



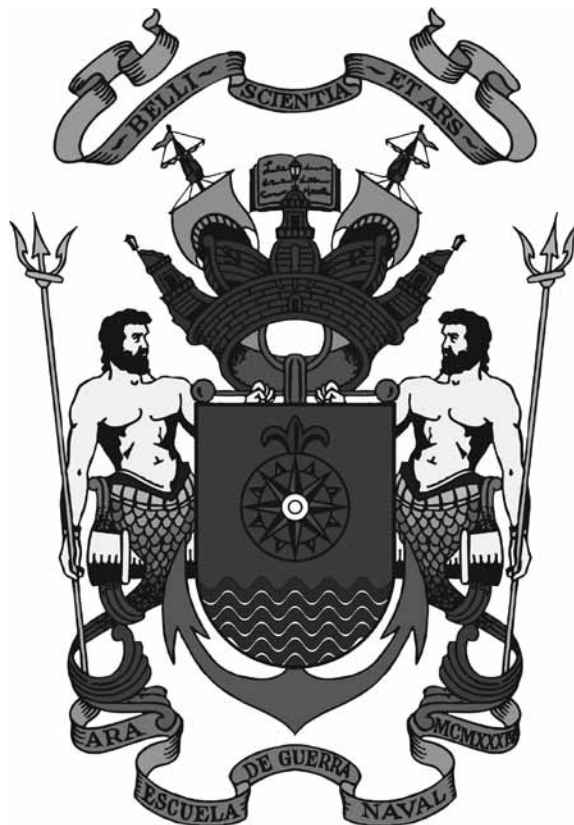
Revista de la

Nº 61 ■ DICIEMBRE 2015

Escuela de Guerra Naval

ARMADA ARGENTINA

REVISTA DE LA
**ESCUELA DE
GUERRA NAVAL**



Nº 61

Año XLV

Armada Argentina

Diciembre de 2015

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Director de la Escuela de Guerra Naval

Contraalmirante VGM Máximo PÉREZ LEÓN BARRETO

Director de la Revista

Contraalmirante VGM (R) Carlos E. CAL

Secretaria de Redacción

Dra. Mónica G. SOTERAS

Consejo Editor

Capitán de Navío VGM (R) Álvaro FIGUEROA

Dr. Jorge R. BÓVEDA

Capitán de Navío Alejandro M. GARCIA SOBRAL

Capitán de Fragata Francisco BROSZ

Logística y Administración

Teniente de Corbeta Contadora Carolina B. DUARTE

Propietario

Estado Mayor General de la Armada- Escuela de Guerra Naval

Av. Tte. Gral. Luis María Campos 480

C1426BOP - Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Tel: 4346-8600 int. 3349 / 3363 / 3247

Fax: 4346-8600 int. 3346.

Correo electrónico: esgnrevista@gmail.com

Web: www.esgn.edu.ar/revista/

Cartas al Director y suscripciones dirigirlas a esgnrevista@gmail.com

ISSN 0325-7185

Registro DNDA: Expediente N° 5191427

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723 de Propiedad Intelectual.

Los artículos publicados en la revista de la Escuela de Guerra Naval son aprobados previamente en su pertinencia por el Consejo Editor que integran el Director de la Escuela y diferentes miembros de la Plana Mayor y Profesores de acuerdo con el tema del artículo.

Las ideas expuestas en los mismos, son exclusivas de sus autores y no reflejan necesariamente el criterio de la Armada Argentina ni de la Escuela de Guerra Naval.

Impreso en la Argentina

Taller Gráfico Master Digital

Colón 81 Ramos Mejía

Provincia de Buenos Aires - Argentina

Tel. +005411 4658 0120



Diseño Gráfico: *Gabriela Garimaldi*

www.estudiofoco.net // ggarimaldi@estudiofoco.net // +005411 5807 9434

INDICE

Mensaje del Director de la Revista	5
---	---

Autor invitado

El protectorado argentino y su indefensión actual:
un análisis desde el realismo periférico

<i>Dr. Carlos Escudé</i>	7
--------------------------	---

Estrategia

Napoleón y von Bismarck Comparados

<i>CNIM VGM (R) Jorge Paulo Barrales</i>	27
--	----

Global Commons

<i>Comodoro de Marina (R) Gustavo Grünschläger</i>	43
--	----

Ansar Allah y el Estrecho de Bab el Mandeb

<i>CNL (R) Omar Alberto Locatelli</i>	53
---------------------------------------	----

Planeamiento

Abordaje y Resolución de Problemas Operativos y no Operativos

<i>CNEJ (R) Guillermo Tajan</i>	65
---------------------------------	----

Geopolítica

Espacios Jurisdiccionales Marítimos: “Argentina y sus Desafíos”

<i>Dr. Leonardo Javier Balmaceda</i>	77
--------------------------------------	----

Argentina Oceánica y Bicontinental

<i>Lic. Juan Recce</i>	105
------------------------	-----

Operaciones

“Operación Garfio” La Captura del Pesquero Español Playa de Canaval
por la Corbeta ARA Parker

<i>Dr. Jorge Rafael Bóveda</i>	115
--------------------------------	-----

Operaciones

¿Por qué son tan Necesarios e Importantes los Portaaviones?
CN VGM (R) Juan Antonio Imperiale 135

¿Estamos Preparados para el Helicóptero UAV?
CNEJ (R) Miguel Angel Maggi 175

Y Goliat venció a David...
CCIM Maximiliano D'Amico 199

Historia Militar

Influencia de la Primera Guerra Mundial sobre la Armada Argentina:
Decisiones en torno a la Consolidación del Poder Naval y los Intereses Marítimos.
TFES Sebastián Emiliano Morán 229

Conducción

¿Dónde está lo Importante?
CN (R) Javier Valladares 249

Un Camino con Futuro, para no volver al Pasado
CNEJ Antonio Enrique Cornejo 259

Seminario Malvinas 2015 269

Actividades de intercambio con otras instituciones educativas 2015 273

Informe de Biblioteca 275

Obituario 279

Presentación de Trabajos para su publicación 280

Mensaje del Director de la Revista

Estimado Lector:

El mapa que se muestra en la retiración de la tapa de este número de la Revista de la Escuela de Guerra Naval es la imagen del que debemos convertir en el paradigma argentino del siglo XXI. Este mapa, con los límites explícitos de la Plataforma Continental Argentina tal como fue presentado en su momento por la Comisión de la Plataforma Continental Argentina (COPLA) en 2009 ante las Naciones Unidas representa, en una sola mirada, el futuro estratégico de nuestro país.



La humanidad está definiendo los límites nacionales de los últimos espacios de nuestro planeta y, como ha sucedido a través de la historia, este proceso no se lleva a cabo sin roces ni disputas. Los espacios marítimos que fueron claramente identificados en la Segunda Convención sobre Derecho del Mar (CONVEMAR) dejaron ámbitos abiertos para el conflicto. Dentro de este marco, el reconocimiento final por parte de la comunidad internacional de los límites precisos de las plataformas continentales que reclaman los distintos países ribereños, y en particular el nuestro, esperan una solución sin por ello escatimar oportunidades para la explotación de los recursos que encierran sus entrañas.

Nuestro país mantiene un justo reclamo por la soberanía de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, islas estas que se encuentran ocupadas en la actualidad por una potencia extranjera. La posesión de estas tierras emergentes en el Atlántico Sur otorga derechos de diverso tipo sobre los espacios marítimos circundantes; y en su arrogancia y ambición de poder planetario, la potencia ocupante se los adjudica sobre dichos espacios. Su dimensión es de tal envergadura, que se puede afirmar, sin lugar a dudas, que estamos frente a la disputa por el mayor territorio que se mantiene en el mundo actual. En efecto, más de 1.500.000 km² de plataforma continental están siendo despojados del patrimonio nacional, con toda la potencialidad que tal territorio puede ofrecer. Ningún otro desacuerdo territorial tiene una magnitud semejante a la nuestra en cuanto a superficie del globo terráqueo se refiere.

La República Argentina es, en efecto, un país oceánico y su proyección hacia el continente Antártico lo hace precisamente bicontinental, y por ello depende de ese océano. Pero no logrará perfeccionar ese estatus hasta que se recupere la plena soberanía sobre las islas, como lo demanda expresamente la disposición transitoria Primera de nuestra Constitución Nacional, sancionada el 22 de agosto de 1994 por el Congreso Nacional Constituyente, a saber:

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

Esta inmensidad marítima, de más de 5.800.000 km², que nos atrevemos a llamar Mar Argentino representa una fuente de recursos gigantesca, unos ya conocidos y otros aún por descubrir. Es la Argentina Azul. Por él transita el 90% de nuestro comercio exterior. Por él nos comunicamos con nuestra Argentina Antártica. De él surgen los recursos pesqueros e hidrocarburíferos. De allí puede salir el día de mañana la sustancia o la bacteria que cure enfermedades ahora incurables. De este mar podrán extraerse energías renovables, todavía en estado tecnológicamente incipientes.

En este sentido es de gran importancia que se difundan y divulguen nuestros derechos soberanos, así como todo lo que se relacione con los intereses marítimos de nuestro país, para que una ciudadanía informada y concientizada comprenda mejor los desafíos a los que se enfrenta la Argentina del futuro. Un futuro que se viene construyendo hace más de 200 años y del cual dependerán nuestros hijos y nietos; y los custodios y adalides de ese futuro en el mar son los hombres y mujeres que integran la Armada Argentina.

Carlos Ernesto Cal

Contraalmirante VGM (R)

Director de la Revista de la Escuela de Guerra Naval

El Protectorado Argentino y su Indefensión Actual: un Análisis desde el Realismo Periférico

Doctor Carlos Escudé





Dr. Carlos Escudé. Doctor en Ciencia Política (Ph.D. Yale, 1981), investigador Principal del CONICET y director de Centro de Estudios de Religión, Estado y Sociedad (CERES) del Seminario Rabínico Latinoamericano “Marshall T. Meyer”

El protectorado argentino y su indefensión actual: un análisis desde el realismo periférico¹

Dr. Carlos Escudé

Resumen

El orden interestatal es jerárquico y está constituido por tres tipos de Estados: los que tienen el poder de forjar normas (que son también los mayores violadores de las mismas); los que carecen de ese poder y son por eso tomadores de normas; y los rebeldes, que sin tener el poder de forjar normas, se rebelan contra las reglas establecidas por las grandes potencias. Los Estados rebeldes suelen pagar muy cara su rebeldía. El presente es un estudio centrado en el caso argentino y arguye que las potestades del Estado rioplatense fueron degradándose a través de un proceso que tuvo dos grandes puntos de inflexión: su neutralidad en la Segunda Guerra Mundial y la Guerra de Malvinas. La segunda representó una debacle para la corporación militar argentina, que ha perdido su capacidad de negociar, internamente, un presupuesto de defensa adecuado. Así, la Argentina se ha tornado indefensa frente a sus dos grandes vecinos, Brasil y Chile. Sobrevive jurídicamente como Estado porque existe un consenso implícito entre éstos a los efectos de que debe seguir existiendo, pero ha perdido una de las principales funciones que definen a un Estado desde una perspectiva politológica. Esta conclusión nos permite avanzar en el desarrollo del marco teórico del realismo periférico y su concepción de la jerarquía interestatal.

Abstract

Interstate order is hierarchical and is made up of three types of states: rule-makers (endowed with the power to impose and to break rules); rule-takers (that lack the said power and abide by the rules made by the great powers); and rebels (that lacking the said power, nevertheless refuse to abide by the established rules). Rebel states usually pay dearly for their rebellion. The present paper is centered on the case of Argentina, a state that has suffered a long-term degradation marked by two main turning points: its neutrality during the Second World War and the Malvinas/Falkland War. The latter led to the debacle of the Argentine military establishment, which has lost its capacity to lobby domestically for an adequate defense budget. Thus, Argentina has become defenseless vis-à-vis its two more powerful neighbors, Brazil and Chile. It survives legally as a state because there exists an implicit consensus between the latter to the effect that it must continue to exist, but it has lost one of the main functions that define a state from a political-scientific perspective. This conclusion makes it possible to advance in the development of peripheral realist theory and its conception of interstate hierarchy.

1 n. d. r. Este trabajo fue preparado por el autor para ser presentado en el Congreso de FLACSO/ISA llevado a cabo en Buenos Aires en julio de 2014, por lo que su contenido debe ser interpretado en ese marco temporal.

Introducción

Un exceso de confrontaciones con grandes potencias puede quebrar la columna vertebral de un Estado periférico. Con perdón del antropomorfismo, esto es lo que ocurrió con la Argentina a lo largo de un proceso de varias décadas. En este artículo nos apoyaremos en la teoría del realismo periférico para explicar el porqué de un fenómeno asombroso: aunque hacia 1914 la Argentina parecía encaminada a un destino de prosperidad y relativa autonomía, capaz de defenderse, por lo menos, de sus vecinos, a mediados de la segunda década del siglo XXI Buenos Aires se ha convertido en la cabecera de un Estado pobre que ha perdido su capacidad de defensa propia, y es por eso menos que un Estado. Su existencia depende de un consenso implícito entre sus poderosos vecinos, Brasil y Chile, de que debe seguir existiendo. Aunque jurídicamente sea un Estado cabal, politológicamente es un protectorado en medida no menor de lo que fue Polonia antes de su partición de 1772.

La primera sección estará dedicada a la presentación de algunos conceptos fundamentales del realismo periférico, haciendo hincapié en la diferencia de funciones y potestades entre las grandes potencias y los Estados menores. Luego ilustraremos esta jerarquía pasando una breve revista a los comportamientos de la principal potencia mundial, Estados Unidos.

Finalmente, tomaremos el caso argentino para ilustrar de qué manera una larga sucesión de confrontaciones y crisis la sumió en su postración actual.

Breve introito sobre el realismo periférico (RP)

“Los fuertes hacen lo que pueden, los débiles sufren lo que deben”. En esta breve y brillante fórmula, la jerarquía interestatal frecuentemente ignorada por las vertientes principales de la teoría angloamericana de las relaciones internacionales (RRII) fue encapsulada hace dos milenios y medio por un genio griego, Tucídides.

El RP es una construcción teórica latinoamericana inspirada en su obra. Presentada por primera vez en la Argentina en 1992 y en Estados Unidos en 1997, intenta corregir algunos de los principales conceptos de las escuelas realista y neorrealista de las RRII, objetando a la idea de que el sistema internacional posee una estructura “anárquica”, propuesta entre otros por Hedley Bull y Kenneth Waltz. También sostiene que, debido a que

los llamados Estados canalla del Tercer Mundo a veces tienen un fuerte impacto sobre la política mundial, es absurdo acuñar una teoría de las RRII que ignore a la periferia. (Escudé, 1992, 1995 y 1997)

El RP lógicamente y empíricamente demuestra que aunque las grandes potencias interactúan bajo condiciones de anarquía, el orden mundial como un todo es jerárquico (Escudé 1995, 1997, 2012 a y b, y 2014). En esto el RP converge con el trabajo mucho más reciente sobre jerarquía de David A. Lake (2009: 33-34). Según Stephanie Neuman (2009: 85), Douglas Lemke (2002: 203) e Ira Straus (2004: 67), la corrección llevada a cabo por el RP a la teoría de las RRII estaba en mora. No obstante, este esfuerzo por “hacer al realismo más realista” (Robert Close, 2009: 236) fue frecuentemente ignorado por la mayoría de los principales teóricos, al menos en parte debido a las razones estructurales estudiadas por Arlene B. Tickner (2013): al igual que en otros campos del quehacer humano, en la academia el *mainstream* procede del centro, no de la periferia.

Debido a que de su plataforma explicativa fluyen sugerencias programáticas, el RP ha desarrollado guías normativas tentativas para las políticas exteriores y de seguridad de los Estados periféricos, que derivan de su concepción del orden mundial como imperfectamente jerárquico. Y porque el RP sostiene que el desarrollo socioeconómico es el principal interés nacional de un Estado periférico, aboga por una inversión mayor en desarrollo socioeconómico y por una inversión militar proporcionalmente menor, por lo menos si no se padecen amenazas externas inmediatas a la seguridad.

En verdad, al contrario de lo que se supuso tradicionalmente, para un país periférico el desarrollo socioeconómico es alta política y la geopolítica tradicional es baja política. Los casos más claros de este hecho en el mundo contemporáneo son Alemania y Japón, que después de ser derrotados, devastados y subordinados, convertidos en periferia ocupada militarmente, pudieron reconstruirse y reincorporarse al centro gracias a su énfasis en el desarrollo y a su aceptación de las reglas políticas impuestas por sus vencedores. Por cierto, el orden mundial que el RP vislumbra no está cristalizado, y en él hay lugar para el ascenso en las jerarquías, pero ese ascenso es posible con la estrategia de Alemania y Japón, no con la de Corea del Norte.

El RP toma prestada su categoría analítica principal, centro-periferia, de la tradición de estudios sobre el desarrollo económico de Raúl Prebisch y la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), importándola a los estudios internacionales y de seguridad. Por cierto, entre fines de los años '40 y principios de los '50 la CEPAL estudió el papel desigual de los países centrales y periféricos en la generación de ciclos económicos, y la función desigual asignada por la división internacional del trabajo a exportadores de productos primarios y bienes industriales (Pinto y Kñákal, 1973). Aunque en los asuntos diplomáticos y de política internacional opera una desigualdad similar de roles y funciones, el cuerpo principal de la teoría de las RRII ha oscurecido el fenómeno, y esta falla está especialmente visible en el concepto de anarquía tal como fue formulado por Waltz (1979: 98), quien sostiene que los Estados son “unidades semejantes” (“*like units*”) con funciones similares en el sistema interestatal, aunque existan entre ellos enormes diferenciales de poder: “ninguno tiene derecho a mandar, ninguno está obligado a obedecer” (Waltz 1979: 88).

El RP enmienda este error, introduciendo una concepción de la estructura del sistema interestatal que incluye tres tipos de Estados funcionalmente diferenciados: los forjadores de normas formales e informales, los tomadores de normas, y los rebeldes (Escudé 1995, 1997, 2012 a y b, y 2014).

Los forjadores de normas, que son también los principales violadores de normas, son los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad más una gran potencia económica, Alemania. Los miembros permanentes son considerados forjadores de normas porque tienen la capacidad de destruir el mundo. Fue esto lo que hizo posible que Rusia capturara Crimea en 2014, quebrando normas fundamentales sin riesgo de una guerra importante.

A su vez, Alemania es una forjadora de normas debido a su tutelaje sobre la Eurozona y el Banco Central Europeo. El tamaño de la economía alemana determina el alto valor del euro, que hace posibles lucrativas exportaciones de maquinarias con mucho valor agregado, pero prácticamente imposibilita la exportación de productos agrícolas de escaso valor agregado. En combinación con las reglas de la Unión Europea, que impiden poner trabas al comercio entre los países

miembros, este mecanismo ha convertido a la Eurozona en un mercado cautivo de Alemania. La periferia europea está condenada al déficit comercial porque las reglas de la UE no le permiten frenar el ingreso de productos de países miembros, a la vez que debido a la vigencia de una moneda única, no puede devaluar, y por eso le resulta difícil competir con países productores de bienes de bajo valor agregado que no están atados al euro. Así, Alemania se ha convertido en el amo financiero y comercial de la mayor parte de Europa, y puede considerarse un auténtico forjador de normas aunque no tenga gran poderío militar.

En el polo opuesto al de los forjadores de reglas, los llamados Estados “canalla” como Corea del Norte, el Irak de Saddam Hussein e Irán hasta su reciente flexibilización, pertenecen a la categoría de Estados rebeldes. Y los demás miembros de la comunidad internacional, incluyendo la mayor parte de los Estados industriales avanzados, son esencialmente tomadores de reglas. Junto con los rebeldes, este gran conjunto de países es definido operacionalmente por el RP como “Estados periféricos”.

Para un Estado periférico la rebelión es costosa. Italia no podría lanzarse al desarrollo de un programa de armas atómicas independiente sin desencadenar sanciones ruinosas. En contraste, si bajo un nuevo Hitler, Alemania lo hiciera, es probable que su poderío económico y tecnológico le permitiera concretarlo con gran celeridad, convirtiendo al programa en hecho consumado antes de que las sanciones de otras grandes potencias produzcan su bancarrota.

En lo que refiere a América latina, estas afirmaciones sobre la jerarquía interestatal no son premisas ni conjeturas sino el derivado de investigaciones historiográficas realizadas principalmente a fines de la década del '70 y principios de la del '80 (véase Simonoff, 2003). Estos estudios, basados en documentos norteamericanos y británicos desclasificados, revelaron los costos de algunas confrontaciones sistemáticas con Estados Unidos, la gran potencia que por lo menos desde la Segunda Guerra Mundial (y en la mayoría de los casos, desde mucho antes) había sido el condicionante extra-regional más importante para su desarrollo. No obstante, aunque emergiera del estudio de casos latinoamericanos frente a los Estados Unidos, en tanto teoría explicativa el RP resulta relevante para nuestra comprensión del orden mundial como un todo.

El oligopolio de los forjadores de normas y su violación sistemática de las mismas: el caso de los Estados Unidos, 1979-2013²

Que Estados Unidos es el forjador de normas más poderoso del mundo y, a la vez, el más conspicuo transgresor de las normas que ellos mismos intentan imponer, es algo que (entre otros asuntos) se ilustra claramente en sus guerras contra el terrorismo y las drogas.³ Washington libra una guerra muy acotada contra la droga, especialmente la que llega a su territorio desde Latinoamérica, pero a veces usa el narcotráfico para financiar la tercerización de la violencia terrorista con que libra algunas de sus guerras.

Que Washington desempeñó un papel importante en el ascenso del terrorismo islámico es un hecho probado. Desde comienzos de la Guerra Fría, el islam fue usado como un baluarte contra la URSS, y después de la invasión soviética de Afganistán, en tiempos del presidente Jimmy Carter, la consigna fue “el islam como espada”. Entre varios grupos de combatientes usados en su guerra por interpósita persona (o proxy), la CIA usó a la red yihadista que eventualmente dio lugar a al-Qaeda (Dreyfuss 2006: 245 and 265).

Nunca amedrentaron. En una entrevista publicada en 1998 por *Le Nouvel Observateur*,⁴ Zbigniew Brzezinski, el principal artífice de esas políticas de Carter, declaró orgulloso que él mismo había instigado la invasión soviética. Cuando se le preguntó si no lamentaba haber contribuido al ascenso del fundamentalismo islámico, respondió que la caída de la URSS era mucho más importante para el mundo que el surgimiento de algunos musulmanes soliviantados.

Escalando, en febrero de 1982, poco después de que el presidente Ronald Reagan autorizara el apoyo encubierto de la CIA para los Contras en Nicaragua, el fiscal general William French Smith firmó un memorial secreto eximiendo a la CIA de la obligación de informar acerca de las operaciones de contrabando de drogas llevadas a cabo por sus agentes

2 Este acápite tiene como antecedentes remotos a columnas de opinión de mi autoría, publicadas en el semanario *El Guardián* de Buenos Aires. Se titularon “Estados Unidos y la cultura de la guerra” (N° 88, 25/10/2012), y “La CIA, ¿narcotraficante?” (N° 91, 8/11/2012). Posteriormente, este material fue usado en el libro que publiqué junto a Macarena Sabio Mioni, *Radiografía universal de la infamia: viñetas sobre el estado del mundo en nuestro tiempo*, Buenos Aires: Ed. Lumière 2013, pp. 127-137.

3 Es importante señalar esto, porque buena parte de la opinión pública y algún segmento de la opinión académica cree que el RP es una doctrina neoliberal que postula un “alineamiento automático” frente a una superpotencia benigna.

4 *Le Nouvel Observateur*, ejemplar del 15-21 de enero.

(Cooley, 2002: 111). De este modo, la CIA tuvo acceso a fondos de los que no debía dar cuenta, ni frente al gobierno de Estados Unidos, ni frente a su Congreso, y empleó esos recursos para financiar a los terroristas con que operaba en Afganistán y Nicaragua.

Bajo la administración de George H.W. Bush se produjo otra escalada a través de la llamada “Operación Ciclón”, que condujo al entrenamiento de decenas de miles de militantes islamistas por parte de la CIA y los servicios británicos MI6 y SAS. Algunos de estos terroristas fueron entrenados en un campamento de la CIA ubicado en Virginia, y en el centro al-Kifah de Brooklyn, Nueva York, que formó parte de la llamada red MaK (Scott 2007: 115, 123). Según *Jane’s Intelligence Review* del 1º de agosto de 2001, MaK canalizó miles de millones de dólares occidentales hacia la yihad afgana a través de la CIA y MI6.

Obviamente, si Argentina, México o Brasil se involucraran en este tipo de políticas por cuenta propia pronto enfrentarían una realidad tan oscura como la de Irak en 2003. Pero el forjador de normas puede quebrantar sus propias normas. Es así como funciona la jerarquía interestatal.

