

AGENDA

VISIÓN DESDE EL SUR

INTERNACIONAL

Ensayos

El Atlántico Sur como escenario estratégico

JULIO A. HANG Y ALBERTO E. DOJAS P. 14

Una nueva estrategia de inserción internacional

FRANCISCO DE SANTIBÁÑES P. 52

El "Brexit": una interpretación alternativa

EDUARDO R. ABLIN P. 64



El Atlántico Sur como escenario estratégico

Nos urge promover y realizar las inversiones necesarias para implantar una infraestructura inteligente que vertebre nuestro territorio austral

POR JULIO A. HANG Y ALBERTO E. DOJAS

JULIO A. HANG ES DIRECTOR DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD INTERNACIONAL Y ASUNTOS ESTRATÉGICOS (ISIAE) DEL CARI

ALBERTO E. DOJAS ES DOCTOR EN DERECHO INTERNACIONAL (UBA). MIEMBRO DEL ISIAE DEL CARI



Vista de la Base Científica Argentina Brown, ubicada en la península Sanavirón en la Antártida

- “1. La creación de una base naval extranjera poderosa en las islas Malvinas no podría, por la situación señalada, sino tener, como una de sus inmediatas consecuencias, el dominio de nuestros mares adyacentes y sus costas.
2. El caso de un traspaso a otra gran potencia naval, venga como viniere, plantearía para nosotros un grave interrogante.
3. La permanencia de ellas en poder extranjero por un tiempo indefinido, no nos permitiría resolver en forma completa el problema de nuestra defensa marítima, cualquiera fuese la perfección de nuestro trabajo en costa firme.
4. La devolución de esas islas, sin menoscabar en lo más mínimo la grandeza y poderío británicos, despejaría la única nube en la amistad del pueblo argentino al pueblo inglés, que sería así prenda segura para siempre”.

Segundo R. Storni, 1916¹

El mar en la reflexión estratégica

El océano es un elemento esencial de la vida en nuestro planeta. “Los mares, que cubren el 71% de la superficie de la Tierra, constituyen un componente básico del sistema global de soporte de la vida; colaboran en el equilibrio de los gases con la atmósfera, entre ellos el oxígeno; conforman uno de los principales hábitats para la biodiversidad del planeta y son fuente de vida y recursos para toda la humanidad”². Hasta la aparición de la aviación, los mares y océanos fueron el medio de comunicación ineludible para unir los continentes. Aún hoy, continúan proporcionando la posibilidad de transportar volúmenes y pesos superiores a todos los medios conocidos. Los mares permiten circular por la esfera terrestre y ponerse en contacto con todos los continentes. Sin embargo, la comunicación entre los distintos océanos y mares debe atravesar, en ciertos casos, estrechos pasajes y canales construidos por el hombre. El paso del Atlántico al Pacífico, por ejemplo, sólo puede hacerse por el extremo sur de Sudamérica o por el Canal de Panamá³. Los océanos son también una fuente de energía y de recursos críticos como la pesca, los minerales e hidrocarburos. La revolución científico-técnica aumenta cada día las posibilidades de aprovechar sus recursos, como lo muestran la acuicultura, la recolección y producción de algas o el aprovechamiento de su riqueza genética. Los mares también brindan la oportunidad para la proyección de la capacidad militar nacional más allá de las fronteras propias. La consecuencia directa de esta importancia es la asignación al mar de un valor estratégico, porque representa un escenario en el que se produce una interacción, muchas veces no exenta de conflicto, entre los intereses de las distintas potencias locales, regionales y globales⁴.

Por estas mismas razones, el Atlántico Sur reviste para la República Argentina un valor estratégico⁵. Ello es así no sólo por el valor comercial de la explotación de sus recursos naturales; por su impacto medioambiental, incluyendo la biodiversidad de nuestro territorio; por ser un elemento esencial de nuestra vinculación con el mundo por el transporte de nuestro comercio exterior y por su impacto en el control militar de las líneas de comunicación marítima interoceánicas, sino también porque, como decía Storni, permite proyectar nuestro poder militar y, al mismo tiempo, es un área sujeta a una controversia de soberanía con una potencia colonial que nos supera en su capacidad militar. Estas circunstancias adquieren toda su relevancia en un contexto internacional en el que asistimos a

un vigoroso renacimiento de la visión realista de las relaciones internacionales y de una *aggiornata* geopolítica que expresan los cambios que se están produciendo en el escenario internacional como consecuencia de una nueva distribución del poder. Nuevos actores se suman a los tradicionales en el desarrollo del poder naval, como China, India, Japón y el Brasil. Tensiones, roces e incidentes de violencia variable tienen lugar en diversas zonas marítimas críticas donde existen disputas de soberanía, recursos escasos y posiciones de valor militar. Por medio de diversos escarceos, se procura medir la capacidad y velocidad de las respuestas que pueden esperarse ante una amenaza; comprobar la posibilidad de realizar despliegues en ciertas zonas; evaluar las necesidades de futuras bases logísticas y manifestar el deseo de ser tenidos en cuenta en diversos escenarios que son de interés para las potencias emergentes.

Los contenidos de esta revalorización de lo geográfico y lo político, que se expresa también en una competencia por el control de los mares, sus estrechos y pasos, no son, en realidad, nuevos en el pensamiento estratégico naval y militar, sino que ya estaban presentes en la reflexión estratégica cuando nuestros territorios insulares y continentales en la zona fueron descubiertos y luego disputados entre diversos actores, y lo han seguido estando a lo largo de toda nuestra vida como nación independiente⁶.

En 1800, Manuel Belgrano (1770-1820) destacaba en la Gaceta Mercantil la importancia de contar con una marina mercante, para que el trabajo, la población y los recursos del Estado no estuvieran en las manos de otro Estado que las transportara⁷. Belgrano entendía la importancia que tenía la navegación y la marina de guerra no sólo para los grandes imperios coloniales⁸, sino también para toda nación comerciante: "Aún cuando un pueblo no fuese comerciante ni conquistador, es difícil el concebir que pudiese conservarse sin marina contra la ambición de sus vecinos, si estos tuviesen alguna; y es cierto que un Estado sin pesca, sin comercio exterior, nada puede sobre la mar. Pero si tiene un gran superfluo de producciones, sea de sus propias tierras, sea de su trabajo industrial que exportar, la conservación de estos objetos viene a ser una parte principal de sus intereses políticos. Todo lo que él gana de esta parte disminuye la potencia real y relativa de sus rivales, y recíprocamente la suya se acrecienta de todo lo que él pierde. Estos intereses respectivos obligan a los estados a entretener con grandes gastos las fuerzas navales, capaces a la vez de proteger su industria, único sostén de sus fuerzas, y de trastornar y aún arruinar la industria de sus enemigos". El Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914), historiador y geopolítico marítimo mundialmente conocido por su obra "La Influencia del Poder Naval en la Historia: 1660-1783" publicada en 1890⁹, influyó decisivamente en el desarrollo de la marina de guerra de los Estados Unidos de América y muchos otros países. Mahan relacionó la grandeza de las naciones con el uso del mar para el comercio, destacando la necesidad de asegurar su uso por medios militares. Su teoría vinculó el control de las líneas de comercio marítimo con los puntos de apoyo costeros, la posesión de colonias y la organización estatal dirigida a sustentar el esfuerzo en la construcción de un poder naval que pudiera proyectarse a todos los mares del mundo, para transformarse en una potencia marítima mundial. Al considerar el dominio de los mares, explicó la importancia de la posesión territorial de los estrechos que vinculan los mares y océanos entre sí, así como de bases vitales para reaprovisionamiento y consolidación de la disponibilidad de medios navales en cada área significativa. Su pensamiento orientó la estrategia naval de los Estados Unidos de América¹⁰ durante todo el

siglo XX: la guerra contra España a fines del Siglo XIX; el esfuerzo por el dominio del Atlántico y el bloqueo de las rutas japonesas en el Pacífico Sur durante la Segunda Guerra Mundial, así como la presencia de su país en el Mediterráneo, se han atribuido a la aplicación de sus teorías. Mahan destacó la importancia de contar con una fuerza naval suficiente para cumplir con un rol disuasivo y de contención de eventuales conflictos, como el mejor reaseguro para evitar la guerra¹¹.

La reflexión estratégica sobre la utilización del mar con las posibilidades que otorgaba la aplicación de los descubrimientos de la revolución industrial, que ya estaba presente en la obra de Mahan, también se desarrolló en Europa, donde las marinas británica y francesa elaboraron conceptos que estaban relacionados con la administración de sus imperios coloniales en distintas partes del orbe. Así, teóricos como Hyacinthe Laurent Aubé¹² (1826-1890); Cyprian Arthur Bridge¹³ (1839-1924); Julian Stafford Corbett¹⁴ (1854-1922) y Raoul Victor Patrice Castex¹⁵ (1878-1968) desarrollaron también diversos aspectos del dominio de las líneas de comunicación marítima¹⁶; la protección de las líneas propias y la capacidad de ataque de las enemigas; las características del combate naval entre escuadras de guerra y el impacto de las nuevas tecnologías; el ataque al tráfico comercial (incluyendo la guerra de corso) y su defensa o la importancia de los puertos para apoyo de las flotas internacionales.

En 1916, un marino argentino, el Almirante Segundo R. Storni (1876-1954), publicó "Intereses argentinos en el Mar"¹⁷, un libro que recogía dos conferencias que había dictado el 8 y 12 de junio de ese año bajo el patrocinio del Instituto Popular de Conferencias. Storni explicó la importancia para nuestro país de contar con una marina mercante nacional, puertos adecuados, una industria naval propia y el impulso a la pesca y al desarrollo de una flota naval que pudiera dar adecuada protección a todos estos intereses¹⁸. Storni veía a la Argentina como un país marítimo y compartía con Mahan¹⁹ su preocupación por convencer a políticos y empresarios de la necesidad de una acción de gobierno sostenida en la consecución de los objetivos, y de la importancia de impulsar el desarrollo de una cultura nacional que comprendiera la relevancia del mar para su presente y futuro, superando las facilidades que presentaba la actividad agrícola y la fuerte influencia de inmigrantes orientados a la explotación de la tierra. Storni comprendió claramente, por un lado, la importancia de una política exterior pacífica de cooperación con las armadas vecinas que no implicara un menoscabo de nuestra independencia²⁰ y, por el otro, que el desarrollo de una capacidad naval argentina suficiente era indispensable para que ese propósito se hiciera realidad²¹.

El geoestratega norteamericano-neerlandés Nicholas Spykman (1893-1943)²², partiendo de la teoría del geógrafo y geopolítico británico Halford Mackinder, que estimó que el dominio del centro de Eurasia permitía el control del sistema global (una estrategia basada en el dominio terrestre), consideró, en cambio, que era el control del mar, concebido como un todo bordeando los continentes, lo que permitiría el dominio mundial. Spykman dedicó diversos análisis a la situación del continente americano, defendiendo la importancia del Mar Caribe y las costas atlánticas de Colombia y Venezuela para los intereses estratégicos estadounidenses, al tiempo que consideraba difícil poder apoyar a las armadas brasileña y argentina mediante una operación naval oportuna. Por ello, asignó una importancia secundaria al Atlántico Sur frente a nuestras costas. La evolución tecnológica, las capacidades de los nuevos medios navales, aeronavales y submarinos, ha reducido el argumento de las distancias y globalizado la conexión interoceánica en su valor estratégico. Pero su doctrina

advirtió nuestra necesidad de contar con una autosuficiencia para la defensa de nuestro mar, porque no podemos depender del interés circunstancial de otro actor para cooperar en nuestra defensa. Durante la Guerra Fría, la doctrina soviética estuvo influenciada por el Almirante Sergey Georgiyevich Gorshkov (1910-1988), que contribuyó decisivamente para que la Marina de su país tuviera un gran crecimiento, procurando equilibrar el poderío naval estadounidense después de la experiencia de la crisis de los misiles en Cuba en 1962, al tiempo que desarrollaba su capacidad para contribuir al equilibrio del terror de la destrucción mutua asegurada por la disponibilidad de misiles nucleares estratégicos en la fuerza de submarinos. La competencia entre ambas superpotencias requería el crecimiento de los medios navales y la disposición de bases en todos los océanos, lo que llevó a que se valorizaran las alianzas con los países ribereños claves para esa estrategia global y el dominio o influencia sobre los territorios insulares que dominaran o permitieran controlar las líneas de comunicación marítima. El Pacífico, el Atlántico Sur y el Índico fueron considerados vías de acceso a las áreas de conflicto central en el Hemisferio Norte.

El realismo y la “venganza de la geografía”

Las teorías geopolíticas de los pensadores alemanes vinculados al nazismo, con sus múltiples distorsiones, contaminaron negativamente la consideración que se prestó a la geopolítica en los medios académicos luego de la segunda posguerra. El fin de la Guerra Fría, que trajo la división de muchos estados y la creación de otros, así como la redistribución del poder mundial a nivel global, renovaron el interés por la evaluación de la incidencia de factores geográficos en estos procesos. La geografía aplicada al estudio y ejercicio del poder mundial experimenta –como fuera explicado– un renacimiento²³ a la luz de la emergencia de nuevos problemas como el calentamiento global, la escasez de agua dulce, las migraciones o la disponibilidad de recursos a escala planetaria. Esta nueva visión geopolítica, si bien desecha el determinismo y los análisis simplistas, acepta el condicionamiento geográfico como elemento importante en el análisis de la situación internacional y su futura evolución.

Uno de los autores que ha impulsado el renacer de estos estudios geográficos ha sido Robert D. Kaplan (1952-), que basándose en las contribuciones de otros célebres realistas como Tucídides, Morgenthau y Raymond Aron, destaca la influencia de la geografía²⁴ en recientes conflictos como la “primavera árabe”, la tensión y choque de intereses en el Mar de China, el enfrentamiento entre ambas Coreas, y la situación en regiones claves en el tablero estratégico actual como Irán, Turquía, Rusia, China y Europa.

Según Kaplan, muchos de los conflictos violentos actualmente en desarrollo encuentran su origen en una “venganza de la geografía”, es decir, en el renacer de los elementos geográficos que han estado presentes para explicar la situación geoestratégica de un país o región, y que quedaron ocultos a la consideración pública por el impacto del conflicto Este-Oeste. Kaplan coincide con Spykman en que la geografía es un factor esencial para el diseño de la política exterior, porque es el elemento más permanente del poder nacional. La dotación geográfica de un país es moralmente neutra, afirma Kaplan, pero afecta nuestras convicciones porque refuta las aspiraciones de igualdad y unidad de la humanidad, al recordarnos que las diferencias entre los distintos ambientes y regiones de la tierra explican, al menos en parte, la desigualdad en las condiciones de vida de

los seres humanos en las diversas partes del planeta. A partir de estos razonamientos, concluye, por ejemplo, en que los océanos continúan siendo importantes para el poder mundial; que Rusia mantendrá su preocupación por tener acceso a puertos templados; que la desertificación en África provoca las crisis y migraciones en ese continente y que la complejidad del territorio de Afganistán explica, en parte, las dificultades para imponer el orden en ese país.

Kaplan señala la importancia del poder naval²⁵ y la influencia de las ideas de Mahan en Spykman y en los presidentes estadounidenses William McKinley²⁶ (1843-1901) y Teodoro Roosevelt²⁷ (1858-1919); en el Káiser Guillermo II de Alemania (1859-1941)²⁸ y muchos otros líderes políticos y militares de la época. La asignación de una importancia geopolítica a los mares puede verse en la actualidad no sólo en el permanente interés de los Estados Unidos en mantener una Marina presente en todos los escenarios estratégicos, sino también en los recientes desarrollos navales de China, India, Japón y el Brasil²⁹.

En un reciente libro, el almirante británico Chris Parry³⁰, que participó en la Guerra de Malvinas, considera que en el siglo XXI el poder naval continuará siendo necesario no sólo para la defensa nacional sino también para asegurar los diversos usos del mar, el comercio y la explotación de los recursos naturales y energías marinas. Una diferencia sustancial entre los medios navales destinados a la protección de los intereses marítimos nacionales y las necesidades y objetivos de los estados conducirá, en su opinión, a la pérdida de poder, influencia y capacidad para generar riqueza en el largo plazo. En definitiva, debe existir una correlación adecuada y efectiva entre la capacidad militar y la importancia del aprovechamiento que se realiza de los recursos y posibilidades del mar³¹. Perry prevé que en el futuro resultará más difícil a los Estados Unidos y sus aliados imponer su voluntad en el mar y prevalecer en situaciones que en el pasado podían resolverse con el ejercicio del poder naval.

Evolución de la importancia estratégica del Atlántico Sur

La presencia de diversos actores en el Atlántico Sur a lo largo de la historia fue sufriendo las mutaciones propias del sistema internacional, con la influencia de la situación por la que atravesaron los países ribereños a lo largo de las diversas etapas.

Con la excepción de la navegación costera de tribus americanas y la presencia ocasional de potencias marítimas europeas o mediterráneas³², el Atlántico Sur no fue navegado en forma sistemática hasta el comienzo de la expansión europea en el siglo XV. La primera etapa fue la expansión colonial española y portuguesa, que abarcó ambas orillas –americana y africana-. El Tratado de Tordesillas, firmado el 7 de junio de 1494, estableció el primer marco legal aplicable a la navegación en el Atlántico Sur. La actividad de ambas potencias no fue contestada hasta que en el siglo XVI aparecieron como actores importantes Holanda, seguida de Gran Bretaña y Francia, que disputaron la hegemonía ibérica en la zona.

