa Brasileña establece claramente, y es el único país de la región en hacerlo, el objetivo de alcanzar capacidades que le permitan la negación del uso del mar dejando en claro que Brasil busca el fortalecimiento de una armada de aguas profundas²⁷ que comparta responsabilidades globales y que sea capaz de asegurar por sí misma las líneas de comunicaciones y de tráfico marítimo del Atlántico Sur Occidental. Es decir que Brasil pretende adquirir capacidades A2/NA²⁸.

²⁵ La República Sudafricana, ubicada al sur del continente africano, posee aproximadamente unos 2700 kilómetros de costas repartidos entre el océano Atlántico e Índico. La Marina Sudafricana tiene como objetivo principal la protección de las aguas bajo su jurisdicción. Freres señala que al otro lado del océano: “Ningún país africano ha articulado una política que abarque toda la región. Sudáfrica, el líder natural de la zona, se centra fundamentalmente en África misma, y cuando mira fuera es para abordar las potencias occidentales o las economías emergentes”. (Freres 2013, p. 131)

²⁶ Nos referimos en términos muy amplios al proceso abierto con el juicio político a la ex presidenta Dilma Rousseff que sacó del poder al Partido de los Trabajadores -de clara orientación hacia la consolidación de la región suramericana- y el reciente triunfo de Jair Bolsonaro que ha alineado a su país con la política hemisférica estadounidense, con un elevado grado de conflictividad hacia la región (especialmente hacia dentro del Mercosur).

²⁷ Recientemente botó el primer submarino convencional de una serie de cinco, que prevé uno a propulsión nuclear.

²⁸ En 2003, el Centro estadounidense para Evaluaciones Estratégicas y Presupuestarias –CSBA– definió como “Anti-Acceso” a las acciones del adversario que inhiben el movimiento militar en un teatro de operaciones, y como “Negación de Área”, a las actividades capaces de negar la libertad

Battaleme sostiene que el creciente uso del espacio marítimo, debido a las riquezas encontradas en la plataforma submarina²⁹, la necesidad de mantener una línea de comunicación naval con África que pueda ser protegida de manera autónoma en caso de una tensión con una potencia extra regional, y la conciencia de las múltiples formas en las que es posible penetrar el espacio aéreo, lo llevan a la necesidad de crear las capacidades necesarias para poder negar dicho espacio de ser necesario (Battaleme 2013, p.15).

Como se ha mencionado de forma precedente, la importancia estratégica del Atlántico Sur es observada por las grandes potencias a nivel mundial.

Con una capacidad para conectarse con los otros dos océanos, las riquezas pesqueras y la posibilidad de monitorear tanto la costa africana como sudamericana hace muy atractiva el deseo del control de una parte de este sector, con el fin de mejorar su posición en términos estratégicos y de poder (Eller y Quintana 2017, p.127).

Las potencias extra regionales que detentan el control naval, y son garantes³⁰ de las vías de comunicación y comercio en el Atlántico Sur, son Estados Unidos y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Sin profundizar en su rol como potencia regional hemisférica, sin dudas Estados Unidos es parte del complejo de seguridad latinoamericano y del atlántico en general, Organización del Tratado del Atlántico Norte –OTAN– mediante. Con respecto al Atlántico Sur, específicamente, ha renovado su presencia naval en la zona a partir de la reactivación de la IV Flota en el año 2008. La misma se encuentra bajo el mando del Comando Sur y tiene como tarea principal el patrullaje y monitoreo de las aguas al sur en los océanos Atlántico y Pacífico. Un punto nodal para el control del mar en el Atlántico Sur es la base aérea estadounidense en la Isla Ascensión, que forma parte de los territorios británicos de ultramar.

Como verán han quedado los dos actores principales de nuestro interés pendientes de ser abarcados, lo haremos a continuación.

V. La Reina de los Mares del Sur

Por medio del control de las islas Malvinas, Ascensión, Santa Elena y Tristán de Cunha, la Marina Real Británica mantiene una presencia destacada en el Atlántico Sur.

Durante décadas, el Reino Unido ha protegido las vías marítimas vitales en la zona, ya que este posicionamiento estratégico le permite el patrullaje, monitoreo y despliegue sobre las costas atlánticas de Sudamérica y África y los puntos de apoyo logístico necesarios para mantener su presencia en la Antártida.

El informe del Ministerio de Defensa sobre los Territorios Británicos de Ultramar afirma en su apartado sobre “Las Islas del Atlántico Sur”, que “Es política del gobierno salvaguardar la soberanía británica de las Islas Malvinas y el derecho de los isleños a la autodeterminación” (Ministry of Defense 2012, p.5).