Este doble estándar se aplica también a cuestiones pertinentes a la moral cívica interna. Entre muchos ejemplos, puede citarse el de la orden de 2010 del presidente Barack Obama para que se proceda a asesinar en el extranjero a un ciudadano norteamericano nativo. Anwar al-Awlaki fue asesinado en 2011 sin juicio previo y sin siquiera la difusión de la evidencia que lo hacía sospechoso de pertenecer a al-Qaeda, ni del razonamiento jurídico que supuestamente habilitaba al presidente para dar la orden letal. Otro poderoso forjador de normas, el Reino Unido, está tomando el mismo camino, aunque perfeccionando la metodología, ya que silenciosamente priva al sujeto de su ciudadanía antes de ejecutar la orden de asesinato. Voceros del gobierno británico han manifestado que la ciudadanía no es un derecho sino un privilegio.⁵

Estos hechos no parecen menos infames que la Operación Cóndor de las dictaduras del Cono Sur de fines de los ’70 y principios de los ’80,

5 Editorial, “Anwar Awlaki: Targeted for Death”, *Los Angeles Times*, 2 de octubre de 2011; Jo Becker y Scott Shane, “Secret ‘Kill List’ Proves a Test of Obama’s Principles and Will”, *The New York Times*, 29 de mayo de 2012; Katrin Bennhold, “Britain Increasingly Invokes Power to Disown Its Citizens”, *The New York Times*, 9 de abril de 2014; Katrin Bennhold, “Britain Expands Power to Strip Citizenship From Terrorism Subjects”, *The New York Times*, 14 de mayo de 2014; “British Terror Suspects Quietly Stripped of Citizenship... Then Killed by Drones”, *The Independent*, 10 de abril de 2014.

cuando en parte con complicidad norteamericana, los regímenes de estos Estados vecinos acordaron permitir el asesinato de sus propios ciudadanos en el territorio del otro (Dinges, 2004: 156-174). Pero aunque la Casa Blanca ha sido criticada por el asesinato de al-Awlaki, este crimen nunca ha sido comparado con la Operación Cóndor. Este doble estándar se origina en el hecho raramente confesado de que Washington posee “derechos” que le son negados a los gobiernos latinoamericanos. Los datos sugieren que mientras Obama tiene el “derecho” de ordenar el asesinato de sus propios ciudadanos en el extranjero, Pinochet no tenía tal “derecho” frente a Orlando Letelier en Washington.

Para colmo, el doble estándar se disimula. Hasta recientemente, el mito de la “anarquía” interestatal ha servido de aparato ideológico para dulcificar estas realidades con las hipocresías de la diplomacia. La teoría de las RRII, una seudociencia, estaba al servicio de la diplomacia. Sólo en años recientes ha emergido en Estados Unidos un pensamiento teórico influyente basado en la jerarquía interestatal. A diferencia de lo que aquí se plantea, sin embargo, algunos de sus adalides, particularmente Lake (2009), arguyen que estos dobles estándares no son solamente inevitables sino también legítimos y benéficos. Semejante doctrina también está subordinada a la diplomacia.

De Estado rebelde violador de normas, a tomador de normas quebrantado: las cambiantes políticas de Argentina, 1889-2013

Habiendo echado un vistazo al comportamiento del principal hacedor de normas del mundo, observemos ahora el caso de un miembro de la periferia, la Argentina. Ésta es especialmente interesante debido a la diversidad de políticas externas adoptadas a lo largo de décadas.

Hasta el advenimiento del gobierno de Menem, en 1989, y desde la primera Conferencia Pan Americana de 1889, Buenos Aires y Washington tuvieron relaciones que, con pocas excepciones, fueron antagónicas. La Argentina confrontó con Estados Unidos en foros diplomáticos y (al contrario de Brasil) fue neutral durante las dos grandes guerras. No obstante, hasta la Segunda Guerra Mundial estuvo bajo la esfera de influencia del Reino Unido, y la complementariedad de las economías argentina y británica había generado un producto bruto per cápita que, hacia 1940, se ubicaba

entre los mayores del mundo. Sin embargo, por entonces comenzó su involución económica, y hacia 1970 la Argentina ya era un miembro pleno del atrasado Tercer Mundo (Escudé 1983: 13).

Los intentos por comprender este retroceso abarcaron una amplia gama de hipótesis, desde la teoría de la dependencia hasta conjeturas basadas en la cultura política local, pero todas fracasaron a la hora de explicar el éxito argentino previo a 1940. Con la desclasificación de los archivos norteamericanos y británicos, sin embargo, fue posible conocer algunas consecuencias de la neutralidad argentina durante la Segunda Guerra Mundial, en términos de un boicot económico y una desestabilización política desatados por Washington, que fueron acompañados con la promoción económica y militar de Brasil.

Es verdad que esta no es la única variable explicativa de la declinación argentina, pero es un hecho empírico a tener en cuenta cuando intentamos comprender el fenómeno. Por otra parte, es importante observar que la cuestión de la neutralidad argentina no implicó una violación de normas escritas. Más bien refleja el hecho de que Buenos Aires se tomaba en serio su “derecho soberano” a ser neutral, ejerciéndolo. Violó normas no escritas, comportándose como si el derecho internacional realmente fuese aplicable para todos y en la misma medida (Escudé 1983: 23-83; 223-248).

Una vez que la hegemonía norteamericana quedó establecida, las consecuencias de esta actitud legalista fueron devastadoras. Baste decir que, en enero de 1944, el presidente Franklin D. Roosevelt escribía al secretario de Estado Cordell Hull instruyéndolo a “dar a Brasil una fuerza efectiva de combate, cercana al borde fronterizo argentino, de alrededor de dos o tres divisiones de regimientos motorizados” (Frank 1979: 65). Más aún, en febrero de 1945 la “Política de exportación 1” de Estados Unidos frente a la Argentina instruía: “Las exportaciones de bienes de capital deben mantenerse en los mínimos actuales. Es esencial no permitir la expansión de la industria pesada argentina” (Escudé, 1983: 270).

A partir de la Segunda Guerra Mundial, las relaciones de poder intra-sudamericanas quedaron invertidas. Lo que había sido un predominio argentino en lo económico y militar se convirtió rápidamente en predominio brasileño. Pero la Argentina no aprendió la lección y su

desafío a la jerarquía interestatal global no concluyó allí. Llegada la era nuclear, bajo gobiernos sucesivos e independientemente del tipo de régimen político, el Estado argentino rehusó firmar el Tratado de No Proliferación Nuclear (TNP), no ratificó el Tratado de Tlatelolco de 1967 para la prohibición de armas nucleares en América latina, dedicó sus escasos recursos al enriquecimiento de uranio, y ya bajo el gobierno democrático de Raúl Alfonsín (1983-89) se lanzó a una empresa conjunta con Egipto, Irak y Libia para desarrollar un misil balístico de alcance intermedio, el Cóndor II, que hubiera podido desestabilizar el Medio Oriente. Por otra parte, hasta 1979 sus relaciones con Brasil eran tensas, a la vez que casi se lanzó a una guerra con Chile en 1978.

Para colmo, en 1982 la Argentina invadió las Islas Malvinas, usurpadas por Gran Bretaña en 1833. A diferencia de la neutralidad durante la Segunda Guerra Mundial y de la negativa a firmar tratados nucleares, la invasión argentina de un territorio perdido un siglo y medio atrás iba más allá de la violación de normas no escritas del sistema interestatal: la periférica Argentina atacó militarmente a uno de los principales forjadores de normas del planeta.

Aunque no intervino en forma directa, el principal hacedor de normas, Estados Unidos, cooperó con su mejor aliado del siglo XX, y la Argentina fue derrotada. Las relaciones diplomáticas con el Reino Unido no fueron restablecidas hasta 1990. Para entonces, la Argentina tenía el cuarto perfil más antinorteamericano de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Pero llegado el gobierno de Carlos Menem (1989-1999), una parte de la dirigencia había comprendido el significado político de las investigaciones historiográficas acerca del boicot norteamericano contra la Argentina durante la era de la Segunda Guerra Mundial. El nuevo gobierno comprendió que el arrogante perfil externo de la Argentina sólo era peligroso para ella misma, y que si Buenos Aires seguía siendo percibida como un desestabilizador y proliferador potencial, un nuevo boicot norteamericano, de consecuencias aún más devastadoras, podría ser desencadenado.

Por eso, se lanzó a reformar sus políticas exteriores y de seguridad interestatal. Entre otras medidas, restableció relaciones con Londres, desmanteló el proyecto Cóndor II, se convirtió en miembro del Régimen de Control de Tecnologías Misilísticas (MTCR), y firmó y ratificó los tratados nucleares.

Esta reforma, que en lo esencial siguió las normativas del RP (Escudé 1992 y 2012 b), sigue en vigencia en 2014. En la actualidad, mientras la Argentina gasta casi nada, Brasil y Chile invierten miles de millones de dólares por años en la compra de armas. En 2012 el gasto militar argentino como porcentaje del PBI fue del 0,9%, el más bajo de América del Sur, comparándose con el 1,5% de Brasil y el 2,0% de Chile (SIPRI Yearbook, 2013). A pesar de la retórica antinorteamericana de los presidentes Néstor Kirchner (2003-2007) y Cristina Fernández (2007-2015), la Argentina no denunció los tratados nucleares ni el MTCR. Y a pesar de la retórica anti-británica, las relaciones diplomáticas con el Reino Unido son normales y los argentinos pueden viajar a Gran Bretaña sin una visa.

Más aún, a partir de 2006 la Argentina consistentemente denunció a Irán por un atentado terrorista en Buenos Aires y por violaciones de derechos humanos, convergiendo con Estados Unidos en esta cuestión clave. Por cierto, aunque desde 2013 la Argentina sostiene conversaciones con Irán sobre el tema del atentado (tal como lo hace Estados Unidos sobre otros temas), no ha dejado de criticar a Teherán en la Asamblea General de las Naciones Unidas. Las únicas confrontaciones serias que persisten con Occidente son de orden financiero.

Las consecuencias de largo plazo de la rebelión argentina

Pero la reacción post-1990 frente a excesos previos de confrontaciones políticas puede haber llegado demasiado tarde. La Guerra de Malvinas no sólo fue una derrota humillante sino también el comienzo de una debacle de la corporación militar argentina. Fue el peor final posible para la dictadura militar, porque a diferencia de los casos brasileño y chileno, los militares argentinos perdieron la capacidad de cabildeo necesaria para preservar una parte apropiada del presupuesto nacional.

Para colmo, la historia argentina posterior a la guerra es de la de una sucesión de crisis económicas que hubieran dejado escasos recursos disponibles para la reconstrucción de su poder militar, aunque hubiera existido la voluntad política de hacerlo. Y a todo esto deben sumarse las políticas neoliberales de la década de 1990, que desmantelaron toda la industria militar argentina, que tenía un desarrollo interesante (Escudé y Fontana, 1998).

Debido a la rareza de la guerra interestatal en América del Sur, que es una de las mayores zonas de paz del planeta (Kacowicz, 1998), es improbable que el desarme argentino actual ponga en peligro su integridad territorial. No obstante, la dimensión normativa del RP sólo aboga por una moderación del gasto militar y de las confrontaciones políticas innecesarias. No aboga por el desarme unilateral.

Porque los forjadores de normas son también los principales violadores de las reglas de juego, no se puede confiar en que las grandes potencias castigarán a eventuales violadores periféricos de normas (Neuman 2009: 81-82). Lo harán sólo si los beneficios de imponer el orden superan a los costos. Una gran potencia forjadora de normas hace lo que quiere y puede, y no es muy probable que salga en socorro de una Argentina que no le evoca buenos recuerdos y que se encuentra en un rincón remoto y poco estratégico del planeta.

Por eso, la integridad territorial de la Argentina depende más de un consenso implícito entre Brasilia y Santiago que de un paraguas de seguridad norteamericano. Y por el mismo motivo, se puede afirmar que en la actualidad se está llevando a cabo uno de los experimentos pacifistas más radicales de todos los tiempos. Es una ruleta rusa que pone a prueba las hipótesis del realismo clásico en el contexto sudamericano, sin que sus protagonistas tengan una comprensión cabal de lo que están haciendo.

Algunos pueden argüir que el desarme unilateral de la Argentina es el producto de un exceso de RP durante el gobierno de Menem. Yo no estoy de acuerdo. Si la normativa del RP hubiera prevalecido en el largo plazo, la Guerra de Malvinas nunca hubiera tenido lugar, la corporación militar argentina hubiera retenido su capacidad de negociación frente a los políticos profesionales (como ocurrió en Chile y Brasil después de sus dictaduras), y Buenos Aires seguiría siendo capaz de defenderse frente a sus grandes vecinos. En tal caso, la Argentina no sería cualitativamente menos que Chile y Brasil: tendría las mismas funciones en el orden interestatal que otros importantes Estados periféricos.

Pero éste ya no es el caso. La Argentina ya no es como Chile y Brasil, sino más bien como Paraguay, Bolivia y Uruguay. No sólo no puede defenderse frente a Estados centrales; tampoco puede hacerlo frente a grandes vecinos periféricos. Es un fenómeno que quizá amerite la creación de una nueva categoría de Estados en la conceptualización del RP acerca de la jerarquía del orden interestatal.

La indefensión argentina actual

En verdad, para los Estados periféricos, la violación sistemática de normas importantes no sólo puede conducir a graves sanciones externas sino también a la quiebra de la espina dorsal de la nación. Aunque no siempre sea irreversible, lo dicho tiene fundamento empírico. Si estudiamos los datos recopilados por el Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) sobre los gastos militares anuales presupuestados en años recientes por Argentina, Brasil y Chile, nos encontramos con la siguiente tabla:

Gastos militares 1995-2013 de Argentina, Brasil y Chile, en millones de dólares constantes de 2011, según la base de datos del SIPRI

	ARGENTINA	BRASIL	CHILE
1995	2.513	22.854	2.734
1996	2.230	21.253	2.756
1997	2.193	21.107	2.941
1998	2.211	22.688	3.060
1999	2.278	23.242	3.166
2000	2.170	25.175	3.329
2001	2.138	29.161	3.404
2002	1.822	29.550	3.387
2003	1.876	23.574	3.397
2004	1.931	24.494	4.040
2005	2.028	26.503	4.335
2006	2.091	27.442	4.937
2007	2.421	29.596	4.944
2008	2.750	31.489	5.222
2009	3.264	34.335	4.569
2010	3.607	38.129	5.131
2011	4.052	36.932	5.440
2012	4.578	37.650	5.347
2013	4.929	36.165	5.309
Total 1995-2013	US\$ 51.082	US\$ 541.339	US\$ 77.448

La desproporción entre el gasto militar brasileño y los de sus vecinos sureños es abismal, pero esto quizá no sorprenda dada la dimensión continental de Brasil y su estatus actual como sexto PBI del mundo. En cambio, sí llama la atención la diferencia de un 51% que separa al gasto acumulado chileno del argentino.

Para colmo, los hechos son peores de lo que parecen, porque en Chile la Ley Reservada del Cobre estipula que el 10% de las ventas de Codelco, la mayor empresa cuprífera del mundo, deben girarse a las Fuerzas Armadas y usarse exclusivamente para la compra de armas. Esto garantiza que los recursos dedicados a la defensa no se diluirán en gastos corrientes. Todos los años Codelco deposita estos dineros en tres cuentas secretas del Banco Central de Chile, correspondientes a cada una de las fuerzas. Los gastos procedentes de estas cuentas no están sujetos al escrutinio parlamentario.

A veces el gobierno chileno impone límites a la inversión procedente de estos fondos, pero en tal caso los dineros no gastados quedan depositados en las cuentas secretas, como un ahorro llamado Fondo de Contingencia Estratégica. En el presente, fuentes privadas calculan que ese ahorro equivale a unos 4.400 millones de dólares, que están más allá de todo presupuesto. Chile siempre está preparado para la guerra.

Es gracias a esta suma de recursos presupuestados y no presupuestados que, entre 1990 y 2012, Chile compró equipos por unos 9.136 millones de dólares y tiene programada la compra por otros 11.000 millones de aquí a 2025. Estos planes incluyen cazas F-16 con munición inteligente, aeronaves para reabastecimiento en vuelo, submarinos Scorpene, fragatas con capacidad antiaérea, acorazados y buques multipropósito con helicópteros.

En particular, el Ejército aspira a desarrollar una fuerza acorazada de brigadas de alta movilidad, y ya ha incorporado tanques alemanes Leopard. Asimismo, la Fuerza Aérea ha incorporado aviones Casa-295 del fabricante europeo EADS. El analista chileno Eduardo Santos resumió el espíritu que anima a sus militares cuando ironizó: “No somos un país armamentista, sino coleccionista de sistemas de armas”.⁶

La indefensión argentina se registra, pues, frente a sus dos grandes vecinos. Esta situación se origina en una cadena de causalidades que nace con la Guerra de Malvinas. Ese fue el momento clave en que un Estado que se suponía tomador de normas, la Argentina, invadió un territorio ocupado durante un siglo y medio por una de las grandes potencias forjadoras de normas, que para colmo era el aliado histórico más confiable de la principal superpotencia.

6 “Chile anuncia millonaria compra de armas”, *Infobae*, 15 de marzo de 2013.

Después de la derrota, las características propias de la sociedad y la política argentina, modificadas por la humillación bélica y las crisis subsiguientes, determinaron la incapacidad del rearme, vetada por políticos que necesitaban los recursos para otros fines. De tal modo, el país involucionó al punto de hacerse militarmente vulnerable frente a sus vecinos periféricos, también tomadores de normas.

Por circunstancias diferentes pero análogas a las argentinas, hacia fines del siglo XVII y principios del XVIII el sistema político polaco entorpeció la defensa del Estado y lentamente se fueron forjando las condiciones por las que el país quedaría a merced de sus vecinos. El *liberum veto* polaco establecía que cualquier parlamentario podía interrumpir el proceso legislativo gritando *Nie pozwalam!* (“¡Yo no lo permito!”). Llevada al extremo, esta práctica se convirtió en “un tipo de libertad política ‘individual’ sin restricciones que acaba destruyéndose a sí misma y a la nación” (Barlinska, 2006: 43). Así, el poder central polaco fue privado de los recursos militares necesarios para su defensa. Aunque la Federación Polaca-Lituana había sido una importante potencia de Europa oriental, Polonia se convirtió rápidamente en vasalla de Rusia. Luego padeció tres particiones, en 1772, 1792 y 1795, que dividieron su territorio entre Rusia, Prusia y Austria. No volvería a renacer hasta 1919.

Nada parecido tiene por qué ocurrir con la Argentina. Pero puede ocurrir. Nadie puede pronosticar qué tipo de liderazgo tendrán nuestros vecinos dentro de diez o veinte años. Además, aunque no se viole la integridad territorial argentina, de persistir la disparidad militar actual el país puede ser objeto de extorsiones. ¿Cómo se reaccionaría si, en el contexto de una grave crisis comercial, Brasil o Chile movilizaran poderosas divisiones a sus límites fronterizos con la Argentina?

Jugamos una ruleta rusa, o dicho de otro modo, nos encontramos ante una situación experimental muy poco común en las ciencias sociales. Desde un punto de vista lúdico es divertido y desde una perspectiva científica es fascinante. Quizá demos que la civilización sudamericana es éticamente superior a las demás, por su propensión a la paz. Pero es una apuesta fuerte con pocos precedentes.

Conclusiones

La neutralidad durante la Segunda Guerra Mundial, que fue una rebelión argentina contra las normas no escritas del sistema interestatal, invirtió la jerarquía sudamericana, poniendo a la Argentina por debajo de Brasil.

A su vez, la Guerra de Malvinas, que fue una rebelión contra las normas formales del sistema, redujo a la Argentina al estatus de lo que llamaremos un “cuasi-protectorado”: un Estado jurídicamente reconocido que es menos que un Estado porque ya no se puede defender de vecinos periféricos importantes, y depende de un consenso benéfico entre ellos para su supervivencia.

Aparte de contribuir a comprender lo que aconteció con la Argentina, nuestro aleccionador estudio de caso nos permite avanzar en la categorización de los tipos de Estados funcionalmente diferenciados que, en la visión del RP, constituyen la jerarquía del sistema interestatal. Estos son:

1. Los forjadores de normas;
2. Los tomadores de normas, divididos en:
 - a. Estados periféricos capaces de defenderse frente a vecinos periféricos, y
 - b. Cuasi-protectorados que sobreviven porque sus vecinos periféricos más poderosos coinciden en que es deseable que retengan cierta autonomía, siempre relativa; y
3. Los rebeldes.

Los fuertes hacen lo que pueden. Los débiles sufren lo que deben. Y para que un débil llegue a ser un poco más fuerte o un tanto menos débil, debe evitar conflictos políticos innecesarios. Entre otros casos, Alemania, Japón y Corea del Sur lo demuestran desde el lado positivo, a la vez que Argentina, Irak, Irán y Corea del Norte lo hacen desde el negativo.

Bibliografía

- Izabela Barlinska**, *La sociedad civil en Polonia y Solidaridad*, Volumen 223 de Monografías, Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), España, 2006.
- John Cooley** 2002, *Unholy Wars: Afghanistan, America and International Terrorism*, London and Sterling VA: Pluto Press.
- David Close**, *Latin American Politics – An Introduction*, Toronto: University of Toronto Press, 2009.
- John Dinges** 2004, *The Condor Years: How Pinochet and His Allies Brought Terrorism to Three Continents*, New York: The New Press.
- Robert Dreyfuss** 2006, *Devil's Game: How the United States Helped Unleash Fundamentalist Islam*, New York: Dell Publishing.
- Carlos Escudé** 1983, *Gran Bretaña, Estados Unidos y la declinación argentina, 1942-49*, Buenos Aires: Editorial de Belgrano.
- _____ 1992, *Realismo periférico: fundamentos para la nueva política exterior argentina*, Buenos Aires, Planeta.
- _____ 1995, *El realismo de los Estados débiles*, Buenos Aires: GEL.
- _____ 1997, *Foreign Policy Theory in Menem's Argentina*, Gainesville, FL: University Press of Florida.
- _____ 2012 (a), *El realismo periférico (RP) y su relevancia teórica ante el ascenso de China*, *Desarrollo Económico*, N° 204, Vol. 51, enero-marzo, pp. 529-541.
- _____ 2012 (b), *Principios de realismo periférico: vigencia de una teoría argentina ante el ascenso de China*, Buenos Aires: Lumière.
- _____ 2014, *Realism in the Periphery*, en Jorge I. Domínguez y Ana Covarrubias, *Routledge Handbook of Latin America in the World*, Nueva York: Routledge.
- Carlos Escudé y Andrés Fontana**, *Argentina's Security Policies: Their Rationale and Regional Context*, en Jorge I. Domínguez (comp.), *International Security and Democracy: Latin America and the Caribbean in the Post-Cold War Era*, Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1998, pp. 51-79.
- Gary Frank** 1979, *Struggle for Hegemony: Argentina, Brazil and the United States During the Second World War Era*, Coral Gables: University of Miami.
- Arie M. Kacowicz** 2005, *The Impact of Norms in International Society: The Latin American Experience, 1881-2001*, Notre Dame, IN: University of Notre Dame Press.
- David A. Lake** 2009, *Hierarchy in International Relations*, Ithaca NY: Cornell University Press (Cornell Studies in Political Economy).
- Douglas Lemke** 2002, *Regions of War and Peace*, Cambridge UK: Cambridge University Press.
- H.J. Morgenthau** 1948, *Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace*, New York: A.A. Knopf.
- Stephanie G. Neuman** 2009, *Power, Influence and Hierarchy: Defense Industries in a Unipolar World*, in Bitzinger (ed.), *The Modern Defense Industry*, Santa Barbara, California: Praeger Security.

Aníbal Pinto and Jan Křákal 1973, *The Centre-Periphery System Twenty Years Later*, *Social and Economic Studies* (Kingston, Jamaica), Vol. 22, No. 1 (March), pp. 34-89.

Peter Dale Scott 2007, *The Road to 9/11: Wealth, Empire and the Future of America*, Berkeley: University of California Press.

Alejandro Simonoff 2003, *La interpretación del pasado como eje de la disputa de la política exterior actual: de Puig a Escudé*, *Relaciones Internacionales* 12:25, pp. 129-148.

Ira Straus 2004, "Reversing Proliferation", *The National Interest*, Fall (# 7).

Arlene B. Tickner 2013, *Core, Periphery and (Neo)imperialist International Relations*, *European Journal of International Relations* 19: 627-646.

Kenneth N. Waltz 1979, *Theory of International Politics*, Reading, MA: Addison-Wesley.

Napoleón y von Bismarck Comparados

*Capitán de Navío de Infantería de Marina
VGM (R) Jorge Paulo Barrales*





Jorge Paulo Barrales. Capitán de Navío de IM VGM (R). Licenciado en Sistemas Navales, Instituto Universitario Naval. Participó en la Operación Rosario. Ejerció el Comando de la Compañía de Exploración, del Batallón Comando y Apoyo Logístico y de la Fuerza de Infantería de Marina de la Flota de Mar.

Revistó en la mayoría de las unidades operativas de IM y en el Comando de la IM, Fuerza de Apoyo Anfibio, Fuerza de IM de la Flota de Mar y Comando Naval Anfibio.

Formó parte de numerosos Operativos “Unitas” y del primer “Fraterno Anfibio”. Participó de la Operación “Fleetex 96” a fin de capacitarse en Operaciones NEO e intervenir en la elaboración de doctrina específica y conjunta sobre dichas operaciones. Fue Observador Militar en Angola y Jefe de Personal del Estado Mayor de MINUSTAH (Haití). Se desempeñó como Jefe del Escalafón de IM y Jefe de Enseñanza de la Escuela de Oficiales de la Armada, ejerciendo la docencia militar en ambas oportunidades. Desde el año 2008 a la actualidad se desempeña como profesor de la Escuela de Guerra Naval en las cátedras de Planeamiento y Liderazgo.