A partir de que Vasco da Gama abriera la ruta de Europa a la India en 1498 y la expedición de Magallanes y El Cano circunnavegara el globo terráqueo en 1522, los pasos del Océano Atlántico al Pacífico y al Índico fueron elementos estratégicos de particular gravitación hasta la construcción de los canales de Suez (1869) y Panamá (1914), momentos a partir de los cuales el tránsito por esas comunicaciones oceánicas disminuyó muy significativamente, hasta el advenimiento de los

grandes buques actuales. Sudáfrica y el Cono Sur fueron, por lo tanto, objeto de atención particular de las grandes potencias marítimas por ofrecer una base para controlar desde la tierra firme esos pasos oceánicos³³. Dada la extensión de los espacios marítimos atlánticos, los puertos cumplieron un rol crítico en permitir la navegación segura, el abastecimiento de los productos del interior de los continentes y el reaprovisionamiento y defensa de las flotas regulares, particularmente de corsarios que con apoyo estatal se dedicaban al saqueo de las líneas regulares de remisión de las riquezas extraídas de las colonias a las metrópolis. Las islas en el Atlántico fueron también objeto de una competencia entre las grandes potencias por su importancia estratégica para asegurar la navegación y brindar puertos seguros.

La presencia de buques balleneros y, en mucha menor medida, de naves de guerra de otras potencias como los Estados Unidos y países europeos fue esporádica hasta el siglo XIX y el surgimiento de la navegación a vapor. La actividad de naves militares españolas, francesas, inglesas y estadounidenses marcaron también la historia de los títulos jurídicos sobre las islas Malvinas y otros archipiélagos al Sur de ellas, así como la reivindicación de territorios antárticos. El mercado esclavista primero y el desarrollo de las economías agroexportadoras de una y otra ribera incorporadas al mercado colonial y mundial después, facilitó la apertura de las grandes líneas de navegación comercial de diversas potencias y, hacia mediados del siglo XIX, de una inmigración sostenida de población europea y del Cercano Oriente hacia América Latina (particularmente notoria en la Argentina y el Brasil) y, en menor medida, también hacia el África colonial.

El fin de la Primera Guerra Mundial marcó el comienzo de la declinación de las potencias coloniales europeas³⁴ y el crecimiento de la influencia estadounidense. La presencia de otras marinas no atlánticas se fue convirtiendo en más esporádica, a lo que se sumó la declinación argentina como gran exportador mundial y la reducción de la importancia de su marina, tanto comercial como de guerra. Incluso durante la Segunda Guerra Mundial, el Atlántico Sur fue un escenario marginal a la gran contienda marítima que se desarrolló en el hemisferio norte. La segunda posguerra consolidó la hegemonía estadounidense en la zona, que se apoyó en la cadena de bases británicas en la dorsal atlántica, aunque el Atlántico Sur tampoco fue un foco central de la competencia estratégica Este-Oeste. Las grandes líneas del comercio tuvieron lugar en el hemisferio norte con un sentido Este-Oeste, por el desarrollo del gran mercado europeo-norteamericano y el posterior crecimiento de las economías asiáticas. La próxima ampliación del canal del Panamá, que permitirá duplicar su capacidad, reducirá, probablemente, el tránsito por los extremos de los continentes americano y africano. La eventual apertura de la navegación entre Europa y Asia a través del Ártico también puede contribuir en este sentido (ver mapa 1).

La importancia estratégica del Atlántico Sur para las grandes potencias es actualmente secundaria por ser tributaria de su competencia por el hemisferio norte del planeta³⁵. Sin embargo, las grandes potencias navales continuarán prestando atención a las líneas de comunicación interoceánicas que les permiten la circulación de sus flotas comerciales y militares por todo el globo terráqueo³⁶.

La zona es, en cambio, una prioridad para la Argentina, el Brasil, el Uruguay y los estados ribereños del África tanto por ser su vía de acceso a los mercados mundiales como por formar parte de sus intereses económicos y estratégicos.

Nuevas realidades globales y regionales como la necesidad de contar con recursos naturales, reno-

El Atlántico Sur como escenario estratégico

vables y fuentes de energía alternativas, como cambios en los patrones y las tecnologías de transporte marítimo mundial y eventuales conflictos pueden aumentar el valor estratégico de la región en el futuro³⁷.

El Atlántico Sur como escenario estratégico argentino

Los espacios oceánicos sobre los que la República Argentina ejerce jurisdicción y diversas competencias son de gran magnitud: el territorio argentino sumergido es mayor que el emergido. El territorio antártico tiene una superficie cercana al millón de km². El área de responsabilidad internacional para la búsqueda y rescate en la alta mar asignada a la Argentina (Región SAR) abarca una superficie de más de 16.000.000 km². Nuestra gran zona de interés estratégico se dirige, pues, hacia el este y el sur de nuestro territorio hasta la Antártida. La necesidad de preservar el acceso al Pacífico requiere también la consideración del Pacífico suroriental como área de interés estratégico argentino (ver mapas 2, 3, 4 y cuadro 1).

Superficies jurisdiccionales de la República Argentina	
Territorio argentino continental e insular	2.791.810 km ²
Sector Antártico Argentino	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

Fuente: Pautas para una Política Oceánica Nacional para la República Argentina, Academia del Mar, Buenos Aires, 2011³⁸.

Es precisamente en este espacio insular, sumergido y oceánico que se presenta la controversia fundamental con el Reino Unido. Este enorme patrimonio forma parte de nuestros intereses vitales y permanentes³⁹; su preservación y disposición es esencial para nuestra propia supervivencia y grandeza como nación en el concierto internacional. Es también por esta razón que el Atlántico Sur constituye un escenario estratégico argentino.

Para definir el Atlántico Sur como un escenario en el que están contenidos nuestros diversos intereses estratégicos, entre los que podemos contar todos los territorios insulares y oceánicos en disputa, la Antártida Argentina, nuestra plataforma continental; los estrechos interoceánicos hacia el Pacífico, el Atlántico Norte y el Índico y el área de responsabilidad SAR que nos asignara la O.M.I., parece conveniente considerar los siguientes límites: la línea más corta entre Sudamérica y África⁴⁰; las costas de Sudamérica y el meridiano del Cabo de Hornos hasta el paralelo de 60 grados Sur, y desde éste el meridiano de 74 grados Oeste que corresponde al límite occidental de nuestro territorio antártico, el continente africano y el meridiano de Ciudad del Cabo y el continente antártico. (ver mapa 5)

La importancia de las Islas Malvinas y otras islas en disputa con el Reino Unido

La evolución a lo largo del tiempo de los intereses estratégicos de los actores regionales y globales afectó la importancia que se le asignó a las islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur. Los objetivos colonizadores y comerciales de las potencias europeas desde el descubrimiento de América fueron variando, en parte, por su capacidad de control de los mares. Las rutas marítimas necesarias para el transporte de materias primas a las metrópolis y la venta de su producción industrial a las colonias requería el dominio de los estrechos y los pasos de comunicación interoceánicos y bases costeras de apoyo. España, Portugal, Holanda, Inglaterra y Francia ejercieron ese control con sus flotas, a veces en disputa y otras veces como aliadas. Las grandes potencias marítimas, por medio de su dominio del mar, proyectaron su poder a otras áreas terrestres, que se administraban desde la metrópoli. El proceso culminó con la apropiación de toda la tierra firme disponible⁴¹ en el planeta.

En el siglo XIX, la inicial agresión norteamericana primero y la posterior invasión y ocupación de las islas por Gran Bretaña estuvieron motivadas por el interés en poseer un puerto que actuara como base logística y de sostén de su fuerza naval y, al mismo tiempo, facilitara el desarrollo de la caza de la ballena y otros mamíferos marinos⁴² en una zona en la que abundaban esas especies. Si bien el control de los pasos de Drake y el Estrecho de Magallanes tenía un valor estratégico evidente por ser la comunicación con el Pacífico, el tráfico no tenía la importancia del que circulaba por el Cabo de Buena Esperanza. Las condiciones de navegabilidad partiendo de Malvinas hacia el Oeste presentaban serias dificultades a los navíos de vela por los vientos intensos y contrarios, beneficiando, en cambio, a los que mantuvieran su navegación junto a las costas patagónicas. La profundidad de las aguas, la disponibilidad de un puerto natural de aguas seguras que permitía guarecerse de las terribles tormentas y el rigor del invierno y la facilidad para reabastecerse de agua dulce también contribuyeron a la importancia de las Islas⁴³.

Gran Bretaña, que emergiera como “Reina de los mares” después de Trafalgar (1805), estableció en todo el mundo bases tanto en las costas de los continentes como en los territorios insulares, para explotar al máximo su capacidad de comercio marítimo y el despliegue de su poder militar. Previamente a la ocupación de las Malvinas en 1833, la ciudad de Buenos Aires ya había sido objeto de dos intentos de invasión militar británica en 1806 y 1807 (en esa última oportunidad también fue invadida Montevideo), que fueron repelidos por la población local.

Cuando se produjeron el ataque norteamericano y la usurpación inglesa de Malvinas⁴⁴, y a pesar de no contarse con la existencia del canal de Panamá, el control militar del paso oceánico era de importancia secundaria. Sin embargo, su dominio se incluía en una estrategia de control de las líneas de navegación mundial, articulándose las islas australes con la ocupación del resto de las posesiones atlánticas: Santa Elena (1657); Gough (1731); Ascensión (1815) y Tristán da Cunha (1816). De esta manera, las Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur completaron en 1833 la cadena de bases de apoyo a un despliegue y proyección naval del imperio y primera potencia mundial.

Señala Luis José Flory⁴⁵ que para la época de la ocupación, además de la importancia estratégica militar, las utilidades derivadas de la caza de ballenas eran la principal razón de la presencia inglesa. El aceite de ese origen fue un combustible de gran valor entre los años 1820 y 1850, cuando su empleo era equivalente a lo que serían posteriormente el carbón y luego el petróleo. Su consumo para

la iluminación en las principales ciudades de Europa tenía una demanda creciente, y su escasez y, por ende, su alto precio, brindaban grandes incentivos a la caza de ballenas en lugares remotos. Inglaterra tenía el mayor consumo mundial, y si bien era abastecida por sus propias capturas, importaba también la producción de las flotas balleneras de los Estados Unidos que actuaban en el Atlántico Norte. Los huesos y el esperma también eran muy utilizados.

La actividad dio también lugar a grandes emprendimientos en astilleros norteamericanos dedicados a la construcción de balleneros, a la instalación de factorías en diversos puertos y al empleo de miles de tripulantes. Los Estados Unidos llegaron a capturar con su flota 10.000 ejemplares por año. A partir de 1840, la actividad ballenera declinó por la severa disminución de ejemplares y la aparición del gas destilado del carbón, que reemplazaría el aceite en el alumbrado público.

La ocupación de nuestros territorios insulares por el Reino Unido continúa explicándose por la importancia de conservar una base de apoyo para el despliegue⁴⁶ hacia el océano Pacífico, la Antártida y las costas africanas; la explotación de los cuantiosos recursos pesqueros y del lecho y subsuelo de la plataforma continental próxima a las islas⁴⁷ y, potencialmente, de la Antártida si se abren a una futura explotación⁴⁸. La Zona Económica Exclusiva y la plataforma continental que proyectan estas islas son de gran extensión. Al mismo tiempo, estas posesiones refuerzan la importancia de la participación británica en la Unión Europea y la OTAN (ver mapas 6 y 7).

La presencia militar británica frente a nuestras costas afecta nuestra capacidad de maniobra y defensa en un área donde están ubicados nuestros intereses vitales. Storni ya había analizado la importancia de las Islas Malvinas para nuestra protección: "Si llegamos a ver un día plenamente asegurada la defensa nacional contra cualquier riesgo, si podemos contar con el apoyo o la neutralidad de los flancos y la retaguardia, quedarían, como única base para operar contra nuestras costas, las Islas Malvinas"⁴⁹. Coutau-Bégarie⁵⁰ ha señalado que "Las Malvinas constituyen la verdadera llave de la ruta del Cabo de Hornos, pues es posible instalar allí una verdadera base aeronaval, mientras que la región de la Tierra del Fuego no ofrece más que un punto de apoyo de difícil acceso y sometida a restricciones climáticas muy duras", y agregó que "La ecuación geoestratégica argentina aparece entonces claramente: a la defensiva frente a Brasil, la Argentina no puede extenderse más que hacia el mar y la Antártida, dos maniobras que no son sino una." Por ello, sostiene la necesidad de recuperar el punto de apoyo del Este, representado por las islas Malvinas e islas adyacentes, para ejercer el control del Mar Argentino.

La Argentina es un país bicontinental (América y Antártida) que dispone de costas que le confieren la facilidad para extender su influencia hacia el Atlántico Sur, la Antártida y la comunicación hacia el Pacífico. La posición argentina en el Atlántico da validez a sus reclamos sobre el territorio antártico⁵¹. Los pasos oceánicos de conexión del Atlántico Sur con el Pacífico (Magallanes, Beagle y Drake), el Océano Austral o Antártico y la conexión con el África y el paso del Cabo de Buena Esperanza tienen un valor estratégico relevante como alternativa a otros pasos y para el uso de grandes buques de carga, portaaviones, submarinos y buques militares de gran porte. Un elemento adicional a tener en cuenta es que los fondos marinos vecinos a las islas tienen baja profundidad, lo que permitiría no sólo su explotación sino también, eventualmente, su utilización para diversos fines que, como la reunión de información, pueden tener importancia para la defensa y la seguridad⁵².

La situación estratégica luego de la Guerra de Malvinas (1982)

Terminado el conflicto con Gran Bretaña⁵³, la Guerra Fría continuó brindando una situación compleja para ambos contendientes. Para el Reino Unido, el triunfo había mostrado las consecuencias de una sorpresa estratégica que no podía volver a sufrir; por otra parte, los daños recibidos como consecuencia de los enfrentamientos habían afectado su flota de superficie. A ello se sumaba la necesidad de construir una base aeronaval en las Islas que disuadiera una reiteración del hecho, manteniendo una guarnición muy superior a la que fuera su fuerza histórica. La Argentina, derrotada, inició el restablecimiento democrático en un contexto de dificultades económicas que complicaban no sólo afrontar los gastos incurridos durante la guerra, sino también recuperar las pérdidas materiales de sus fuerzas armadas. El país, si bien había conservado los elementos más importantes de su flota, había sufrido severos daños en sus fuerzas aérea, aeronaval y, en menor medida, terrestre. Si bien el contexto regional no parecía presentar esa posibilidad sino como una eventualidad difícil de ocurrir, su situación la colocaba bajo el riesgo de tener que enfrentar un conflicto con algún actor que deseara aprovechar esa debilidad. La zona de exclusión británica en torno a las islas tenía también un impacto negativo en su capacidad de maniobra en el Atlántico frente a sus propias costas. La situación en el escenario de la política internacional de los dos contendientes era disímil. Gran Bretaña, que mantenía el apoyo de los Estados Unidos y sus aliados de la OTAN y, regionalmente, de Chile que la había asistido discretamente durante la guerra⁵⁴, quedó como la potencia indiscutida del control de las comunicaciones marítimas del Atlántico Sudoccidental. El gobierno de Margaret Thatcher aprovechó el contexto internacional favorable y su victoria para afirmar, en una reunión de la OTAN en junio de 1983, que el ámbito de acción de la Alianza ya no se debía reducir al territorio europeo sino que debía extenderse a los intereses mundiales de sus miembros. En una presentación ante el Congreso de los Estados Unidos en febrero de 1985, también afirmó que las Islas Malvinas tenían una importancia estratégica y que era una gran ayuda para sus amigos norteamericanos que su país estuviera allí presente⁵⁵.

El contexto de la Guerra Fría brindaba las condiciones para una expresión tan descarnada de los intereses estratégicos británicos, porque los países occidentales conservaban el objetivo de impedir que la URSS interfiriera en sus líneas de comunicación marítima. Las rutas que pasaban por el Cabo de Buena Esperanza mantenían un promedio de 2.300 buques mensuales (entre ellos, 600 petroleros), que transportaban el 70% de las importaciones minerales y de petróleo de los miembros de la OTAN.⁵⁶ Sudáfrica poseía la mayor concentración de minerales estratégicos y críticos del mundo occidental y era considerada por los Estados Unidos como un país vital para su defensa e industria en caso de una emergencia. En esa época, se repetían los argumentos que justificaban la importancia de las islas si se cerraba el Canal de Panamá y el Canal de Suez, comparándolas con un portaviones que no se podía hundir, parafraseando lo dicho por el General McArthur sobre Taiwan. En un documento presentado al presidente Reagan en julio de 1982, el Embajador Davis Lodge afirmaba que "Puede ser que el deseo de soberanía de la Argentina sobre las islas Falklands/Malvinas se pueda en alguna manera acomodar dentro de un marco más amplio, que involucre la Antártida y sus accesos, sus yacimientos de petróleo y su pesca, su importancia estratégica y sus minerales".⁵⁷

La Argentina, habiendo combatido contra un miembro de la OTAN y miembro permanente del Con-

sejo de Seguridad de las Naciones Unidas, puso en duda su coordinación en materia de seguridad con los países occidentales, que había sido tradicional en su política exterior. El desprestigio de su gobierno tanto por factores internos como externos llevó a algunos autores a considerar que el país se había convertido en un "paria internacional".⁵⁸

Entre fines de 1982 y 1985, Gran Bretaña destinó a la protección de las islas Malvinas un número creciente de medios y efectivos. Si bien las estimaciones de los analistas contienen variaciones, parece razonable contabilizar la presencia del buque polar "Endurance"; aproximadamente 6 destructores y fragatas con helicópteros embarcados Sea King y Linx; un batallón reforzado de infantería; un elemento de artillería; un batallón logístico; elementos aeromóviles con helicópteros Scout y Gazelle; una unidad de defensa aérea con misiles tierra-aire Rapier y Blowpipe; aviones de combate Phantom y Harrier; aeronaves para transporte, patrullaje naval y abastecimiento en vuelo C130 Hércules y Nimrod y helicópteros Chinook y Sea King de la RAF; y radares de largo alcance basados en tierra. Se apreciaba que durante el período se encontraban estacionados unos 4.000 efectivos. A todo ello se agregaba la presencia no continua de submarinos de propulsión nuclear.⁵⁹ La presencia de submarinos estratégicos (dotados de misiles nucleares) no es revelada por el Reino Unido, pero no puede descartarse completamente su presencia o circulación por la zona. En las Georgias del Sur se mantuvo una pequeña guarnición militar en King Edward Point. Las Sándwich del Sur continuaron deshabitadas.