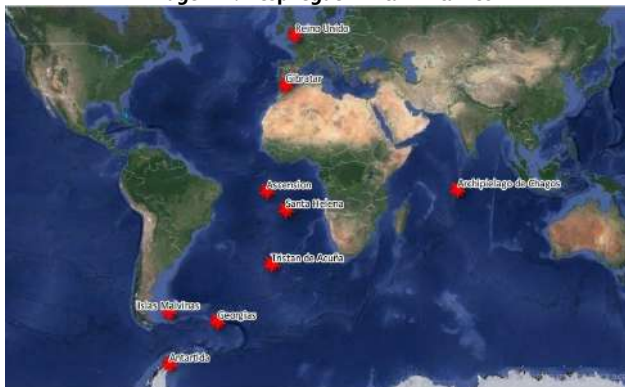
de acción dentro de las áreas bajo control del adversario. (Krepinevich, Watts, & Work, 2003, pág. 45)

²⁹ El desarrollo de capacidades A2/NA en el Atlántico Sur, o al menos en la zona de influencia geográficamente inmediata estaría estrictamente relacionada con el aprovechamiento de los recursos naturales del océano, especialmente en garantizar la seguridad de sus plataformas petroleras oceánicas.

³⁰ Se entiende por garantes aquellos poderes navales que proveen de seguridad las SLOC y sostienen con su presencia el Buen Orden en el Mar.

El mismo³¹ deja claro que el Reino Unido mantiene la responsabilidad de la defensa y seguridad externas de las Islas Malvinas y su área marítima circundante, que, junto con las Islas Georgias del Sur, Sándwich del Sur y Ascensión, son supervisadas por la Comandancia³² de las Fuerzas Británicas de las Islas del Atlántico Sur desde donde también se patrullan las aguas del Territorio Antártico Británico.

Imagen III. Despliegue Militar Británico



Fuente: Elaboración propia

Malvinas es un enclave geoestratégico debido a que el Reino Unido mantiene un complejo militar con asiento en la base de Monte Agradable, ubicada a unos 650 km de la costa argentina, la cual dispone de instalaciones capaces de albergar fuerzas de superficie totalmente equipadas para todo tipo de operación, y dispone de dos pistas de aterrizaje con capacidad de despliegue aéreo tanto de combate como de carga.

A su vez, la estación naval de aguas profundas *Mare Harbour*, sirve de puerto de recalada para las patrullas, tanto de superficie, como submarinas, que surcan el Atlántico Sur, constituyendo el punto de apoyo central del Reino Unido para proyectar poder sobre la región.

Frente a este despliegue, la República Argentina ha sostenido el reclamo diplomático en la comunidad internacional, denunciando que “la presencia militar británica en el Atlántico Sur genera una tensión innecesaria e injustificada en toda la región” (Ministerio de Defensa 2015, p.42) y considerando, en línea con la apreciación de este trabajo, que el sistema de bases británico permite el control desde el Amazonas a la Antártida y desde la costa oriental sudamericana a la costa occidental africana:

³¹El informe reafirma sus “derechos y responsabilidades” en relación con la seguridad marítima y el Buen Orden en el Mar de las aguas circundantes a sus catorce territorios de ultramar.

³² En dicho informe se describen los componentes de la comandancia, que consiste en una presencia militar permanente de 1300 efectivos en el Atlántico Sur. Esta presencia naval se complementa con una Fragata o Destructor de la Armada Real, apoyado por un buque tanque auxiliar, que juntos realizan la Tarea de Patrulla. Del mismo modo en las Malvinas encuentran los aviones RAF Typhoon, junto con helicópteros de apoyo, debido a que “Hoy Ascensión juega un papel vital en el mantenimiento de las Fuerzas Británicas, con Wideawake el punto de parada clave para el puente aéreo del Atlántico Sur”. (Ministry of Defense 2012, 5)

Eso hace de los archipiélagos en disputa una pieza fundamental del esquema estratégico británico de naturaleza y alcance globales, donde se concentra un enorme poderío militar y el único nuclear de la región; pudiendo concluirse que la infundada defensa por el Reino Unido de la autodeterminación de los 2.500 isleños no es más que una excusa para el establecimiento de una poderosa base militar que sirva a sus intereses estratégicos en el Atlántico Sur con proyecciones a la Antártida, al Pacífico y al Índico (MREyC 2012, p.2).

La presentación argentina³³ relativa a la militarización del Atlántico Sur por parte del Reino Unido sostiene que: “El Gobierno argentino, reiteradamente, ha destacado que esa creciente militarización británica es contraria a la búsqueda de una solución pacífica a la disputa de soberanía, constituyendo una afrenta para la región toda y creando una tensión innecesaria en el Atlántico Sur” (MREyC 2012, p.1). Denunciando que “(...) el verdadero objetivo estratégico de la base militar establecida en las Islas Malvinas: contar con un centro de apoyo para el despliegue militar británico a escala global. Huelga señalar que ese objetivo es ajeno a los intereses de la región” (MREyC 2012, p.3).