Napoleón y von Bismarck Comparados

CNIM VGM (R) Jorge Paulo Barrales

Resumen

El autor compara a estos dos grandes personajes históricos en base a los niveles de conducción del conflicto. Bismarck estableció y obtuvo un objetivo estratégico militar (supremacía prusiana en Europa continental) acorde a los recursos nacionales disponibles, eludiendo conflictos innecesarios (Inglaterra / Rusia) y respetando la libertad de acción de los conductores tácticos que debía obtener los éxitos militares requeridos. Napoleón (líder autoritario) acumuló todos los niveles de conducción (de Emperador a Comandante), obteniendo éxitos tácticos propios de conjugar al mejor general con el mejor ejército; pero cosechando en el nivel estratégico el fracaso propio de quienes acumulan enemigos cuya acción concurrente su genio táctico no puede superar.

Abstract

Author compares two great historical personages: Napoleon and Bismarck. Comparison was made associated to current levels of war. Bismarck established and got an Military Estrategical Objctive (Prusian supremacy in continental Europe) according prusian available national power, avoiding innecessary conflicts (England / Russia) and respecting the independence of tactical leaders who had to get necessary tactical victories. Meanwhile, Napoleón (an authoritarian leader) gathered all levels of conflict (from Emperor to tactical Commander), getting at lowest level (tactical) brilliant victories resulting from linking the best general with best Army. On the contrary, at strategic level he suffered the inevitable failure reserved to leaders who gather against him more enemies than his tactical genius can overcome.

Introducción

Napoleón y Bismarck fueron grandes protagonistas “sucesivos” del teatro europeo del siglo XIX; cuando Napoleón moría a los 52 años en Santa Elena (1821), Bismarck era un niño de seis años. Ambos emplearon el poder militar para obtener sus metas estratégicas. La mayoría de las razones que hicieron famoso y admirado a Napoleón están dentro del campo de batalla, mientras que los motivos de reconocimiento (con menor fama) para Bismarck están fuera de él.

Habiéndome propuesto compararlos, decidí que los niveles de conducción del conflicto tal como se contemplan en nuestra doctrina, serían una herramienta útil para ese propósito¹. No obstante debemos considerar que en tiempos de Napoleón y Bismarck el nivel operacional no existía formalmente como tal, aunque podía ser “intuido” por los conductores civiles y militares más sagaces².

Adicionalmente, pretendo extraer conclusiones finales de carácter general a partir de esa comparación, que excedan el marco de los personajes analizados.

Napoleón Bonaparte (1769/1821)

Napoleón Bonaparte desplegó su genio militar en una gran cantidad de batallas, que comienzan con la victoria de Valmy (1792) y finalizan con la derrota de Waterloo (1815). Esta trayectoria lo llevó a ocupar un lugar (mayoritariamente preferencial) en la selecta galería de los máximos conductores militares terrestres de la historia, que normalmente comparte con Alejandro Magno, Aníbal y Julio César. Durante la segunda mitad de su corta vida se convirtió en el personaje más importante de Europa, obligando a las restantes potencias europeas, cuya supervivencia veían amenazada, a dejar atrás antiguas rivalidades para aliarse con el único e ineludible objetivo de vencerlo.

Fortalecido por su prestigio militar, logró convertirse sucesivamente en Primer Cónsul (1799 / 30 años), Cónsul Vitalicio (1802/33 años) y finalmente Emperador (1804 / 35 años). A partir de este momento, los cuatro niveles del conflicto quedaron concentrados exclusivamente en su persona³.

1 Los niveles son: Estratégico General(o Político), Estratégico Militar, Operacional y Táctico

2 El “Nivel Operacional” tal como se lo conoce actualmente fue desarrollado por Mikhail Tukhachevsky para el Ejército Rojo entre fines de 1920 y principios de 1930.

3 Comparativamente Bismarck fue Primer Ministro de Prusia a los 47 años, y Canciller Imperial a los 56.

Como Cónsul Vitalicio y dos meses antes de ser proclamado Emperador, fue el responsable de la promulgación del Código Civil Francés (“Código Napoleónico”), uno de los más conocidos del mundo y en esencia aún vigente. Este fue un indudable mérito dentro del máximo nivel de conducción, normalmente ensombrecido por el brillo de sus éxitos militares.

Napoleón avanzó durante 23 años sobre un carro de guerra tirado por tres briosos caballos: su ambición, su autoconfianza y su genio militar. Nunca pensó en detener su carro ni ponerle un límite lógico a su avance, muchas veces incontenible. El precio final de esa carrera fueron: los seis últimos años de su vida en la prisión en Santa Elena, y una inmensa sangría de militares franceses mayormente anónimos, que decidieron compartir su destino sin pensar en compartir su gloria.

Napoleón y los niveles del conflicto

El análisis de Napoleón a partir de los cuatro niveles del conflicto obedece al propósito mencionado en la Introducción, a pesar de que Bonaparte los concentró todos en su persona.

- Respecto del nivel operacional y siguiendo el criterio de varios historiadores, he considerado “campanas napoleónicas” a las siete guerras de coalición que le impusieron sucesivamente los aliados (Ver Tabla N°1).

Nivel Estratégico General (Político):

- Como Estratega General no fijó un límite racional⁴ a su ambición de conquista acorde a la enorme pero no infinita capacidad militar terrestre que tenía a su disposición⁵. Esto derivó en la conformación de siete coaliciones contra él (Ver Tabla N°1). Enfrentado a “el resto del mundo”, terminó de la única manera que lo hacen quienes asumen ese desafío, arrastrando con su fracaso final a su nación.

El mantenimiento a ultranza de una actitud estratégica militar “competitiva” con el Reino Unido constituyó para Napoleón un factor de debilidad determinante por las siguientes causas:

4 Este “límite racional” ahora está doctrinariamente determinado en el Estado Final Deseado del nivel de conducción que corresponda.

5 Este hecho hace que muchos lo consideren un megalómano (delirios de grandeza, poder y omnipotencia, basadas en situaciones irreales).

La Política Británica: Impulsó las alianzas anti-napoleónicas, intervino decisivamente en su armado, y contribuyó financieramente para su desarrollo.

La Armada Británica: Le negó el acceso a las islas al superior ejército francés, compensó con victorias navales los éxitos terrestres franceses, y afectó a las colonias francesas de ultramar⁶.

El Ejército Británico: Reducido pero eficiente, fue un valioso esfuerzo secundario en las seis primeras coaliciones, y constituyó el esfuerzo principal en la última (Waterloo).

Nivel Estratégico Militar (ver Tabla N°1):

Resignó acertadamente sus pretensiones coloniales en Norteamérica para concentrar el esfuerzo en el teatro europeo. Adicionalmente, con la venta de Luisiana a USA obtuvo algunos recursos y potenció al naciente EE.UU. como futuro competidor de Gran Bretaña⁷.

Nivel Operacional (Ver tabla N°1):

- En el teatro europeo continental Napoleón cometió tres errores cuyo efecto concurrente determinó su fracaso:

Entre 1806 y 1809 desperdició dos veces (al final de la 4ª. y 5ª. Coaliciones) la inmejorable oportunidad para detener su avance y conservar exitosamente el centro y oeste de Europa que tenía militarmente asegurado⁸.

En 1808 transformó el “tránsito” a través de España en ocupación efectiva, perdiendo el que hasta entonces era un aliado, y que a partir de allí se transformó en la base de operaciones para el ejército británico, e inició una resistencia creciente que se transformaría en una enorme sangría para el poder militar francés⁹.

⁶ Yo no digo, señores, que los franceses no vayan a venir; sólo digo que no vendrán por mar” -John Jervis, primer Conde de San Vicente.

⁷ “Esta venta no es un gran negocio para Francia, pero lo importante es que le daremos a los ingleses un competidor nuevo en su monopolio marítimo” -Napoleón-

⁸ Gran Bretaña, Rusia y Suecia estaban fuera de su dominio, y en España comenzaba a desarrollarse la resistencia con apoyo británico.

⁹ Guerra de la Independencia Española (1808-1814): 500.000 bajas hispanas y 300.000 franceses // Algunos autores sostienen que Napoleón subestimó la voluntad de lucha española.

En 1812 lanzó la campaña contra Rusia porque esta no se plegó al Bloqueo Continental contra Gran Bretaña, con las siguientes consecuencias particulares:

- La pérdida de poder de combate de Napoleón fue irreversible¹⁰.
- Demostró que Napoleón no era invencible
- Hizo que Napoleón cruzara su “punto culminante de la ofensiva”¹¹.

Nivel Táctico (Ver tabla N°1):

Las Batallas libradas por Napoleón, tanto las ganadas como las perdidas, demostraron incuestionablemente su genio militar extraordinario; al cual debemos agregar el carácter épico de las combatidas contra la 6ª. y 7ª. Coaliciones. No obstante, al haber estado encuadradas estas batallas en los errores del nivel operacional y estratégico militar citados precedentemente, llevaron a Napoleón eternamente a la fama, y transitoriamente a Francia a la ruina.

Otto von Bismarck (1815-1898)

Considerado el fundador de la moderna Alemania. Actor principal dentro de un régimen autoritario y dueño de una personalidad enérgica e igualmente autoritaria, explotó al máximo la discrecionalidad que le concediera su Soberano Guillermo I para lograr su meta: la unificación alemana con centro de gravedad en el poder de Prusia (primus inter pares dentro de la Confederación Germánica), y a partir de ella obtener la supremacía europea en base a hábiles alianzas internacionales y a la alta eficiencia militar lograda mediante las reformas que introdujo en ese campo como Primer Ministro Prusiano.

El “Canciller de Hierro” forzó hábilmente los conflictos que sabía que podía ganar y cuyos beneficios adquiridos podía consolidar y sostener.

10 600.000 bajas en Rusia. Adicionalmente había 300.000 soldados franceses empeñados en España, y aproximadamente 200.000 apostados en Alemania e Italia.

11 Cuando el PCO no está apreciado en el planeamiento preliminar del atacante, este toma conciencia tarde (o nunca) de haberlo cruzado.

A pesar de contar incuestionablemente con el mejor ejército de Europa, famoso por su disciplina y el profesionalismo de sus generales, acotó sabia y prudentemente el expansionismo territorial alemán a las reales capacidades del poder político, económico y militar del que dispuso, circunscribiéndolo mayoritariamente al “área de influencia germana.”

Bismarck y los niveles del conflicto

Nivel Estratégico General (Político):

Ejercido formalmente por Guillermo I pero en los hechos por Bismarck.

Sus logros en este nivel se resumen en la Tabla N°2, y su “prudencia estratégica” queda evidenciada en los siguientes ejemplos:

Forjó un entramado de alianzas diplomáticas (con Austria, Rusia e Italia) destinado a aislar a Francia en previsión de su posible revancha por su humillante derrota de 1871 a manos de Prusia.

Convenció a Guillermo I de mantener a Alemania fuera de la carrera colonialista de las potencias europeas, evitando un desgaste de capital económico y militar que él apreciaba como una carga económica inaceptable y un potencial factor de conflicto con Inglaterra¹².

No sumó enemigos innecesarios (tal como hizo Napoleón con Rusia y España).

Nivel Estratégico Militar:

Efectivamente en manos de Bismarck. Como ejemplo de su racionalidad en este nivel valen los siguientes hechos:

Luego de su gran victoria en la Guerra Franco-Prusiana (Ver Tabla N°2) solo tomó de la derrotada Francia los territorios de Alsacia y Lorena, a los que consideraba estratégicos por su riqueza en carbón y hierro, minerales necesarios para la expansión de la industrialización germana.

¹² Cuando asumió Guillermo II (1888) comenzó la expansión colonial, siendo este hecho uno de los principales factores que motivó la renuncia del Canciller en 1890.

No disputó a Inglaterra el predominio del mar ni intentó la “aventura rusa” (ambas fueron fatales para Napoleón).

Nivel Operacional:

Encuadró los resultados tácticos dentro de las pautas operacionales que se auto-impuso para el teatro de operaciones centro-europeo¹³.

Nivel Táctico:

Otorgó discrecionalidad táctica a sus brillantes generales, entre los que sobresalió Helmuth von Moltke¹⁴.

Síntesis comparativa

Napoleón vivió 52 años y estuvo 20 de ellos en el poder. Concentró en su persona todos los niveles de conducción del conflicto, poniendo a los tres niveles superiores “en manos” del nivel táctico en el que alcanzó su máximo brillo. Inició su ascenso en 1795 dentro de una Francia convulsionada, y después de llevarla a la cima en 1808/9, la dejó en 1815 ocupada por sus enemigos.

Bismarck vivió 83 años y estuvo 28 de ellos en el poder. Firmemente ubicado en el Nivel Estratégico Militar, influyó hasta donde pudo en el Nivel Estratégico General (Emperador) y condujo con firmeza pero sin ahogarlos, a los niveles Operacional y Táctico. Asumió en 1862 como Primer Ministro de una Prusia en recuperación y se retiró en 1890 como Canciller del Imperio Alemán, siendo este el estado hegemónico de Europa.

En base a la comparación de la trayectoria de ambos personajes, a la luz de los cuatro niveles de conducción del conflicto, y de la relación costo / beneficio de su accionar para sus respectivas naciones, priorizo la figura de Bismarck.

13 Luego de la victoria sobre los austriacos en Königgrätz (Guerra de las Siete Semanas-1866), el ejército prusiano tenía libre el camino a Viena y los generales, incluido el prestigioso Moltke, querían marchar sobre la capital austriaca. Bismarck se opuso y convenció al Emperador para detener el avance y negociar en condiciones favorables.

Esto abrió el camino a la futura conformación de la Triple Alianza (1882) entre Prusia, Italia y Austria-Hungría para aislar a Francia (principal preocupación de Alemania)

14 El general prusiano más destacado del Ejército de Bismarck, creador de la Maniobra por Líneas Exteriores, que explotaba las ventajas del telégrafo y el ferrocarril (el más eficiente de Europa) y se resume en su famosa frase de “marchar separados, combatir juntos”.

Conclusión de carácter general

Cuando un líder totalitario que concentra los tres niveles de conducción superior y condiciona al nivel táctico, se enfrenta con un sistema democrático (o seudo-democrático) que los respeta, es esperable el desarrollo de la siguiente secuencia:

- Mientras sus enemigos consolidan la Alianza, el Líder Totalitario obtiene una ventaja inicial tomando la iniciativa. Esta actitud se ve facilitada por el dominio de los tres niveles superiores de conducción, lo cual le permite “apurar” la apreciación estratégica previa “ajustándola” a su deseo personal.
- A medida que pasa el tiempo, el Líder Totalitario progresivamente se debilita porque en el ámbito de los tres niveles superiores que arbitrariamente conduce, el empecinamiento va desplazando a la razón. Se derraman así sobre el nivel táctico directrices de calidad decreciente, recibiendo de este en contrapartida resultados tácticos cada vez más pobres. El círculo vicioso resultante termina invariablemente en el fracaso personal, y por arrastre, nacional¹⁵.
- Contrariamente, con el paso del tiempo la Alianza progresivamente se fortalece, respetando la separación de niveles y explotando la sinergia de su adecuada interdependencia, y encontrando para cada nivel (a veces por prueba y error), el líder más adecuado para conducirlo. Este es el caso de las democracias, que cuando se enfrentan a los totalitarismo, finalmente terminan prevaleciendo.

¹⁵ Como “casos históricos testigo” valen los siguientes:

a) Napoleón Bonaparte: Ago 1769 - May 1821 (muerte en prisión -¿envenenado?)

b) Francisco Solano López : Jul 1827- Mar 1870 (muerte en combate)

c) Adolf Hitler: Abril 1889 - Abril 1945 (suicidio en bunker)

Tabla N°1

COALICIONES CONTRA NAPOLEON	
1ª Coalición (1792-1797)	Reino Unido, Austria, Prusia (a), España (b), Portugal, Nápoles y Cerdeña (a) Se retira en 1795 // (b) Pasa al bando francés en 1795
Napoleón derrota a los prusianos en la batalla de Valmy (1792) /// Austria firma el Tratado de Campo Formio (1797) /// El Reino Unido queda como la única potencia aún en guerra con Francia, compensando su menor poder terrestre con su mayor poder naval.	
2ª Coalición (1798-1801)	Reino Unido, Rusia, Austria, el Imperio Otomano, Portugal, Nápoles y Estados Papales.
Victorias austro-rusas en el norte de Italia (1799) -	
Rusia, que le había dado un positivo impulso a la 2ª. Coalición, se retira de la misma en Octubre por discrepancias con Austria, facilitando la reacción francesa.	
Balance negativo para Francia en la Campaña a Egipto y Siria (1798-1801) mediante la cual Napoleón pretendía afectar la ruta comercial británica a la India. En este contexto, el Almirante Nelson derrotó a la armada francesa en la Batalla del Nilo o Aboukir (1798)	
Victorias francesas en Marengo y Hohenlinden (1800) sobre Austria, que mediante el tratado de Luneville (1801) cede la orilla izquierda del Rin a Francia.	
Francia y el Reino Unido firmaron la Paz de Amiens (1802) que duró solo un año.	
Ante la imposibilidad de resolver militarmente el conflicto con Gran Bretaña, y tener que mantener su esfuerzo militar principal en el continente europeo, Napoleón resigna sus pretensiones coloniales en Norteamérica (venta de Luisiana a USA -1803),	
3ª Coalición (1803)	Reino Unido, Rusia, Austria, Nápoles y Suecia.
La obtención de la superioridad naval sobre el Reino Unido era la condición previa necesaria para:	
- Las victorias navales británicas sobre la flota franco-española en las batallas de Cabo Finisterre (JUL 1805) y Trafalgar (OCT 1805), abortaron el plan napoleónico de invadir las Islas Británicas y hacer prevalecer en ellas su superioridad militar terrestre. (*)	
- Estas derrotas navales fueron compensadas con las victorias terrestres de Ulm (OCT 1805) y Austerlitz (DIC 1805), siendo esta una de las más brillantes batallas ganadas por Napoleón. (**)	
<i>(*)</i> : Napoleón planeó la invasión de las Islas Británicas, y reunió 180.000 soldados en Boulogne	
<i>(**)</i> : Consecuencias: Ocupación de Viena y firma del Tratado de Presburgo (DIC 1805) por el cual Austria entrega a Francia la zona del norte de Italia.	
4ª Coalición (1806/7)	Reino Unido, Rusia, Austria, Nápoles y Suecia
Prusia ingresa a la coalición (1806) subsidiada por el Reino Unido y se moviliza junto a Rusia para una campaña contra Napoleón.	

Napoleón derrota a los prusianos en Jena y Auerstedt (OCT 1806), ocupa Berlín, controla la mitad de Prusia y provoca su salida de la coalición hasta 1813.	
Napoleón derrota a los rusos en Friedland (OCT 1807) obligando al Zar a firmar un armisticio.	
Ante la imposibilidad de invadir las Islas Británicas, Napoleón decreta el bloqueo comercial al Reino Unido.	
Ante la negativa de Portugal para plegarse al bloqueo anti-británico, Napoleón lo invade pasando “a través” de España en virtud del tratado de Fontainebleau (OCT 1807) que estipulaba la invasión militar franco-española a Portugal para repartirse su territorio.	
El tránsito de las tropas francesas a través de España (iniciado en OCT 1807) fue derivando progresivamente en ocupación del territorio hispano (Murat ocupa Madrid en MAR 1808), lo que produce el Motín de Aranjuez (MAR 1808) y el Levantamiento de Madrid (MAY 1808), dando inicio a la Guerra de Independencia Española. (1808-1814)	
Situación al final de la campaña: <i>Control total de Napoleón sobre Europa central y oriental /// Control casi total sobre España (rebelión incipiente)/// Reino Unido, Rusia y Suecia fuera de su control.</i>	
5ª Coalición (1809)	Reino Unido y Austria.
<i>La ausencia de Rusia y Prusia redujo la 5ª. Coalición a un esfuerzo principal terrestre austriaco y un esfuerzo secundario naval británico, frente a un Napoleón en auge, y tan solo con un comienzo de resistencia en España.</i>	
<i>Napoleón derrota a los austriacos en la batalla de Wagram (JUL 1809), definiendo la campaña. Austria firma el Tratado de Schönbrunn (1809), por el cual cede importantes territorios.</i>	
<i>Situación al final de la campaña: Idem 4ª. Coalición con control decreciente sobre España.</i>	
6ª Coalición (1812-14)	Reino Unido, Rusia, Austria, Prusia, Suecia, España, Portugal, Sicilia y Piamonte.
1812	
Napoleón invade Rusia en 1812 por la negativa del Zar a aplicar el “Bloqueo Continental” contra el Reino Unido.	
Inicialmente la campaña le fue favorable, obteniendo la victoria de Borodino (SET 1812) ocupando Moscú ese mes. Pero la contraofensiva rusa, favorecida por la rigurosidad del clima, terminó expulsando a los franceses. (*)	
<i>(*): Invadieron Rusia más de 670.000 hombres, y sobrevivieron apróx. 58.000 (8,6% del total)</i>	
1813/14	
El resentimiento prusiano acumulado desde la derrota de Jena y de la ocupación de Berlín (1806) estalló bajo la forma de “guerra de liberación” en 1813.(*)	
<i>(*): Un adelanto de la “revancha alemana” después de las humillantes condiciones impuestas en la 1ª. GM.</i>	
La victoria de Dresde (AGO 1813) sobre las fuerzas conjuntas de Austria, Rusia y Prusia fue la última victoria importante que obtuvo Napoleón.	

<p>La Batalla de Leipzig o Batalla de las Naciones (actual Sajonia) librada del 16 al 19 OCT 1813, fue la más grande de todas campañas napoleónicas y constituyó la máxima derrota sufrida por los franceses. A partir de este triunfo, los aliados iniciaron su marcha sobre Francia.</p>	
<p>Napoleón condujo la defensa final de Francia mediante la Campaña de los Seis Días (FEB 1814) enfrentando de manera brillante a medio millón de aliados con solo 70.000 hombres. La derrota fue inevitable. (*)</p>	
<p><i>(*) Consecuencias: ocupación de París, firma del Tratado de Fontainebleu (ABR 1814) y abdicación de Napoleón (desterrado a la isla de Elba).</i></p>	
<p>Situación al final de la campaña: Francia reducida a su tamaño previo a la 1ª. Coalición /// Restauración de la monarquía francesa.</p>	
7ª Coalición (1815)	Reino Unido, Rusia, Austria, Prusia, Suecia, España, Países Bajos y Estados Alemanes.
<p>Napoleón escapó de Elba (FEB 1815), desembarcó en Antibes (01 MAR 1815) y en base a su extraordinario carisma asumió el control de fuerzas francesas que se incrementaron de 140.000 a 200.000, intentando la recuperación de Francia, y dando inicio a “Los Cien Días”.</p>	
<p>La 7ª. Coalición se armó apresuradamente, sumando 186.000 hombres, de los cuales 60.000 eran británicos (el aporte mayor)</p>	
<p>Batalla de Ligny (16 JUN 1815): Batalla previa a Waterloo en la que los franceses derrotan a los prusianos.</p>	
<p>Batalla de Quatre Bras (16 JUN 1815): Empate táctico seguido de una retirada británica hacia Waterloo</p>	
<p>Batalla de Wavre (18 y 19 JUN 1815): Una fuerza francesa derrota a una fuerza prusiana que logra impedir que los franceses triunfantes refuercen a Napoleón en Waterloo (derrota táctica y triunfo operacional)</p>	
<p>Batalla de Waterloo (18 JUN 1815): Victoria decisiva de los aliados lograda luego de que la intervención de Blucher (Prusia) rompiera el equilibrio existente entre Napoleón y Wellington a favor de los aliados.</p>	
<p>Napoleón, derrotado por escaso margen pero de forma decisiva, fue confinado a la Isla de Santa Elena hasta su muerte.</p>	
<p>Situación al final de la campaña: Idem 6ª. Coalición.</p>	

Tabla N°2

AUTORIDADES INVOLUCRADAS DURANTE LA GESTION DE BISMARCK
<p>Guillermo I: Rey de Prusia en 1861 y Emperador de Alemania de 1871 a 1888.</p> <p>Federico III: Rey de Prusia y Emperador de Alemania de Marzo a Junio de 1888.</p> <p>Guillermo II: Rey de Prusia y Emperador de Alemania de 1888 a 1918.</p> <p>Bismarck: Primer Ministro de Prusia (1862 / 1890) - Accede al cargo a los 47 años. Canciller del Imperio Alemán(1871 / 1890) - Accede al cargo a los 55 años</p>
VICTORIAS MILITARES PRUSIANAS EN LA ERA BISMARCK
<p>Guerra de los Ducados(1864):</p> <p>Actores: <i>Prusia y Austria vs Dinamarca.</i></p> <p>Consecuencias: <i>Prusia consolida su supremacía prusiana en la Conf. Germánica.</i></p> <p>Incorporación territorial: Schleswig y Lauenburgo (<i>Holstein para Austria</i>)</p>
<p>Guerra de las Siete Semanas (1866):</p> <p>Actores: <i>Prusia vs Austria.</i></p> <p>Consecuencias: <i>Prusia se convierte en el estado hegemónico de Alemania y constituye la Federación Alemana del Norte (reemplaza a la Conf. Germánica).</i></p> <p>Incorporación territorial: <i>Hannover, Hesse, Holstein, y Francfurt.</i></p>
<p>Guerra Franco-Prusiana (1870/71):</p> <p>Actores: <i>Prusia vs Francia.</i></p> <p>Consecuencias: <i>Unificación de Alemania con hegemonía prusiana, e Instauración del Imperio Alemán.</i></p> <p>Incorporación territorial: <i>Alsacia y Lorena.</i></p>

Frases célebres (priorizadas)

Napoleón:

1. *“No hay que temer a los que tienen otra opinión, sino a aquellos que tienen otra opinión pero son demasiado cobardes para manifestarla”.*
2. *“Lo imposible es el fantasma de los tímidos y el refugio de los cobardes.”*
3. *“La confianza es la mitad del triunfo.”*
4. *“Con audacia se puede intentar todo; mas no se puede conseguir todo.”*
5. *“La actitud ociosa de un ejército es su más seguro camino hacia la derrota.”*
6. *“La victoria tiene cien padres y la derrota es huérfana”*
7. *“La palabra imposible no está en mi vocabulario.”*

Bismarck:

1. *“El hombre que nada teme es tan fuerte como el que es temido por todo el mundo”.*
2. *“Los grandes políticos deben su reputación, cuando no a la pura casualidad, a circunstancias que ellos mismos no podían prever”.*
3. *“Ante cualquier desavenencia no caigamos en el error de dudar o bien de su voluntad”.*

Bibliografía

Barrales, Pablo - Punto Culminante y Estado Final Deseado - Artículo J - BCN N° 835 - Enero/Abril 2013.