Para fines de 1985, la cantidad de naves de superficie se había reducido a dos destructores y buques de apoyo y patrullaje costero, agregándose al año siguiente un portaaviones desde el que operaban los helicópteros de dotación. Para esa fecha, las Georgias y Sándwich del Sur dejaron de depender administrativamente de las islas Malvinas: las instalaciones de la guarnición militar de King Edward Point fueron cedidas en 2001 al British Antarctic Survey, organismo encargado de las actividades antárticas, y remodeladas.⁶⁰

La "Fortaleza Malvinas"

A lo largo de los años posteriores a 1985 se fue reduciendo la dotación de personal y medios, conforme se fueron finalizando las obras de infraestructura, algunos sistemas de armas dejaban de estar en servicio y las relaciones bilaterales avanzaban hacia una lenta normalización. La base de Monte Agradable, situada a 43 Km. al oeste de Puerto Argentino, fue también construida entre 1983 y 1985 y perfeccionada en años posteriores. Es un complejo que aloja e integra los componentes de tierra, mar y aire desplegados desde Londres y que rotan en su permanencia. Su aeropuerto tiene una pista principal de 2.590 m y otra secundaria de 1.500m. Un puerto, en Mare Harbor, sirve de base a los navíos permanentes y rotativos asignados a las islas.

Según la información oficial disponible⁶¹, los medios empleados en la defensa de las Islas están constituidos por una guarnición militar de alrededor de 1.300 hombres de las fuerzas armadas y 50 civiles del Ministerio de Defensa. Los medios aéreos principales son 4 cazas a reacción Typhoon FGR4 para defensa aérea y apoyo táctico, un avión cisterna VC-10 para reabastecimiento aéreo, 2 helicópteros Sea King de búsqueda y rescate y un contratista civil provee 2 helicópteros Sikorski S61 de transporte. La defensa aérea de la base y la zona capital está siendo modernizada cambiando el escuadrón de misiles antiaéreos Rapier Field Standard C por un nuevo sistema, pero

manteniendo los 3 radares de 500km de alcance. En cuanto a la flota permanente, una fragata tipo 23 o un destructor tipo 45 con un helicóptero embarcado, son la base para patrullaje y defensa. La unidad es rotada desde Londres cada medio año. Con destino permanente en las islas están el buque auxiliar "Gold Rover" y el patrullero "HMS Clyde". Un submarino de propulsión nuclear visita la región periódicamente. En verano, el buque polar "HMS Protector" realiza la campaña antártica. Otros elementos son una compañía de infantería de refuerzo, que rota regularmente, una unidad de ingenieros navales dedicados al desminado y fracciones de comunicaciones, comando y seguridad conjuntos. Los isleños integran voluntariamente la llamada Unidad Territorial de Defensa. El abastecimiento, las rotaciones y refuerzos se realizan a través de distintas aeronaves comerciales británicas o del Commonwealth.⁶² También se ha previsto la instalación de una Estación GSS (Galileo Sensor Station) para el sistema de posicionamiento global europeo.⁶³

Según el Ministerio de Defensa británico, el costo de construcción del aeropuerto fue de £313 millones, y el mantenimiento y equipamiento –sin considerar la adquisición de sistemas de armas– fue de £1.797 millones. El gasto para el período 1982 – 1990, incluyendo el reemplazo de equipo perdido, fue de £3.574 millones. Algunas estimaciones no oficiales consideran que el gasto puede haber sido mayor a lo expresado, encubierto en diversas partidas del Ministerio de Defensa.

En los años recientes, según los informes del Ministerio de Defensa Británico⁶⁴, los gastos en la defensa de las Islas fueron, en promedio, de £70 millones anuales. Si consideramos que la población de Malvinas censada en 2012 era de 2.841 personas, el gasto de defensa per cápita resultó de £26.400, superior al sueldo promedio de los isleños (£20.000) y ligeramente inferior al ingreso medio per cápita (aprox. £ 35.000). Es, a todas luces, un gasto desproporcionado para la actual producción de las islas, sobre todo si se tiene en cuenta que el gasto consignado es parcial y oculta un porcentaje importante de gastos generales de la defensa y otras agencias.

La crisis económica europea ha afectado el presupuesto británico asignado a la defensa, particularmente en materia de personal, pero no existen evidencias de una disminución significativa en la guarnición de Malvinas⁶⁵. Por el contrario, el reciente aniversario de la Guerra de 1982 provocó un incremento en el gasto, para financiar los ejercicios, el despliegue de tropas adicionales, el aumento de la frecuencia de patrullaje submarino y el alistamiento de la Brigada 16 de Asalto Aéreo, entre otras actividades que se han conocido. Recientes declaraciones del Ministro de Defensa parecen indicar que el presupuesto de defensa nacional podría incrementarse a partir de 2016.

Después del retiro de servicio de la flota de los aviones Harrier de despegue vertical, Gran Bretaña conservó un portaaviones ("HMS Illustrious") readaptado como portahelicópteros, que fue retirado de servicio en 2014. El primer nuevo portaaviones en construcción se espera que entre en servicio en 2020. Esta situación, que afectaría el despliegue de fuerzas aeronavales, no parece generar preocupación respecto de la situación de las islas del Atlántico Sur: cuando le preguntaron al Ministro de Defensa sobre la capacidad de retomar las Islas Malvinas si fueran perdidas, respondió: "Nuestra muy capacitada guarnición y nuestra habilidad para reforzarla rápidamente por aire significa que no esperamos perderlas, en primer lugar."⁶⁶

Los planes conocidos para la próxima década no parecen indicar que el Reino Unido tenga previsto reducir sustancialmente su capacidad militar general ni abandonar su intención de proteger adecuadamente las Islas del Atlántico Sur por medio de una disuasión adaptada a las fuerzas ar-

gentinas. En el documento National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015⁶⁷, entre un conjunto de acciones dirigidas a mantener su poder e influencia global, se anuncia el desarrollo de la capacidad de proyectar una fuerza de 50.000 hombres fuera del territorio. A ello se suma la permanencia de una fuerza nuclear disuasiva. A pesar de que el riesgo de un ataque militar argentino sobre las Islas Malvinas es considerado bajo, el documento afirma que se mantendrá una capacidad disuasiva suficiente, incluyendo navíos de la marina de guerra, unidades del ejército y los aviones Typhoon. En adición a ello, se anuncia la inversión de 300 millones de libras esterlinas en los próximos diez años para mejorar los sistemas de comunicaciones, renovar el sistema de defensa aéreo y desarrollar la infraestructura militar⁶⁸. Se mantendrá la red de bases conjuntas permanentes, incluyendo Gibraltar; Chipre; Malvinas y Ascensión y una presencia regular en las Georgias y Sándwich del Sur y en Diego García (en el océano Índico), que brindan al Reino Unido y sus aliados un amplio alcance geográfico y nudos de apoyo logístico para el despliegue de fuerzas. Estas bases continuarán siendo centrales para la capacidad de desplegar fuerzas militares alrededor del mundo y responder a las cambiantes circunstancias estratégicas.

La incorporación de las islas a los Territorios de Ultramar del Reino Unido y su inclusión dentro de la "Asociación de los Países y Territorios de Ultramar"⁶⁹ de la Unión Europea⁷⁰ permitieron que pasaran a jugar un nuevo rol en la estrategia militar europea, en el marco de la competencia global por el dominio de los mares.⁷¹ (Ver mapa 8)

Los otros actores en el Atlántico Sur

Las marinas latinoamericanas -incluyendo las dos más significativas durante este período, las de la Argentina y el Brasil-, nunca tuvieron la capacidad de desarrollar una presencia activa más allá de una zona cercana al continente. La Unión Soviética proyectó su poder en el África atlántica, tratando de impulsar su influencia en el contexto de los movimientos de descolonización con algunos resultados favorables. En el continente americano, la experiencia de la crisis de los misiles en Cuba (1962) y la activa política antisoviética estadounidense hacia Latinoamérica impidieron que la experiencia caribeña se extendiera a los países atlánticos de Sudamérica.

La situación estratégica actual en el Atlántico Sur está aún marcada por la hegemonía estadounidense y la presencia británica y, en menor medida, francesa, que si bien conserva algunas posesiones en el Caribe y la Guayana -donde tiene la base de lanzamiento espacial-, tiene su interés dirigido principalmente a la ribera africana y sus antiguas colonias. Los tres reúnen la mayor capacidad de proyectar fuerzas militares en la región⁷². Otros países miembros de la OTAN como España y Portugal tienen una capacidad más reducida, pero procuran mantener su presencia en la mayoría de los eventos y ejercicios atlánticos: la primera conserva su interés por proyectar su influencia en Latinoamérica, aunque el tamaño relativamente discreto de su marina de guerra; la necesidad de estar presente en otros escenarios en virtud de sus compromisos con la OTAN; la crisis económica y las limitaciones que le impone la presencia estadounidense hacen que su influencia en términos estratégicos sea reducida; Portugal, al igual que España, se asienta en sus posesiones en el Atlántico para servir de apoyo a las operaciones de los países de la OTAN y en los remanentes de su influencia en sus antiguas colonias africanas⁷³.

La supremacía naval estadounidense, aunque no se ejerce directamente en el Atlántico Sur sino por

medio de ejercicios militares conjuntos con los países ribereños (de los que participan a menudo fuerzas británicas), de visitas de unidades a los puertos de la región y por la navegación ocasional de sus buques de guerra y regular de su flota de investigación oceánica y antártica, está, sin embargo, siempre presente en todos los análisis estratégicos. Por un lado estrecho aliado británico y, por el otro, con intereses propios en la región, su posición sobre la controversia de soberanía ha sido tradicionalmente prudente, declarando públicamente que no se inclina por ninguna de las partes y que favorece una negociación bilateral. Los Estados Unidos han considerado históricamente a la Argentina como un factor de contrapeso en la región frente a las ambiciones brasileñas, favoreciendo una política de equilibrio de poderes en el Cono Sur, que le facilita su rol de árbitro de eventuales diferencias. Sin embargo, la creciente reducción de la capacidad militar argentina comparada con la del Brasil y las dificultades políticas por las que atraviesa periódicamente la relación bilateral no le han permitido a la Argentina utilizar adecuadamente el contrapeso estadounidense para mejorar su posición estratégica y su fortaleza negociadora, favoreciendo gratuitamente los planes británicos. Nuevos actores, algunos tímidamente, han comenzado a desarrollar una mayor presencia en la zona. El primer nuevo actor que ha desarrollado un actualizado pensamiento estratégico para el Atlántico Sur es el Brasil, convertido en la principal economía de la región con una creciente gravitación internacional como mercado emergente. El interés por jugar un mayor rol en el orden regional y global⁷⁴ sumado a su directo interés en la preservación de sus enormes yacimientos de hidrocarburos en su plataforma continental han impulsado un proyecto de renovación completa y sustancial ampliación de la capacidad de su marina de guerra, que incluye su ambición por ser el primer país latinoamericano en poseer submarinos a propulsión nuclear. El Brasil ha mantenido una activa política hacia el África, particularmente con los países luso parlantes, que le brindan una oportunidad para desarrollar la cooperación e influencia en la ribera africana atlántica. Su participación en el grupo BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica) puede, eventualmente, colaborar en el ingreso de sus miembros como nuevos actores en el Atlántico Sur, a lo que se suman sus aspiraciones para obtener un asiento permanente en el Consejo de Seguridad.

Brasil ha lanzado un proyecto de modernización de su flota y sus puertos que incluye la renovación de sus fragatas y destructores, el mantenimiento de su portaaviones, la adquisición de submarinos y la construcción de un submarino nuclear, que tendrá un efecto importante en el escenario estratégico regional.⁷⁵ Todo ello se enmarca en un proyecto que supera los 34.000 millones de dólares, pero que por las presentes dificultades económicas avanza lentamente. Sus actuales medios no podrían equilibrar una flota con submarinos nucleares, destructores y fragatas misilísticas de última generación, pero, no obstante, es la principal marina de guerra de Sudamérica. Brasil ha decidido la adquisición de su nueva aviación de combate, que le otorgará una capacidad de control sobre todo su espacio soberano y de disuasión a eventuales despliegues amenazantes, al actuar mancomunadamente con su creciente potencia naval que, con su actual capacidad (1 portaaviones, 9 fragatas y 5 corbetas, más 5 submarinos convencionales y una buena cantidad de naves diversas), puede servir a la protección de su riqueza petrolera y participar con otras marinas en la seguridad del mar. Sudáfrica ha ido emergiendo, aunque más lentamente y con menos recursos aplicados a su proyección naval, como otro nuevo actor de creciente presencia tanto en el Atlántico como el Índico, con una ubicación estratégica para la comunicación entre ambos océanos. Las relaciones con la

Argentina y el Brasil (y en menor medida con el Uruguay) han ido en aumento sostenido desde la instauración democrática en el país africano. Los ejercicios navales regulares “ATLASUR” y las numerosas visitas de los Ministerios de Defensa han ido desarrollando las relaciones entre ambos márgenes del Atlántico Sur. Sudáfrica ha sido incorporada al grupo “BRICS”, aunque su inclusión en ese grupo se aprecia más en razón de la conveniencia política de contar con un país africano que en su importancia en la economía global. La posición de Sudáfrica sobre la controversia en torno a las Malvinas ha sido un elemento de dificultad en las relaciones con la Argentina.

Los otros tres grandes países atlánticos africanos (Nigeria, Namibia y Angola) tienen una capacidad de proyección naval aún muy limitada y están comprometidos antes en construir una capacidad de contralor costero que en la proyección de fuerzas en la vastedad atlántica. Es también útil tener en cuenta que 7 países africanos de la cuenca son miembros de la Comunidad Británica de Naciones: Camerún, Gambia, Ghana, Namibia, Nigeria, Sierra Leona y Sudáfrica.

Venezuela tiene cierta relevancia por sus importantes recursos petroleros. Los contratos firmados con la Federación de Rusia (que la convertirían en el segundo importador de armas de ese origen) parecen estar limitados a equipar su Ejército y Fuerza Aérea, dado que no se ha mencionado ninguna inversión sustancial de ese origen para su Marina de Guerra.

Tanto el Uruguay como el resto de los países africanos no han demostrado un interés particular por dotarse de medios navales de alguna significación. Sólo Marruecos parece anunciar una voluntad de jugar un rol articulador entre el Atlántico Norte y el Sur y el Mediterráneo, aunque su capacidad naval es muy limitada. En apoyo de esta estrategia, el país ha desarrollado importantes obras de infraestructura como el puerto de contenedores Tánger Med, destinado a facilitar su tránsito del Atlántico al Mediterráneo, y la proyectada carretera trans magrebí.

De las potencias extra regionales, China y la India son dos actores a los que se atribuye un mayor interés en el Atlántico Sur; ambos países no tienen una tradición de gran potencia marítima, por lo que se encuentran en un proceso de desarrollo de sus marinas de guerra que corre paralelo al desarrollo de nuevas doctrinas y visiones estratégicas que puedan acompañar su camino hacia convertirse en jugadores globales. La preocupación por el entorno estratégico asiático concentra aún los esfuerzos y atenciones de la primera etapa de su eventual proyección fuera de sus costas. De todos modos, una competencia estratégica entre ambos no parece probable en el corto plazo⁷⁶. En el caso de China –más adelantada en esta materia que la India– diversas señales parecen indicar que la política oceánica ha de tener creciente influencia en su economía⁷⁷ y en sus intereses estratégicos⁷⁸, tanto por las complejidades que enfrenta en el mar de China y su entorno próximo, como porque, como ha anunciado, “el siglo XXI será la era del océano”, no sólo por las razones señaladas, sino también porque las naciones más importantes consideran sus intereses marítimos como cruciales, desarrollando nuevas políticas económicas hacia el mar y realizando los ajustes estratégicos necesarios⁷⁹. Es un proceso del que China no puede ni quiere quedar ajena, porque “la historia prueba que el surgimiento de las grandes potencias es inseparable del aumento de su marina”⁸⁰.

Este interés también acompaña la creciente dependencia de materias primas de su economía –cuyo abastecimiento depende en parte de recursos naturales que provienen de los países del Atlántico Sur–, sus intereses comerciales y el aumento de sus inversiones empresariales no sólo en

África sino también en América Latina. China se ha convertido en la última década en uno de los principales socios comerciales de la región, aunque el patrón de la relación parece continuar las limitaciones del modelo tradicional en el que los países del Sur exportan derivados de los recursos naturales e importan productos manufacturados que compiten con su propia producción. Este patrón de comercio desigual se aplica incluso al Brasil, el país con mayor desarrollo industrial de todo el Atlántico Sur⁸¹. Su participación en la construcción de obras de infraestructura -muchas de ellas donaciones⁸²- y en el suministro de créditos⁸³ a la región también se ha beneficiado de un aumento de consideración.

En noviembre de 2010, dos buques de guerra chinos entraron por primera vez en el Atlántico Sur, al visitar Durban y luego regresar hacia su país⁸⁴. El 30 de octubre de 2013, el destructor misilístico "Lanzhou", la fragata "Liuzhou" y el barco de abastecimiento "Boyanghu" amarraron en el puerto de Buenos Aires⁸⁵ provenientes de Chile y luego de haber atravesado el Estrecho de Magallanes, como una etapa en su gira alrededor del mundo, constituyendo una sorpresiva señal de interés para otros actores de la región. Recientemente, se han analizado diversos proyectos de cooperación en materia de defensa entre China y la Argentina⁸⁶. Sin embargo, puede resultar prematuro asegurar que China podrá contar en los próximos diez años con una capacidad y doctrina militares para poder ejercer una influencia significativa en el escenario estratégico del Atlántico Sur⁸⁷. La atracción de su modelo político y de otros aspectos de su "poder blando" en la zona es también difícil de anticipar por el momento⁸⁸.