En esta línea es importante señalar que la situación es percibida como un problema de seguridad no solo por la Argentina:

“La Marina de Brasil es muy consciente de la cantidad de islas británicas que se encuentran en el Atlántico Sur, además de las Malvinas y su posición estratégica, en particular la isla de Ascensión, que le permite controlar la profundidad del mar, ya que se encuentra en el punto más estrecho entre el noreste de Brasil y la costa de África Occidental” (Wiesebron 2013, p.114).

VI. ¿Y la Argentina?

La política naval es, ante todo, una acción de gobierno; pero es indispensable, para que tenga nervio y continuidad, que sus objetivos arraiguen en la nación entera, que sean una idea clara, un convencimiento en las clases dirigentes, y una aspiración constante de todo el pueblo argentino (Storni, 1916, p.64)

Si para Brasil el mar es su “Amazonia Azul”, para nosotros debería ser la “Pampa Azul”. Pero no en referencia al programa de investigación científica³⁴,

³³ Estas presentaciones se realizaron durante la presidencia de Cristina Fernández de Kirchner, cuyos dos mandatos (2007-2011/2011-2015) se caracterizaron por la revalorización de la Cuestión Malvinas y por la consecución de apoyos internacionales especialmente en el marco de la región. En cambio, durante la gestión de Mauricio Macri (2015-2019) se optó por intentar retomar un diálogo amable en la relación bilateral con el Reino Unido, llegando a “entendimientos” que no resultaron favorables para la posición argentina. En este sentido debemos señalar que, en lo que respecta a las relaciones con el Reino Unido la política bilateral ha oscilado, desde el retorno de la democracia hasta la actualidad en las diferentes administraciones según dos grandes fórmulas: el “Paraguas de Soberanía” y la consigna de “Primero la Soberanía”. Según la primera, la discusión por la soberanía debe dejarse de lado pero “resguardada” para fomentar un acercamiento con los británicos y los isleños a fin de estar en mejores condiciones para lograr la negociación a futuro. Este tipo de política fue implementada por los gobiernos de Carlos Menem y de Mauricio Macri. La otra visión es la que sostiene que sin debate de soberanía no debe avanzarse en ningún tipo de acuerdo que facilite las condiciones de la ocupación de las islas ya que dicha situación solo perjudica la posición argentina. Son las administraciones que han elevado la cuestión Malvinas tanto en la política interna como externa manteniendo vigente y presente el reclamo, tales como las presidencias de Néstor Kirchner y Cristina Fernández.

³⁴ El mismo es un plan estratégico destinado a la investigación científica del Mar Argentino, tendiente a impulsar la exploración y conservación en esa parte del territorio argentino.

sino en los mismos términos que los brasileños definieron tornar su orientación estratégica y dejar de percibirse solo como un Estado de potencial terrestre para abrazar su potencial marítimo. Argentina tiene el mismo desafío.

Tal y como señala el Capitán de Fragata (r) argentino Alberto Otamendi, frecuentemente enunciamos la extensión de la Argentina entre Ushuaia y La Quiaca, sin percatarnos de que nuestra soberanía llega hasta el Polo Sur, “La línea costera marítima no es el límite terrestre de nuestra patria, sino apenas el comienzo de nuestro territorio y jurisdicción marítima, cuya extensión es dos veces superior” (Otamendi, 2018, p.68)

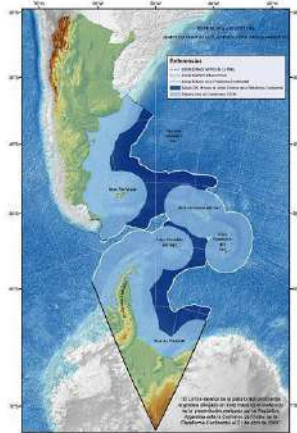
Partiendo de nuestra ubicación en un hemisferio en el que los océanos cubren el 88% de la superficie y de la geografía de América como corredor hemisférico norte-sur³⁵ atravesada por el Cordillera de los Andes, entre otros accidentes geográficos, que dificultaron la comunicación e intercambio por vía terrestre, las características argentinas han sido siempre muy parecidas a las de la insularidad, tal y como sostenía el Almirante Storni³⁶.

La República Argentina es poseedora de una inmensa plataforma continental, la quinta más grande del mundo, con posibilidad de explotación sustentable de valiosos recursos. Tal y como está plasmado en la presentación para el reconocimiento de la plataforma continental desde las 200 millas hasta el límite exterior presentado ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – CONVEMAR– en el año 2009, que arroja un total de 1.781.885 km², incluyendo tanto el sector antártico como las islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur (COPLA 2009).