Chandler, David. Las Campañas de Napoleón: un emperador en el campo de batalla; de Tolon a Waterloo - La Esfera de Libros- Madrid.

EMCO - Manual de Estrategia y Planeamiento para la Acción Militar Conjunta - Nivel Operacional - La Campaña (MC 20-01) - EMCO - 2013

Gaut vel Hartman, Sergio - Grandes Batallas de la Historia - 2008 - Ed. Andrómeda

Hughes Daniel. Moltke and the Art of War. Editorial Novato. 1993

Laffin, John - Grandes Batallas de la Historia - 2004 - Ed. El Ateneo.

Liddell Hart, Basil - Estrategia - La Aproximación Indirecta - Círculo Militar – 1984

Mommsen, Wilhelm. Otto von Bismarck. Barcelona, España.

Parker, Geoffrey - Historia de la Guerra - 2005 (reimpresión 2010) - Ed. Akal.

Global Commons

Comodoro de Marina NA (R) Gustavo Ricardo Grünschläger





Gustavo Ricardo Grünschlager. Comodoro de Marina (R), Licenciado en Sistemas Navales, Instituto Universitario Naval. Realizó el Curso de Orientación en Submarinos en la Escuela de Submarinos, el Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval y el Curso Superior de las Fuerzas Armadas. Es Master of Science in National Security Strategy en la National Defense University, Washington DC, Estados Unidos y Master en Administración de Recursos Humanos por la Universidad del Salvador. Desempeñó tareas docentes en la Escuela de Submarinos, Escuela de Oficiales de la Armada, y la Escuela de Operaciones. Desde hace más de 4 años, es profesor en la Escuela de Guerra Naval, en las cátedras de Toma de Decisiones en Condiciones de Incertidumbre y en el Seminario de Nuevas Tecnologías Navales.

Global Commons

CMNA (R) Gustavo Ricardo Grünschläger

Resumen

El constante avance de la técnica le ha permitido al ser humano el acceso a cada vez mas espacios, sobre los cuales ha intentado, intenta e intentará ejercer su dominio. Mas allá de la tierra, el mar, el aire, el espacio y el ciberespacio, conocidos como “Global Commons”, forman parte de complejos escenarios dentro de los cuales, los distintos actores del conflicto moderno, disputarán el ejercicio del poder en contextos de gobernanza incompleta o sin aceptación universal.

Abstract

Technology has enabled to the human being access to ever more spaces, on which he has tried, are trying and will try to execute its dominance. Beyond the land, sea, air, space and cyberspace , known as “Global Commons”, are part of complex scenarios where, different actors of modern conflict, will try to play their power in the context of incomplete or no universally accepted governance.

¿Qué son los denominados “Global Commons”?

Podemos definirlos como aquellos espacios del orbe que no estando bajo jurisdicción o control de Estado alguno, están abiertos al acceso y uso de actores estatales y no estatales.

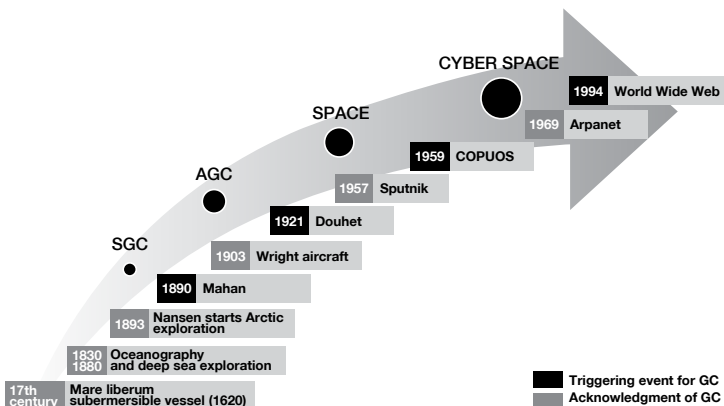
En una secuencia temporal, que puede correlacionarse con determinados eventos históricos, podemos ver la importancia que ha tenido el desarrollo tecnológico en el acceso a los mismos.

Cuando los continentes eran accesibles tan solo por vías marítimas, se instaló el debate del Mare Nostrum enfrentando al Mare Liberum. Había Estados que propugnaban por el dominio jurisdiccional del espacio marítimo, en tanto que otros lo presentaban como de necesaria libertad de acceso para todos.

Cuando en 1903, los hermanos Wright realizan el primer vuelo con un aparato mas pesado que el aire, se abrió una nueva dimensión en la esfera de disputa del control o dominio de los espacios y surge el espacio aéreo.

Otra fecha determinante fue en el año 1957 cuando, la entonces Unión Soviética, agregó una nueva dimensión al problema con el lanzamiento y puesta en orbita del primer satélite artificial.

La técnica continuo su avance y sobre la primer red de servicio de computadoras aparecida en 1969, la Arpanet, se desarrollaron los dominios de internet, apareció la World Wide Web y el problema sumó otra nueva dimensión.



1

Es así que hoy en día, reconocemos la existencia de cuatro espacios comunes o “commons”: la alta mar, el espacio aéreo, el espacio exterior y el ciberespacio.

Todos ellos se caracterizan por varios puntos:

- Son espacios sujetos al uso dual, tanto civil como militar.
- Conviven en ellos actores estatales y no estatales.
- Se encuentra regulados mediante tratados o convenciones internacionales, en forma parcial y no siempre aceptadas por todos los actores.
- Residen en ellos oportunidades y amenazas.
- La tecnología juega un papel fundamental en su acceso, conquista y control.

Espacio Marítimo

A través de él, se despliegan las rutas marítimas que transportan el mayor flujo comercial del orbe.

En su seno reside uno de los principales sustentos de la humanidad.

Por su lecho, se despliegan las redes físicas de conectividad que enlazan a través de datos, voz e imagen a los diferentes continentes. Sobre el mismo se depositan materiales codiciados por muchos actores. Bajo el mismo se encuentran recursos necesarios para la supervivencia de la raza humana.

Su gobernanza está regida por la Convención Internacional sobre Derecho Marítimo de las Naciones Unidas, conocida como CONVEMAR, que no ha sido ratificada aún por todos los países del mundo.

En un contexto de economía globalizada, cualquier amenaza a la estabilidad o seguridad marítima, en cualquier punto de la alta mar, puede afectar intereses de múltiples actores, estatales y no estatales.

Espacio Aéreo

Los países tienen derechos soberanos sobre el espacio aéreo que se encuentra sobre sus tierras y espacios marítimos nacionales. El resto, es

decir el espacio aéreo sobre el cual ningún país puede ejercer soberanía, se encuentra abierto a todos, siendo este uno de los “commons” mas reglamentados.

Rigen en él lo estipulado en 1944 en la CONVENCIO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, donde se creo la ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI), su órgano de control.

Hoy en día es uno de los espacios con mayor flujo nominal de transito. El tráfico de pasajeros es cercano a los 2 billones de almas al año y por sus vías circula hasta el 30% de los productos manufacturados.

La virulenta irrupción de los UAV, en un contexto de constante desarrollo tecnológico, obligará en breve a la revisión y complementación de la legislación vigente.

Espacio Exterior

Definido solo desde su límite inferior (altura desde la tierra a partir de la cual un objeto [satélite] mantiene posición orbital), su alcance no esta delimitado.

En él están ubicados elementos vitales que permiten la globalización, la recolección de datos, las comunicaciones, etc., y aglutina actividades tanto estatales como privadas, tanto militares como civiles.

La convención Tratados y Principios de las Naciones Unidas Sobre el Espacio Ultraterrestre, firmada en la ciudad de New York en el 2002, es el principal marco jurídico internacional que regula las actividades en él, incluyendo la luna y lo definido como “cuerpos celestes”.

El crecimiento de la “basura espacial”, la posibilidad del desarrollo de “armas anti satélite” o de satélites con capacidad de interferencias (jamming) o generación de señales falsas que podrían afectar las redes de comando y control de fuerzas operativas, podrían materializar parte de las amenazas a la seguridad de los estados y concluir en la necesidad de una futura revisión de la normativa vigente.

Ciberespacio

A diferencia de los anteriores, este no ocupa un espacio físico y su definición no está del todo ajustada. Puede definírsele como el espectro electromagnético a través del cual circulan datos digitales, pero no solamente ese espectro sino, además la información digital en sí, la infraestructura de conectividad, telecomunicaciones satelitales, etc.

Al igual que el resto de los commons, su importancia es determinante para la economía mundial, las operaciones militares y nuestro actual modo de vida.

Paradójicamente, los estados o corporaciones más desarrolladas, son los organismos más sensibles a un ataque, los más vulnerables.

Con poca o casi nula regulación, el acceso al mismo es amplio, libre y el flujo de datos en sí, no distingue entre operaciones lícitas e ilícitas, entre uso legal o ilegal, entre actividades válidas o criminales.

En el 2004 la Unión Europea crea la Agencia Europea de Seguridad de las Redes y la Información, en un intento de abordar la problemática de la seguridad de la red y los datos. Desde el 2013 tiene operativo el Centro Europeo de Ciberdelincuencia y en el mismo año lanzaron la Estrategia de Ciberseguridad para el combate del cibercrimen.

Otras visiones encaran el problema en forma mucho más restrictivo, negando o limitando el acceso a los sistemas, como lo hace la Federación Rusa.

En el fondo, pasa a ser parte de un delicado equilibrio entre los roles de acceso libre con seguridad restrictiva que encaran algunos, confrontando la reducción de las libertades individuales que encaran otros, equilibrio de por si delicado y que nunca dejara conforme a ambas partes.

¿Por qué son importantes ahora?

El desarrollo tecnológico ha puesto a disposición de cada vez más actores elementos que permiten acceso a estos espacios globales.

La exploración y explotación marina, otrora acaparada por entes de control estatal, se encuentra con vacíos legales donde, lo que es propiedad de todos, es a la vez propiedad de nadie y puede ser sobreexplotado hasta el agotamiento (principio de sustractabilidad). El tráfico de bienes y servicios actual en su seno, es el mayor registrado por la humanidad en época alguna.

En las actividades espaciales conviven mano a mano, entes nacionales, multinacionales, corporaciones y operadores privados. Conforme se facilite el acceso al mismo, se encontrará más poblado, no sólo por elementos operativos, sino además, por elementos que, habiendo finalizado su vida útil, u habiendo sido utilizados como parte de los vectores de lanzamiento, incrementan la densidad de objetos en su seno.

En el espacio aéreo no solamente están presentes los actores estatales y no estatales, sino que, dado su extensión e imposibilidad actual de su control total, es un medio facilitador de actividades ilícitas. A esto hemos de sumarle el rápido incremento de vehículos aéreos no tripulados (UAV) cuyo desarrollo y utilización, esta creciendo a una velocidad exponencial, sin que las leyes que regulan su uso puedan adelantarse a los hechos.

La creciente dependencia del tráfico de datos en un mundo globalizado, ha desdibujado los límites fronterizos y a su vez acercado, como nunca antes, a hombres, corporaciones, estados y conflictos. Su uso actual es determinante para el mantenimiento de nuestro modo de vida. El solo hecho de la aparición del computador ha archivado por siempre a las máquinas de escribir mecánicas y la difusión de los e-mails, cada vez reemplaza más al correo tradicional, que queda relegado mas a un servicio de colección y distribución de cargas, que a un sistema por donde circula la información personal y financiera.

La concentración de actores, en todos estos escenarios, impone la necesidad de rever las normas que los regulan.

Tan importantes son que la NATO, entre 2010 y 2011, condujo una serie de reuniones que concluyeron en un documento denominado Assured Access to the Global Commons².

² ASSURED ACCESS TO THE GLOBAL COMMONS, Maritime | Air | Space | Cyber, Major General Mark Barrett, Dick Bedford, Elizabeth Skinner, Eva Vergles, Supreme Allied Command Transformation, North Atlantic Treaty Organization, Norfolk, Virginia USA, 2011.

En la Estrategia de Seguridad Nacional del 2015, promulgada por el Presidente Barack Obama en febrero de este año, expresa: “El mundo está conectado por espacios compartidos - ciberespacio, espacio exterior, aire y océanos, que permiten el libre flujo de gente, bienes, servicios e ideas. Ellos son las arterias de la economía global y la sociedad civil y el acceso a ellos está en riesgo dado el incremento de la competencia y comportamientos provocativos. Por ello, continuaremos promoviendo reglas para el comportamiento responsable asegurando al mismo tiempo las capacidades que permitan el acceso a esos espacios compartidos”³.

Desde 1944, en un intento de organizar al mundo post contienda se llevaron a cabo una serie de convenciones:

- Acuerdos de Breton Woods (1944)
- Convención de Chicago (1944)
- Carta de las Naciones Unidas (1945)
- Acuerdo General de tarifas y comercio (1947)
- Convenciones de Ginebra jus in bello (1949)
- Convenciones de la Ley del Mar (1945 – 1982)

En todos estos acuerdos están presentes los esfuerzos por limitar a los Estados, sus alcances discrecionales, injerencias y límites geográficos. En general se aplicaron normas “restrictivas” respecto a los recursos, dominio de los recursos y derechos de propiedad de los recursos.

En el escenario descrito, con una población mundial en continuo crecimiento, acompañado por las demandas implícitas de ello (demandas de mayor cantidad de alimentos, energía, etc) las posibilidades de expansión de los intereses estatales están limitados hacia donde se pueden expandir. Por ellos, hoy en día, los “global commons” recobran su particular importancia recordando que, en general, cuando se estipularon normas restrictivas en el acceso a algo, benefició a aquellos actores que disponían de la tecnología necesaria para su acceso. Eso deriva en la creación de una brecha entre los que pueden y los que no y nos deriva hacia otro concepto, el de cercenamiento tecnológico, mecanismo por el cual los poderosos dificultan el acceso a las nuevas tecnologías al resto, agrandando la brecha, en provecho propio pero eso, será motivo de otra nota.

3 U.S. National Security Strategy, THE WHITE HOUSE, WASHINGTON, Feb 2015.

Bibliografía

Barrett, Mark y otros - Assured Access to the global Commons, Maritime | Air | Space | Cyber, Major General Mark Barrett, Dick Bedford, Elizabeth Skinner, Eva Vergles, Supreme Allied Command Transformation, North Atlantic Treaty Organization, Norfolk, Virginia USA, 2011.

Buck, Susan J. - The Global Commons, an introduction, , University of North Carolina-Greensboro, Island Press, 1998.

Jacoby, Lowell E. Global Commons and the Role for Intelligence, , International Law Studies - Volume 83 Global Legal Challenges: Command of the Commons, Strategic Communications, and Natural Disasters Michael D. Carsten (Editor), 2005.

Jasper, Scott. Securing Freedom in the Global Commons. Stanford University Press, 2010.

López Zamora, Paula - Tesis doctoral, deontología y autorregulación en el ciberespacio, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Derecho, Departamento de Filosofía del Derecho, Moral y Política I, Agosto 2003.

Naciones Unidas - Tratados y Principios de las Naciones Unidas sobre el Espacio Ultraterrestre, Naciones Unidas, New York, 2012.

Ramel, Frédéric - Access to the Global Commons and grand Strategies: A Shift In Global Interplay, Sciences Po, CERI, Institut de Recherche Strategique dew L'Ecole Militaire, 2014.

Sloan, Elinor, PhD - China's Strategic Behavior, Canadian Defence & Foreign Affairs Institute, Calgary, Jun 2010
U.S. National Security Strategy, The white house, Washington, Feb 2015.

Ansar Allah y el Estrecho de Bab el Mandeb

Coronel (R) Omar Alberto Locatelli





El Coronel (R) ***Omar Alberto Locatelli***, es magister en Historia de la Guerra y Lic. Relaciones Internacionales en la Universidad de La Plata, fue agregado de Defensa, Militar, Naval y Aeronáutico ante Israel y Chipre (2005/2006), y decano de los Agregados Internacionales durante la 2da Guerra del Líbano (2006). Realizó el curso de Liderazgo y Conducción de Elementos de Exploración (Escuela de Blindados de EUA) y el Curso de Estrategias Internacionales de Contraterrorismo (Instituto de Contraterrorismo de Israel). Es miembro adherente del Instituto de Historia Militar Argentino e investigador nivel V del Ministerio de Educación.

Es profesor adjunto de Estrategia Operacional en la Escuela Superior de Guerra Conjunta, profesor en el Curso C5 del Estado Mayor Conjunto y profesor de la materia Organizacional en el Curso Básico de Unidad Táctica de la Escuela Superior de Guerra del Ejército. Ha sido expositor en la Red de Asuntos Estratégicos Militares del Ministerio de Defensa, en la Dirección de Planeamiento y en la Jefatura de Inteligencia del Ejército Argentino. Imparte seminarios sobre Medio Oriente en la Maestría de Historia de la Guerra y dirige los Seminarios de Casos de Estudio de la especialización en Conducción Superior de Organizaciones Militares Terrestres en la Escuela Superior de Guerra. Ha publicado numerosos artículos en el país y en el exterior sobre la temática geoestratégica de Medio Oriente. El libro “La Supervivencia de Hezbollah” es de su autoría, y próximamente publicará “El Laberinto de Medio Oriente”. Es colaborador en la Revista DEF y DEF online en artículos referidos a Medio Oriente.

Ansar Allah y el Estrecho de Bab el Mandeb

CNL (R) Omar Alberto Locatelli

Resumen

El conflicto confesional en Yemen entre sunitas y shiítas, enfrentando a ISIS, Al-Qaeda y los Houthis, se extiende a los intereses de Arabia Saudita e Irán por el control del sur de la Península Arábiga. No obstante el control de los diversos estrechos navegables es una preocupación internacional más que regional porque por allí pasa el mayor flujo de petróleo hacia Europa y Asia. La economía mundial trata de evitar que el conflicto evolucione hacia el nombre de uno de sus pasos principales: Puerta de las lágrimas.

Abstract

The sectarian confessional conflict between Sunnis and Shiites in Yemen, facing Isis, Al-Qaeda and the Houthis, extends to the interests of Saudi Arabia and Iran for the control of the southern Arabian Peninsula. However the control of the various navigable straits is an international rather than regional concern that there passes the greater flow of oil to Europe and Asia. The world economy is to prevent the conflict evolves into the name of one of its main steps: Gate of tears.

Ansar Allahy el estrecho de Bab el-Mandeb

La guerra contra el ISIS tiene muy similares actores que la crisis en Yemen, no obstante lo cual demuestra otro tipo de intereses estratégicos en el Golfo y en la Península Arábiga. Su análisis es una necesidad estratégica para comprender el complejo marco geopolítico de Medio Oriente.

Arabia Saudita y sus aliados están llevando a cabo ataques aéreos en Yemen para tratar de detener el avance del grupo shiíta Houthi¹, también llamado Ansar Allah², de fuertes vínculos con Irán, que está tratando de poner fin a los esfuerzos del presidente Abd-Rabbu Mansour Hadi (sunita) para reubicar al gobierno electo de Yemen a Adén (antigua capital de Yemen del Sur).

Arabia Saudita ha formado una coalición de más de 10 países tratando de proteger al gobierno Hadi. También ha tomado la iniciativa para conseguir que los Emiratos Árabes Unidos (EAU), Bahrein, Kuwait y Qatar firmen una declaración conjunta apoyando su anuncio para concretar una acción militar conjunta. Además Egipto, Jordania y Sudán se han mostrado interesados en participar con fuerzas en la operación; mientras que Sudán ha prometido tropas terrestres y aviones de guerra; y también que Pakistán está considerando una solicitud árabe para enviar fuerzas terrestres. Inclusive algunos informes dicen que Marruecos enviará aviones de combate también.

Yemen es, hoy día, una parte de la ecuación estratégica entre EEUU y Arabia Saudita, para mantener la disuasión y estabilidad estratégica que contenga la intencionada expansión de Irán en el Golfo. Cualquier acuerdo nuclear no debería afectar la necesaria estrecha cooperación entre EEUU, Arabia Saudita y otros miembros clave del Consejo de Cooperación del Golfo (CCG) para hacer frente a una eventual y/o concreta amenaza de Irán en términos de fuerzas convencionales, de guerra asimétrica, de misiles y de injerencia estratégica en Iraq (apoyo a los shiítas opuestos a ISIS), Siria (apoyo al gobierno de Bashar al-Assad), Líbano (apoyo a la milicia shiíta de Hezbollah) y hasta en la Franja de Gaza (apoyo a Hamas).

¹ **Houthis** (en árabe: الحوثيون *al-Hūthiyyūn*), también referidos como hutíes, son un grupo insurgente zaidishiíta que opera en Yemen. También se les conoce como el «clan poderoso», y como los Jóvenes Creyentes.

² Binnie, Jeremy – **The regional implications of the Houthi take over in Yemen** – Jane's Defence Weekly – 18Feb2015



“Yemenís huti alzan sus armas en apoyo a sus camaradas en Sana, Yemen, 5 de febrero de 2015. (AP Foto/Hani Mohammed)”

Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos, Kuwait y Qatar juegan un papel clave en la estabilización del conflicto para degradar a ISIS. Egipto y Jordania, a su vez, necesitan del apoyo de sus aliados árabes, junto con EEUU para mantenerse estabilizados. Por su parte EEUU necesita mantener la cooperación de sus aliados árabes para continuar con su transferencia de armas y empleo de sus bases para crear las capacidades militares y la interoperabilidad que facilite el reforzamiento y adiestramiento de fuerzas confesionales islámicas, en capacidad de hacer frente a los mayores desafíos regionales, llámese ISIS.

Este nuevo campo de batalla de la región ¿enfrenta intereses extra regionales?

La importancia geográfica –económica del Conflicto

No obstante el aumento del empleo de combustibles alternativos fuera del Golfo, el petróleo mantiene su importancia estratégica vital para la economía mundial.

Si bien los países petroleros del Golfo han reducido su porcentaje dentro de la producción total del Golfo, en Medio Oriente aún se produce el 32,2% del total mundial (datos de 2013), por valor de 28.358 millones de barriles

por día (bb/d). Los miembros del CCG (excluyendo Bahrein) produjeron el 23,9% del total de petróleo del mundo en 2013, por valor de 21.234 millones de bb/d, mientras que la producción de Irán ascendió a otro 4% del total mundial, o 3.558 millones de bb/d³.

Desde un punto de vista económico estratégico, el tráfico de buques petroleros que llevan petróleo y gas a través del Estrecho de Ormuz es el cuello de botella energético más importante del mundo. La Administración de Información de Energía de EEUU (EIA) informó en noviembre 2014 que pasan por el estrecho de Ormuz un promedio de 167 millones de barriles de petróleo por día.

A su vez la estimación de la EIA es que más del 85% del crudo que se movía en 2014, fue a los mercados asiáticos, sobre la base de datos del Servicio Inteligente de seguimiento de cisterna. Japón, India, Corea del Sur y China son los mayores destinos del oro negro que se mueve a través el Estrecho de Ormuz.

Qatar exportó alrededor de 3,7 billones de pies cúbicos por año de gas natural licuado (GNL) a través del Estrecho de Ormuz, en 2013, de acuerdo con Statistical Review of World Energy 2014. Este volumen representa más del 30% del comercio mundial de GNL de BP. Kuwait importa volúmenes de GNL que viajan hacia el norte a través del Estrecho de Ormuz.

En su punto más estrecho, el estrecho de Ormuz es de 21 millas (33km aprox.), pero el ancho de la ruta de navegación en cualquier dirección es de sólo 2 km de ancho, separado por una zona de amortiguación de dos millas. El estrecho de Ormuz es profundo y lo suficientemente amplio como para permitir el tránsito de grandes petroleros de crudo del mundo, con cerca de dos tercios de los envíos de petróleo realizadas por los petroleros de más de 150.000 toneladas de peso muerto.