El ingreso de la India al escenario estratégico del Atlántico Sur continúa siendo, por el momento, más una hipótesis de círculos académicos que una palpable realidad. Ciertos elementos como el crecimiento económico y el aumento del comercio con la región; la dependencia de su economía de ciertos insumos básicos provenientes de ella; las relaciones con una diáspora nacional asentada en diversos países sur atlánticos⁸⁹ y el interés en jugar un creciente rol en la política mundial pueden ser el fundamento de una eventual mayor presencia india, que por el momento es muy reducida. La coordinación de una estrategia hacia el Atlántico Sur entre la India y China que pudiera competir con la OTAN parece también improbable en el futuro cercano, en razón de las diferencias que continúan existiendo entre ambos en el escenario asiático y las líneas directrices de la actual política exterior india. Un elemento importante a tenerse en cuenta en caso de desarrollarse la presencia de la marina india en la zona es que, siendo una potencia nuclear, no es parte del Tratado de Tlatelolco que establece una zona libre de armas nucleares en gran parte del Atlántico Sur.

Las relaciones argentinas con Rusia, que al igual que China ha apoyado al país en su controversia por las Malvinas, han sido tradicionalmente amistosas y han cobrado un nuevo impulso recientemente. En este contexto, la Argentina ha adquirido cinco helicópteros Mi 17 que permiten conectar el continente con las bases antárticas y complementarán, posteriormente, las tareas del rompehielos Irizar.

Irán ha tratado de aprovechar el contexto político latinoamericano para ampliar su influencia en materia militar y política en países de la región, particularmente en Venezuela y Bolivia (que aunque es un país mediterráneo y sin gran significación económica, influye en cierta medida en el Cono Sur de América del Sur). Las relaciones con la Argentina, de la que ha constituido tradicionalmente un importante importador de alimentos, han sufrido el impacto de los vaivenes de las investigaciones

del atentado de la mutual AMIA. Su presencia naval en la zona es prácticamente nula.

Australia no tiene entre sus prioridades estratégicas el Atlántico Sur⁹⁰, dado que su atención se dirige al escenario asiático.

Todos los nuevos actores comparten el interés en mantener abiertas las líneas de comunicación oceánica para asegurar su abastecimiento y comercio, así como la explotación de los recursos naturales. La seguridad de la navegación y otras actividades oceánicas se ha convertido en una preocupación creciente por las actividades ilícitas de actores no estatales con cierta capacidad para desarrollar sus actividades a una distancia relativamente importante de las costas. Entre ellos, dos son fuente de atención por sus actividades en los espacios marítimos: el narcotráfico y la piratería (particularmente en el Golfo de Guinea, reservorio de importantes yacimientos de hidrocarburos). El terrorismo integrista y los grupos armados que procuran el acceso a recursos naturales críticos o mantienen relaciones con la producción y tráfico de estupefacientes, el tráfico de personas y armas (incluyendo las de destrucción en masa) y otros graves delitos, basados principalmente en los continentes, pero que encuentran en los puertos africanos atlánticos un lugar de trasbordo hacia los mercados finales, también son objeto de creciente interés y han dado lugar a diversos ejercicios de entrenamiento y capacitación de los países costeros por las potencias occidentales⁹¹.

La lucha contra estos flagelos sirve de base para desarrollar la cooperación entre los países ribereños y los actores nuevos y tradicionales, que se concreta en múltiples reuniones internacionales convocadas al efecto y en las organizaciones internacionales competentes. El 13 junio de 2009, por ejemplo, se reunieron en Lanzarote, España, doce países⁹² interesados en acordar mecanismos de coordinación en materia de seguridad (crimen organizado, narcotráfico y piratería), inmigración ilegal, biodiversidad, clima y comercio en el Atlántico Sur. Sin embargo, eventuales proyectos tanto para crear una OTAN del sur o sumar al Atlántico Sur a la OTAN formando una OTA no han tenido mayor repercusión. Una alianza similar entre los países a un lado u otro del Atlántico tampoco ha prosperado. El MERCOSUR no ha creado una estructura de coordinación naval que le permita una proyección de fuerzas en el área, aunque existen ejercicios regulares entre sus Marinas con la participación, en ciertos casos, de Sudáfrica. La Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación (PSI), que reúne a más de cien países alrededor del mundo para combatir el tráfico ilegal de armas de destrucción en masa, sólo tiene como participantes a dos países del área: la Argentina y Angola⁹³. Mecanismos voluntarios para combatir la piratería y otros desafíos a la seguridad oceánica pueden desarrollarse en el Atlántico Sur, particularmente respecto del Golfo de Guinea, siguiendo el modelo existente de Fuerzas Combinadas Marítimas para el Índico frente a las costas de Somalia, el Golfo de Adén y otras zonas críticas vecinas⁹⁴. Recientemente, la Unión Europea aprobó el "Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme" (CRIMGO), para ayudar a los países de la región⁹⁵ a mejorar la seguridad de las principales rutas marítimas, entrenar a sus Prefecturas Navales⁹⁶ y compartir información crítica. De esa zona provienen el 13% del petróleo y el 6% del gas importado por la UE⁹⁷. El 28 de febrero de 2013 concluyó el ejercicio "Obangame Express 2013 (OE-13)", dirigido al entrenamiento en operaciones contra la piratería y a favor de la seguridad marítima en el Golfo de Guinea, que reunió a 16 países africanos, europeos y americanos⁹⁸.

La participación británica en estas iniciativas le brinda una oportunidad para mantener activa su presencia en el Atlántico Sur. Como se afirmara recientemente en un Seminario dedicado al Golfo

de Guinea en Chatham House, la Marina británica tiene la capacidad para prevenir los conflictos por medio de la influencia política; brindando seguridad en el mar a los intereses del Reino Unido y jugando un rol clave en el mantenimiento del orden marítimo; promoviendo asociaciones y desarrollando relaciones estables y cooperativas alrededor del mundo; proveyendo asistencia humanitaria a escala global sin depender de los recursos o infraestructura de un país determinado; protegiendo la economía mundial asegurando las rutas comerciales y el flujo de recursos energéticos y estando preparada para combatir, haciendo posible al Gobierno británico emplear la fuerza militar en el momento y lugar que éste elija⁹⁹.

El Royal United Service Institute (RUSI), un conocido think tank del Reino Unido, desarrolló varios estudios en ocasión del 30° aniversario de la Guerra de Malvinas. En uno de ellos¹⁰⁰, titulado Más allá de la retórica: ¿Podría el creciente debate de Malvinas amenazar los intereses estratégicos británicos en América Latina?, se destacó que el apoyo de la OEA, la CELAC y el MERCOSUR a las acciones argentinas en busca de reiniciar las negociaciones sobre Malvinas pueden afectar los intereses militares, diplomáticos y comerciales británicos. El estudio también señala que los Estados Unidos tratan de mantener su influencia sobre América Latina y, siguiendo sus propios intereses, podrían eventualmente favorecer la posición argentina sobre las Islas. Para hacer frente a estos riesgos, se propone reabrir embajadas (como en El Salvador), aumentar el número de consulados, promover la venta de material de guerra al Brasil (como el caso de los tres patrulleros oceánicos vendidos por la empresa BAE por £ 133 millones), mantenerse como el 4° inversor directo en la región, y otras acciones similares. Finalmente, el estudio recomienda recuperar la iniciativa y transmitir el mensaje a América Latina y a los EE.UU. de que la aceptación de los argumentos argentinos sobre Malvinas "no es una estrategia libre de riesgo".

La capacidad argentina para actuar en este escenario estratégico

En el diseño de una estrategia negociadora argentina con el Reino Unido sobre todos los territorios en disputa, nuestro objetivo final debiera ser recuperar nuestros derechos no sólo sobre nuestros territorios insulares en el Atlántico Sur y sus zonas de influencia, sino también sobre todos los recursos de la plataforma continental y otras áreas bajo jurisdicción de los Estados que en el futuro pudieran reconocerse: el océano es la nueva frontera para la expansión de jurisdicciones y explotación de recursos del siglo XXI¹⁰¹.

Hay que tener en cuenta que la posesión de estos territorios insulares le permite al Reino Unido reclamar un área de casi 2.000.000 de km².

La correlación de fuerzas en los diversos tableros en los que se descompone el poder internacional de las naciones encuentra a la República en una posición relativa fuertemente desfavorable, porque el Reino Unido tiene una sustancial ventaja en el tamaño y complejidad de su economía; el carácter global de sus grandes empresas; el volumen y estructura de su capital financiero; el nivel de desarrollo científico y tecnológico y su correlato, la innovación empresarial; su capacidad militar y sus alianzas con grandes potencias; la red de solidaridades y negocios de la Mancomunidad Británica de Naciones y la atracción de su cultura y valores a escala global.

Sin embargo, otros factores como la vecindad geográfica con la zona en disputa; la profundidad de las relaciones con los países sudamericanos¹⁰²; la capacidad y competitividad de nuestro sector

El Atlántico Sur como escenario estratégico

agropecuario; la amplia disponibilidad de recursos naturales; la potencialidad de nuestro sector científico y tecnológico -particularmente en materia nuclear y espacial-¹⁰³; la atracción y difusión de nuestra cultura y sociedad y la defensa de los derechos humanos compensan, en cierta medida, ese desequilibrio estratégico.

Las diferencias existentes en materia de poder duro sólo podrán acortarse mediante una sistemática política de desarrollo dirigida a la construcción de poder en esas áreas. Aún considerando un escenario internacional favorable a nuestro país, la correlación de fuerzas continuará siendo favorable para el Reino Unido por un prolongado espacio de tiempo, que si no suceden acontecimientos inesperados, puede calcularse en varias décadas. Estas diferencias actuales pueden cambiar sustancialmente en el tiempo, como lo probó la diferente situación relativa en la que se encontraron China y Gran Bretaña al final del período de arriendo de Hong Kong.

En el campo del poder naval, si bien la Armada Argentina había recibido en los años ochenta cierta modernización y contaba con un portaaviones y submarinos convencionales, las diferencias con la capacidad naval británica eran sustantivas. La situación actual, con 4 destructores y 6 fragatas en servicio; 3 fragatas más antiguas y submarinos convencionales que necesitan una repotenciación de sus sistemas para prolongar su vida de combate, es notoriamente inferior. Los planes de adquisición de patrulleros oceánicos pueden aumentar nuestra capacidad de control del mar, aunque su impacto estratégico es mínimo. La construcción de un submarino de propulsión nuclear y armamento convencional no cambiará tampoco la desigual correlación de fuerzas entre ambos países, pero tendrá un efecto de demostración de nuestra capacidad científico-tecnológica en materia de defensa. La Aviación Naval y la Fuerza Aérea mantienen una escasez significativa de recursos y presupuesto, que torna difícil un adecuado control espacial del territorio marítimo. El Reino Unido utiliza su poder de negociación y sus alianzas para dificultar el acceso argentino a tecnologías modernas en materia de defensa¹⁰⁴. Las diferencias entre las capacidades industriales y tecnológicas de los dos países están en la base de la debilidad estratégica argentina.

Nuestros medios militares exhiben una debilidad sustancial para ejercer un efectivo ejercicio de la soberanía marítima sobre nuestros espacios oceánicos y mantienen en serio riesgo nuestra capacidad para disuadir y, llegado el caso, enfrentar favorablemente las potenciales amenazas sobre nuestros intereses vitales. La ausencia argentina es la condición de la presencia de terceras potencias sobre nuestro espacio estratégico en el Atlántico Sur. La actividad británica en nuestro espacio marítimo soberano se ve beneficiada por la escasa capacidad de acción de nuestros medios de control oceánico. Esta situación le permite, con un reducido gasto de defensa, intervenir en toda la región; participar en los ejercicios militares en el área; abastecer sus naves en los países vecinos; proteger la explotación pesquera, la exploración petrolífera y apoyar sus campañas antárticas.

La debilidad argentina tiene su contracara en la capacidad naval que está construyendo el Brasil. No puede descartarse que, en un futuro no muy lejano, nuestro vecino, ya transformado en una de las diez economías más importante del planeta y con una supremacía naval en Sudamérica, reivindique el liderazgo naval del Atlántico Sur. Si bien esta emergente potencia, de persistir la debilidad argentina, nos colocará en una situación aún más marginal en el área, por el otro lado puede generar una competencia con las potencias extra regionales que actúan en la zona. En cambio, si la declinación de Gran Bretaña se agudiza, el crecimiento del Brasil se consolida y nuestro

país crece y desarrolla su economía y sus recursos navales, pueden crearse mejores condiciones para un equilibrio favorable en el plano estratégico, que facilite alcanzar una negociación pacífica del diferendo. La integración argentina con el Brasil y el Uruguay y la construcción de una alianza estratégica con ellos es, por lo tanto, una prioridad de nuestra política hacia los territorios en disputa. Lo mismo puede decirse de nuestra relación con Chile. Las debilidades y fortalezas recíprocas de la Argentina y el Reino Unido en esta zona del Atlántico Sur están directamente influidas por la profundidad de las relaciones de nuestro país con sus países vecinos en el Cono Sur de América¹⁰⁵.

Una política de estado para la Argentina en el Atlántico Sur en el siglo XXI

El aumento de la población mundial, la escasez de ciertos recursos no renovables, las necesidades de nuevos materiales para apoyar la revolución tecnológica y las crecientes posibilidades de extracción de recursos del lecho y subsuelo marino, revalorizan cada día el acceso a la riqueza contenida en el mar. Nuestra política hacia el Atlántico Sur tiene que tener presente, además de estas circunstancias, que la evolución científico-tecnológica amplía exponencialmente los espacios sobre los que se puede ejercer el dominio del Estado a partir del territorio terrestre¹⁰⁶, dando origen a un proceso que, por ejemplo, condujo, en su momento, a la incorporación efectiva a la jurisdicción estatal del mar territorial¹⁰⁷, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental, el espacio aéreo, el espacio ultraterrestre y el subsuelo terrestre y marino¹⁰⁸.

La cuestión es particularmente crítica cuando se compara nuestro territorio continental con nuestro territorio marítimo, las islas, el subsuelo, el territorio antártico y el espacio aéreo: se trata de una superficie tres veces mayor. A ello deben sumarse los espacios oceánicos sobre los ejercemos otras jurisdicciones y competencias y, más allá de éstas, vastas zonas abiertas, en principio, a la utilización de todos pero que, en realidad, están rápidamente convirtiéndose en objeto de un cierto orden público "de facto" establecido por los países que tienen la voluntad y la capacidad para ejercer el poder de policía y de explotar sus recursos. El territorio tiene que pensarse hoy como todo el campo en el que el Estado ejerce jurisdicción y competencia, incluyendo aquellas áreas no nacionales en las que comparte o tiene interés en compartir el ejercicio de ciertas jurisdicciones y competencias acordadas con otros Estados.

Nuestro territorio marítimo, con sus islas, el subsuelo y el territorio antártico linda con la zona más despoblada y de menor actividad económica del país. Urge, por lo tanto, promover y realizar las inversiones necesarias para implantar una infraestructura inteligente que vertebre este territorio austral, creando las condiciones para impulsar el desarrollo, el empleo y una distribución más armoniosa de la población, uniendo el Sur al núcleo central pampeano más desarrollado. Una política territorial y oceánica integrada permitirá crear nuevos polos de desarrollo, nuevas infraestructuras, nuevos núcleos urbanos, nuevos productos y la apertura de nuevos mercados. Una política acertada de largo plazo hacia la Patagonia, el Atlántico Sur y la Antártida tendrá también un enorme impacto en el desarrollo de la investigación científica de punta y de las nuevas tecnologías, promoviendo la innovación empresarial y el desarrollo de nuevos productos. La estrategia que llevemos adelante para la puesta en valor de nuestro territorio patagónico y oceánico influirá decisivamente en el futuro de la Argentina; la construcción de las bases de nuestro poder; el rol que podremos jugar en el mundo del siglo XXI y el nivel de vida que brindaremos a nuestra sociedad.

La Argentina se acerca a la celebración de sus 200 años de vida independiente en medio de la complejidad ante su declinación relativa tanto frente a sus vecinos como en el concierto internacional¹⁰⁹. Muchos analistas tienden a considerar que la situación actual es el producto de una incapacidad histórica para definir y ejecutar nuestras ambiciones estratégicas en el largo plazo. Sin embargo, mantenemos viva en nuestra memoria histórica haber sido un país que enfrentó sus dificultades con valentía e inteligencia y articuló su política de defensa con su política exterior para consolidar sus fronteras, su unidad nacional y un gobierno federal. Estas condiciones nos llevaron a ser uno de los grandes países del mundo¹¹⁰.

La Argentina tiene una nueva oportunidad porque están dadas todas las condiciones para volver a ser un gran país en el concierto de las naciones. Las tareas que tenemos por delante son todas realizables y financiables con el actual nivel de desarrollo económico. Lo que necesitamos para llevarlas adelante es acordar una Política de Estado entre los partidos mayoritarios, que le otorgue el necesario apoyo político y presupuestario a lo largo del tiempo que requerirá su implementación exitosa, manteniéndola alejada de las controversias y la competencia política cotidianas.

La política hacia el Atlántico Sur que necesitamos para el siglo XXI no presenta la complejidad que tuvo hace 200 años consolidarnos como nación independiente. La Argentina, además, no tiene vocación expansionista ni imperialista, ni reclama territorios irredentos de sus vecinos. La única controversia que mantenemos es por un territorio ocupado por un resabio colonial. Nuestra política de defensa, por lo tanto, no persigue ningún objetivo agresivo; todo lo contrario, está basada en la cooperación y en la integración con los vecinos. Pero como hemos visto, para llevar a cabo exitosamente esta política de cooperación e integración, debemos dotarnos de los medios para participar equilibradamente en ella.