³⁵ Históricamente el desplazamiento de los pueblos y las conexiones civilizacionales han sido más sencillas en torno a las dinámicas de movilidad este-oeste en detrimento de las dinámicas norte-sur por cuestiones geográficas y climáticas que son muy bien referidas por Jaared Diamon y Peter Watson. Ver bibliografía.

³⁶ El Almirante Storni, nuestro gran pensador naval, abogó por una política naval argentina, sosteniendo la importancia del desarrollo de una flota propia, no solo una marina de guerra, sino mercante, y producida por una industria nacional marítima. Definiendo que la base del poder naval tenía tres columnas: producciones, transportes propios y mercados. En este sentido afirmó que: “La existencia de una marina de guerra eficiente es para nuestro país una exigencia ineludible; pero su realización no debe hacernos olvidar, ni relegar a segundo término, los verdaderos fundamentos del poder naval, sin cuya fuerza la Nación Argentina no desempeñará en el mundo sino un papel mediocre y de eterna dependencia” (Storni 1916, 69).

Imagen IV. Argentina Bi Continental



Fuente: Instituto Geográfico Nacional

Sobre este vasto espectro Argentina observa obligaciones internacionales de protección de la vida humana, como la búsqueda y el salvamento –SAR–, lo cual demanda mantener los medios necesarios para una cobertura de esa magnitud en cuanto a embarcaciones, adiestramiento y equipos.

A su vez, la Zona Económica Exclusiva argentina contiene una enorme riqueza alimenticia, ya que posee grandes áreas de pesca en caladeros de menos de doscientos metros de profundidad, que, como se ha señalado en el apartado precedente, atraen la pesca ilegal en la Milla 201, requiriendo que el Estado argentino se ocupe de prevenir y evitar la depredación. En consecuencia, esta situación hace necesario mantener una tarea de control permanente.

Si pensamos en los 5000 km. de extensión de nuestras costas marítimas, la enorme amplitud de nuestro mar jurisdiccional y su plataforma, los archipiélagos e islas que componen el patrimonio bajo control o en disputa, los territorios ultramarinos y las obligaciones internacionales, podemos afirmar, sin duda, que Argentina es una Nación Marítima (Otamendi, 2018, p.60).

El poder naval integrado argentino se encuentra desplegado a lo largo del litoral del territorio nacional en tres Áreas Navales, el Área Naval Fluvial, el Área Naval Atlántica y el Área Naval Austral.

Imagen V. Áreas Navales de la República Argentina



Fuente: Armada Argentina – Ministerio de Defensa

El Área Naval Atlántica tiene asiento en la Base Naval Mar del Plata. Su jurisdicción se extiende geográficamente desde el Cabo de San Antonio (Provincia de Buenos Aires) hasta la ciudad de Comodoro Rivadavia (Provincia de Chubut). Su principal tarea radica en optimizar las funciones de control del mar y atender en todo lo relativo a intereses marítimos.

El Área Naval Austral tiene asiento en la Base Naval Ushuaia. El área geográfica de su jurisdicción comprende el extremo Sur de la Argentina continental, la Isla Grande de Tierra del Fuego e Isla de los Estados, además de los vastos espacios marítimos australes que llegan hasta el paralelo 60° Sur. Tiene una importante tarea relacionada con la búsqueda y rescate de naves en emergencia en alta mar, el control del mar y sus recursos, y el tráfico marítimo en el canal Beagle.

La Armada Argentina cuenta, además, con la sede del Estado Mayor General de la Armada en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y con el Comando de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada en la Base Naval Puerto Belgrano.

Sin adentrarnos en el detalle de las características de los medios navales disponibles actualmente³⁷, es importante señalar que, más allá de la progresiva obsolescencia de las capacidades del instrumento militar argentino en general, se avizora una esperanza vinculada al Fondo Nacional de la Defensa³⁸. Se vislumbra también un creciente consenso en quienes ejercen la responsabilidad del gobierno civil de la defensa acerca de la creciente importancia del Atlántico Sur y de la necesidad de mejorar la vigilancia y control de los recursos marinos.

En este marco, y tomándolo a modo de ejemplo, en el mes de febrero de 2020 ingresó al puerto de Buenos Aires el patrullero oceánico multipropósito

³⁷ Las capacidades navales de la Armada Argentina están adecuadamente descritas y actualizadas en el sitio web <https://www.argentina.gob.ar/armada> así como también es posible encontrar un detalle satisfactorio en ambas ediciones del Libro Blanco de la Defensa, 2010 y 2015. Para un abordaje analítico se recomienda (Martín, La Defensa y el Atlántico Sur, 2015) (ver bibliografía).

³⁸ El Fondo Nacional de la Defensa –FONDEF– prevé que se garantice el reequipamiento de las Fuerzas Armadas mediante la asignación presupuestaria del 0,5% de los ingresos activos nacionales a partir de 2020 hasta alcanzar el 0,8% en 2023. Aprobado por el Congreso nacional a fines de 2019, fue impulsado por el actual Ministro de Defensa Agustín Rossi.