A su vez, ubicado sobre la costa oeste de Yemen, y en el extremo sur del Mar Rojo, se encuentra el estrecho de Bab el-Mandeb, que es un cuello de botella entre el Cuerno de África y Medio Oriente, constituyéndose en el vínculo estratégico entre el mar Mediterráneo y el Océano Índico. El estrecho se encuentra entre Yemen, Yibuti y Eritrea, y conecta el Mar Rojo

³ Cordesman, Anthony – *America, Saudi Arabia, and the Strategic Importance of Yemen* – CSIS - 26 Marzo 2015.

con el Golfo de Adén y el Mar Árabe. La mayoría de las exportaciones desde el Golfo Pérsico que transitan el Canal de Suez y que se abastecen del poliducto que parte del campo petrolero de Marib pasan por Bab el-Mandeb.

Se estima que 3,8 millones de bbl/d de petróleo crudo y productos refinados del petróleo fluyen a través de esta vía fluvial hacia Europa, EEUU y Asia. Si bien los envíos disminuyeron a una tercera parte en 2009 debido a la recesión económica mundial, en el 2013 aumentaron a través de Bab el-Mandeb a más de la mitad del tráfico, alrededor de 2,1 millones de barriles de crudo, hacia el norte para cruzar por el Canal de Suez.

El estrecho de Bab el-Mandeb (Puerta de las lágrimas en árabe) tiene unos 115 km de longitud, aunque en su parte más angosta, a veces considerada exclusivamente el propio estrecho, tiene menos de 30 km de ancho, desde Ras Menheli, en la costa árabe, a Ras Siyan, en África. La isla de Perim (de 14 km²) divide el estrecho en dos canales: uno al este, conocido como Bab Iskander, de 3 km de ancho y 30 m de profundidad; y otro al oeste, denominado Dact el-Mayun, de unos 25 km de ancho y poco más de 300 m de profundidad. La corriente del canal Este es superficial y circula hacia el mar Rojo, mientras que en el canal Oeste una fuerte corriente submarina se mueve hacia el océano Índico. El tráfico de buques tanque se limita a los dos canales de 2 kilómetros de ancho para envíos entrantes y salientes.

La clausura de la Bab el-Mandeb podía hacer que los buques deban desviarse alrededor del extremo sur de África. Además, el comercio europeo y los flujos de petróleo hacia el sur desde el norte de África ya no podían tomar la ruta más directa a los mercados asiáticos a través del Canal de Suez y Bab el-Mandeb. Tanta es la preocupación que el Tte. Gral. Mohab Mamish, director de la autoridad del Canal de Suez, ya anunció en febrero de este año que su país (Egipto) “está listo para intervenir ante cualquier intento yemení de cerrar el estrecho”.

La navegación del estrecho ¿puede ser fácilmente obstaculizada por los países con costas en el mismo?

Los grupos rebeldes en el conflicto de Yemen

Luego del desplazamiento de Al-Qaeda de Afganistán, Yemen se convirtió en la base de Al Qaeda en la Península Arábiga formando el llamado Al-Qaeda en la Península Arábiga (AQAP en inglés). Las fuerzas antiterroristas saudíes contribuyeron en gran medida al sacar a los rebeldes fuera de Arabia Saudita. Actualmente, además de los Houthis, sigue siendo la más potente amenaza terrorista a Arabia Saudita y los otros estados del Golfo Sur. El Departamento de Estado de EEUU, junto a su Centro nacional de Informes en la lucha contra el terrorismo, lo menciona como el único movimiento extremista más activo en la planificación de ataques terroristas contra los Estados Unidos.

A su vez Yemen no obstante su pequeño territorio, tiene una población de 26,1 millones, con una de las tasas de crecimiento demográfico más altas del mundo. Casi el 63% de su población es de 24 años de edad o menos. Está profundamente dividido entre sunitas (65%) y shiítas, como los houthis, (35%). Es increíblemente pobre, al quedarse sin agua, y está, prácticamente, paralizado por una economía orientada a las drogas, con una disminución constante de sus exportaciones de petróleo.

Su ingreso per cápita fue de sólo alrededor de U\$S 2.500 –en un puesto 187 con respecto al resto del mundo. Su tasa de desempleo directa fue de al menos 35% - dándole un ranking global de sólo el 188 - y el desempleo está alrededor de 50%. Su sector agrícola era tan improductivo que representó más del 70% de los puestos de trabajo, pero menos del 8% del PBI. Más del 45% de la población se calcula que vive por debajo del umbral de la pobreza nacional, mientras que la élite 10% representó más del 30% del consumo nacional.

Estas realidades económicas, en deterioro constante, se han reducido a un nivel de crisis absoluta debido a las divisiones políticas actuales y han creado una de las zonas más fértiles del mundo para el extremismo político, el terrorismo, las luchas sectarias entre sunitas y shiítas e incluso el esfuerzo más intenso a abandonar el país y encontrar puestos de trabajo en Arabia Saudita y el Golfo.

Arabia Saudita, y en menor medida en Omán, se enfrentan al hecho de que tienen una frontera de 1.458 km y 288 km respectivamente.

Arabia Saudita se ha enfrentado a las amenazas provenientes de la inmigración ilegal, al contrabando, y al terrorismo hostil, junto a las divergencias de las fuerzas políticas yemeníes durante décadas. Estos no sólo incluyen a cientos de miles de inmigrantes ilegales procedentes de Yemen, pero otros inmigrantes ilegales y extremistas de países inestables como Somalia, que se mueven entre los otros estados árabes del Golfo.

La inestabilidad en Yemen ¿puede plantear una amenaza más inmediata para Arabia Saudita y los estados exportadores mucho más que la inestabilidad en Siria e Irak?

Los rebeldes y los estrechos

Al mismo tiempo, los crecientes lazos entre Irán y los shiítas Houthi, considerados como el Hezbollah de Yemen, plantean otra amenaza tanto para Arabia Saudita como para el comercio petrolero. Sus marchas con banderas de Hezbollah y portando imágenes del sheik Hassan Nasrallah (secretario del grupo rebelde libanés) indican que siguen su ejemplo. Esta amenaza shiíta podría permitir a Irán flanquear el Golfo, y desplegar sus fuerzas aéreas y navales a través de Yemen para controlar la navegación desde el estrecho de Ormuz hasta el Mar Rojo por Bab el-Mandeb. Esta amenaza aún parece limitada, pero es importante tener en cuenta que el territorio y las islas de Yemen juegan un papel crítico en la seguridad del segundo cuello de botella mundial, por algo llamado la «puerta de las lágrimas.»

ISIS (Estado Islámico de Siria e Iraq en inglés o DAESH en árabe) organización sunita formada bajo el comando de Abu Bakr al-Baghdadi, tras la muerte de Al-Zarqawi en 2006, ha buscado ser la sucesora de Al-Qaeda luego de su retirada de Afganistán. Tras fundar un pretendido nuevo califato en Jul 2014 sobre la base de parte de los actuales territorios sirios e iraquíes, ISIS ha comenzado a extender su influencia en territorios islámicos en disputa como forma de evidenciar su creciente poderío. En virtud de ser una creciente amenaza Occidente ha formado una alianza en su contra sin lograr, hasta ahora, los resultados esperados manifestados en un creciente interés de diferentes grupos sunitas de aliarse con ISIS mediante acciones militares de diversa magnitud.



ISIS, en su intento de balancear y/o influenciar en el conflicto, atacó 3 mezquitas shiítas matando 140 personas e hiriendo a casi 4 centenares, como forma de impedir un control shiíta total al depuesto presidente Alleh y favorecer al actual presidente Hadi, en su intento por concretar su gobierno⁴.

AQAP, por su parte, ha sugerido a sus seguidores sunitas apartarse de los lugares de combate, sin expresar un apoyo manifiesta al grupo ISIS, de similar confesión.

Como dato anexo, más allá del comercio petrolero que transita por esas aguas, está la presencia de las flotas de EEUU, tanto aquellas con base en Bahrein como las desplazadas hacia el Mar Rojo, para apoyar las acciones aéreas contra ISIS en Siria y en Iraq. Sin olvidar que EEUU brinda apoyo logístico a la coalición que lidera Arabia Saudí.

La crisis en Yemen ¿será el campo de batalla de una nueva Guerra Fría islámica?

⁴ González, Ricardo – Yemen, nuevo campo de batalla de una guerra fría – Diario La Nación (edición impresa) 29 Mar 2015.

La expectativa diplomática

Todavía hay esperanza de una solución diplomática, que evite que Arabia Saudita intensifique su acción militar. El estricto control de la frontera con Arabia Saudita, para evitar su permeabilidad en favor de los Houthis y una mayor presión sobre las facciones rebeldes yemeníes puede ser suficiente. El pre acuerdo nuclear con Irán puede hacer priorizar los logros del levantamiento de sus sanciones económicas sobre los apoyos a grupos rebeldes que operan en contra de los países islámicos con diferentes confesiones. No obstante, los EEUU deberían prepararse para el hecho que sus socios estratégicos (países sunitas liderados por Arabia Saudita) le reclamen una participación efectiva (similar a la coalición contra ISIS) aún en desmedro de su preacuerdo con Irán.

Occidente debe entender lo importante que una crisis en Yemen puede ser. Debe comprender cuán profundas son las fuerzas subyacentes que dividen sus actuales facciones, porque el terrorismo y el extremismo siguen siendo en Yemen un problema mucho mayor que ISIS, por su proyección regional y por las eventuales ocupaciones terrestres y marítimas en capacidad de ejecutar. Cualquier presencia hostil en el aire o en el mar vinculada a Yemen podría amenazar todo el tráfico a través del Canal de Suez, así como un flujo diario de petróleo y productos petrolíferos

Queda la incógnita si Irán mantendrá sus ambiciones de ampliar constantemente su papel estratégico en toda la región o si las palabras de su actual presidente sobre que su país ha dejado de ser una amenaza para el mundo son creíbles. Inshallah (quiera Dios en árabe) que así sea!!!



Abordaje y Resolución de Problemas Operativos y no Operativos

Capitán de Navío EJ (R) Guillermo Martín Tajan





El Capitán de Navío (R) **Guillermo Martín Tajan** es profesor adjunto de Inteligencia de los cursos navales de Especialización en el Instituto de Inteligencia de las Fuerzas Armadas y de la Cátedra de Inteligencia en la Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas.

Es Licenciado en Sistemas de Propulsión por el INUN y Oficial de Estado Mayor por la Escuela de Guerra Naval. Posee una Maestría en Metodología de la Investigación Científica de la Universidad de Belgrano, un Post Grado en Análisis de Inteligencia Estratégica del Instituto Universitario Aeronáutico y actualmente cursa la Licenciatura en Filosofía en el Universidad de Buenos Aires.

Luego de una dilatada carrera en la Armada Argentina y tras su retiro, se desempeña como Jefe de la División Capacitación de la Dirección General de Inteligencia de la Armada y es Jefe del Departamento Vinculación y Extensión Universitaria de la Escuela de Guerra Naval.

El CN Tajan es un prolífico autor de artículos relacionados con la Estrategia y la Inteligencia Militar.

Abordaje y Resolución de Problemas Operativos y no Operativos

CNEJ (R) Guillermo Martín Tajan

Resumen

Las diferentes situaciones llamadas problemáticas constituyen una significativa parte del quehacer diario. Su reconocimiento, clasificación, definición y consecuente abordaje para su solución constituyen el nudo de nuestra actividad laboral y privada.

Abstract

Different situations call problems are a significant part of everyday life. Recognition, classification, definition and consistent approach to its solution constitute the essence of our work and private activity.

Abordaje y Resolución de Problemas Operativos y no Operativos

*En este mundo traidor
Nada hay verdad ni mentira:
Todo es según el color
Del cristal con que se mira.*

Ramón de Campoamor

La percepción de las diferentes situaciones y los juicios que de ellas emergen son partes constitutivas de la forma en que abordamos las distintas cuestiones denominadas genéricamente “problemas”

Introducción

Un problema es por definición un conflicto, uno en el cual buscamos, cuando no debemos, tomar una o mas decisiones, la/s cual/es resultarían en la solución de dicho estado de indeterminación, duda o vacío informativo. En el recorrido de este camino nos enfrentamos múltiples veces con opciones, ellas son decisiones que se tienen que tomar. Las alternativas se presentan en distintas tonalidades de grises y no queda claro que haya una que sea la correcta dejando la o las otras claramente ubicadas en la categoría de equivocadas o erradas.

Por supuesto que sería deseable que todas las opciones o soluciones fueran blanco o negro. Pero en cierta forma resulta claro que muy raramente es así. Por lo tanto, poder elegir adecuadamente (encontrar la mejor solución) requiere, además de conocimientos, componentes de madurez, análisis y tolerancia a la frustración. Es que toda elección implica una pérdida (aquello por lo que no optamos) y no siempre es fácil poder disfrutar de lo elegido teniendo conciencia de pagar el precio de no tener lo que también hubiésemos querido tener.¹

Es obvio que ninguna ciencia ni disciplina provee verdades absolutas en este campo de acción, pero el conocimiento de los procesos relacionados puede ayudar a la selección y aplicación de mejores métodos.

¹ Un análisis análogo a este es desarrollado por Adrian Paenza en una nota llamada *La torre y la estrategia ganadora*.

Al posicionarnos frente a una determinada situación lo hacemos, en general, con una limitada conciencia de la forma en que percibimos primero y analizamos después, los componentes de esta situación ya sea al descomponerla en partes más pequeñas o tratando de aprehenderla en su totalidad.

Actualmente esta forma característica de constituir la experiencia, a pesar de haber sido aceptada más o menos generalmente desde los 70², comienza a cobrar impulso más recientemente.

Es posible acordar que hay ciertas maneras de percibir, los asuntos y las cosas, que nos resultan al menos poco familiares pero que a poco de reflexionar sobre ellas aparecen como claras cuando no evidentes, Por ejemplo al describir algo como un sustantivo genérico “mesa” “batallón” “avión” etc. En esa descripción están implicadas una serie de creencias que no son interpretaciones ulteriores que hagamos de lo que recibimos, sino que están presentes en la percepción misma. No percibo cualidades separadas sino que directamente percibimos objetos del entorno común.

De manera complementaria podemos señalar, que la forma en que los problemas son abordados se encuentra impregnada de emocionalidad, pero no solamente de la manera directa que estamos acostumbrados a identificar y aceptar (abordar una situación en estado alterado muy probablemente nos lleve a soluciones más rápidas y concluyentes sin demasiadas consideraciones o alternativas) sino que en estados aparentemente calmos las emociones juegan un papel relevante en la conformación de nuestros juicios y decisiones.

La Percepción y los Juicios

Es posible acordar que, más allá de las polémicas persistentes acerca del dualismo cartesiano en lo referido a la separación mente cuerpo (y con él del cerebro) nuestra forma de acceder al mundo exterior, la forma de la experiencia, esta fuertemente constituida por la información que nos proveen los sentidos.

² Para muchos pensadores, entre quienes se destaca Khun, las diferentes cargas previas y las creencias teóricas diferentes determinan que la observación de una misma cosa, por ejemplo el cielo, por parte de diferentes personas (aun científicos) ocasione que tengan distintas experiencias, en sus palabras “ven mundos distintos”

Reconociendo que los procesos de análisis y evaluación utilizan como principal materia prima para su desarrollo la información proveniente de los sentidos es útil dedicar algo de atención a este proceso tan particular.³ En este punto aparece la proximidad de dos conceptos que sin embargo son diferentes y cuya comprensión puede ayudar en este recorrido. Uno de ellos es la “sensación” que es la respuesta pura que un receptor sensorial experimenta en presencia de un cierto estímulo y el otro es la “percepción” que ocurre cuando ese estímulo puede ser explicado e interpretado.⁴

Ahora bien, siendo los sentidos el principal proveedor de información para lo que llamamos la experiencia⁵ y luego de lo consignado hasta aquí, es posible reconocer que la información mediante la cual configuramos un problema no tiene características de inalterabilidad en el sentido de garantía de interpretaciones y procesos únicos e inalterables.

Del mismo modo aquello que rodea al problema, y resulta vital para su mejor solución, como por ejemplo el alcance de dicho problema, el contexto donde se inscribe, la urgencia, el peligro que entraña su errónea solución etc., es afectado por los sentidos y no solo en el sentido operativo de sus posibilidades (rango de frecuencias en que se escucha, longitud de onda en la que se puede ver, etc) sino en un sentido más amplio como por ejemplo en la consideración del tiempo y el espacio como condición de posibilidad de la experiencia o en la aptitud particular de nuestros sentidos para procesar información comparativa y no absoluta. Podemos acordar que con el término juicio se designa el acto central del conocimiento humano.

El estudio lógico del juicio considera a éste como forma de pensamiento, atendiendo a su estructura esencial y a sus propiedades necesarias. Esto equivale a decir que parece aceptado que hay una estructura común subyacente a la formulación de nuestros juicios y que ellos llevan el conocimiento a su realización plena porque asintiendo a los contenidos expresa su existencia.

3 Los sentidos tienen que poder transformar la energía en que se presentan los estímulos (compresión de aire, partículas químicas disueltas en fluidos, estímulos mecánicos etc.) en impulsos eléctricos discernibles para las neuronas y este proceso se llama transducción.

4 Una primera referencia al respecto se puede encontrar en T Reid en *An Inquiry into the Mind on Principles of Common Sense* de 1764.

5 El uso del término experiencia se realiza en su sentido amplio, entendiendo por experiencia todo aquello que depende, directa o indirectamente, de la sensibilidad o de un acto vivencial (emocional). El ámbito de la experiencia puede identificarse con el ámbito de la sensibilidad, de la percepción sensible.

No nos restringiremos aquí al uso más cotidiano donde se entiende por experiencia el saber acumulado por una persona acerca de circunstancias profesionales o vitales, en general.

Tradicionalmente se ha definido⁶ al juicio como el acto del entendimiento por el cual se compone o divide, afirmando o negando; se acepta en esta definición que es propio del juicio unir dos conceptos (llamados sujeto y predicado) afirmativamente o negativamente.

Nuestros juicios, es decir las conclusiones a las que arribamos, ya sea durante un proceso de análisis o al final de este, son producto de estos estímulos perceptivos, entre otras cosas,⁷ por lo que lo reseñado tiene un impacto directo sobre el resultado que se alcance al formularlos.

La percepción y su vínculo con los juicios, en particular en lo referido a los contextos es de capital importancia, las percepciones cambian por la exploración, la intuición, la atrofia, los contextos etc, (De Bono 2013) pero no por la aplicación de procesos o métodos. Algunos de nuestros juicios de mayor alcance se relacionan con la percepción por ej: el riesgo ecológico, el racismo, los prejuicios en general, etc.

Los resultados que se alcancen en el proceso de análisis o decisión se alcancen mediante formas diferenciadas de procesar la información. Distintos autores postulan la existencia de disposiciones neuronales preexistentes que contribuyen a llevar a cabo el procesamiento de la información de una cierta forma.

Estos arreglos neuronales son caracterizados de distintas maneras, la llamada neuroplasticidad (Golombek 2013) es la disposición de un determinado conjunto de neuronas para procesar y almacenar/recuperar información, que luego será utilizada en análisis de distintos tipos.

La hipótesis del marcador somático (Damasio 2011) se centra en la asociación de una sensación negativa con una cierta imagen⁸ y a partir de ello la atención es forzada a recaer sobre este dato desagradable. Otros autores como Bachrach explican metafóricamente que hay circuitos neuronales que se encuentran “siempre” activados.⁹

6 Aristóteles, *De anima*, 111, 6,430a27; An. pr. I,1

7 Algunas de las cuales no son plenamente conscientes como introcepción que la percepción de ambiente interno del cuerpo o la propiocepción que es la percepción de los movimientos y la posición del cuerpo en el espacio.

8 La imagen no debe ser necesariamente visual.

9 “El cerebro es un poco así, como una ciudad en penumbras, pero siempre con algunas avenidas, calles y luces encendidas”, *Ágilmente*, 2012.

La integridad, funcionalidad y equilibrio físico-químico del sustrato material, en el que se desarrollan los procesos perceptivos y cognitivos, tiene un papel relevante en el abordaje y la solución de situaciones problemáticas como se expresa en textos tan disímiles como los de Uchitel (2007) y Damasio (2011) ¹⁰.

Problemas Operativos y No operativos

Ahora bien, de acuerdo a con lo reseñado hasta el momento las situaciones en general y los problemas en particular, requieren ser enfrentados utilizando los estímulos perceptivos provenientes del exterior del cuerpo, pero claramente la forma en que estos estímulos se procesen, jugará un papel importante en el estado final que se alcance.

En el ámbito de la Armada¹¹ se sostiene una clasificación de problemas en términos de Operativos y No operativos.

Ambos tipos de problemas evidencian diferencias que provienen no sólo del ámbito al que pertenecen y sino también a la frecuencia con se presentan. Los problemas operativos, a cuya resolución se aplica una metodología y cuya naturaleza se vincula esencialmente a la expertise militar, representan un número significativamente menor que el de los problemas no operativos.

Siguiendo con lo antedicho, los problemas operativos utilizarán un conjunto diferente de informaciones almacenadas como así también distintos “camino” de procesamiento y recuperación de dicha información, alcanzándose, en algunos casos, el límite propuesto por algunos autores, en donde el procesamiento de la información se produce a nivel metaconsciente¹² y las decisiones se tornan acciones sin haber finalizado aun el proceso de análisis. (Lehrer 2011).

Es posible percibir que para la resolución de un problema específico, en este caso vinculado con las actividades operativas, es significativo el

¹⁰ En el lenguaje de las Neuronas Uchitel desarrolla largamente la importancia del equilibrio físico-químico de las neuronas en los procesos de transmisión de estímulos y en *El Error de Descartes* Damasio hace innumerables referencias al respecto, entre las que se destaca el caso de la lesión cerebral de Phineas Gage, caso que muestra que hay sectores (partes materiales) del cerebro humano dedicados particularmente a las dimensiones social y personal del razonamiento.

¹¹ El Manual de Planeamiento Naval R.G. – 1-054 contiene clasificaciones y metodologías para la resolución de problemas.

¹² El autor cita el caso del Capitán de Corbeta Michael Riley y su accionar, en un proceso de decisión complejo, durante un ataque con misiles a bordo del HMS Gloucester.

cúmulo de experiencias que al respecto se puedan poner en juego, tanto en la cantidad como en la variedad. La recombinación, comparación y selección de alternativas, para ser fructífero tendrá que desarrollarse en el marco de una verdadera pluralidad de experiencias, del tipo pertinente a la problemática abordada.

El caso de los problemas operativos no parece en principio diferente, aunque su número y cotidianeidad constituyen en la práctica diferencias apreciables. Cuando se administran números crecientes de problemas (en este caso no operativos) la probabilidad de no apegarnos al método crece en forma no lineal; que en este caso resulta ser de manera cóncava¹³ (Taleb 2013), haciendo visibles en mayor medida los procesos en donde la información es almacenada y analizada en formas que podríamos llamar preferenciales en el sentido de que son las primeras a las que el cerebro hecha mano para cumplir su tarea (Golombek 2013) (Bachrach 2012).

Lo que parece requerir una detenida consideración es que los problemas no operativos regularmente tienen orígenes y elementos constitutivos mucho más variados que los problemas operativos y por lo tanto la cantidad y calidad de las experiencias relacionadas con ellos son altamente variables entre individuos. Esto sumado al hecho de que contrariamente a los problemas operativos muchas de las experiencias y aun preconceptos vinculados con ellos se adquieren fuera del ámbito profesional aumentando la dispersión en forma considerable. Esto combinado con la propensión a abandonar el método para la búsqueda de una solución, (cualesquiera sea) nos lleva a maximizar las características señaladas, de procesos de análisis y decisión fuertemente impregnados de etapas no metódicas, aun cuando no logremos tener plena conciencia de ello¹⁴.

Algunas Reflexiones

Hasta aquí hemos recorrido una serie de nociones y conceptos que se enmarcan dentro de distintas disciplinas, muchos de estos conceptos no son estrictamente novedosos pero si presentan una vigencia y apoyo marcadamente renovados.

13 La concavidad es la representación gráfica de la no linealidad de una función, que en la cosmovisión de Nicholas Taleb indica características negativas de un fenómeno al mostrarse vulnerable de una manera exponencial. En el mismo contexto lo contraponen a "lo convexo".

14 Muchas veces, sin que ello sea necesariamente malo, abandonamos la lógica del "es" como caracterización de los estados conocidos (aunque lo sean de forma deficiente) para adoptar la lógica del "hacia donde" como pretensión de conocer el estado final de algo, sea éste inferido o deseado.

Hasta el reciente advenimiento de técnicas como la imagen por resonancia magnética funcional (IRMf), entre otras, solo podíamos conocer muchos procesos mentales o bien a posteriori o por indicios indirectos, lo cual era mucho menos preciso que lo alcanzado en la actualidad.

En la resolución de problemas, como en la toma de decisión o en cualquier análisis, se producen procesos que, en muchos casos, no se encuentran en todo momento en el dominio de lo consciente; se llevan delante de acuerdo con patrones que se han esbozado con anterioridad y que son utilizados por el cerebro a partir de los estímulos perceptivos.

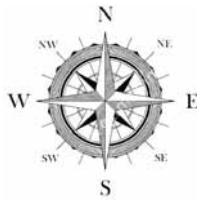
Estas formas de guardar y procesar la información son previstas según diversas estrategias como el rechazo a lo asociado a lo negativo, la optimización de los tiempos en juego o el ahorro de energía; en todos los casos son respuestas evolutivas que subyacen a la forma volitiva de analizar las situaciones.