Las diferencias entre aquellos que están a la vanguardia de los conocimientos científicos y técnicos y que poseen los medios para ejercer las funciones estatales en todos los campos y los que no las poseen se expande aceleradamente, al ritmo de la innovación y de acuerdo con las disponibilidades y decisiones presupuestarias para contar con las capacidades necesarias para ejercerlas. Esas diferencias agregan una nueva dimensión a los planos en los que se descompone el poder real que tiene cada Estado.

Todos los días se construye el poder mundial en un conjunto de tableros en los que juegan su rol la política exterior, la política de defensa, la política financiera y bancaria, la política comercial y la política científico-tecnológica, entre otras. Nuestra política hacia el Atlántico Sur debe partir del reconocimiento del hecho de que alguien se está ocupando de lo que nosotros abandonamos, en cada uno de esos tableros, incluyendo la seguridad de nuestras regiones de interés estratégico: lo prueba, como lo hemos visto, la cadena de bases militares a lo largo de todo el Atlántico, desde el Ártico a la Antártida.

Nuestros intereses vitales y los objetivos de nuestra política exterior requieren que nos dotemos de los medios y las políticas adecuadas para no quedar a merced de otros que están diseñando, fijando estándares y estableciendo las reglas sin nuestra participación. Es muy importante para el despliegue de una política exterior y de defensa independiente no terminar formando parte de la periferia construida por las estrategias y las capacidades de otros países. La periferia es la contracara de la hegemonía. Allí donde no estén la capacidad y la estrategia argentina para participar en

el diseño de un orden de seguridad regional y global, estarán otras potencias diseñando el orden de acuerdo a sus intereses. La política exterior y la política de defensa son, en materia de preservación de los intereses vitales, como las dos caras del dios Jano: unidas por una sola razón, ambas se necesitan y refuerzan mutuamente. Si la política de defensa sin la estrategia general de la política exterior sufre de miopía para comprender la complejidad y racionalidad final de las acciones que desarrollamos en el escenario internacional, la política exterior sin el concurso de la política de defensa es impotente para la preservación de los intereses vitales.

Tenemos, pues, que fortalecer nuestra voluntad nacional y contar con las capacidades para fijar nuestros propios objetivos, darnos nuestras propias políticas, analizar el escenario internacional con la punta seca del compás centrada en nuestros intereses nacionales y asignar los recursos allí donde están nuestros intereses vitales de largo plazo, como hace toda democracia avanzada del mundo. Nuestra participación activa en el escenario estratégico internacional también nos brindará la oportunidad de promover los valores democráticos, la plena vigencia de los derechos humanos, el uso responsable de las tecnologías y la preservación del medio ambiente para las futuras generaciones. Nuestra acción tiene que evitar que los intereses de los sectores que actúan sobre los mares y océanos y la búsqueda de un beneficio o utilidad inmediata no afecten negativamente los intereses más generales y compartidos y los de largo plazo. Para preservar y proteger los intereses públicos y privados en el futuro se requiere una concertación entre todos los sectores para diseñar una estrategia sustentable en tiempo.

Un reclamo incesante por continuar bregando por la recuperación de nuestras islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur, surge de los veteranos de la Guerra del Atlántico Sur y del recuerdo de los que allí murieron heroicamente por la Patria. Ellos nos obligan también a una constante reflexión sobre la frustración ya casi bicentenaria de no poder alcanzar un remedio al despojo sufrido. A ellos debemos nuestro agradecimiento y el compromiso del esfuerzo de las generaciones presentes y venideras hasta lograr que se haga una realidad el mandato constitucional de recuperar estos territorios por medios pacíficos.

Una estrategia acertada y con un amplio consenso interno hacia el Atlántico Sur nos permitirá iniciar una nueva etapa, que coincidirá con el comienzo de nuestro tercer centenario. De este modo, también honraremos a los padres de la Patria que se sacrificaron por nuestra independencia y nos dejaron no sólo la octava superficie entre los países del mundo, sino una de las más bellas y dotadas geografías.

Notas

1 Segundo R. Storni: Intereses argentinos en el Mar, A. Moen y Hermanos Editores, Buenos Aires, 1916, p. 28.

2 Pautas para una Política Oceánica Nacional para la República Argentina, Academia del Mar, Buenos Aires, 2011. Disponible en: www.academiadelmar.org.ar y www.aedojas.com.ar.

3 Se encuentra en estudio un segundo canal artificial que atravesaría Nicaragua, con eventual financiación china, lo que tendría un impacto geopolítico importante en la zona y en el mundo.

4 La cuestión está desarrollada en Alberto E. Dojas: Las tecnociencias aplicadas al mar y la política exterior, Buenos Aires, 2014. Disponible en: www.aedojas.com.ar.

5 Un escenario estratégico es entendido en este trabajo como una dimensión del escenario internacional en

El Atlántico Sur como escenario estratégico

la que están en juego los intereses vitales. Los intereses vitales son aquellos sin los cuales no hay un Estado-Nación y, por lo tanto, en cuya defensa y preservación una sociedad está dispuesta a utilizar, en última instancia, la fuerza armada. En el caso de un estado democrático como la Argentina, nuestros intereses vitales son: la preservación de la integridad del territorio nacional; la libertad y bienes de nuestros ciudadanos y el sistema democrático. La seguridad estratégica es la situación en la que se encuentra un país cuando todas las amenazas a sus intereses vitales pueden ser disuadidas y, en caso de ejecutarse, pueden ser contrarrestadas de manera eficiente, y todos los riesgos y vulnerabilidades que puedan afectarlos son reducidos a un nivel que resulta tolerable, en función de los costos y beneficios que involucran. La cuestión es desarrollada en: Alberto E. Dojas, *La política de defensa de la República Argentina en el Siglo XXI*, Buenos Aires, 2014, Agenda Internacional, Año 8, Número 33, Diciembre 2014. También disponible en: www.aedojas.com.ar.

6 Alberto E. Dojas: Una reflexión sobre nuestra cultura estratégica, publicado en *Temas de Política Exterior, Comercio y Relaciones Internacionales*, Asociación Profesional del Servicio Exterior de la Nación, Año IV, Número 4, Diciembre 2011. Disponible en: www.aedojas.com.ar. Es interesante, en este sentido, el reciente libro de Martín Abel González, *The Genesis of the Falklands (Malvinas) Conflict*, Palgrave Macmillan, 2013, que pasa revista a los diversos argumentos argentinos y británicos. González consideró que, en su mayoría, las explicaciones argentinas de la controversia están basadas en las ambiciones económicas y estratégicas británicas y que las explicaciones británicas están fundadas en una "dificultad" política de resolver el problema colonial frente a los habitantes de las islas. Una parte de los análisis argentinos, señala el autor, también coincide con los británicos en explicar el conflicto a partir de un supuesto exceso nacionalista argentino y de las necesidades de nuestra política interna. Por estas vías, se excluye como principal motivación británica la defensa de sus intereses nacionales, contradiciendo la historia de su pensamiento colonial y estratégico.

7 "Si una nación navega por otra, la agricultura y las manufacturas de ésta serán restringidas (...); es decir que el trabajo del pueblo, desde luego la población y los recursos del Estado vendedor estarán en manos del Estado navegante", Manuel Belgrano: *De la Navegación*, publicado en el *Correo de Comercio*, Buenos Aires, el 24 de noviembre de 1810. Disponible en: Manuel Belgrano: *Escritos sobre educación*. Selección de textos, con presentación de Rafael Gagliano, UNIPE, Editorial Universitaria, La Plata, 2011. Véase también: Javier Valladares: *Compartiendo ideas sobre el mar*, *Boletín del Centro Naval*, Número 827, Mayo-Agosto 2010.

8 "Después del establecimiento de las colonias europeas en una y otra India, la navegación de los pueblos que las fundaron se aumentó considerablemente. Su objeto desde entonces se extendió, sus efectos se multiplicaron; la aplicación de los principios, al paso que gravosa y opresora para los colonos, vino a ser para aquellas más importantes. Las metrópolis, consultando sólo sus lucros, su interés y general conveniencia, decretaron a sus colonias las restricciones que les dictaba el celo de la navegación, fomentando así su engrandecimiento a costa del trabajo activo de las colonias esclavizadas a la avaricia y vergonzosa inacción de los europeos". Manuel Belgrano: *Op. cit.*

9 Alfred Thayer Mahan: *La Influencia del Poder Naval en la Historia: 1660-1783*, Editorial Partenón, Bs As, 1946.

10 La cuestión fue particularmente desarrollada en: Alfred Thayer Mahan: *The interest of America in Sea Power, Present and Future*, Sampson Low, Marston & Company, London, 1897.

11 "Por la seguridad nacional, el correlativo de un principio nacional firmemente sostenido y claramente establecido es no sólo la voluntad sino el poder para imponerlo. La expresión clara del propósito nacional, acompañada de medios evidentes y adecuados para llevarlo a efecto, es la garantía más segura contra la guerra, siempre y cuando la posición de la nación se sostenga con una consideración imparcial y respetuosa de los derechos y

susceptibilidades de otros estados". Alfred Thayer Mahan: Op. cit., en el capítulo: The future in relation to American naval power. Edición de la Universidad Nacional de Colombia, UNIBIBLOS, Bogotá, 2000. Traducido al español por Amparo Amézquita a partir de la séptima edición hecha por Sampson Low, Marston & Company (Londres, 1898) a la edición original de Houghton, Mifflin & Company, 1890. Disponible en: www.bdigital.unal.edu.co/5803/.

12 Hyacinthe Laurent Théophile Aubé: De la Marine française, Imprimerie de Thèze, Paris, 1874 ; La guerre maritime et les ports militaires de la France, Revue des Deux Mondes, Tome 50, Paris, 1882.

13 Cyprian Arthur Bridge: Sea-Power and Other Studies, Elder and Company, London, June 1910.

14 Julian Stafford Corbett: Some Principles of Maritime Strategy, Longmans, Green & Co., London, 1911.

15 Raoul Victor Patrice Castex: Théories stratégiques, Economica, Paris, 5 volumes, 1997. Originalmente publicada entre 1929 y 1935.

16 Mariano Bartolomé: El Conflicto del Atlántico Sur. Una perspectiva diferente, Ed. Circulo Militar, Buenos Aires, 1996, Cap. II, págs. 45-82.

17 Segundo R. Storni: Intereses argentinos en el Mar, A. Moen y Hermanos Editores, Buenos Aires, 1916.

18 "Y así, ya puede decirse en síntesis: en el mar únicamente necesitamos la vía siempre libre y provista de bodega para nuestro intercambio. Estudiemos las rutas del comercio presente y futuro, los peligros que pueden amenazarlo y los medios de defenderlo". Segundo R. Storni: Op. cit., pág. 23.

19 "Dos hombres eminentes han señalado una época en el estudio de estos problemas humanos en el siglo XIX: el ilustre contralmirante de la marina yankee, Alfredo Thayer Mahan y el gran geógrafo alemán, Federico Ratzel". Segundo R. Storni: Op. cit., pág. 8.

20 "Estudiando detenidamente desde el punto de vista militar el problema de proteger nuestro comercio marítimo, yo no encuentro más que una solución: la solidaridad y mutuo apoyo de las naciones de América. Pero no sobre la base de que una de ellas o un grupo de ellas se encargue de la defensa y de mantener el tráfico, sino de que todas y cada una concurren en los límites de sus recursos y posición y en la esfera de su soberanía y legítima salvaguardia". Segundo R. Storni: Op. cit., pág. 93.

21 "Si fuera el propósito de la República Argentina atacar, la política del «two powers standard», se impondría: nuestras fuerzas navales deberían superar a las de Brasil y Chile reunidas. Promover la guerra sin haber llenado antes ese requisito podría resultar una locura. Pero como nuestros intentos no serán jamás de esa naturaleza, es posible resolver el problema sobre un patrón menos elevado. Con las simples teorías de la guerra, es posible determinar el grado de fuerzas navales que nos dieran la tranquilidad con relación a nuestros vecinos (...) Esa regla sería que «la flota argentina de mar debe ser tan fuerte hasta superar aisladamente a cada una de las flotas vecinas y hacer muy problemática su junción en caso de guerra». Segundo R. Storni: Op. cit., pág. 99. Ya Belgrano había entrevisto este problema: "La superioridad de una marina sobre la otra debe naturalmente decidir la querella. Pero es importante observar que la superioridad de marina entre dos naciones no consiste en el número positivo y la fuerza de bajeles, si las circunstancias no son iguales. Es un problema político muy delicado para resolver esta proporción en la marina de dos estados juntamente; (...) para determinar la proporción de que trata, es preciso conocer los empleos que se pueden hacer de las fuerzas navales respectivas; la necesidad o la urgencia de estos empleos, hasta qué punto una menor potencia puede reducir una mayor a la inacción por las ventajas de las posiciones, por la distribución y mutuo sostén de sus fuerzas.". Manuel Belgrano: Op. cit..

22 Spykman nació en Ámsterdam, pero luego estudió en la Universidad de California y fue profesor de la Universidad de Yale, donde dirigió el Instituto de Estudios Internacionales entre 1935 y 1942. Sus obras principales

El Atlántico Sur como escenario estratégico

fueron: *America's strategy in world politics: The United States and the Balance of Power*, Harcourt-Brace, New York, 1942, y *The Geography of the Peace*, Harcourt-Brace, New York, 1944.

23 Walter Russell Mead, *The Return of Geopolitics. The Revenge of the Revisionist Powers*, Foreign Affairs, May/June 2014.

24 Robert D. Kaplan: *The Revenge of Geography. What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate*, Random House, New York, 2012.

25 Robert Kaplan: Op. cit., Cap. VIII, pág. 103.

26 Durante su presidencia se produjo el triunfo naval en el Guerra con España. Como consecuencia, los Estados Unidos adquirieron Puerto Rico, Filipinas, Guam, Hawai, y el Atolón de Wake. Asimismo, se ocupó Cuba desde 1899 hasta su independencia en 1902. McKinley también envió efectivos para aplastar la rebelión Boxer en China, abriendo el comercio con las potencias occidentales. Fruto de todas estas experiencias, el presidente llegó a la conclusión de que bordear el Cabo de Hornos para comunicar las flotas del Atlántico y el Pacífico era demasiado costoso y ordenó iniciar las negociaciones y preparativos para el futuro canal de Panamá como comunicación entre ambos océanos, lo que tendría profundas implicancias para el Atlántico Sur.

27 Roosevelt utilizó la Marina y su infantería para proyectar la influencia de su país, como se vio en la intervención en la crisis de Venezuela (1902-1903), en el movimiento independentista de Panamá (1903) y en el incidente del secuestro del ciudadano greco-estadounidense Ion Hanford Perdicaris en Marruecos (1904). No deja de ser sugestivo que Roosevelt eligiera el astillero naval de Portsmouth (Maine) para las negociaciones que pusieron fin a la guerra ruso japonesa. Véase al respecto: Henry J. Hendrix: *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy. The U.S. Navy and the birth of the American Century*, U.S. Naval Institute Press, Annapolis, 2009. El viaje de la llamada "Gran Flota Blanca", constituida por 16 barcos de guerra que dieron la vuelta al mundo durante 14 meses (1907-1909) también fue expresión del interés presidencial por que los Estados Unidos fueran reconocidos como una potencia naval mundial. James R. Reckner: *Teddy Roosevelt's Great White Fleet*, U.S. Naval Institute Press, Annapolis, 2001.

28 La construcción de la Marina de Guerra Imperial equivalente a la de las grandes potencias europeas fue una obsesión del Emperador. Diversas razones explican este enorme esfuerzo de armamento: en primer lugar, equilibrar a Francia y Gran Bretaña en el dominio de los mares, particularmente en el Mar del Norte que era su salida al Atlántico y, por ende, a los mercados mundiales (con el objeto de comunicar las flotas en el Mar del Norte y el Báltico, ordenó construir el Canal de Kiel); Alemania ya contaba con la segunda flota mercante del mundo; la Marina era necesaria para apoyar la expansión colonial, a la que Alemania había llegado con gran retraso.

29 La crisis entre ambas Coreas; el disparo de misiles norcoreanos hacia el Pacífico capaces de llegar hasta Hawaii y las costas orientales de los Estados Unidos (*North Korea's success raises stakes for U.S. missile defense system*, CNN, December 12, 2012); el despliegue de la flota norteamericana en la zona y los ejercicios navales con Filipinas y Japón; la reivindicación por parte de la flota china de las islas Senkaku (llamadas Diaoyu por China, un grupo de islas deshabitadas controladas por Japón en la parte oriental del Mar de China y reclamadas por Taiwan y China); el despliegue de la marina china en aguas próximas al Japón, Indonesia y Guam (*China puts Japan on notice that warship drills are now routine*, Asahi Shimbun, July 30, 2013); la presencia de la flota rusa en las cercanías de la Base de Tartus, en la costa siria del Mediterráneo, durante la reciente crisis (*Russia bolstering naval presence amid expected Syria airstrikes*, Los Angeles Times, August 29, 2013) y las afirmaciones del Presidente Barack Obama de que los Estados Unidos consideran el Pacífico un área crítica para sus intereses: "Mi orientación es clara. En nuestros futuros planes y presupuestos destinaremos los recursos

necesarios para mantener una fuerte presencia militar en esta región. Preservaremos nuestra capacidad inigualada de proyectar poder y disuadir amenazas a la paz (...) reforzaremos constantemente nuestras capacidades para alcanzar las necesidades del siglo XXI. (...) Los Estados Unidos son una potencia en el Pacífico y estamos aquí para quedarnos". Remarks By President Obama to the Australian Parliament, November 17, 2011 (traducción realizada por los autores), son ejemplos del renovado valor que se asigna al dominio del mar y las líneas de tráfico marítimo, los pasos y estrechos y las bases de apoyo para las operaciones navales.