ARA "Bouchard"³⁹ P-51, como la primera embarcación de las cuatro de este tipo⁴⁰, que integrarán la División Patrullado Marítimo de la Armada Argentina.

Sus funciones serán sostener la presencia naval contribuyendo a la vigilancia y control de los espacios marítimos, a la protección y control de los recursos naturales renovables y no renovables; como así también con operaciones marítimas de búsqueda rescate y de apoyo humanitario, entre otras.

Imagen VI. Características del ARA BOUCHARD



Fuente: INFODEFENSA

Sin embargo, estas adquisiciones, necesarias de por sí, no agotan la apremiante necesidad de incorporar capacidades acordes a las responsabilidades argentinas en el mar.

Koutoudjian sostiene que el mar costero y la gran plataforma submarina constituyen una “verdadera provincia marítima” que:

(...) es el glacis defensivo del centro-sur de la Argentina, especialmente del principal núcleo geoeconómico y político del país situado en el Estuario del Plata y

³⁹El ARA “Bouchard” y sus tres unidades gemelas, son patrulleros de la clase Gowind diseñados específicamente para tareas de protección marítima. Poseen un puente panorámico con visión de 360° lo que facilita las operaciones de avistaje, tienen una eslora (largo) de 87 metros, una manga (ancho) de 11 metros y un calado (parte del casco que navega sumergida) de 3, 3 mts. Están equipadas con un sistema de combate Polaris, 2 metrallas de 12,7 mm y un cañón de 30 mm. Su propulsión es Diesel, y está brindada por dos potentes motores V12 Anglo Belgian Corporation. Desarrolla una velocidad máxima de 21 nudos (38 Kms/h) y a velocidad de 13 nudos tiene una autonomía de 8000 millas náuticas, Puede albergar hasta 55 tripulantes contando dotaciones de inspección y helicopistas ya que puede llevar a bordo un helicóptero de hasta 10 toneladas. Cuenta además con dos botes semirrigidos en el que se trasladan las dotaciones de inspección a buques presuntamente infractores.

⁴⁰ Adquiridas por el Estado argentino a la empresa francesa Naval Group.

la gran península patagónica. El Mar Argentino, en el Atlántico Sud-Occidental es el nexo de proyección hacia la Antártida. Además, en el centro geográfico de nuestro mar, están situadas las Islas Malvinas, con su extensión jurídico-administrativa hacia las Georgias del Sur y las Sándwich del Sur, que configuran el principal problema geopolítico estratégico de la República Argentina (Koutoudjian 2011).

Al reclamar la soberanía de las Islas Malvinas, Sándwich y Georgias del Sur, Argentina sostiene un diferendo con el Reino Unido, “la potencia naval de la zona”, lo cual le confiere un rol potencialmente revisionista del statu quo en el Atlántico Sur. Sin embargo, este posicionamiento no ha sido acompañado por una inversión acorde en la marina, ni en las Fuerzas Armadas.

Para dimensionar la situación en la que se encuentra Argentina citamos al capitán Otamendi:

Tenemos tres grandes archipiélagos y sus respectivas Zonas Económicas Exclusivas, bajo ocupación del Reino Unido de Gran Bretaña. Mientras tanto, la Antártida mantiene un endeble statu quo, en base a un tratado cada vez más vulnerado y difícil de sostener. (...) El Reino Unido, instalado en las islas del Sur y con protagónico interés antártico, reaviva su flota de alta mar, con los dos más grandes portaaviones de su historia y una nueva línea de submarinos de propulsión atómica (Otamendi, 2018).

Es importante señalar que, más de la mitad de la superficie que consideramos argentina se agrupa en una sola provincia que comprende las islas de Tierra de Fuego, de los Estados, Observatorio, los archipiélagos de Malvinas, Sándwich del Sur, Georgias del Sur, Orcadas del Sur, la Península de San Martín, las Shetland y el resto del sector antártico reclamado y todo el mar jurisdiccional y la plataforma continental que lo acompaña. En este marco, la ocupación y presencia en el espacio marítimo se vuelven no ya una oportunidad sino una necesidad de la política argentina. En esta misma línea, Calandra, Contraalmirante (r) argentino, sostiene que “el uso del mar no es para nosotros una opción sino una vital y absoluta necesidad” (Calandra, 2005, p. 212).

Los marinos argentinos, siguiendo el ejemplo del Almirante Storni, han reflexionado sobre los intereses argentinos en el mar y la necesidad de desarrollar una política marítima nacional:

una auténtica política pública activa para el mejor gobierno de los asuntos marítimos por parte del Estado, entendiendo como tal el conjunto de las actividades gubernamentales que realizan sus órganos, desplegadas en el tiempo y obedeciendo a un determinado sistema de ideas directivas, es decir, a un programa o proyecto político nacional que incluya a todas las áreas con coherencia, revirtiendo su profunda segmentación (Calandra, 2005, p. 218).