Frente a este cuadro de situación parece una estrategia viable ampliar la cantidad y calidad de experiencias vinculadas, aunque no estrictamente, a los problemas a resolver, otorgando una base mínima que, forzosamente, resultara aumentada por cada individuo y que permita un mínimo común de elementos de juicio, lo que puede ser perseguido en universos de tamaño muy variable.

De la misma manera, el apego a una metodología puede proveer la sistematicidad y recurrencia necesarias para poner en evidencia prejuicios o valoraciones muy sesgadas en los diferentes análisis. Los métodos en general anticipan y morigeran la comisión de errores de esta naturaleza a la vez que proporcionan un lenguaje común y facilitan el intercambio entre diferentes actores en la búsqueda de una misma solución o soluciones a problemas concurrentes.

Bibliografía

- Bachrach, Estanislao**, Ágilmente, Sudamericana, Buenos Aires, 2012.
- Bennett, Deborah, J.**, Aleatoriedad, Alianza Editorial, 2000.
- Damasio Antonio**, El error de Descartes, Paidos, Buenos Aires, Argentina, 2011.
- De Bono, Edward**, Lógica Fluida, Paidos, Buenos Aies, 2013.
- Charbis, C y Simons D**, “El Gorila Invisible”, Siglo Veintiuno Editores, Buenos Aires, 2011.
- Gigerenzer, Gerd**, Decisiones Instintivas: La inteligencia del Inconsciente, Ariel, Barcelona, 2008.
- Golombek, Diego**, Cavernas y Palacios, Siglo Veintiuno Editores, Buenos Aires, 2013.
- Elder Linda y Paul Richard**, El Arte de Formular Preguntas Esenciales Basado en Conceptos de Pensamiento Crítico y Principios Socráticos, Foundation for Critical Thinking, 2002.
- Heuer & Pherson**, Structured Analytic Techniques for Intelligence Análisis, CQ Press, 2011.
- Kuhn, Thomas S**, La estructura de las revoluciones científicas, México, Fondo de Cultura Económica, 1971.
- Lehrer, Jonah**, Cómo Decidimos y como tomar mejores decisiones, Paidos, Barcelona, 2011.
- Paenza, Adrián**, La Torre y la Estrategia Ganadora, Página 12, 30 de Mayo, Buenos Aires, 2012.
- Rayner C**, El cuerpo y la Mente, Folio, Barcelona, 1985.
- Searle, John**, La Mente, Norma, Bogota, 2006.
- Taleb, Nicholas**, Antifrágil, Paidos, Buenos Aires, 2013.
- Uchiel, Osvaldo**, El Lenguaje de las Neuronas, Eudeba, Buenos Aires, 2007.
- Armada Argentina**, Manual de Planeamiento Naval R.G. – 1-054 , Ed. 1984



Espacios Jurisdiccionales Marítimos: Argentina y su Desafío

Doctor Leonardo Javier Balmaceda





Dr. Leonardo Javier Balmaceda. Doctor en Relaciones Internacionales egresado de la Universidad del Salvador. Magister en RR.II. egresado de la Universidad Nacional de La Plata. Profesor en Historia egresado de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Es egresado de la Universidad Nacional de Defensa (CHDS) de Estados Unidos, donde ha realizado diversos cursos de especialización sobre temas de relaciones civiles/militares, seguridad y estrategia. Se desempeña como Profesor Titular en la Escuela de Guerra Naval en la Materia Intereses Marítimos y Talasopolítica. Profesor Titular de la Universidad Abierta Interamericana (UAI). Profesor Titular en el Colegio Militar de La Nación. Ha sido Profesor en el Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata. Es autor del Libro: Siglo XXI Familia, narcotráfico y gobernabilidad. Autor de artículos relacionados con temas de Seguridad Internacional y gobernabilidad. Ha participado en cursos de formación sobre Seguridad Internacional en el ámbito nacional e internacional.

Espacios Jurisdiccionales Marítimos: Argentina y su Desafío

Dr. Leonardo Javier Balmaceda

Resumen

El Siglo XXI plantea desafíos a la seguridad marítima que requieren renovados esfuerzos intelectuales y materiales a fin de responder a los riesgos y amenazas a la seguridad y soberanía de los Estados. A lo largo de la historia, el poder naval ha tenido el papel de instrumento de la diplomacia, de la disuasión y de la influencia política en época de paz, así como el de garantizar la seguridad de las rutas marítimas en época de guerra.

Geoffrey Till, al referirse sobre el contexto internacional y los intereses estratégicos de las principales potencias, sostiene que las armadas de todo el mundo están lidiando con los problemas de seguridad que deben confrontar en el mundo posterior al 11 de septiembre.

El actual contexto internacional, sumamente complejo por los distintos desafíos a la seguridad y gobernabilidad confronta la capacidad de los actores estatales, demandándoles estrategias innovadoras y proactivas, siempre atentas a los cambios que se den en el ambiente y contexto nacional, regional e internacional. El presente artículo sugiere distintos desafíos que la Argentina está enfrentando, y que delinean los intereses estratégicos que la Armada Argentina debe considerar para resguardar el ejercicio efectivo de la soberanía nacional es sus espacios marítimos.

Abstract

The XXI Century presents challenges to maritime security that requires renewed intellectual and material to respond to the risks and threats to the security and sovereignty of States. Throughout history, the naval power had the role as an instrument of diplomacy, deterrence and political influence in peacetime as well as ensuring the safety of sea lanes in wartime. Geoffrey Till, when talking about the international context and the strategic interests of the major powers, claims that the military around the world are dealing with these security problems that they face in the post-September 11 world. The current, extremely complex for the various security challenges and confronts the international environment governance capacity of state, innovative and proactive strategies suing them, always attentive to the changes that occur in the environment and national, regional and international context actors. This article suggests various challenges that Argentina is facing, and outlining the strategic interests that should consider the Argentina Navy to safeguard the effective exercise of national sovereignty is its maritime areas.

Palabras clave: PARADIGMAS - GOBERNABILIDAD - SOBERANÍA - INTERESES ESTRATÉGICO - SEGURIDAD MARÍTIMA - PODER MARÍTIMO - RECURSOS ESTRATÉGICOS Y GLOBALIZACIÓN.

1. Introducción

1.1 Contexto Internacional

El Siglo XXI plantea desafíos a la seguridad marítima que requieren renovados esfuerzos intelectuales y materiales a fin de responder a los riesgos y amenazas a la seguridad y soberanía de los Estados. A lo largo de la historia, el poder naval ha tenido el papel de instrumento de la diplomacia, de la disuasión y de la influencia política en época de paz, así como el de garantizar la seguridad de las rutas marítimas en época de guerra. A pesar del tiempo las cosas no han cambiado mucho, en la medida en que se calcula que aproximadamente el 90% del comercio mundial de nuestros días se desarrolla por vía marítima.

Michael T. Klare¹, en su análisis de las futuras crisis en el Siglo XXI, sostiene que las mismas estarán determinadas fundamentalmente por escenarios donde se librarán “guerras por los recursos” que configuraran “el futuro escenario del conflicto global”, afirmando:

“Obviamente, no es posible explicar la dinámica mundial de las cuestiones de seguridad sin admitir la importancia crucial de la competencia por los recursos. En casi todos los países del mundo, el designio de proteger las materias esenciales se ha convertido en rasgo primordial de la planificación nacional de seguridad... ...el interés por los recursos también juega su papel en la organización, el despliegue y el empleo efectivo de buena parte de las fuerzas armadas del mundo”.

Noelia Estefanía Tomaz², refiriéndose al actual sistema internacional que va configurando una estructura multipolar, sostiene que en estos tiempos se ha producido una revitalización de la geopolítica, que se torna en uno de los elementos cruciales que protagonizan las estrategias de los Estados más poderosos: “el factor geográfico determina no sólo la ubicación de los Estados, sino también sus áreas de proyección de poder, sean espacios terrestres o marítimos”. Tomaz, sostiene que al encontrarse asumido el poder soberano

1 Klare Michael. “Guerras por los Recursos. El futuro escenario del conflicto global”. Ed. Urano, S. A. Barcelona. 2003., p. 33.

2 Tomaz E. Noelia. “Competencia por el Espacio Marítimo en el Siglo XXI. Un Pacífico no tan Pacífico: reacomodamiento de la Potencias”. Ed. Revista de Publicaciones Navales. 2003., p. 191.

sobre sus espacios terrestres, las potencias vuelven sus intereses hacia las aguas oceánicas, estando éstas a merced de “quienes puedan detentar soberanía realmente efectiva, mediante presencia de tipo militar”.

Geoffrey Till, al referirse sobre el contexto internacional y los intereses estratégicos de las principales potencias, sostiene que las armadas de todo el mundo están lidiando con los problemas de seguridad que deben confrontar en el mundo posterior al 11 de septiembre. Afirma que esta es una tarea difícil, “porque deben resolver problemas que parecen ser mucho más complicados que lo que recordamos de la Guerra Fría”. Considerando que esto es así, en parte debido a la desaparición de ese conflicto, aunque sea por el momento, pero principalmente debido al impacto de la globalización, el concepto de seguridad ha dejado de ser una noción fundamentalmente militar, adoptando también dimensiones de seguridad política, seguridad económica, seguridad de la sociedad y seguridad ambiental.

El actual contexto internacional, sumamente complejo por los distintos desafíos a la seguridad y gobernabilidad –global, regional y nacional- que confronta la capacidad de los actores estatales, demanda según el estatus y capacidad del actor de que se trate –estatal o no estatal- y a los decisores que deban enfrentar los diversos riesgos a las soberanías estatales, estrategias innovadoras, proactivas, y siempre atentas a los cambios que se den en el ambiente y contexto nacional, regional e internacional.

1.2 Seguridad Marítima

La seguridad marítima³ en pleno siglo XXI, plantea a los actores estatales –especialmente a la Argentina- desafíos y riesgos en sus espacios

³ En general la seguridad en el mar es tratada en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI). “...La OMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por los buques. Se ocupa además de asuntos de carácter jurídico, entre ellos la responsabilidad civil y la indemnización y la facilitación del tráfico marítimo internacional. Se constituyó por medio de un convenio adoptado bajo los auspicios de las Naciones Unidas en Ginebra el 17 de marzo de 1948 y se reunió por primera vez en enero de 1959. En la actualidad tiene 156 Estados Miembros...”. Disponible en <http://www2.medioambiente.gov.ar/acuerdos/organismos/onu/onuomi.htm>. Resulta conveniente para tener una visión integradora sobre la Seguridad Marítima ver: “La Presidencia española de la UE: del concepto de seguridad marítima a la Estrategia de Seguridad Global en el ámbito marítimo global (ARI)” en el mismo se puede apreciar la concepción estratégica europea y sus variables de análisis en relación a sus capacidades efectivas para implementar la seguridad marítima. Disponible en <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano>.

jurisdiccionales marítimos⁴ y de intereses estratégicos. Circunstancia que se encuentra afectada por el ambiente y contexto surgido del escenario internacional regido por la globalización, que propicia el surgimiento de problemáticas diversas para los Estados, ya sean de origen tradicionales -interrelación con actores estatales- o bien, no tradicionales -que involucren a actores no estatales- que interactúan en el escenario internacional con conductas diversas, que pueden contemplar períodos que van desde la cooperación al conflicto o viceversa; y que son motivados por intereses estatales, regionales y globales.

El Siglo XXI se desarrolla en un contexto internacional fluido, que sumado a las características del tema que aborda el presente análisis, con relación a la “Seguridad Marítima en su concepto ampliado según la OMI”, que involucra un ámbito geográfico complejo y muchas veces incierto -debido a la naturaleza del mar y de los océanos- hace necesario, partir de una actitud analítica, crítica, contemplativa y reflexiva que aborde múltiples variables, pero que a la vez sean integradas a través de presupuestos que se convaliden con razonamientos lógicos y coherentes. A tal efecto, y partiendo del sustento analítico de Till Geoffrey⁵, se reflexionará y examinará la seguridad marítima con relación a la problemática de “los cuatro atributos del mar”: 1. El mar como recurso, 2. El mar como medio de transporte y comunicación, 3. El mar como conocimiento y 4. El mar como dominio de espacios.

2. Marco teórico

En este punto se delimitará el cómo se analizarán los presupuestos y reflexiones planteadas por Geoffrey Till, para (partiendo de ellos) comprender y validar o no sus enunciados establecidos en su libro “Poder Marítimo: Una Guía para el siglo XXI”. En especial consideración a los desafíos y problemáticas que la Argentina debe enfrentar en sus espacios jurisdiccionales marítimos y de interés estratégico, y que resultan de una importancia significativa, ya que como señala Caplan:

4 Caplan Sergio G., y otros “POLÍTICAS HACIA EL MAR: ESTUDIO COMPARADO ORIENTADO AL CASO ARGENTINO”. Sede de Investigación y Estudios Estratégicos Navales (SIEN). Instituto Universitario Naval (INUN). 2013. “Con respecto a la definición de los espacios, la Argentina ha delimitado los mismos en la Ley 23.968 de Espacios Marítimos, del año 1991, y en la presentación de la COPLA (Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental), del año 2009. El espacio definido en el Resumen Ejecutivo de COPLA abarca las áreas de la masa continental argentina, las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur, sus espacios circundantes, y el Sector Antártico Argentino. En la Ley 23.968 se utiliza el término “marítimo” en general, sin explicitar la inclusión de ríos, lagunas, lagos, ni otro tipo de espacio acuático.

5 Till, Geoffrey. “Poder Marítimo - Una Guía para el siglo XXI”. Ed. Instituto de Publicaciones Navales, Bs. As. 2004.

“Frente a la creciente complejidad de las cuestiones del mar, numerosos países han elaborado una nueva generación de políticas marco para sus mares y océanos. En ellas se busca un abordaje integrado de sectores y niveles, en base a una serie de principios y normas de orden nacional. Argentina hoy carece de un documento que sistematice una política integrada hacia el mar; a pesar de la importancia de su litoral marítimo, su relevancia estratégica y sus recursos actuales y potenciales”⁶.

El extraordinario aporte de Caplan, aunque a mi entender –limitado– se extraña una referencia más amplia a conceptos que cimienten como validación el presupuesto enunciado.

2.1 Paradigmas

Un paradigma es un marco intelectual que estructura el pensamiento del hombre acerca de un conjunto de fenómenos⁷. Los paradigmas no son más que “mapas mentales” que ayudan a organizar la realidad y entender una multitud de eventos que día a día ocurren en el mundo”.

A efectos de sopesar la validez o no de los enunciados propuestos por Till, G., utilizaré los paradigmas que se desprenden de las reflexiones del autor, y que permitirán entender la perspectiva analítica de cómo ha generado sus hipótesis y sus investigaciones. En el ámbito de las Relaciones Internacionales, y específicamente en el tema de la seguridad marítima, para reconocer e interpretar desde un marco reflexivo basado en las variables utilizada por Till, los desafíos presentes y futuros a los espacios jurisdiccionales marítimos y de interés estratégico para el estado-nación, y así poder sugerir pautas y cursos de acción que posibiliten su prevención o bien, reconocer las capacidades necesarias que debe gestar el Estado para poder enfrentarlos.

Pearson y Rochester destacan que los paradigmas ofrecen modelos diferentes de la realidad o visiones del mundo y que por lo tanto tienen el efecto de centrar la atención acerca de algunas cosas y alejarlas de

6 Caplan Sergio G., y otros “POLÍTICAS HACIA EL MAR: ESTUDIO COMPARADO ORIENTADO AL CASO ARGENTINO”. Sede de Investigación y Estudios Estratégicos Navales (SIEN). Instituto Universitario Naval (INUN). 2013.

7 Pearson F. y Rochester M., “Las Relaciones Internacionales. Situación global en el Siglo XXI. Ed. Mc Graw Hill, Colombia. 2004., p. 19.

otras⁸. Al respecto, considero que los paradigmas que guardan pertinencia reflexiva con el análisis y convalidación de los presupuestos enunciados por Till son el neorrealismo y el pluralista (globalista).

2.2 Fundamentos analíticos: Neorrealismo y Globalista (Pluralista)

2.2.1 Neorrealismo.

Se denomina neorrealistas a los realistas contemporáneos, que partiendo de los principios enunciados por el realismo, (siendo uno de los principales referentes Hans Morgenthau), establecen como principios de su cosmovisión los siguientes:

- A) El comportamiento político está gobernado por reglas objetivas (hipótesis de racionalidad) que tienen su origen en la misma naturaleza humana.
- B) Los Estados son actores -epistémicamente- unificados y su motivación es el interés nacional, es soberano y constituye la unidad de análisis en las RR.II.
- C) Los hombres de Estado actúan en base al interés medido en términos de poder.
- D) El interés medido en términos de poder es una categoría objetiva y universalmente válida.
- E) La política es amoral.
- F) No existen patrones morales universales.
- G) La esfera política posee autonomía ante otras esferas⁹.

Los neorrealistas suman a estos principios elementos económicos en su análisis y buscan extender su conocimiento acerca de la estructura básica de las relaciones internacionales y de las dinámicas subyacentes en los conflictos entre los estados¹⁰.

8 Pearson F. y Rochester M., *Ibid.*, p. 19

9 Dougherty J., Pfaltzgraff R., "Teorías en Pugna en las Relaciones Internacionales". Ed. GEL. Argentina. 1993, pp. 110-111.

10 Pearson F. y Rochester M., op.,cit., p. 19-21.

2.2.2. Globalista (Pluralista)

El paradigma globalista (denominado a veces pluralista) enfoca su perspectiva analítica de manera distinta a los neorrealistas. Iniciado en 1971 en una obra editada por Robert Keohane y Joseph Nye titulada “Transnational Relations and World Politics”, los globalistas han enfocado sus críticas contra los realistas por considerar que sus presupuestos analíticos nunca han correspondido enteramente a una situación real y que es especialmente inadecuado para comprender los eventos contemporáneos en una época de interdependencia¹¹. Los globalistas presentan una cosmovisión de la realidad internacional afectada por un conjunto complejo de relaciones no sólo entre estados nacionales sino también entre actores no estatales involucrados en asuntos de la guerra y de la paz, además de tener injerencia en temas tales como bienestar económico y social.

Uno de los puntos centrales de la cosmovisión de los globalistas es la construcción de organismos internacionales destinados a la cooperación para el manejo eficiente de la interdependencia que es fomentada desde y por la globalización.

3. Desafíos para la Argentina en los espacios jurisdiccionales marítimos y de interés Estratégico

En concordancia a lo señalado por Till, el mar ha mantenido a lo largo de la historia su significación económica y estratégica. La misma sigue siendo reconocida actualmente debido a la revigorización de las consecuencias económicas y estratégicas que tienen para los actores estatales: el dominio, control, explotación y exploración de los espacios marítimos y accesos a regiones ricas en recursos estratégicos -energéticos y alimenticios- que yacen en los mares y océanos, en sus lechos y subsuelos. La explotación de dichos recursos estratégicos constituirá para las potencias que aspiran a la hegemonía internacional, ya sea global y/o regional un logro significativo para la concreción de sus metas.

La Argentina tampoco queda exenta de reconsiderar la importancia que el contexto internacional demuestra que están asumiendo sus mares y espacios marítimos. Situación, que obliga a sus decisores políticos a asumir una postura coherente de política de estado, que revalorice dichos

¹¹ Pearson F. y Rochester M., *Ibid.*, p. 21.

espacios como ejes fundamentales para asegurar la supervivencia del estado-nación. Adolfo Koutoudjián afirma:

“En oposición a las ideas tan difundidas que afirmaban el predominio –casi con exclusividad- del <conocimiento> como elemento clave del poder, se establece en este trabajo que las grandes potencias no han podido seguir menospreciando ni marginarse de los recursos naturales, por los cuales existe hoy una dura competencia. Entre esos recursos se distinguen los energéticos con sus yacimientos y sus flujos, por su influencia inmediata, sin dejar de mencionar los que entrarán en la competición mediatamente en la medida en que el aumento de la población mundial conduzca a un crecimiento (o explosión) de las demandas”¹².

A partir de la revalorización de los espacios jurisdiccionales marítimos, surge la necesidad de elaborar estrategias que contemplen misiones en concordancia con la capacidad operativa real del instrumento defensivo-disuasivo naval.

3.1 El mar como recurso

¿Por qué el mar debe ser un foco de interés para la Argentina?

En principio, resulta pertinente recordar que la Argentina es el único país del Cono Sur que tiene parte de su territorio nacional insular ocupado por una potencia extraregional: Gran Bretaña, que con fuerte presencia militar y con el agravante de querer posicionar como parte en el litigio entre Argentina y el Reino Unido a los Kelpers, favoreciendo de esa forma la posibilidad de un paraguas legitimador para sus reivindicaciones soberanas, económicas y estratégicas sobre las aguas que rodean a las Islas Malvinas. Sumando a sus reclamos una proyección marítima de unas 350 millas.

Koutoudjian, sostiene que “la presencia colonial británica en las Malvinas es un recordatorio permanente a la Argentina para ocupar, conocer, explotar

12 Koutoudjián Adolfo, “Geopolítica Mundial: Determinantes Geo- Económicos de la Política Mundial” BOLETIN DE DIFUSION ACADÉMICA, Comité de Investigación Académica 80/2003.

y desarrollar esa porción del Atlántico Sur occidental en forma pacífica pero firme y activa. El interés estratégico del Estado y la Nación Argentina es recuperar plenamente su soberanía en el Atlántico Sur occidental¹³.

Till sostiene que en el siglo XXI, las potencias que aspiran a la hegemonía universal deben tener presente los espacios marítimos en consideración a los recursos –energéticos y alimenticios– que contienen los mares y océanos. Los recursos constituyen la primera variable de análisis del autor; dicha variable, ¿tiene pertinencia analítica contextual con los desafíos que enfrenta o deberá enfrentar la Argentina?

Koutoudjian afirma que: “en un mundo de 7.000 millones de habitantes, con crecientes necesidades energéticas y de alimentos, gran parte de los mares costeros se están transformando en fronteras de intereses cruzados y disputas. Al igual que en el Siglo XIX, con los territorios inexplorados, la Humanidad está asistiendo a una sutil carrera por la ocupación de los últimos espacios anecuménicos, como las calotas polares, las plataformas continentales marinas e incluso la alta mar¹⁴”

Ahora bien, Till hace referencia a que el mar es tan importante para el desarrollo humano, que por su propia significación y basándose en presupuestos analíticos de los realista- neorrealistas, es un medio propiciador de ventajas pero también de problemas para los Estados; ya que su consideración como fuente de recursos alimenticios, energéticos estratégicos y vitales para la supervivencia e influencia de los Estados, los lleva a una competencia entre sí, determinada por la posesión y usufructo de esos recursos. Situación agravada por el contexto internacional, donde por el momento no existe una autoridad o poder mundial aceptado por unanimidad.

Si se tiene en cuenta la riqueza real y potencial de los espacios marítimos y la relevancia estratégica de la jurisdicción marítima de la Argentina, resulta evidente la pertinencia del presupuesto analítico de Till con relación al mar como recurso.

13 Koutoudjian A., “GEOPOLITICA DEL MAR ARGENTINO” *Revista de La Escuela Superior de Guerra Naval*. Número 69. Octubre 2011.

14 Koutoudjian A., *Ibid.*, pp., 71-72

Koutoudjian señala que el mar territorial argentino se extiende hasta una distancia de doce (12) millas marinas a partir de las líneas de base que se establecen en el artículo 1° de la Ley 23968 (1991). Ello representa un espacio marítimo de 168.554 km². La zona contigua Argentina se extiende, más allá del límite exterior del mar territorial, hasta una distancia de veinticuatro (24) millas marinas medidas a partir de las líneas de base. Ello representa, al igual que el anterior, un espacio marítimo de 168.554 km². La zona económica exclusiva Argentina se extiende, más allá del límite exterior del mar territorial, hasta una distancia de doscientas (200) millas marinas a partir de las líneas de base. Ello representa un espacio marítimo de 2.400.000 km².

Asimismo, el autor hace referencia a que el Derecho del Mar otorga al país ribereño la soberanía sobre los recursos del suelo y subsuelo en la plataforma hasta las 200 millas náuticas. En el caso, que la plataforma continental del país ribereño sobrepase las 200 millas, el mismo tendrá soberanía sobre el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial hasta un máximo de 350 millas.

A partir de ello, y dado que Argentina tiene una plataforma que sobrepasa las 200 millas, su límite más allá de las mismas será considerado por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas¹⁵.

El primer requisito que aquí se plantea en términos neorrealistas para la Argentina, y que los presupuestos reflexivos de Till dejan traslucir, es que evidentemente los mares y océanos son fuentes de recursos estratégicos sumamente importantes; y es el Estado, en primera instancia, el responsable de asegurar la explotación sustentable de los mismos para su comunidad.

En un mundo donde la globalización premia la competitividad y no la equidad, el desafío que la Argentina debe enfrentar es reclamar y proclamar el reconocimiento y legitimación de su derecho sobre los espacios jurisdiccionales marítimos, ubicados en el Atlántico Sur para su control, regulación, exploración y explotación ante la “Comunidad Internacional”, y especialmente frente a los actores que aspiran a mantener o alcanzar la hegemonía internacional.