30 Chris Parry, *Super Highway. Sea power in the 21st Century*, Elliott and Thompson, London, 2014.

31 Perry considera en su libro que con los beneficios resultantes de sus importantes descubrimientos de gas costa afuera, la Argentina "es probable que invierta fuertemente en fuerzas navales" tan pronto como su economía comience a recibir sus extraordinarios beneficios. Esta inversión naval argentina, en su opinión, "cambiará el equilibrio de poder en el Atlántico Sur y la Antártida, y tendrá amplias consecuencias en su seguridad" (pág. 102).

32 Se ha especulado sobre la eventual navegación de vikingos, egipcios, fenicios o griegos, pero no parecen existir datos ciertos hasta el momento que lo corroboren.

33 En el territorio de la actual República Argentina, el imperio español enfrentó la presión de los portugueses por el control de la entrada del Río de la Plata y el acceso a los ríos Paraná y Uruguay que aseguraba la Colonia del Sacramento; de Gran Bretaña por la ocupación de Buenos Aires y, finalmente, por la independencia de la Banda Oriental del Río de la Plata (luego de la Guerra con el Brasil); con Francia y Gran Bretaña por las Islas Malvinas; con Holanda por el establecimiento de bases en la Patagonia, la Tierra del Fuego y la Isla de los Estados. La cuestión es desarrollada en: Alberto E. Dojas: *La cultura estratégica en la Argentina y Una reflexión sobre la cultura estratégica del Uruguay*, Buenos Aires, 2010. Ambos disponibles en: www.aedojas.com.ar.

34 Algunas de las islas en la dorsal central del Atlántico que pertenecieron a los imperios coloniales de España y Portugal fueron mantenidas bajo su control (Madeira, Azores, Cabo Verde, Santo Tomé y Príncipe y las Canarias); otras pasaron a manos británicas (Ascensión, Tristán da Cunha y Santa Helena) o del Brasil (Fernando de Noroña, Trinidad y Martín Vaz). Fernando Poo es la actual Isla de Bioko, en Guinea Ecuatorial.

35 Un elemento adicional a tener en cuenta es que de los diez primeros proveedores de petróleo a los Estados Unidos de América en 2011, siete eran atlánticos (Canadá, México, Nigeria, Venezuela, Colombia, Angola y Brasil) y tres del mundo árabe (Arabia Saudita, Iraq y Argelia). Las reservas petroleras del Brasil costa afuera y de gas de esquistos ("shale gas") e hidrocarburos de la Argentina pueden convertirlos en el futuro próximo en importantes exportadores mundiales. El Océano Atlántico se está convirtiendo en el reservorio energético más importante del planeta, con los nuevos descubrimientos de hidrocarburos en los Estados Unidos, el Brasil y la Argentina, a los que se suman la producción y reservas de Venezuela, México y el Golfo de Guinea. A ello hay que agregar la producción de biocombustibles de la Argentina (primer exportador mundial de biodiesel), el Brasil y los Estados Unidos. El transporte de estos recursos se realiza por vía marítima. El Atlántico tiene también un gran potencial para la generación de energía marina. Véase, por ejemplo: Amy Myers Jafee: *The Americas, not the Middle East, will be the World Capital of Energy*, Foreign Policy, Sep-Oct 2011; Paul Isbell: *Energy and the Atlantic. The shifting Energy Landscape of the Atlantic Basin*, German Marshall Fund of the United States, Washington, 2012.

36 Durante la Guerra Fría, los Estados Unidos y sus aliados defendieron la importancia estratégica del Atlántico Sur y la necesidad de una acción combinada de sus flotas para el control de las líneas de comunicación marítima, siendo Gran Bretaña el aliado principal en este espacio por su ocupación de las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur. El 80 por ciento del tráfico marítimo mundial atraviesa ocho espacios críticos: los canales

El Atlántico Sur como escenario estratégico

de Panamá y Suez; los estrechos de Bab-el-Mandeb, Bósforo – Dardanelos, Gibraltar, Hormuz y Malaca y el Cabo de Buena Esperanza.

37 La crisis petrolera de 1973 tuvo particular influencia en la visión de la importancia de las líneas de comunicación marítima del Atlántico Sur y las posesiones insulares en el área para el despliegue naval. La presencia soviética en Angola adquirió mayor relevancia cuando la OPEP resolvió embargos selectivos de petróleo a Europa, con aumentos de más del 70% en el precio de los hidrocarburos. En esa época, pasaban por el Cabo de Buena Esperanza 55 buques diarios hacia ese destino. Sin los recursos que recibía por esa vía, en tres meses o menos se amenazaría la autonomía europeo occidental. La provisión de insumos críticos de la República Sudafricana a Occidente aumentaba el valor estratégico del Atlántico Sur: llamada la "yugular de Occidente", esta ruta abastecía a Occidente de oro (75% de las necesidades), platino (27%), cromo (23%), antimonio (21%), vanadio (18%) y manganeso (10%). Mariano C. Bartolomé: El Conflicto del Atlántico Sur: la hipótesis de una guerra fabricada, Boletín del Centro Naval, Núm. 786, Abril/Junio 1997, pág. 313.

38 Véase: www.academiadelmar.org.ar y www.aedojas.com.ar.

39 Pautas para una Política Oceánica Nacional para la República Argentina, Academia del Mar, Buenos Aires, 2013. Disponible en: www.academiadelmar.org.ar y www.aedojas.com.ar.

40 Una línea que uniría Natal (Brasil) y Freetown (Sierra Leona), con 2.892 km de extensión.

41 Gustavo E. Ainchil y Alberto E. Dojas: Una reflexión en torno de la noción de "territorio", Revista de la Defensa, Buenos Aires, Número 5, 2010. Disponible en: www.aedojas.com.ar

42 Las focas también fueron cazadas intensamente por estos buques.

43 Thierry Fortin, Les Falklands/Malvinas: intérêt stratégique des îles pour Londres et Buenos Aires, en: Insularité et sécurité. L'île entre sécurité et conflictualité, sous la direction de Paul Bacot et Albane Geslin, Bruylant, Bruxelles, 2014.

44 Ambos ataques fueron facilitados por el hecho de que las Provincias Unidas era un país reciente, con muy escasa capacidad de proyección de sus medios navales, particularmente en comparación con ambos países del hemisferio norte. Thierry Fortin, Op. Cit..

45 José Luis Flory: Los Argentinos en Malvinas, CARI, Comité de Malvinas, Buenos Aires, 2013, págs. 17-20.

46 El interés británico en estas bases continuará en los próximos años. "Estas bases nos dan (a nosotros) y en ciertos casos a nuestros aliados, amplio alcance geográfico y nodos de apoyo logístico para las fuerzas desplegadas. Continuarán siendo centrales para nuestra capacidad para desplegar fuerza militar alrededor del mundo y responder a las cambiantes circunstancias estratégicas". Securing Britain in an Age of Uncertainty: The Strategic Defence and Security Review, Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of Her Majesty, October 2010, pág. 28.

47 Para un enfoque reciente de los intereses británicos en las Islas, véase: Klaus Dodds & Alan Hemmings, Britain and the British Antarctic Territory in the wider geopolitics of the Antarctic and the Southern Ocean, International Affairs, Vol. 89, Num. 6, November 2013.

48 Klaus Dodds & Alan Hemmings, Op. cit.; Thierry Fortin, Op. Cit.

49 Segundo R. Storni: Op. cit., pág. 27. Storni describía así la situación: "A trescientas millas, es decir, a un día de navegación a lo sumo de la costa, y casi coincidiendo con el centro geométrico del amplio arco de círculo que describe la línea del litoral, a partir de Puerto Deseado hasta el Cabo San Juan, término oriental de la Isla de los Estados, se encuentran las Malvinas. Fueron ocupadas por los ingleses, prosiguiendo el gigantesco plan de flanquear y dominar todas las rutas comerciales del mundo". (pág. 26). La importancia estratégica de las islas

para la República Argentina ha dado origen a una enorme producción de estudios especializados. Entre ellos pueden citarse la Revista Estrategia del General Juan E. Guglielmelli, la Revista de la Escuela de Guerra Naval, el Boletín del Centro Naval y la Biblioteca del Círculo Militar. En el campo jurídico y diplomático la producción doctrinaria es de gran significación.

50 Hervé Coutau-Bégarie: *Geoestrategia del Atlántico Sur*, Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, Buenos Aires, 1988, págs. 144-46.

51 Hervé Coutau-Bégarie: *Op. cit.*, págs. 145-147.

52 Véase, por ejemplo, el proyecto "Hydra" de DARPA, en: <http://www.darpa.mil/NewsEvents/Releases/2013/08/22a.aspx>

53 Para un análisis de los argumentos sobre el uso de la fuerza esgrimidos durante la guerra, véase: Alberto E. Dojas: *Amenazas, Respuestas y Régimen Político. Entre la legítima defensa y la intervención preventiva*, EUDEBA, Buenos Aires, 2011.

54 La dictadura chilena apoyó preventivamente al Reino Unido en el conflicto, ante el temor de un posible ataque posterior argentino. El ex jefe de la Fuerza Aérea chilena, general Fernando Matthei, declaró que el apoyo fue la respuesta a la percepción de una amenaza de un ataque desde la Argentina: "Galtieri decía que iba a recuperar todo lo que era argentino y que estaba en el Sur, y el pueblo rugía de aprobación", explicó a la prensa: "Malvinas: justifican en Chile el apoyo a los británicos durante la guerra", *Clarín*, 26 de junio de 2005. "La hermandad argentina es muy importante para mí, pero en ese momento, ante una amenaza tan clara, yo, como comandante en jefe de la Fuerza Aérea, tenía la obligación de hacer todo lo imaginable para reforzar la defensa de Chile, que era mi responsabilidad", también explicó. "Chile temía que Argentina le atacara tras guerra de las Malvinas", *Clarín*, 25 de junio de 2005. Las citas pertenecen a: Alberto E. Dojas: *Amenazas, Respuestas y Régimen Político. Entre la legítima defensa y la intervención preventiva*, EUDEBA, Buenos Aires, 2011, Cap. II. En su reciente libro *My secret Falklands war* (Mi guerra secreta de Malvinas), el ex oficial de la fuerza aérea británica Sidney Edwards expresa: "Mi opinión personal, y creo que es similar entre mis jefes del Ministerio de Defensa y la Primer Ministro Margaret Thatcher, es que la ayuda que logramos de Chile fue absolutamente crucial". (...) "Sin ella, habríamos perdido la guerra". *Revista Que Pasa*, Santiago de Chile, 3 de julio 2014. Disponible en: www.quepasa.cl/articulo/actualidad/2014/07/1-14732-9-el-britanico-en-el-frente-chileno.shtml

55 La cuestión es analizada en: Mariano Bartolomé: *El Conflicto del Atlántico Sur. Una perspectiva diferente*, Ed. Círculo Militar, Buenos Aires, 1996.

56 Mariano Bartolomé: *Op. cit.*, pág. 229.

57 Mariano Bartolomé: *Op. cit.*, Cap. VI, pág. 237. Allí se hace referencia a un artículo de José Cortines: *El conflicto Malvinas: hechos políticos y militares*, Boletín del Centro Naval, Núm. 756, Buenos Aires, 1989.

58 Charles Maechling (Jr.): *The Argentine Pariah*, *Foreign Policy*, Winter 1981-82; Carlos Escudé: *La Argentina, ¿Paria Internacional?*, Editorial de Belgrano, Buenos Aires, 1984.

59 Mariano Bartolomé: *Op. cit.*, págs. 241-243.

60 En 1985, Margaret Thatcher dividió administrativamente las islas en dos territorios de ultramar diferentes: las Malvinas por un lado y las Georgias y Sándwich del Sur por otro. El reclamo del territorio antártico fue transferido de las Malvinas a estas islas. La base militar de las Georgias es más pequeña que la de Malvinas, pero tiene presencia naval permanente y establecimientos ocupados por militares y el British Antarctic Survey, como despliegue adelantado para la Antártida. Virginia Gamba, *Dos bases británicas con mucho valor estratégico*, *La Nación*, 4 de abril de 2012.

El Atlántico Sur como escenario estratégico

61 Louisa Brooke-Holland: The Defense of the Falkland Islands, Standard Note SN06201, House of Commons Library, International Affairs and Defense Section, London, 8 February 2012.

62 Recientemente, el Gobierno británico ha firmado un contrato por 275 millones de dólares con el operador estadounidense AAR Airlift junto a la empresa británica British International Helicopters (BIH), para la provisión durante 10 años de servicios de helicópteros para tareas de apoyo a las operaciones en las Islas Malvinas, entre las que figuran tareas logísticas y de transporte mediante helicópteros Sikorsky S-61 y de Búsqueda y Rescate (SAR) con helicópteros AgustaWestland AW189. Fuente: El Ministerio de Defensa británico adjudica un contrato de helicópteros para su despliegue en las Malvinas, www.defensa.com, 22 de enero de 2015.

63 Decisión de Ejecución de la Comisión Europea, publicado en Anexo del Diario Oficial de la Unión Europea, 24 de febrero de 2012.

64 Louisa Brooke-Holland: Op. cit.. No hay discriminación de los gastos que otros comandos realizan con destino a medios o personal asignado a Malvinas. El gasto podría ser significativamente superior.

65 La defensa de los territorios de ultramar en el Atlántico Sur continuará siendo una misión para todas las fuerzas armadas británicas. Véase: Securing Britain in an Age of Uncertainty: The Strategic Defence and Security Review, Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of Her Majesty, October 2010.

66 Securing Britain in an Age of Uncertainty: The Strategic Defence and Security Review, Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of Her Majesty, October 2010. En el mismo sentido se expresó el Comandante de las Fuerzas del Atlántico Sur (BFSAL) Bill Aldridge: Falklands Garrison still going strong, Ministry of Defence, 13 October 2011.

67 Véase: National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015. A Secure and Prosperous United Kingdom, Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of Her Majesty, November 2015.

68 Íd., párrafo 4.18.

69 "Los veintinueve Países y Territorios de Ultramar (PTU) dependen constitucionalmente de cuatro Estados miembros de la Unión Europea (UE): Dinamarca, Francia, Países Bajos y Reino Unido. Sus nacionales son ciudadanos europeos. Sin embargo, los PTU no forman parte del territorio de la UE, por lo que no están directamente sujetos al Derecho europeo, sino que gozan del estatuto de asociados a los Estados miembros, en virtud del Tratado de Lisboa. El principal objetivo de esta asociación es contribuir a su desarrollo económico y social". Ver: http://europa.eu/legislation_summaries/development/overseas_countries_territories/index_es.htm.

70 Decisión del Consejo del 27 de noviembre de 2001 relativa a la asociación de los países y territorios de Ultramar a la Comunidad Europea (Decisión de Asociación Ultramar), (doc. 2001/822/CE).

71 The status and location of the military installations of the member states of the European Union and their potential role for the European Security and Defence Policy (ESDP), European Parliament, February 2009. En este sentido, el valor de las Islas se inscribe en la línea del realismo clásico. El documento afirma que: "no sólo proveen acceso y apoyo logístico a las unidades militares en tránsito, sino que también permiten al propietario un grado significativo de influencia sobre la región en la que están ubicadas". (pág. 6). Uno de sus autores (James Rogers) luego de explicar la importancia de las Islas para toda reivindicación territorial europea sobre la Antártida y para el control de los pasos oceánicos, afirmó en 2010 que "La Argentina debía ser informada cortés pero firmemente por los europeos de que se ocupe de sus propios asuntos" (sic). The Falklands: the European Union's Antarctic key, disponible en:

<http://europeangeostrategy.ideasoneurope.eu/2010/03/07/the-falklands-the-european-unions-antarctic-key/>.

72 Los Estados Unidos han recreado la "IV Flota" dirigida a ejercer su influencia a lo largo del Atlántico. Para

sus objetivos y medios, véase: <http://www.public.navy.mil/comusnavso-c4f/Pages/default.aspx>. Creada en 1943 y eliminada en 1950, la Cuarta Flota realizó su primer nuevo ejercicio en 2008. Se trata de una Flota que puede convocar fuerzas de otras unidades y bases, de acuerdo con las necesidades del momento.

73 El Gobierno colombiano anunció en junio de 2013 la suscripción de un acuerdo de cooperación con la OTAN y "la expectativa de ingresar próximamente a ese organismo". Esa posibilidad fue posteriormente minimizada por la Alianza Atlántica.

74 "A área primária de influência do Poder Naval brasileiro abrange todo o Atlântico Sul, entre a América do Sul e a África, bem como parte do Oceano Antártico". Eduardo Italo Pesce: O Atlântico Sul no Contexto Sul-Americano de Segurança e Defesa, 15 de novembro de 2010, disponible en: <http://www.naval.com.br/blog/2010/11/15/o-atlantico-sul-no-contexto-sul-americano-de-seguranca-e-defesa/#ixzz2T6AroXtt>.

La política de defensa oficial del Brasil mantiene, en cambio, objetivos más realistas:

"La denegación del uso del mar, el control de áreas marítimas y la proyección de poder deben estar centrados, sin jerarquización de objetivos y de acuerdo con las circunstancias:

- a) Defensa proactiva de las plataformas petrolíferas;
- b) Defensa proactiva de las instalaciones navales y portuarias, de los archipiélagos y de las islas oceánicas en las aguas jurisdiccionales brasileñas;
- c) Prontitud para responder a cualquier amenaza, por Estado o por fuerzas no convencionales o criminosas, a las vías marítimas de comercio;
- d) Capacidad de participar de operaciones internacionales de paz, fuera del territorio y de las aguas jurisdiccionales brasileñas, bajo la égida de las Naciones Unidas o de organismos multilaterales de la región.

La construcción de medios para ejercer el control de áreas marítimas se centrará en las áreas estratégicas de acceso marítimo a Brasil. Dos áreas de la costa continuarán a merecer atención especial, del punto de vista de la necesidad de controlar el acceso marítimo a Brasil: la parte que va desde Santos a Vitória y el área alrededor de la desembocadura del Río Amazonas". Estrategia Nacional de Defensa, 2008.