Retomando al almirante Cal y los capitanes de navío Imperiale y Tierno (2014), podemos afirmar que nuestra nación ha abandonado la idea de “la marina necesaria” para reemplazarla por “la marina posible”, que según el Contraalmirante Martín:

no ha arribado a buenos resultados, pues hemos decrecido en la disponibilidad de medios y reducido nuestros niveles de conocimiento y habilidades, ambos conceptos en nada inhabilitan la “marina requerida” que se debe diseñar en directa

relación con las amenazas que se consideran en función de los intereses que se expliciten (Martin, 2015).

De hecho, las reflexiones de los hombres de mar consultados coinciden con el criterio geopolítico básico que expusimos en el inicio de este artículo: deberían ser los intereses marítimos los que condicionen el diseño de una armada eficiente, con capacidad de presencia efectiva, control real y proyección naval o, como señala Otamendi, una fuerza naval integrada⁴¹. Sin perder de vista la importancia de la capacidad de proyección de poder: “no hay que olvidar que las Fuerzas Armadas son también instrumentos militares de toda la política nacional. No sólo son custodia de los propios territorios, sino también de sus intereses locales o lejanos” (Otamendi, 2018, p.59).

Sin embargo, todas nuestras capacidades, nuestras posibilidades de despliegue naval, de pensamiento estratégico, de compresión geopolítica, están atravesadas por la disputa con el Reino Unido. No podemos comprender la situación Argentina si no interiorizamos que compartimos límites con una potencia global, que es el poder naval del Atlántico Sur —es decir que controla el espacio geográfico en el cual reside todo nuestro litoral marítimo—, cuyo reclamo antártico se superpone absolutamente con el territorio considerado argentino y que mantiene ilegal e ilegítimamente la ocupación de un territorio que consideramos propio. Una rivalidad que lleva 187 años ininterrumpidos⁴².

Gran Bretaña es nuestro oponente estratégico. Esto no significa que seamos pueblos enemigos o que no haya posibilidad de cooperación alguna en todo tipo de materia. Sino que no debemos perder de vista una lectura simple y llana en términos estratégicos: los intereses vitales de la República Argentina están en conflicto con los intereses británicos en el Atlántico Sur, y no podremos realizar completamente la potencia nacional argentina sin resolverlo.

VII. Consideraciones finales

Argentina ha hecho una proeza al mantener activo el reclamo de soberanía desde 1833 a la fecha. En el convencimiento y la consecución del apoyo de la comunidad internacional y los organismos internacionales, nuestra diplomacia ha sido ejemplar, y más allá de los vaivenes de política exterior de las diferentes administraciones el reclamo por la resolución de la Cuestión Malvinas es una política de estado.

Sin embargo, no podemos dejar de destacar que todo ese esfuerzo nos demanda únicamente el sostenimiento del statu quo (es decir, impedir que la cuestión avance hacia algún tipo de forma que beneficie a nuestro adversario). Pero la permanencia del *statu quo* por sí misma beneficia la posición británica ya que las cuestiones de hecho se refuerzan así mismas a lo largo del tiempo (Hassner, 2007), sobre todo si son ocupaciones territoriales (Hensel & McLaughlin Mitchell, 2017)⁴³.

Es por esto que la disputa por la recuperación del ejercicio pleno de la soberanía de las Islas del Atlántico Sur implica oponer al dispositivo político,

⁴¹ Se llama así a la integrada por una flota naval de superficie, un componente de aviación naval de ataque, una fuerza de desembarco de infantería de marina y submarinos.

⁴² Si contamos desde la usurpación de las islas Malvinas, sin contar otros episodios como las invasiones inglesas de 1806 y 1807, ya que en ese momento el territorio nacional era todavía administrado por la Corona de España.

⁴³ Para ampliar el estudio sobre las características de las disputas territoriales y su irresolubilidad se recomiendan los trabajos de Paul Hensel y Ron Hassner citados en la bibliografía.

económico y militar desplegado por los británicos una estrategia que contemple no solamente el derecho internacional como herramienta de reivindicación soberana, sino y sobre todo una política de despliegue y ocupación del Atlántico Sur.

Las posibilidades de redefinir la correlación de fuerzas en el plano diplomático dependen, principalmente, del avance en el desarrollo estratégico de las capacidades de la defensa nacional y presencia material real de la armada argentina en la zona circundante al conflicto. Detentado los medios para ejercer el dominio y/o al menos la denegación del acceso en nuestros propios espacios marítimos, aéreos y terrestres; y la proyección de poder, saludable síntoma de fortaleza estatal, que nos muestre como un actor digno de ser tenido en cuenta en el cálculo geoestratégico del resto de los actores.