15 Koutoudjian A., *Ibid.*, pp., 71-72

El desafío planteado para la Argentina reclama prudencia pero también premura, ya que es preciso estar conscientes de que hay en la actualidad muchos actores -incluso países que no son ribereños de la región, caso Reino Unido y a través de él la Unión Europea- que han enfatizado su interés en los mares y el sector Antártico Argentino. Por este motivo, surge la necesidad de una reflexión estratégica, que tenga en consideración las capacidades actuales de la Argentina en conjunción con su instrumento político y su Armada (como instrumento militar defensivo-disuasivo) para eventualmente realizar las modificaciones necesarias que permitan el ejercicio de una gobernabilidad efectiva, y no formal sobre los espacios marítimos de interés estratégico.

El desafío sobre los recursos marítimos alerta sobre la importancia de recrear una conciencia marítima en la sociedad argentina en general, no sólo en el campo del análisis político ideologizado, sino también en términos de la acción, destinados a no dejar dudas a los distintos actores que integran la “Comunidad Internacional” que la Argentina como estado ribereño es el actor indiscutible y responsable, que ejerce la jurisdicción sobre los mares y espacios marítimos en consonancia con sus intereses estratégicos.

Así resulta, que en consideración de una de las medidas clave de la geopolítica, el concepto de «margen de error» es el resultado de la relación entre el tipo de peligro que enfrenta una nación y el poder que posee.

La correlación entre estas dos variables da el grado de error aceptable para un actor en geopolítica. En tal sentido, considero que la Argentina tiene poco margen de error porque sus intereses se enfrentan a los de otros estados con mayores capacidades en las distintas variables de poder, caso el Reino Unido, que tiene la habilidad de potenciar sus capacidades a través de alianzas maximizadoras de poder instrumentadas por medio de la OTAN y la Unión Europea. Circunstancia, que impone a la Argentina elaborar de forma proactiva e inteligente una estrategia para maximizar su poder, con el fin de lograr el reconocimiento y la aceptación de que los recursos ubicados en sus espacios jurisdiccionales marítimos son de control, regulación y explotación exclusiva y excluyente de la Argentina como estado ribereño. Este desafío constituye un elemento central de la Política de Estado a implementar para asegurar la supervivencia del Estado-Nación.

4. El mar como medio de transporte e intercambio

4.1. Contexto internacional

Till, en este punto hace mención a las ventajas y desventajas que se pueden obtener del mar como medio de transporte e intercambio. Circunstancia que hace necesario un “enfoque cuidadosamente integrado con las acciones políticas y económicas para lograr el efecto deseado. Till argumenta que las armadas del mundo están sujetas a una nueva consideración producto del contexto que impone la globalización.

La globalización ha producido una celeridad e intensidad de los cambios, así como la multiplicidad de actores y foros de negociación simultáneos que han introducido transformaciones profundas en la orientación, en el diseño y en la instrumentación de las relaciones internacionales en los últimos años. Situación, que ha propiciado un contexto internacional caracterizado por niveles variables de interdependencia e interconexión entre los estados, que se caracteriza por una creciente demanda de recursos renovables y no renovables—energéticos y alimenticios— y un contacto entre distintas culturas, con sus ideas y valores, que muchas veces se complementan pero otras veces resultan conflictivas cuando una cultura quiere imponerse sobre otra.

El actual sistema internacional hereda los más destacados problemas y dinámicas de la Guerra Fría (1947-1991), agravados, en la mayoría de los casos, por algunos de los efectos negativos de la globalización.

Estas transformaciones que afectan a los Estados se suman a los nuevos paradigmas que sustentan las políticas domésticas de desarrollo, emprendidas por las distintas áreas internacionales en grados y ritmos distintos. En los nuevos contextos políticos y económicos nacionales e internacionales, se ha vuelto imprescindible articular las políticas internas de desarrollo y modernización con los objetivos e instrumentos de las políticas exteriores. Las agendas de ambas políticas, tal como se evidencia en materia de relaciones políticas, comerciales, financieras, o de consolidación de los esquemas de integración regional, se mezclan y se retroalimentan constantemente.

4.2. Correspondencia analítica: la Argentina y sus desafíos.

Till, reflexiona que: “a pesar de las expectativas cooperativas de los comerciantes liberales partidarios del libre comercio, el intercambio mercantil marítimo podía a veces quedar vinculado con el conflicto y la guerra, y esto por dos razones claras: “Primero, simplemente dado que era tan crucial para la prosperidad de las naciones, la participación de un país en el comercio marítimo estaba sujeta a convertirse en objeto de competencia aguda y de ser atacada en la guerra. Segundo, y esto retrotrae al argumento original de Mahan en cuanto a que el sistema comercial marítimo global era susceptible y vulnerable, precisaba protección militar”¹⁶.

Al margen de la interacción de los distintos Estados, inmersos en el proceso de globalización económica y comercial que actúa como un elemento homogeneizador, los Estados deben introducir aquellos cambios que vienen determinados por las exigencias externas relativas a dinámicas, encabezadas en el ámbito económico y monetario por las instituciones económicas internacionales que, ya fuere por las relaciones bilaterales mantenidas con los distintos Estados o por las relaciones multilaterales establecidas, marcan las líneas directrices de cambio y reforma de las distintas realidades nacionales.

En este proceso de globalización los mares no han quedado exentos ya que se habla de una “Estrategia Marítima Cooperativa”¹⁷. Carmel S., afirma: “El gran facilitador de la globalización es, por cierto, el comercio que circula por los mares. El aumento progresivo del comercio marítimo a lo largo de los siglos ha producido un sistema de comercio internacional que, en las palabras del gran oráculo del poder marítimo, Alfred Thayer Mahan, “forma un sistema articulado, no sólo de tamaño y actividad prodigiosos, sino también con una sensibilidad excesiva, inigualada en épocas anteriores”.

Carmel cita las reflexiones del Vicealmirante John Morgan y del Contraalmirante Charles Martoglio: “Vigilar los mares requerirá mucha más capacidad que la que puede proporcionar Estados Unidos o cualquier otro país individualmente. Requerirá la cooperación nacional, internacional y del sector privado para proporcionar las plataformas,

¹⁶ Till G., Op., cit., p.35

¹⁷ Carmel S., “El Comercio que circula por los mares y la estrategia marítima”. En *Perspectivas sobre estrategia marítima Ensayos de las Américas, la nueva estrategia marítima de EE UU y comentario sobre Una Estrategia Cooperativa para el Poder Naval en el Siglo XXI. Cap. XVII., p. 208.*

la gente y los protocolos necesarios para proteger los mares contra las amenazas transnacionales”.

Teniendo en cuenta estas consideraciones que involucran a los actores -estatales y no estatales- que encabezan el proceso de la globalización por sus capacidades en distintos ámbitos del poder, y especialmente en el medio marítimo, surge para la Argentina otro desafío que consiste en alcanzar la capacidad de poder controlar el mar que se halla dentro de su jurisdicción “utilizado como medio de transporte e intercambio”. Los actores polares al requerir la cooperación internacional de todos los Estados, demuestran una necesidad que resulta funcional a los Estados ribereños, pues al ser eficientes en la cooperación internacional y seguridad marítima, los Estados ribereños reciben como contrapartida de parte de la “Comunidad Internacional” su valía y reconocimiento de su soberanía.

Esto es así, en la medida que dichos Estados ribereños den muestra clara y evidente de que cuentan con las capacidades necesarias para ejercer el control y brindar seguridad en dichos espacios marítimos. Considero que en este punto existe una pertinencia reflexiva de los presupuestos analíticos enunciados por Till para ser utilizados en evaluar la situación de la Argentina en relación a sus espacios marítimos.

Till reflexiona que así como el mar es sinónimo de la apertura de las naciones al mundo (lo que por un lado lo ha convertido, como señala la historia, en escenario de múltiples contiendas), también puede ser sinónimo de paz y cooperación. Circunstancia, que para la Argentina, tiene una particular significación y que resulta de la explotación de sus recursos -alimenticios y energéticos- que están siendo usufructuados por empresas transnacionales amparadas en la protección del gobierno británico que opera desde las Islas Malvinas. No solo autorizando la explotación de forma ilegal y en controversia con el derecho internacional sino también, autorizando la realización de estudios explorativos sobre la riqueza de los espacios marítimos bajo la jurisdicción Argentina.

Este escenario confronta a los decisores y estrategias argentinos con otro desafío, que plantea la necesidad de la elaboración de una inmediata estrategia política a efectos de recuperar el ejercicio efectivo de la soberanía, máxime si se considera que la plataforma continental Argentina

es la quinta en extensión en el orden mundial, y que su Zona Económica Exclusiva posee grandes recursos y reservas de las especies de peces explotables comercialmente, los cuales proveen aproximadamente un cuarto del consumo mundial de proteínas de origen animal.

Existen otros recursos, por ejemplo de petróleo off-shore, que se hallan en estos sectores. A ello debe agregarse la existencia de nódulos polimetálicos, cuya exploración y explotación son de previsible crecimiento ante el aumento de la demanda y el agotamiento de los correspondientes yacimientos continentales. Contexto al que hay que sumar la importancia estratégica, que constituye el mar como una ruta que enlaza naciones, el Atlántico Sur exhibe rasgos muy significativos. En primer lugar la conexión del Atlántico Sur con los otros océanos define áreas focales de particular relevancia. Hacia el oeste, la conexión del Atlántico con el Pacífico es la única alternativa de paso para los buques que exceden la capacidad del Canal de Panamá. Igualmente, el área del Cabo de Buena Esperanza concentra el tráfico hacia y desde el Océano Índico. De sur a norte, los recursos de las economías más avanzadas circulan por la Garganta Atlántica. Hacia la Antártida, Tierra del Fuego que posee los puertos más cercanos.

5. El mar como medio de información y de difusión de ideas

5.1 Contexto internacional y la globalización

Thomas Friedman¹⁸ sostiene que la integración se ha visto impulsada en gran parte por las tecnologías definitorias de la globalización: las computadoras, la miniaturización, la digitalización, las comunicaciones por satélite, las fibras ópticas e Internet. Y esa integración, a su vez, ha generado otras muchas diferencias entre la Guerra Fría y los sistemas globalizados. A diferencia del sistema de la Guerra Fría, la globalización dispone de su propia cultura dominante, porque la integración tiende a ser homogeneizadora. Friedman señala que mientras que la medida definitoria de la Guerra Fría era el peso, especialmente el peso de misiles de lanzamiento, la medida definitoria del sistema de globalización es la velocidad: velocidad del comercio, viajes, comunicación e innovación.

¹⁸ Friedman T., y Ramonet I., "La globalización: pros, contras, aplausos, críticas". *Revista Foreign Policy*. 2008.

Al respecto, Ignacio Ramonet observa que Friedman señala, “y con razón, que ahora todo es interdependiente y que, al mismo tiempo, todo está en conflicto. Observa simultáneamente que la globalización incluye -o infecta- todas las tendencias y fenómenos presentes en el mundo de hoy, ya sean políticos, económicos, sociales, culturales o ecológicos”¹⁹. No obstante, puntualiza que Friedman “se olvida de apuntar que hay grupos de todas las nacionalidades, religiones y etnias que se oponen vigorosamente a la idea de una unificación y homogeneización globales”.

5.2 Jurisdicción marítima argentina y la globalización

Till resalta, como una premisa trascendental del medio marítimo a lo largo de la historia de las distintas sociedades, la importancia que ha tenido como medio de transmisión de información y de difusión de ideas.

“El intercambio comercial implica conversar. Involucra tanto el intercambio consciente o inconsciente de ideas e información como de bienes. A través de su interacción marítima, los europeos del Mesolítico recogieron ideas acerca de cómo construir cámaras funerarias, cómo decorar vasijas e indudablemente acerca de muchas más cosas que no han dejado trazas específicas. El comercio marítimo y el intercambio de ideas e información se presentan inseparables”²⁰

¿En la globalización el mar tiene la misma relevancia en el comercio marítimo y en el intercambio de ideas e información?

La globalización es uno de los factores principales de la emergencia del concepto de “rutas marítimas globalizadas”, cuya correspondencia conceptual no solo involucra al comercio sino también, el transporte de personas, mercancías y recursos. Generándose un proceso multifacético que incide en la transferencias de tecnologías e ideas, y ello se da también en el ámbito marítimo. Koutodjian en consideración del valor estratégico de las vías marítimas mundiales, sostiene que las rutas marítimas del Atlántico Sud occidental tienen relativa importancia para el comercio mundial pero una importancia determinante para el comercio nacional. Afirma:

19 Friedman T., y Ramonet I., *Ibid.*, p.4.

20 Till G., Op., cit., p. 35.

“Esas vías marítimas son alternativas a las principales que unen Asia con Europa y Norteamérica y por lo tanto adquieren importancia en caso de que alguna crisis afecte las rutas principales. En ese sentido el Mar Argentino es la salida natural de tres pasajes interoceánicos que comunican el Pacífico con el Atlántico. El primero de ellos y el más peligroso es el pasaje del Cabo de Hornos; el segundo, el Canal Beagle y por último, el Estrecho de Magallanes, siendo este último el más utilizado en el tránsito interoceánico”²¹.

Koutoudjian, también resalta los atributos de la actividad marítima relacionada con la economía y la difusión de ideas y culturas:

“- Casi toda la actividad turística veraniega: playas, hoteles, gastronomía, recreación marina, seguridad, transporte, que implican triplicar la población de las grandes ciudades marítimas.

- Actividad recreativa náutica: ésta sola actividad moviliza miles de embarcaciones, fluviales y marítimas que conforman un universo singular.

- Actividad Científica Marítima: La Argentina tiene una larga tradición científica en el Mar tanto en Climatología como Oceanografía desde el Siglo XIX. Institutos como el de Biología Marina de Mar del Plata o San Juan Bosco prestigian la actividad científica marina. Así también los buques de investigación argentinos que permanentemente realizan Campañas de Invierno y Verano (CONICET y Servicio de Hidrografía Naval).”²²

¿Existe correspondencia analítica expuesta por Till con el contexto estratégico, cultural y económico de la Argentina?

Considero que sí, ya que la globalización cultural producida por la revolución tecnológica y por la globalización económica, que facilita los flujos de productos culturales y que afecta a los distintos países,

21 Koutoudjian A. Op., cit., p. 82.

22 Koutoudjian A., *Ibid.*, pp. 86-87.

entre ellos a la Argentina, plantea una cuestión clave que tiene que ver con el intento de la uniformización (o americanización) cultural²³.

Till nos reuerda que pese a toda asociación, interdependencia o interconexión la historia humana guarda el precedente:

“Por eso, no es sorprendente que inclusive el atributo del mar como medio para obtener y transmitir información pueda ser tanto un tema de cooperación como de conflicto”. ... “Mahan, al escribir mucho después durante la expedición de auxilio a Pekín en oportunidad de la rebelión de los bóxers, lo resumió bastante bien. Él apoyó los derechos marítimos occidentales, “para insistir, en nombre del interés general, por la fuerza si fuera necesario, que China permanezca abierta a la acción de los estilos de vida y de pensamiento europeo y norteamericano”²⁴

6. El mar como medio de dominio

6.1 Contexto internacional y regional

“El hecho de que tantas comunidades costeras se encuentran fortificadas tanto hacia como desde el mar, muestra que éste es una fuente de vulnerabilidad ante merodeadores que vienen desde lejos”²⁵

Klare, al reflexionar sobre las características dominantes del transcurrir del Siglo XXI, afirma que el contexto internacional estará delineado por la globalización económica que: “fomenta el apetito por los recursos naturales, conduciendo a su escasez”²⁶. Klare describe un sistema internacional donde la competencia por acceder a fuentes de petróleo, gas natural, suministros de agua compartida, minerales y maderas, delimitan la nueva geografía de los conflictos en el siglo XXI. Sosteniendo que “con el fin de replantear las estrategias globales de seguridad es necesario trazar un mapa de los lugares donde exista mayor probabilidad de que estallen luchas armadas a causa de los recursos”.

23 Sobre la Globalización y el intento de la uniformidad cultural a través de las “tres caras de la globalización” se sugiere la lectura de Stanley Hoffmann “Leer el mundo sin anteojeras”. En Diario Clarín 4 de Febrero 2004.-

24 Till G., Op., cit., pp.38-39.

25 Till G., *Ibid.*, p. 39.

26 Klare Michael T., “La nueva geografía de los conflictos internacionales”. *Foreign Affairs En Español*, Verano 2001.

Pérez- Idiart, H, sobre la base del estudio “Géostratégie et géopolitique à l’horizon 2035”, señala que ha sido prioritario para el DAS (Délégation aux Affaires Stratégiques) y del EMA (État-Major des Armées), el estudio de los riesgos y amenazas en cuanto a los intereses futuros de Francia y la UE (Unión Europea). Observando, que se han identificado diez situaciones genéricas que parten de una premisa básica: “después de la Guerra Fría, las sociedades han entrado en un mundo de incertidumbre estratégica permanente, en el cual los riesgos, amenazas y rupturas tienden a expandirse considerablemente. Con un corolario terminante: la adaptación constante y necesaria de las fuerzas armadas francesas para enfrentar los nuevos desafíos en el primer tercio del siglo XXI”²⁷.

Perez-Idiart, reflexiona que del Documento, surge que la evolución de la incertidumbre estratégica, y las tres dimensiones de estudio convergen en un axón sobre el cual pivotea la reflexión y conclusiones: la postura permanente de Francia respecto a la noción “seguridad”. Al respecto, sostiene que para conceptualizar los intereses nacionales resulta necesario darle un marco en el cual pueda dimensionarse la evolución del contexto estratégico, de modo que se aportan tres categorías de intereses en el horizonte diseñado hacia el año 2035. Siendo las mismas: los intereses vitales, los intereses de poder y los intereses estratégicos.

Al referirse a los intereses estratégicos, resalta que en el Documento se hayan vinculado el acceso a los recursos naturales con el desarrollo del potencial económico. En el Documento se explicita el análisis de los nuevos actores económicos y de los grandes consumidores de materias primas – como China, India, Brasil, ASEAN, entre otros-. A nivel de intereses estratégicos, la economía es un nodo en el cual se cruzan los intereses vitales, y en donde se resalta la importancia de la aproximación geográfica:

“Mantenimiento de la estabilidad política y militar de los países productores de materias primas energéticas y minerales –como el uranio, petróleo, gas, titanio, vanadio y tungsteno- además de mantener la seguridad física de las principales bocas de aprovisionamiento marítimas o terrestres”²⁸.

27 Idiart -Perez H., Análisis del Documento “Préparer les engagements de demain” (2007) del Ministerio de Defensa de Francia”. RediU. Revista Digital Universitaria de Colegio Militar de la Nación. Septiembre del 2008. Número 18.

28 Idiart-Perez H., *Ibid.*, p. 4.

6.2 Argentina: “soberanía e intereses estratégicos”

En consideración al presupuesto analítico: “el mar como medio de dominio” con relación a la Argentina, y específicamente a la importancia de su litoral marítimo, sus recursos – alimenticios y energéticos- actuales y potenciales sumado a su relevancia estratégica, surge un desafío: el de ejercer una gobernabilidad efectiva que garantice el ordenamiento y control del medio marino con el fin de lograr -en un contexto competitivo generado por la globalización- la explotación de dichos recursos, con el objetivo en primer término, de alcanzar el máximo beneficio para la generación presente, y en segundo término que dicha explotación se realice en forma racional y responsable sin comprometer la sustentabilidad de las generaciones futuras.

Objetivos que son obstaculizados por el Reino Unido, que ejerce un dominio y control del área de cobertura de las Islas Malvinas, capacidad a la cual se le suma una diplomacia capaz de gestar alianzas efectivas de maximización de poder –OTAN y su aliado principal Estados Unidos, entre otros gobiernos con fuertes relaciones estratégicas en el Cono Sur- que repercute en una percepción internacional y regional hacia la Argentina, de incapacidad para imponer una gobernabilidad efectiva expresada en un control y dominio marítimo real.

Si consideramos que Argentina posee una amplia área de responsabilidad SAR (Search and Rescue) y una significativa riqueza ictícola que es depredada por la pesca ilegal de naves extranjeras; que muchas de ellas responden a empresas multinacionales que operan bajo del paraguas británico desde Malvinas, sumado a la incapacidad de patrullajes permanentes de la Prefectura y Armada en áreas jurisdiccionales argentinas, se nos plantea otro desafío que tiene que ver con el reforzamiento de sus capacidades navales, para que el Estado proyecte a nivel regional e internacional una postura clara y evidente de que puede cumplir con sus responsabilidades emanadas de la asunción de compromisos internacionales en el área del control marítimo.

Este desafío nos lleva a otro: ¿Cómo disponer y elaborar los instrumentos y capacidades necesarios para tal fin? En este punto, a los decisores se les plantea la necesidad de generar una inteligencia tendiente a lograr

una secuencialidad coherente entre la política y la estrategia. Es el poder político el responsable de generar los objetivos nacionales, definiendo con claridad y justeza las metas y principios a alcanzar. Una vez establecidos dichos objetivos, corresponde a los distintos escalones -Ministerios/ Departamentos- gubernamentales formular la estrategia para cumplirlos en consideración a las capacidades reales en concordancia con el ambiente y contexto nacional e internacional.

“En Europa y en el Cercano Oriente, los fenicios, los griegos y los romanos demostraron con mucha claridad que el mar es una autopista estratégica, un medio por el cual un grupo de personas puede llegar a dominar los asuntos de otra.”²⁹

Las teorías y los conceptos de seguridad precisan evolucionar conforme cambie la realidad mundial. Barry Buzan es un autor a través del cual se puede estudiar esta evolución, desde la teoría de los complejos de seguridad hasta llegar a su propuesta más reciente de una agenda ampliada, donde se incluyen los sectores económico, social y ambiental en los análisis, junto a los ya tradicionales, político y militar.

Esta teoría aborda los estudios de seguridad desde una perspectiva intersubjetiva, en la cual la opinión pública juega un papel fundamental para lograr que un asunto sea percibido como de seguridad y así legitimar el uso de métodos más heterodoxos para resolverlo. En este punto, considero que surge otro desafío para la Argentina en la cuestión del dominio marítimo, que incluye los accesos y rutas de importancia estratégica, y que está centrado en lograr una concientización del ciudadano común sobre la trascendencia de esta meta.

Según esta perspectiva, las deficiencias de los Estados en relación a sus capacidades pueden resolverse mediante alianzas maximizadoras de poder. No obstante, es necesario tener presente, que toda asociación para que sea productiva debe lograr una relación de interdependencia mutua. Esta circunstancia, plantea otro desafío, que consiste en que las capacidades de control y dominio marítimo no deben tener fuertes asimetrías entre los socios -reales o potenciales- ya que se generaría una dependencia y no una asociación cooperativa.

²⁹ Till G., Op., cit., 39.

Brasil, como potencia emergente demuestra interés en el control de su espacio marítimo y su proyección estratégica en el Atlántico Sur. No obstante, en consideración de una alianza con Brasil para coordinar el control y dominio de forma cooperativa e interdependiente hace necesario considerar la necesidad de una “ideología aliancista”. Liska, George F.³⁰, al desarrollar teorías de comportamiento de las alianzas o coaliciones sostiene como presupuesto primordial para la cohesión y sustentabilidad de la alianza el desarrollo de una “ideología de Alianza”. La función de tal ideología es suministrar una racionalización de la alianza. Circunstancia, que nos plantea otro desafío que es la de lograr una “Política de Estado sustentable e imaginativa de preservación y protección del mar y el océano en consideración de los intereses estratégicos que representan dichos espacios para la integridad y supervivencia de la nación”.

7- Conclusiones

Las operaciones de seguridad marítima, como figura en MOOTW (sigla del inglés Military Operations Other than War) indican una clasificación de operaciones que forma parte de las llamadas operaciones militares diferentes a la guerra. Las armadas sirven para dar seguridad en la mar y seguridad desde la mar. Las dos cosas son igualmente importantes y no debe prevalecer una sobre la otra. Ocasionalmente, la proyección puede parecer puramente militar, pero la seguridad marítima demuestra cada día su carácter cívico-militar. Esto obliga a enfatizar el concepto de comunidad marítima y a tener en cuenta sus necesidades de seguridad; eso será básico en el diseño de la nueva estrategia.

En el presente análisis se ha podido constatar la validez de los presupuestos analíticos de Till para establecer los desafíos que se le plantean a la Argentina en sus espacios jurisdiccionales marítimos y de interés estratégico, basado en la realidad internacional actual y en la problemática de los cuatro atributos clásicos del mar:

El mar como recurso:

El Reino Unido y a través de él la Unión Europea ha enfatizado sus intereses en los mares y el sector Antártico. Proteger el medio ambiente marino: masa de agua, lecho, subsuelo y espacios aéreos y costeros será urgente. Por ello se demanda la necesidad de una reflexión estratégica, que tenga en

30 Dougherty J., y Pfaltzgraaf R. Op., cit., pp. 462-463.

consideración las capacidades actuales de la Argentina en conjunción con su instrumento político y su Armada (como instrumento militar defensivo-disuasivo) para eventualmente, realizar las modificaciones necesarias que permitan el ejercicio de una gobernabilidad efectiva, y no formal sobre los espacios marítimos de interés estratégico.

El desafío sobre los recursos marítimos impone la urgencia por alertar sobre la importancia de recrear una conciencia marítima en la sociedad argentina.

El mar como medio de transporte e intercambio:

Los actores polares al requerir la cooperación internacional de todos los Estados, demuestran una necesidad que resulta funcional a los Estados ribereños, pues al ser eficientes en la cooperación internacional y seguridad marítima, los Estados ribereños reciben como contrapartida de parte de la Comunidad Internacional su valía y reconocimiento de su soberanía.