75 "Si el desacuerdo deviene en acción militar, como sucedió en 1982, los nuevos submarinos del Brasil podrían reforzar significativamente la posición del aliado más cercano de la Argentina". Brazil to build nuclear submarines which will dramatically alter balance of power in South America, Daily Mail, 18 July 2011.

76 El Jefe de Comité de Estado Mayor, Almirante Sureesh Mehta, ya había declarado en 2009 que "el sentido común dicta que la cooperación con China es preferible a la competencia o el conflicto, como sería insensato comparar a la India y China como iguales... Ya sea en términos de PBI, gasto militar o cualquier otro parámetro económico, social o de desarrollo, la diferencia entre ambos es demasiado grande para superar y se agranda día a día". Don't have capability or intention to match China force for force: Navy chief, disponible en: <http://www.indianexpress.com/news/dont-have-capability-or-intention-to-match-china-force-for-force-navy-chief/500573/>.

77 El 90% del comercio externo de China se realiza por vía marítima.

78 China tiene 18.000 km de costas, más de 6.500 islas y 3,38 millones de km² de zonas marítimas bajo su jurisdicción. El país tiene disputas sobre aguas territoriales con ocho países. Gaoyue Fan: Maritime Interests: China-US Cooperation and Conflicts, Issues and Insights, Vol. 11, Num. 10, Pacific Forum CSIS, August 2011.

79 Dentro de estas políticas debe incluirse el creciente interés chino en la Antártida y en la explotación de los minerales oceánicos. Desde 2013, China tiene previsto establecer su cuarta base en el continente. Un segundo rompehielos estaba previsto para ser botado en sus astilleros en 2014. El desarrollo de la marina china ha experimentado un fuerte impulso. La modernización de la Armada comprende un amplio número de programas

El Atlántico Sur como escenario estratégico

de adquisición de sistemas de armas, incluyendo misiles balísticos anti buques (ASBMs), misiles crucero anti buques (ASCMs), submarinos, buques de superficie, portaaviones y sistemas de apoyo de C4ISR (comando, control, comunicaciones, computación, inteligencia, vigilancia y reconocimiento). Su modernización incluye reformas y mejoras en mantenimiento y logística, doctrina naval y educación y entrenamiento del personal. Véase: Asesoramiento de Ronald O'Rourke, 8 de setiembre de 2014, en <http://fas.org/sgp/crs/row/RL33153.pdf> Asesoramiento

80 Is maritime power equal to maritime hegemony?, People's Daily Online, November 15, 2012. Disponible en: <http://english.people.com.cn/90785/8021199.html>.

81 Rhys Jenkins y Alexandre de Freitas Barbosa: A ascensao chinesa e os dilemas para a industria brasileira: pressao competitiva, reestruturacao económica e emprego, University of East Anglia, Junho 2011.

82 Kingsley Ighobor: China in the heart of Africa. Opportunities and pitfalls in a rapidly expanding relationship, Africa Renewal on line, January 2013. Disponible en: <http://www.un.org/africarenewal/magazine/january-2013/china-heart-africa>

83 Kevin P. Gallagher, Amos Irwin and Katherine Koleski: The New Banks in Town: Chinese Finance in Latin America, The Interamerican Dialogue, February 2012.

84 Las fragatas misilísticas Zhoushan y Xuzhou visitaron ese puerto el 4 April 2011, luego de participar en actividades contra la piratería en Somalia. Véase: <http://www.fmprc.gov.cn/eng/wjb/zwjg/zwbdt/812976.htm>.

85 Por primera vez, buques de guerra de China amarraron en el puerto de Buenos Aires, La Nación, Buenos Aires, 31 de octubre de 2013.

86 En mayo de 2014 se reunió en Beijing el Primer Comité Conjunto de Cooperación en el Ámbito de Tecnología e Industria de Defensa entre la Argentina y China, ocasión en la que se analizaron diversos proyectos como la producción de vehículos blindados 8x8; la cooperación técnica para la construcción de un buque polar, seis remolcadores, dos avisos y cuatro lanchas de instrucción; la modernización y construcción de Fragatas MEKO 360 y Buques Patrulleros Oceánicos; hospitales móviles tipo contenedor y la confección de indumentaria para las Fuerzas Armadas argentinas. Fuente: Rossi se reunió con el nuevo embajador de la República Popular China con quien dialogó sobre la agenda bilateral en materia de Defensa, Ministerio de Defensa, 29 de octubre de 2014. La instalación de una antena satelital china en la Patagonia Norte ha provocado una controversia interna que complicó la aprobación del acuerdo respectivo en el Congreso argentino.

87 Según declaraciones del vocero del Ministerio de Defensa, Geng Yansheng, China quiere convertirse en una potencia marítima, desarrollar su capacidad para explotar los recursos marítimos, salvaguardar sus derechos soberanos e intereses y asegurar su desarrollo sostenido en materia económica y social. En su opinión, disponer de una capacidad naval no es sinónimo de buscar la hegemonía en el mar. Véase: http://news.xinhuanet.com/english/china/2012-11/29/c_132008246.htm. Recientemente, China ha realizado maniobras con su primer portaaviones, el "Liaoning", que navegó durante tres meses realizando ejercicios con sus aviones a bordo. Se trata de un antiguo portaaviones de origen soviético, que China compró a Ucrania. Los pilotos chinos se entrenaron en el portaaviones brasileño San Pablo. China también tendría en estudio contar con una base en el Atlántico. Felix F. Seidler: Will China's Navy Soon Be Operating in the Atlantic?, February 9, 2013, disponible en: <http://www.offiziere.ch/?p=11169>.

88 Entre sus fortalezas pueden contarse la implantación de empresas industriales y financieras y una diáspora crecientemente establecida como una fuerza comercial en los países de la región. Véase, por ejemplo: Adriana

Erthal Abdenur y Danilo Marcondes de Souza Neto: La creciente influencia de China en el Atlántico Sur, Revista CIDOB d'Afers Internacionals, Núm. 102-103, Septiembre de 2013.

89 La influencia es particularmente notoria en Guyana, Surinam y Trinidad y Tobago. La India también mantiene relaciones estrechas con las ex colonias británicas: Nigeria, Ghana, Sudáfrica y el Caribe Anglófono.

90 En el Defense White Paper 2013, la referencia a América Latina no supera un párrafo de carácter general.

91 Por ejemplo, el ejercicio de la OTAN "Steadfast Jaguar", realizado en Cabo Verde del 15 al 28 de junio de 2006, movilizó 7.000 efectivos. Véase: <http://www.nato.int/docu/update/2006/06-june/e0615a.htm>.

92 Los doce países participantes de la "Iniciativa del Atlántico Sur" fueron Angola, Argentina, Brasil, Cabo Verde, Camerún, España, Francia, Marruecos, Nigeria, Portugal, Senegal y Uruguay. Venezuela, Costa de Marfil y Sudáfrica no enviaron representantes a pesar de haber sido invitados.

93 Alberto E. Dojas: La Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación (PSI), Boletín del ISIAE Núm. 48, Julio 2009, disponible en: www.cari.org.ar y www.aedojas.com.ar. Véase también: <http://www.psi-online.info/Vertretung/psi/en/Startseite.html>

94 Las "Combined Maritime Forces" comprenden tres grupos principales: CTF-150 (seguridad marítima y contrterrorismo), CTF-151 (contra la piratería) y CTF-152 (seguridad y cooperación en el Golfo Árabe). Participan 27 países: Alemania, Arabia Saudita, Australia, Bahrein, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Emiratos A. U., España, Estados Unidos de América, Francia, Grecia, Italia, Japón, Jordania, República de Corea, Kuwait, Malasia, Nueva Zelanda, Pakistán, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Seychelles, Singapur, Tailandia y Turquía. Véase: <http://combinedmaritimeforces.com/about/>.

95 Benín, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón, Nigeria, Santo Tomé y Príncipe y Togo. El proyecto tiene un presupuesto de 4,5 millones de euros. Véase: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-14_en.htm.

96 En el sentido argentino de "Coast Guards".

97 Los Estados Unidos importan el 15% de sus hidrocarburos de la zona. Japón y China también son destacados importadores desde ese origen.

98 Bélgica, Benín, Brasil, Camerún, Costa de Marfil, España, Estados Unidos de América, Gabón, Guinea Ecuatorial, Francia, Nigeria, Países Bajos, República del Congo, Santo Tomé y Príncipe y Togo. Véase: <http://www.africom.mil/Newsroom/Article/10389/exercise-obangame-express-2013>.

99 Segundo Comandante del "HMS Dauntless" Stephen Anderson. Véase: Maritime Security in the Gulf of Guinea, Conference Report, Chatham House, March 2013, página 17. El buque, que estuvo destinado en las Malvinas, también participó en 2012 en el ejercicio "Saharan Express". Véase: <https://www.gov.uk/government/news/hms-dauntless-impresses-in-atlantic-exercise>. Este ejercicio, que se ha realizado por tres años consecutivos, reunió en 2013 a 8 países africanos (Cabo Verde, Costa de Marfil, Gambia, Liberia, Mauritania, Marruecos, Senegal, Sierra Leona), 5 europeos (España, Francia, Países Bajos, Portugal, Reino Unido) y los Estados Unidos de América. Su objetivo es el entrenamiento para enfrentar el tráfico de personas, la piratería, el contrabando de estupefacientes y la pesca ilegal. Véase: <http://www.africom.mil/Newsroom/Article/10462/saharan-express>. Además, visitó el puerto de Cartagena (Colombia), Barbados, Key West (Florida) y participó del Ejercicio "UNITAS", junto con navíos del Brasil, Canadá, Colombia, Francia, Jamaica, México, Panamá, Perú y los Estados Unidos de América. Véase: <http://britishmaritimepowerblog.blogspot.nl/2012/09/auriga-12-deployment-update-type-45.html>.

100 Matt Ince: Beyond Rhetoric: Could the Heightened Falklands Debate Threaten British Strategic Interests In Latin America?, RUSI Analysis, 31 January 2012. Disponible en: <https://www.rusi.org/analysis/commentary/>

El Atlántico Sur como escenario estratégico

ref:C4F27DEC457144/#.VExLh4ctCw8

101 Ciertos autores como Mariano Bartolomé consideran que detrás de la crisis que provocara la Guerra de Malvinas existió una probable intencionalidad británica (con el apoyo de EE.UU. y la OTAN) para facilitar la presencia militar de la alianza en la región. Mariano C. Bartolomé: El Conflicto del Atlántico Sur: la hipótesis de una guerra fabricada, Boletín del Centro Naval, Núm. 786, Abril/Junio 1997. Si los países ribereños no son capaces de controlar el espacio marino y el futuro proyecta un mundo más necesitado de recursos naturales, con nuevos actores globales que desafíen sistemas y convenciones internacionales para satisfacer sus apetencias, colocarse en una situación favorable a futuro en beneficio de intereses de más largo plazo, puede probar la racionalidad estratégica de una decisión semejante.

102 Las relaciones argentinas con los países africanos atlánticos se han ido incrementando en los últimos años. A ello debe sumarse la interacción con ellos que permite nuestra pertenencia a la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur. Véanse, al respecto, las ponencias de Virginia Gamba y Gladys Lechini en el seminario: La Argentina en el Atlántico Sur en el Siglo XXI - Una perspectiva desde el África, CARI, 28 de Junio de 2011. Una transcripción editada puede encontrarse en: www.forodeencuentro.com.ar.

103 La capacidad argentina es reconocida por la parte británica: "La Argentina tiene más capacidad propia que cualquier otro país de Sudamérica". Louisa Brooke-Holland: Op. cit., pág. 10.

104 La presión británica sobre terceros países para que la Argentina no pueda renovar su aviación militar se manifestó públicamente en dos recientes casos. El primero cuando el Gobierno argentino anunció su interés en negociar la compra de 18 aviones Mirage a España y luego KFIR a Israel. La prensa ya había adelantado que el Reino Unido había exigido a España retirar la aviónica sofisticada de los aparatos que eventualmente se vendieran. En el caso de Israel, el periodista brasileño Roberto Lopes reveló que las negociaciones "... han causado indignación en el gobierno de David Cameron, y que representantes diplomáticos y del ministerio de defensa británicos pidieron a sus contrapartes israelíes una descripción pormenorizada de los sistemas electrónicos y de motorización" de los aviones. Según Lopes, en Londres "... impera el temor de que las aeronaves sean empleadas para localizar e intimidar a las embarcaciones de las compañías petrolíferas de Inglaterra y EE.UU. que exploran desde 2010 en aguas de Malvinas". Clarín, Buenos Aires, 23 enero 2014. Posteriormente, el Gobierno argentino dejó trascender que estudiaba la adquisición de 24 aviones de combate Gripen NG fabricados en Brasil. Según la newsletter Defensa.com, "... la respuesta británica no se ha hecho esperar. Reino Unido ha recordado a través de su Departamento de Negocios, Innovación y Formación la existencia de un veto. El Gobierno británico está determinado a asegurar que ningún equipo con licencia de exportación británica será empleado por Argentina para imponer un bloqueo económico a los ciudadanos de las Islas Falklands (Malvinas) "que impida sus derechos legítimos a desarrollar su propia economía". La Cámara de los Comunes británica se hizo eco así de este asunto el 5 de noviembre tratando el tema de las implicaciones para la defensa de las islas ante la posible venta del Gripen a Argentina. Aproximadamente el 30% del JAS-39E/F en que está basado el Gripen NG elegido por Brasil parte de productos y sistemas fabricados por empresas británicas". Reino Unido bloquearía el acceso de Argentina a los Gripen brasileños, publicado el 12 de noviembre de 2014. Véase también: Argentina Buying Gripens? Brits Say 'No Way', Defense News, 8 november 2014. Esta oposición también debilita la situación estratégica argentina en el Cono Sur.

105 Un ejemplo puede verse en la reciente visita de parlamentarios uruguayos a las Malvinas. Parlamentarios uruguayos buscan comerciar con las "Islas Falklands", Perfil, 15 de febrero de 2014.

106 Los conceptos vertidos en esta parte fueron tomados de: Gustavo E. Ainchil y Alberto E. Dojas: Una re-

flexión en torno de la noción de "territorio", Revista de la Defensa, Buenos Aires, Número 5, 2010. Disponible en: www.aedojas.com.ar.

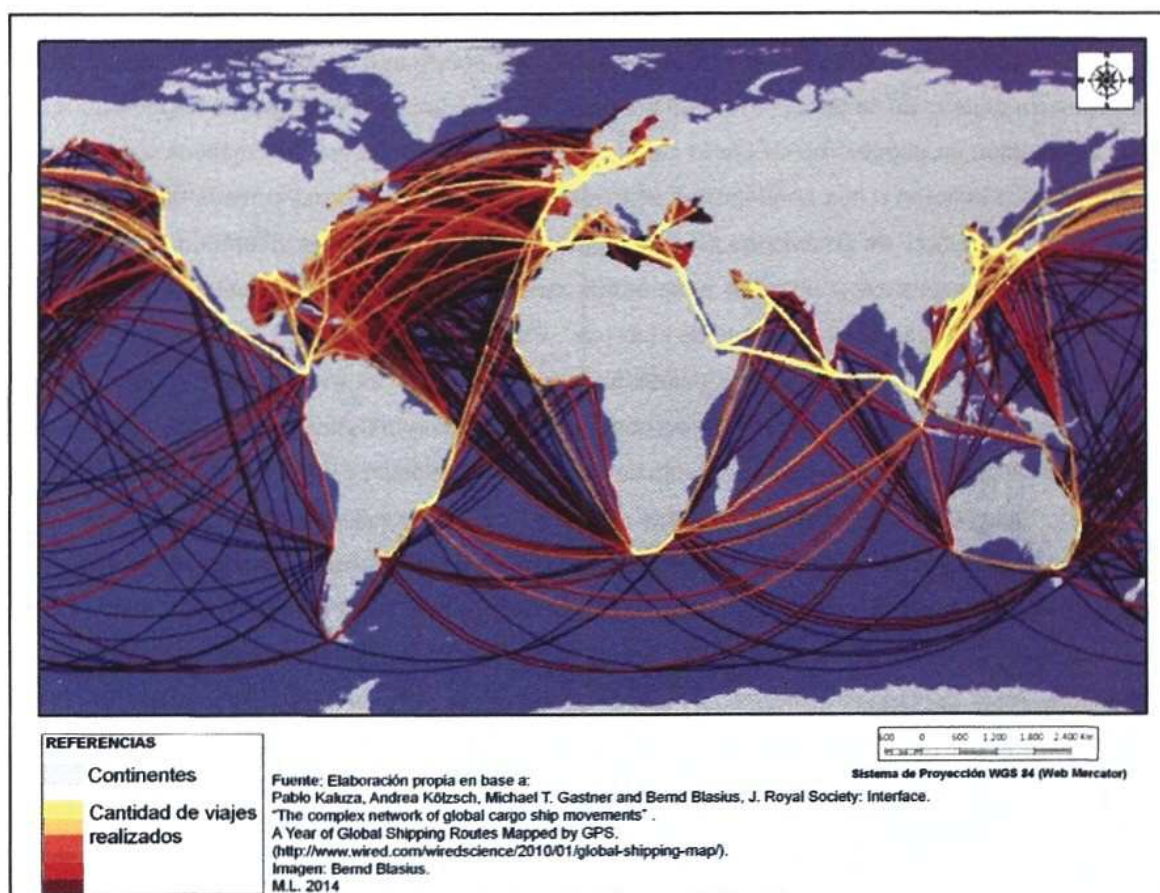
107 El Derecho Internacional del período clásico construyó la figura del mar territorial de tres millas de ancho basado en el alcance de la bala del cañón, el principal medio con el que podía atacarse el territorio desde el mar y, correlativamente, defenderlo desde la tierra.