La definición de la cláusula constitucional⁴⁴ que anula la posibilidad del uso de la fuerza militar para la recuperación de las islas puede haber sido erróneamente interpretada como un corrimiento de la Cuestión Malvinas de la agenda de defensa. Pero todo buen General (o Almirante) sabe, que la mejor guerra es la que no se pelea⁴⁵ y que “muchas armadas han logrado ser exitosas no por las batallas ganadas sino por las evitadas actuando como factor de disuasión” (Martin, 2015, p.335).

La función estratégica básica de toda armada no es otra que la de brindar a su país un instrumento para proteger su territorio y su espacio marítimo, capaz de proyectar poder para denegar el acceso y resguardarlo para los propios propósitos.

Tal y como señala el Contralmirante Martin: “Ningún país que se precie de serio puede carecer de pensamiento geopolítico y de un sistema de defensa acordes con los objetivos nacionales” (2015, p.327). No podremos hacer efectiva nuestra definición de ser una nación bioceánica y bicontinental de otra manera, y en la medida que no podamos resolverla, la recuperación de las islas Malvinas no pasará de ser cuanto menos utópica.

⁴⁴ La Constitución Nacional Argentina, en su Disposición Transitoria Primera que “la Nación Argentina ratifica su legítima e imprescriptible soberanía sobre las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes, por ser parte integrante del territorio nacional. La recuperación de dichos territorios y el ejercicio pleno de la soberanía, respetando el modo de vida de sus habitantes y conforme a los principios del Derecho Internacional, constituyen un objetivo permanente e irrenunciable del pueblo argentino.”

⁴⁵ Véanse las obras de los genios del arte militar: von Clausewitz y Sun Tzu.

Referencias bibliográficas

- Abdenur, A. E., & De Souza Neto, D. M. (septiembre de 2013). La creciente influencia de China en el Atlántico Sur. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*(102-103), 169-197.
- Allison, G. (Marzo/Abril de 2020). The New Spheres of Influence. *Foreing Affairs*, 99(2), 30-40.
- Altieri, M. A. (Diciembre de 2018). Nuevas Dinámicas del Poder Naval en el Siglo XXI: la competencia por el control en el espacio marítimo. (U. N. Instituto de Relaciones Internacionales, Ed.) *Relaciones Internacionales*, 2(55), 197- 211.
- Ayuso, A., & Elina, V. (septiembre de 2013). una nueva mirada al Atlántico. (CIDOB, Ed.) *CIDOB d'Afers Internacionals*(102-103), 7/27.
- Baracho de Sousa, G. J. (jul/dez de 2015). O Poder Naval Brasileiro: Tributo à Política de Defesa do Brasil. *Revista de Geopolítica*, 6(2), 18-36.
- Battaleme, J. (2012). Espacios de oportunidad y conflictividad: cambiando el status quo en la Geografía Mundial. (CARI, Ed.) *BOLETÍN ISIAE*, 16(52), 1-3.
- Battaleme, J. (2013). Cambiando el Status Quo de la Geopolítica Internacional: el acceso a los espacios comunes y las estrategias de negación de espacio y anti acceso. *Cuadernos de Geopolítica*, 1-21.
- Bertotto, J. (2014). Tesis Doctoral en Geografía - Universidad del Salvador. "La Isla de los Estados (RA) un lugar para el control de navegación (aérea y marítima) del Mar Argentino, que permitiría el ejercicio responsable de la soberanía nacional". Buenos Aires.
- Blinder, D. (Enero-junio de 2018). Reino Unido y Argentina: geopolítica de la limitación tecnológica y controles de exportación estratégicos. *REVISTA DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y SEGURIDAD*, 13(1), 119 - 145.
- Bologna, A. B. (Julio-Diciembre de 2012). El tratamiento del conflicto de las Islas Malvinas Georgias del Sur y Sándwich del Sur en la Unasur. *Humanía del Sur. Revista de Estudios Latinoamericanos, Africanos y Asiáticos.*, Año 7(13), 99-118.
- Bologna, B. (2017). Los Derechos Argentinos sobre las Islas Malvinas. En A. B. Otros, *Malvinas y la construcción de un reclamo soberano : pasado, presente y futuro* (págs. 15-26). La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.
- Cal, Imperiale, & Tierno. (2014). Otra visión del posible diseño operativo de la Armada Argentina hasta 2030. *Boletín del Centro de Estudios Navales*, 143-171.
- Calandra, O. (Mayo/Agosto de 2005). La Argentina y el Mar: una estrategia pendiente. *Boletín del Centro Naval*(811), 207-234.
- Derghougassian, K., Larrocca, V. L., Merke, F., Montenegro, G., & Tokatlian, G. (2012). *La defensa en el Siglo XXI*. Buenos Aires: Capital Intelectual.
- Diamond, J. (2007). *Armas, Germenes y Acero*. De Bolsillo.
- Eller, M. J., & Quintana, P. (2017). La Importancia Geopolítica del Atlántico Sur. A 50 años de la resolución 2065. En A. B. al., *Malvinas y la construcción de un reclamo soberano, pasado, presente y futuro* (págs. 113-138). La Plata: Universidad Nacional de la PLata.
- Goldrick, J. (abril de 2001). The Medium Power Navy in the 21ST Century. *The Naval Review*, 89(2), 103-110.

- Hassner, R. E. (Winter de 2007). The Path to Intractability: Time and the Entrenchment of Territorial Disputes. (2. b. Technology, Ed.) *International Security*, 31(3), pp. 107–138.
- Hensel, P. R., & McLaughlin Mitchell, S. (2017). From territorial claims to identity claims: The Issue Correlates of War (ICOW) Project. *Conflict Management and Peace Science*, 34(2), 126–140.
- Isbell, P. (septiembre de 2013). La energía en el Atlántico y el Horizonte Estratégico. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*(102-103), 73-100.
- Kaplan, R. D. (2019). *El Retorno del Mundo de Marco Polo*. Barcelona: RBA.
- Koutoudjian, A. (octubre de 2011). Geopolítica del Mar Argentino. *ESGN*, 69-93.
- Koutoudjian, A. (2015). Capítulo X Geopolítica del Atlántico Sur. En A. Koutoudjian, J. M. Martin, J. F. Ohanessian, G. A. Koutoudjian, S. A. Caruso, P. I. Flores Zapata, . . . F. M. Tajan, *Geopolítica del Mar Argentino* (págs. 285-306). Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- McCarthy, C. (s.f.). Anti-Access/Area Denial: The Evolution of Modern Warfare. *Luce.net A Journal of National Security Studies US Naval War College*.
- Mahan, A. T. (1946). *La influencia del Poder Naval en la Historia*. Buenos Aires: Partenon.
- Martin, J. M. (2015). La Defensa y el Atlántico Sur. En A. Koutoudjian, Martin, & O. y. Otros, *Geopolítica del Mar Argentino* (págs. 307-360). Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Martin, J. M. (2015). La Defensa y el Atlántico Sur. En A. Koutoudjian, J. M. Martin, J. F. Ohanessian, G. A. Koutoudjian, S. A. Caruso, P. I. Flores Zapata, . . . F. M. Tajan, *Geopolítica del Mar Argentino* (págs. 307-360). Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Otamendi, A. G. (2018). Los intereses marítimos y la necesidad de una marina de guerra. *Revista del Mar*(173), 58-68.
- Pastorino, A. (2013). *Malvinas, el derecho de libre determinación de los pueblos y la población de las islas*. Buenos Aires: Eudeba.
- Pastorino, A., Álvarez, M., & Rosa, G. (2015). *Colonialismo en el Siglo XXI "La estrategia del imperio para mantener la ocupación de las Malvinas"*. La Plata: Edulp.
- Sabugo, K. H. (2003). SEA POWER 21 El nuevo concepto estratégico de la Marina de los Estados Unidos de América. *Revista de Marina - Armada de Chile*.
- Sea Power 21. (2004). *Poder Naval del Siglo XXI: Conceptos Operativos*. Marina de los Estados Unidos de América.
- Simonoff, A. (Julio-Diciembre de 2012). Una tabula rasa con el pasado: Las estrategias argentinas hacia las Malvinas desde la recuperación de la democracia (1983-2012). *Humania del Sur*, Año 7(13), 15-38.
- Storni, A. S. (1916). *Los Intereses Argentinos en el Mar*. (A. A.-M. Defensa, Ed.) Buenos Aires: (2019) Instituto de Publicaciones Navales.
- Till, G. (2007). *Poder Marítimo, una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Till, G. (Autumn de 2015). The New USS Maritime Strategy, Another View from Outside. *Naval War College Review*, 68(4), 34-45.

Documentos oficiales

- Ministerio de Defensa de Brasil. (2008). *Estrategia Nacional de Defensa*.
Ministerio de Defensa Nacional de Brasil. (2012). *Libro Blanco de la Defensa*.
US Navy. (2007). *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*.
Washington DC.
- COPLA. (2009). *Presentación Argentina para el reconocimiento de la
Plataforma Continental*. Buenos Aires.
- FAO, O. d. (2015). *El Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura*. Roma.
- Ministerio de Defensa. (2015). *Libro Blanco de la Defensa*. Buenos Aires.
- MREyC, M. d. (2015). *Comunidad Internacional y la Cuestión Malvinas*.
Buenos Aires: S/Ed.
- United States Southern Command. (2008). *Command Strategy 2018*.
- Watson, P. (2012). *La Gran Divergencia*. Barcelona: Crítica.