108 Como consecuencia directa de este proceso, los espacios que no se encontraban bajo la jurisdicción de ningún Estado se redujeron en la misma proporción, adoptando un carácter remanente frente a la ampliación de las áreas bajo soberanía estatal. La historia de la negociación que llevó a la Convención sobre el Derecho del Mar puede verse en: Alberto E. Dojas, Derecho del mar y nuevo orden internacional, Buenos Aires, 1983, disponible en: www.aedojas.com.ar.

109 El texto de esta sección está tomado de: Alberto E. Dojas, La política de defensa de la República Argentina en el Siglo XXI, Buenos Aires, 2014. Disponible en: www.aedojas.com.ar.

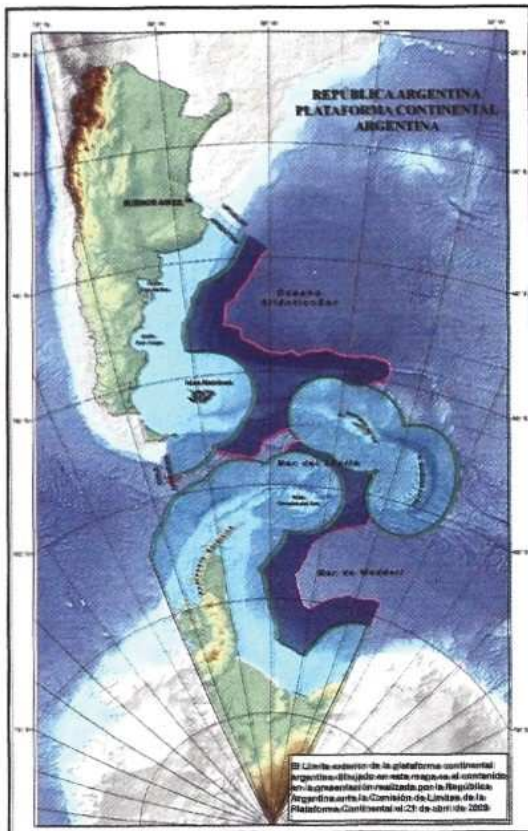
110 Alberto E. Dojas: Una reflexión sobre nuestra cultura estratégica, publicado en Temas de Política Exterior, Comercio y Relaciones Internacionales, Asociación Profesional del Servicio Exterior de la Nación, Año IV, Número 4, Diciembre 2011. Disponible en: www.aedojas.com.ar.

Gráficos y mapas

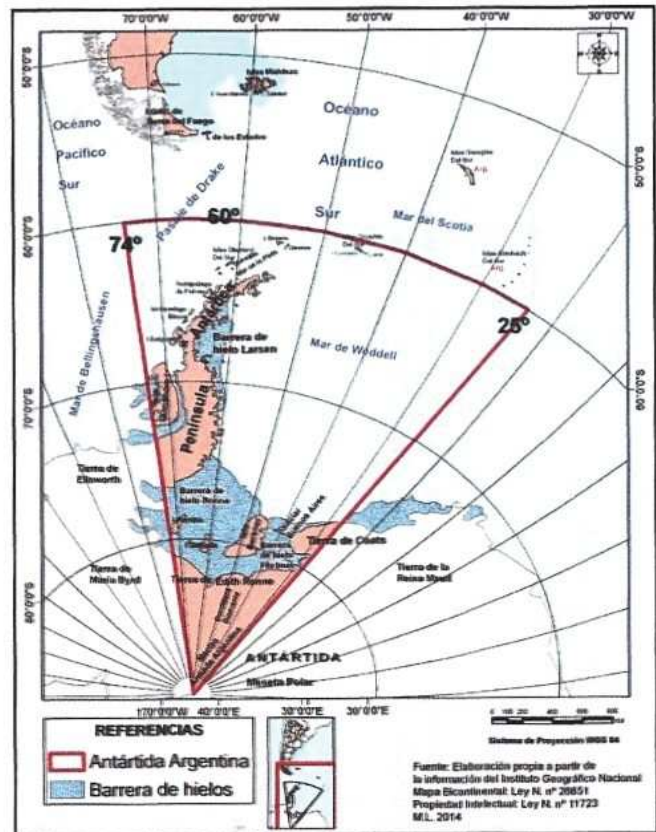


Mapa 1

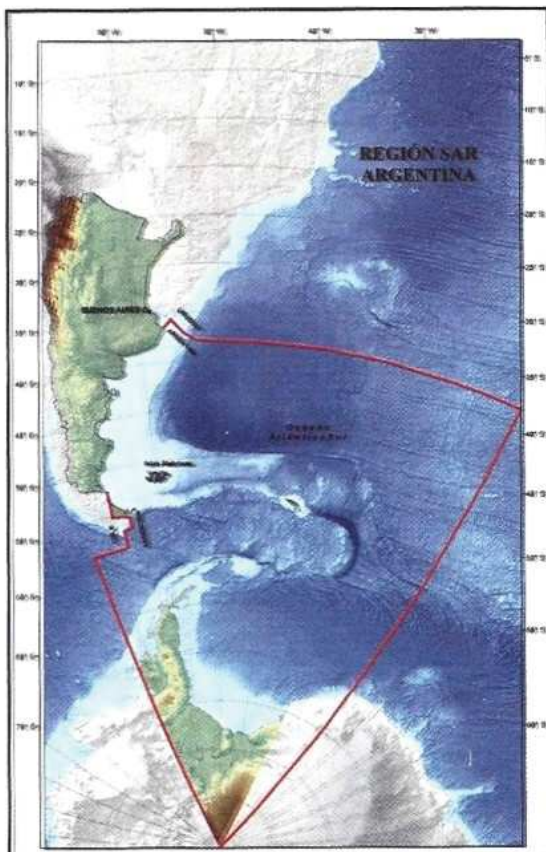
El Atlántico Sur como escenario estratégico



Mapa 2



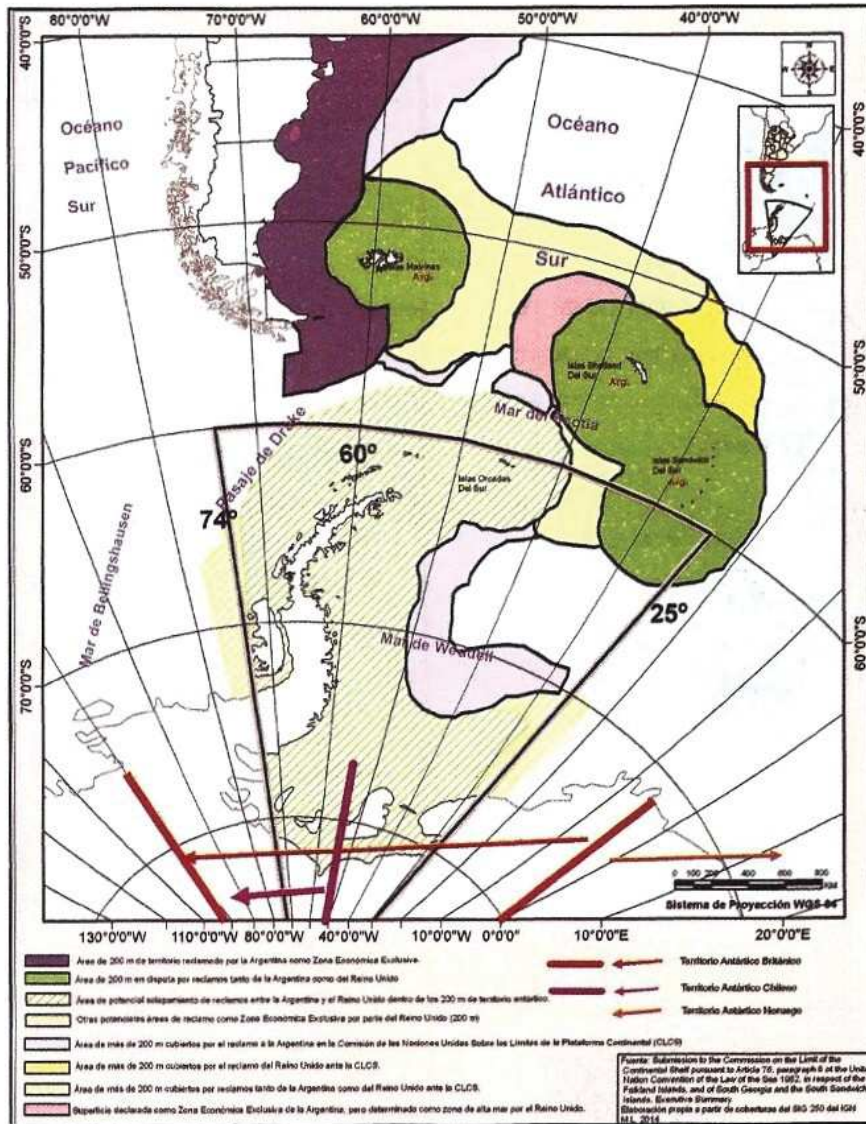
Mapa 3



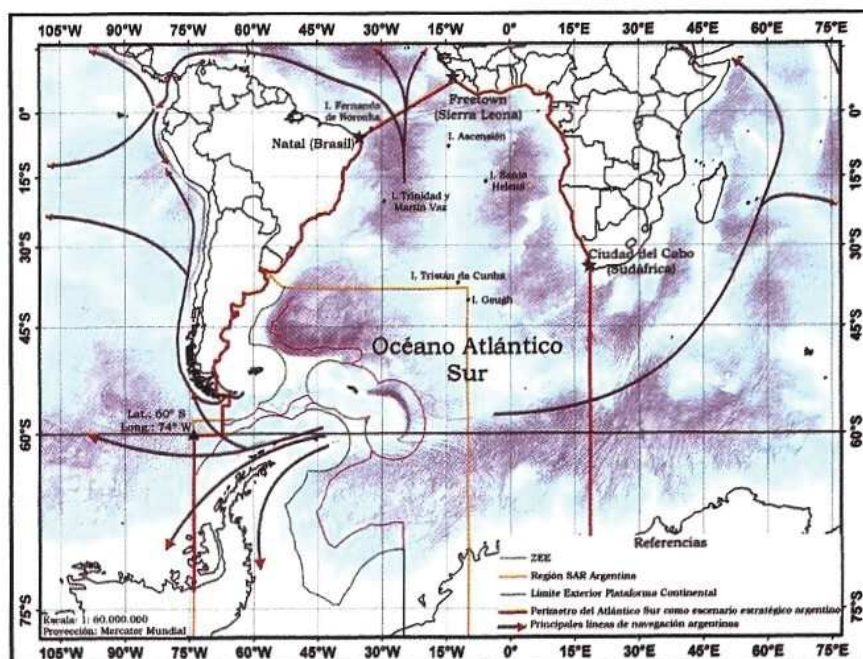
Mapa 4

Referencias:

- Mapa 1:** El tránsito anual de las rutas marítimas según el GPS. Las líneas rojas más oscuras representan 10 viajes por año; las amarillas 5.000 o más viajes anuales
- Mapa 2:** La zona económica exclusiva y la plataforma continental argentinas
- Mapa 3:** El territorio antártico argentino
- Mapa 4:** Área de responsabilidad S.A.R. de la República Argentina
- Mapa 5:** Conflicto de jurisdicciones entre la Argentina y el Reino Unido en el Atlántico Sur
- Mapa 6:** El Atlántico Sur como escenario estratégico argentino
- Mapa 7:** Reivindicación británica sobre la Plataforma Continental en disputa
- Mapa 8:** Instalaciones militares de los países miembros de la Unión Europea

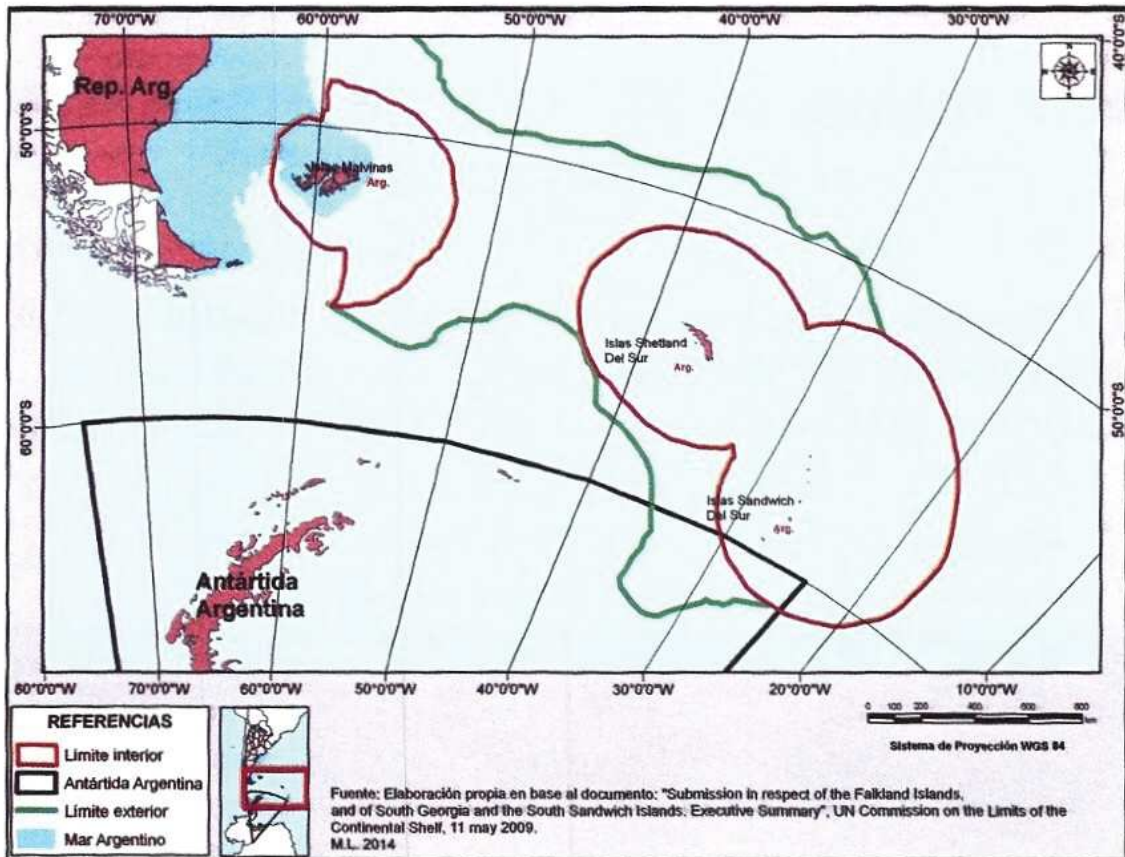


Mapa 5

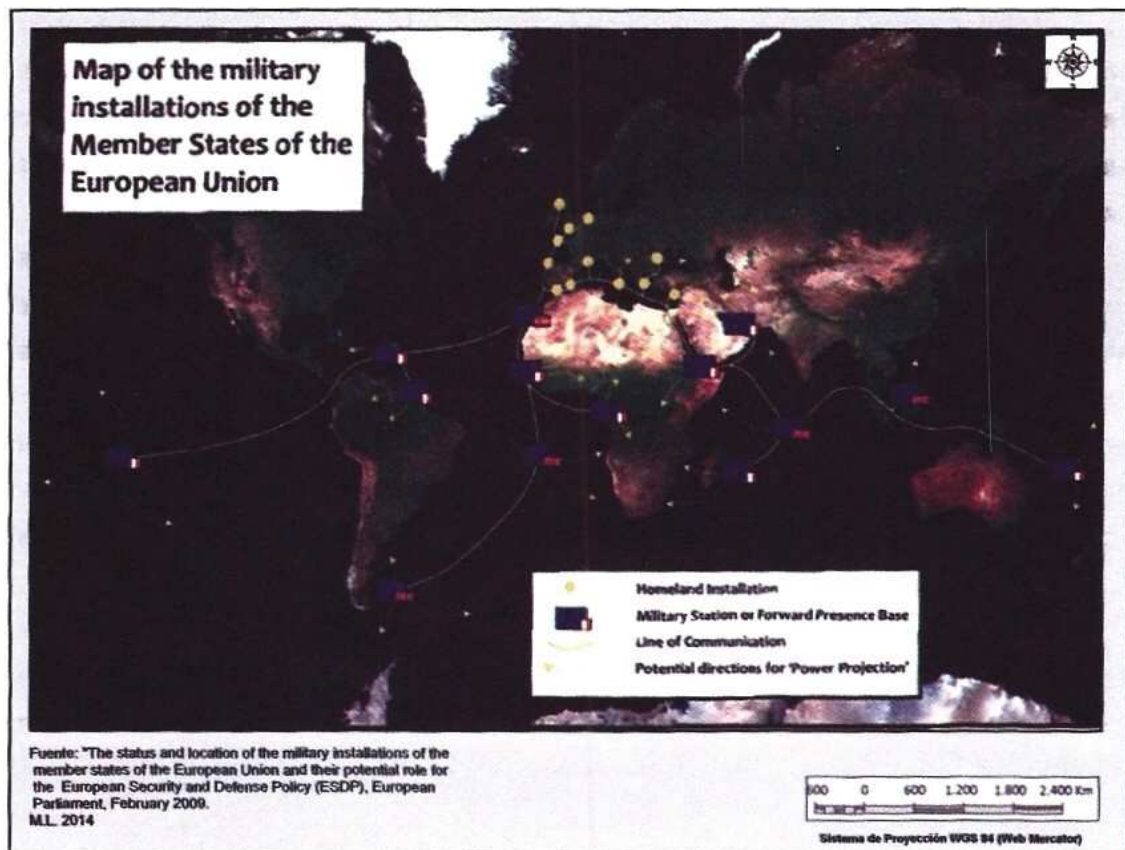


Mapa 6

El Atlántico Sur como escenario estratégico



Mapa 7



Mapa 8