Este escenario confronta a los decisores y estrategias argentinos con otro desafío, que plantea la necesidad de la elaboración de una inmediata estrategia política a efectos de recuperar el ejercicio efectivo de la soberanía, máxime si se considera que la plataforma continental Argentina es la quinta en extensión en el orden mundial, y que su Zona Económica Exclusiva posee grandes recursos y reservas.

El mar como medio de información y de difusión de ideas:

¿Existe correspondencia analítica expuesta por Till con el contexto estratégico, cultural y económico de la Argentina?

Considero que sí, ya que la globalización cultural producida por la revolución tecnológica y por la globalización económica, plantea una cuestión clave que tiene que ver con el intento de la uniformización (o americanización) cultural.

La defensa de la soberanía argentina impone una política marítima que promueva la concientización ciudadana y la participación activa en foros internacionales que propicien un tratamiento de la problemática propia del Atlántico Sur y liderar comisiones relacionadas, procurando concientizar

a la Comunidad Internacional sobre la importancia de conservar a dichos espacios marítimos protegidos de toda acción degradante en su recursos como así también desde una visión ecológica.

El mar como medio de dominio:

Este presupuesto analítico crea el desafío de ejercer una gobernabilidad efectiva que garantice el ordenamiento y control del medio marino con el fin de lograr la explotación de recursos de forma racional y responsable sin comprometer la sustentabilidad de las generaciones futuras.

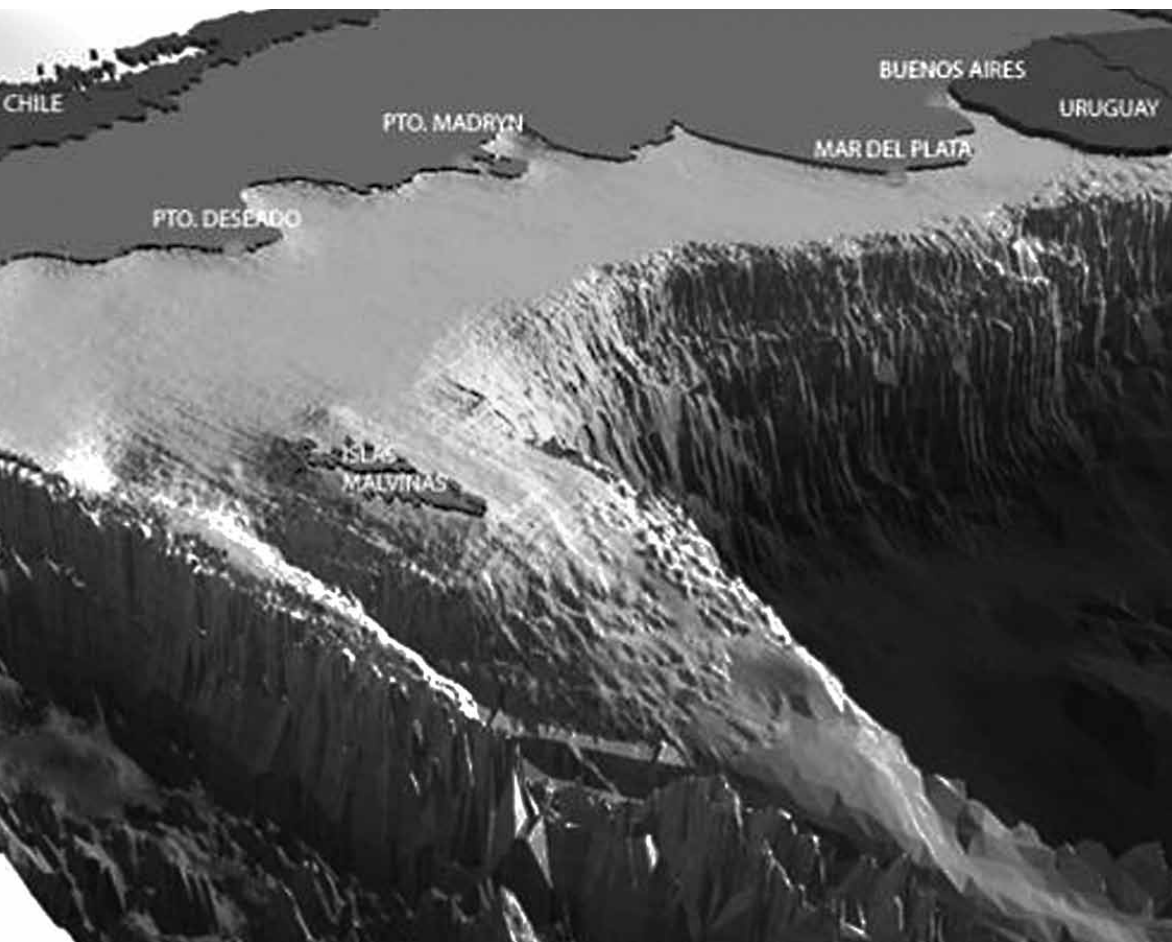
Circunstancia que plantea otro desafío que tiene que ver con el reforzamiento de sus capacidades navales, para que el Estado proyecte a nivel regional e internacional una postura clara y evidente de que puede cumplir con sus responsabilidades emanadas de la asunción de compromisos internacionales en el área del control marítimo. De los presupuestos validados surge la necesidad de que los decisores políticos generen una inteligencia a fin de poder establecer alianzas amalgamadas (Karl Deutsch) que logren instrumentar una maximización de poder a través de organismos regionales como el MERCOSUR, UNASUR y del Consejo de Defensa Sudamericano respecto a la protección de los recursos naturales desde una perspectiva sudamericana que proteja las soberanías de los Estados – Nación.-

Bibliografía

- Carmel S.**, El Comercio que circula por los mares y la estrategia marítima. En Perspectivas sobre estrategia marítima Ensayos de las Américas, la nueva estrategia marítima de EE UU y comentario sobre Una Estrategia Cooperativa para el Poder Naval en el Siglo XXI. Cap. XVII., p. 208.
- Caplan Sergio G., y otros** Políticas hacia el Mar: Estudio comparado orientado al caso Argentino. Sede de Investigación y Estudios Estratégicos Navales (SIEN). Instituto Universitario Naval (INUN). 2013.
- Friedman T., y Ramonet I.**, La globalización: pros, contras, aplausos, críticas. Revista Foreign Policy. 2008.
- Idiart -Perez H.**, Análisis del Documento Préparer les engagements de demain (2007) del Ministerio de Defensa de Francia”. RediU. Revista Digital Universitaria de Colegio Militar de la Nación. Septiembre del 2008. Número
- Klare Michael T.**, La nueva geografía de los conflictos internacionales. Foreign Affairs En Español, Verano 2001.
- Klare Michael.** Guerras por los Recursos. El futuro escenario del conflicto global. Ed. Urano, S. A. Barcelona. 2003., p. 33.
- Koutoudjián Adolfo**, Geopolítica Mundial: Determinantes Geo- Económicos de la Política Mundial, Boletín de difusión académica , Comité de Investigación Académica 80/2003.
- Koutoudjian A.**, Geopolítica del mar argentino Revista de La Escuela Superior de Guerra Naval. Número 69. Octubre 2011.
- Pearson F. y Rochester M.**, Las Relaciones Internacionales. Situación global en el Siglo XXI. Ed. Mc GrawHill, Colombia. 2004., p. 19
- Dougherty J., Pfaltzgraff R.**, Teorías en Pugna en las Relaciones Internacionales. Ed. GEL. Argentina. 1993,pp. 110-111
- Till, Geoffrey.** Poder Marítimo. Ed. Instituto de Publicaciones Navales, Bs. As. 2004.
- Tomaz E. Noelia.** Competencia por el Espacio Marítimo en el Siglo XXI. Un Pacífico no tan Pacífico: reacomodamiento de la Potencias. Ed. Revista de Publicaciones Navales. 2003., p. 191

¿Una Argentina Potencia Media, Oceánica y Bicontinental?

Magister Juan Recce





Mag. Juan Recce. Presidente de la Fundación Argentina ASE (Austral Suramericana y Emergente). Es Director Ejecutivo y miembro fundador del Centro Argentino de Estudios Internacionales (CAEI). Candidato a Doctorado en Ciencias Sociales (UBA). Magíster en Defensa Nacional (EDENA). Licenciado en Relaciones Internacionales (UAK) y Profesor Graduado en Filosofía (UCA). Autor del libro “Poder Plástico. El hombre simbólico materialista y la política internacional”, IPN, Bs. As, 2010. Docente Universitario de Posgrado. Titular: Prospectiva Estratégica (UNLP). Titular: Pensamiento complejo y problemas estructurados (IIFA). Invitado: Ciencia y Tecnología (EDENA). Titular: Política Exterior Argentina (ESG Conjunta FF.AA.). Profesor invitado en la Universidad Autónoma de México (UNAM), Instituto Tecnológico de Monterrey (TEC), SIT Graduate Institute -Bolivia-, en la Universidad Nur de Santa Cruz de la Sierra. Egresado de los cursos de posgrado: “Strategy and Defense Policy” y “Advanced Civil-Political Military Relations” por la National Defense University (DC); “International Law of Military Operations” por el Defense Institute of International Legal Studies; “Psychology of Intelligence Analysis”, “Information Quality and Business Process “ y “Producción Informativa”, entre otros.

¿Una Argentina Potencia Media, Oceánica y Bicontinental?

Mag. Juan Recce

Resumen

Reflexiones sobre el potencial de la República Argentina por sus enormes espacios vacíos y la privilegiada ubicación geográfica, que la convierten en un país oceánico y bicontinental. El autor plantea la importancia geopolítica de las Islas Malvinas y propone poblar e industrializar la Patagonia Austral como modo de desarrollar esas potencialidades.

Abstract

Reflexions on the potentiality of the Argentine Republic because of its enormous empty spaces and the privileged geographic position, which makes it an oceanic and bicontinental country. The author presents the geopolitical importance of the Malvinas Islands and proposes industrialize the Patagonia Austral as a way to develop its potentialities.

1. Recuperar nuestra primogenitura: Soñar una “Potencia Media”

Cuenta el Antiguo Testamento que Esaú “menospreció su primogenitura” vendiéndosela a su hermano Jacob por un efímero “plato de lentejas” ¿La primogenitura era sólo una palabra? ¿Un título de nobleza? No, la primogenitura era el seguro individual que un hombre antiguo tenía para acceder al poder político y la solidez patrimonial. Cambiar un futuro venturoso por un plato de comida resultaba ya tan poco razonable en el año 3000 A.C. como hoy. En 5000 años el marco de racionalidad para la acción no ha variado mucho en ese sentido.

Pero como si se tratara de un poema de Borges, no sólo Caín sigue matando a Abel, también Esaú sigue vendiendo su primogenitura una y otra vez por un plato de lentejas.

Esto sucede con los países, las organizaciones y las corporaciones, cuando por apetito de coyuntura se degluten a la estructura en un bocado, matando al futuro como proyecto y convirtiéndolo en un presente continuo.

La Argentina del Siglo XIX apostó por la primogenitura agropecuaria y logró situarse en el camino del crecimiento estratégico. Esto resultó positivo hasta que el “futuro” se transformó en “presente continuo” y renunció así a su primogenitura industrial por un plato de renta, dejando de imitar el camino material de Canadá o Australia, por entonces centrado en la adquisición de bienes de capital. El Siglo XX fue la ardua herencia condicionada de aquel desierto.

El Siglo XXI se abre ante nosotros como una promesa y la primogenitura Argentina está en su australidad, justo allí, en la última frontera planetaria de los recursos naturales, enfrente de nuestra Patagonia, más allá de Malvinas y hasta el Polo Sur.

En el siglo XX quedamos a las puertas de la Tierra Prometida por el Pacto Roca-Runciman; esto fue por nuestra propia responsabilidad. En el XXI tenemos nuestra oportunidad de construir aquella potencia media que pudimos ser, porque el Siglo XXI será el siglo del mar, de las plataformas continentales y del continente Antártico.

Es que se trata de un gigantesco sistema de más de seis millones de kilómetros cuadrados de subsuelo, océano y continentes donde está todo lo que el hombre como especie necesita para hacer frente a horizontes futuros de escasez planetaria: energía, minerales, proteínas, biodiversidad y agua potable.

Tenemos un rol planetario que jugar en la conquista de nuevos hábitat, nuevas fronteras para la minería metalífera y nuevas reservas de recursos estratégicos.

Como en el Siglo XIX, el Siglo XXI pone ante nosotros el “ancho de espada” del “territorio” que antes fuera la Pampa Húmeda y que mañana será el Atlántico Sur. Al territorio debe seguirle la opción por el capital y la tecnología puesta al servicio de la producción como motor social. Si no es así, todo será un nuevo plato de lentejas que devoraremos en alguna contienda electoral.

¿Cómo asegurar nuestra primogenitura? No es posible construir políticas de Estado cuando temas de valor estratégico pero de baja incidencia en la vida cotidiana de la gente se hallan sujetos a las vicisitudes del “mercado electoral”. Hay cosas que no están en la vidriera pero que forman parte de las más altas responsabilidades de Estado.

Un país que se piensa a sí mismo como oceánico y bicontinental no puede dejar librado a los vaivenes de la coyuntura el rumbo de la política de Estado más promisoría para el futuro económico y social de la Argentina. No es una exageración, Argentina tiene un gran papel global que jugar en nuestro mar.

2. La puerta de acceso: Malvinas es un “alfil”

Que es lo que nuestro mirar habitual omite en la composición del escenario estratégico que motiva la presencia del Reino Unido en nuestras islas y en nuestro mar y la eventual existencia de un sistema de espionaje digno de la Primera Guerra Mundial ¿Qué ven? ¡¿Qué?!

Machado decía en un célebre poema “los ojos que tú ves no son ojos porque tú los veas sino porque te ven”.

¿Que ven los anglosajones parados en Malvinas? Cuatro cosas:

1. La plataforma continental argentina, la segunda del mundo en extensión, más de 6 millones de km² de continente sumergido dotado de una riqueza metalífera inigualable;
2. La Antártida, un gigantesco y desolado continente de 14 millones de km², una vez y media la superficie de Europa;
3. La Patagonia, una inexplicable porción de continente suramericano de 1,2 millones de km² despoblados, con bajos índices de desarrollo humano y sin perspectivas reales de mayor integración sustentable al proyecto político argentino (alarmante, lamentable e indignante); y
4. El Atlántico Sur como un novedoso sistema hidrocarburífero que compone la segunda reserva mundial de gas y petróleo. Sí, el Atlántico Sur. El petróleo off-shore de Brasil, Venezuela, Guyana, Surinam, Uruguay, Argentina, Namibia, Angola, Guinea Ecuatorial y Sudáfrica entre otros, está en el Atlántico Sur.

Todo esto se ve desde Malvinas además de las ovejas y las Land Rover modelo noventa.

Como en muchos campos de la vida política de nuestro país sucumbimos ante la “subestimación serial de la realidad”, en este caso la realidad estratégica y también la militar: Malvinas es la puerta de ingreso a la última frontera planetaria de los recursos naturales. Se trata un gigantesco sistema de subsuelo, océano y continentes donde está todo lo que el hombre como especie necesita para hacer frente a horizontes futuros de escasez planetaria: energía, minerales, proteínas, biodiversidad y agua potable.

Queda claro que Malvinas, nuestras Malvinas, son un “alfil” dentro del ajedrez por la conquista de nuevos habitat, nuevas fronteras para la minería metalífera, y nuevas reservas de recursos estratégicos.

En este sentido, el Atlántico Sur, es un teatro de operaciones del futuro en tanto puerta de acceso a la Antártida, a Suramérica y al África Subsahariana.

Claramente no somos una amenaza militar tradicional. La mayoría de los bienes que componen nuestro poder militar tienen una vida de uso promedio de cincuenta años. Es decir que nuestro aparato de defensa naval, aéreo y terrestre cuenta con tecnologías de la época del Presidente Kennedy en la crisis de los misiles cubanos.

Los únicos escenarios creíbles de una amenaza argentina a Malvinas serían los de una guerra asimétrica (también conocida como terrorismo) o los de una coalición de grandes potencias con nuestro país.

Las grandes potencias han comenzado a operar en el escenario estratégico del Atlántico Sur trazando las primeras líneas de un teatro de operaciones con fecha de vencimiento: 2041, año en que vence el protocolo adicional del Tratado Antártico sobre explotación de Recursos Naturales en la Antártida. “La Antártida esta internacionalizada” dicen los ignotos... claro que sí queridos.

Si sumamos las reclamaciones soberanas de Australia, Nueva Zelanda y Reino Unido sobre la Antártida, constituyen más del 70% de la superficie de ese continente. Esos tres países más Canadá son los sindicados como los responsables del espionaje en cuestión. Estos cuatro países tienen a la Reina Isabel por jefa de Estado, es decir, son parte de la Corona Británica.

Por tanto, cualquier posición avanzada de China o Rusia en este teatro de operaciones representa una amenaza seria a los intereses estratégicos de la Corona.

Tal vez, solo tal vez, sin saber demasiado, Argentina ha metido sus narices en un juego estratégico que nos queda grande. Las movidas pueden ser acertadas o desacertadas, depende de la lupa ideológica del observador local, lo que está claro es que somos la parte “prescindible” de esta puja titánica entre actores estratégicos con varios siglos de confrontación en su haber.

La suscripción del tratado de cooperación en materia aeroespacial con China, ha metido una tercera carrera a este teatro de operaciones, la carrera espacial. ¿Serán esos recursos utilizados en nuestra contra, o los de la Corona? Solo lo sabremos en el futuro. Hoy China nos quiere (al menos eso parece), los rusos estimamos que también, la Corona Británica claramente no.

Nada de esto es lineal y todo está cargado de contradicciones. Lo que sabemos es que el tiempo pasa y podemos transcurrirlo como la hormiga trabajadora o como la cigarra guitarrera.

La carrera por los fondos oceánicos y la conquista del Continente Antártico requieren de acciones reales, generadas por nosotros mismos, con la fortaleza y la claridad de políticas de Estado. “Pampa Azul” esta verde, pero puede brindar parte de esa arquitectura que necesitamos en el futuro.

El próximo presidente deberá encarar la tarea de formular seriamente una política antártica y oceánica con la activación de un polo logístico antártico con base en Ushuaia y la recreación de un sistema de inteligencia estratégico-militar con capacidad tecnológica real para realizar tareas de contra-inteligencia en el marco de la agenda de Defensa de nuestro país, entre otros innumerables pendientes.

3. La Apuesta Patagónica: Industrializar es poblar

¿Será que la gente sigue a los caminos o los caminos a la gente? ¿Marcamos el rumbo o este nos viene “dado”?

¿Hubiera San Martín cruzado los Andes si hubiese estado convencido de que la gente sigue a los caminos y no los caminos a la gente? ¿Qué hay de Napoleón? ¿De Aníbal y los elefantes? ¿De Churchill? ¿De Steve Jobs o Bill Gates? ¿De Borges o Cortázar?

Durante milenios, incontables debates teológicos y filosóficos en torno a esta pregunta han desvelado a generaciones de líderes y dirigentes. Los destinos de sus pueblos y de sus organizaciones han dependido en gran medida de esta apuesta “cognitiva”. Es por ello, tal vez, que ni teología ni

la filosofía han podido llegar a respuestas conclusivas que nos sosieguen definitivamente. ¿Será justamente porque el centro de gravedad del problema no está “fuera”, sino “dentro”, en la mente de los hombres, en su concepción del mundo?

En algún momento de nuestra historia como nación “sembrar fue poblar”, luego lo fue “emprender”, “extraer”, “construir” y así hilvanamos nuestra historia. En el mundo del futuro territorio, población y tecnología, seguirán definiendo nuestro devenir como especie, así de concreto como ha sido siempre en la historia de la humanidad. ¿Dejaremos que el devenir se moldee sólo por las fuerzas del azar y los caprichos del destino o seremos arquitectos conscientes de nuestro propio futuro?

No se trata pues de lanzarse como enardecidos a la conquista de pura indeterminación, sino antes bien, de encontrar el punto de equilibrio que abre ante nosotros la tensión entre el pasado y el futuro. El peso de las estructuras tras nosotros y la indeterminación del futuro encuentran un punto de confluencia pragmático y razonable en aquello que los economistas Nelson y Winter dieron en llamar “Path Dependency” o “trayectorias dependientes”. El azar y el determinismo son suplantados por las “alternativas”.

Es de verdaderos conquistadores y estrategias manejar esas alternativas y pensar plásticamente la realidad, marchando conscientes por ese estrecho sendero que se abre entre el sólido muro del “determinismo” y el profundo abismo del indescifrable “azar”.

Los grandes jugadores mundiales nos dan una pauta de cuál será la dependencia en el rumbo que nos tocara transitar si decidimos tomar las riendas del desarrollo. Sabiendo que si no lo hacemos nosotros, alguien más lo hará. Cuatro carreras tecnológicas están siendo llevadas adelante en el mundo por las grandes potencias:

- 1) la del espacio exterior,
- 2) la del software y la biotecnología,
- 3) la del continente antártico y
- 4) la de los fondos marinos.

Las dos últimas nos tocan de cerca y nos abren un abanico de alternativas ciertas para nuestro futuro. Ambas hacen parte de un privilegio estratégico único: nuestra Patagonia. O trabajamos para promover una verdadera integración sustentable de la Patagonia al proyecto político argentino o habremos perdido nuestro mejor tren hacia el futuro.

¿Qué era Buenos Aires en 1580? Barro. El legado de Garay nos indica que los caminos siguen a la gente.

En el siglo XX fue el Estado, de la mano de los Mosconis, quien trazó la senda de una Patagonia minera y petrolera, allí donde no había nada. El futuro se parece en este sentido a aquel pasado. Nuestro futuro estratégico se dirime en el Sur Austral. Para ello necesitamos poblar y para poblar industrializar.

Como lo han hecho las potencias industriales, debemos pasar de los «mojones» demográficos de subsistencia que hacen «patria» a los «sistemas sociales sustentables de prosperidad».

Industrializar es poblar. Debemos ser más inteligentes que nunca. Ganar-ganar es nuestra única fórmula posible. Necesitamos reforzar los lazos público-privados para hacer ese sueño posible. Debemos pensar a las empresas argentinas que anclan a los argentinos a su suelo patagónico cooperando juntas con el Estado en una asociación inteligente. Backward y forward traccionando el futuro.

Estos son los saltos esenciales que debemos pegar para el desarrollo de nuestra mayor ventaja competitiva en el mundo post-industrial que se avecina: ser una nación oceánica y antártica. En aquel sueño, el primer paso es industrializar para poblar.

Nuestro sueño oceánico y bicontinental comienza en nuestra Patagonia, poblada e industrial.

“Operación Garfio” La Captura del Pesquero Español Playa de Canaval por la Corbeta ARA Parker

Doctor Jorge Rafael Bóveda





Dr. Jorge Rafael Bóveda es abogado, historiador naval y maestrando en “Estudios Estratégicos” de la ESGN 2014. Autor de numerosos artículos de historia naval argentina. Fue galardonado con el premio “Almirante Irizar” (2013) y el premio “Capitán Ratto” (2015) por sus artículos publicados en el Boletín del Centro Naval. Es autor del libro “Malvinas: La Odisea del submarino Santa Fe”, IPN 2007 y traductor de varias obras de la colección “clásicos de la literatura naval” que edita el Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.

“Operación Garfio”

La Captura del Pesquero Español Playa de Canaval por la Corbeta ARA Parker

Dr. Jorge Rafael Bóveda¹

Resumen

En junio de 1991 el pesquero español Playa de Canaval fue capturado en aguas jurisdiccionales argentinas por la corbeta ARA Parker en el marco de una política de “control efectivo de la pesca comercial en nuestro litoral marítimo”. Se trata de un caso testigo que puso a prueba el temple de la plana mayor y tripulación de una pequeña corbeta argentina enfrentada a una flota de buques pesqueros que operaban al margen del derecho internacional y de las leyes del mar. El incidente tuvo amplia difusión en la prensa y demostró la importancia que reviste el adiestramiento continuo en este tipo de operaciones, que han demostrado tener cierta complejidad dado los solapados métodos empleados por los infractores para evadir el control marítimo, por esa razón, aún hoy constituyen un valioso antecedente a tener en cuenta por nuestros futuros comandantes

Abstract

In June 1991 the Spanish trawler “Playa de Canaval” was captured by the Argentine corvette ARA Parker in Argentine territorial waters as part of a law enforcement policy of commercial fishing in our seaboard. This is a leading case that put the officers and crew of a small Argentine vessel to the test when confronted by a major fleet of fishing trawlers operating outside international law and standard sea legislation procedures. The incident was widely covered in the media, and once more has proved the importance of continuous training for this kind of particularly complex operations due to the unorthodox methods used by the offenders in an attempt to avoid maritime authorities. For this reason, even today they are a valuable precedent for our future commanders.

Palabras clave: PESQUEROS - ESPAÑÓLES - DERECHO INTERNACIONAL - INCIDENTE

¹ El autor desea expresar su agradecimiento al almirante (RE) Jorge Omar Godoy y al capitán de navío Alejandro García Sobral, ex comandante y ex jefe de CIC de la corbeta ARA Parker por la asistencia recibida durante la redacción de este artículo.

Introducción

La captura de cinco barcos españoles el 24 de noviembre de 1990 mientras pescaban ilegalmente a 40 millas de la costa de Namibia, un país del sudoeste de África, dio lugar a un proceso judicial que culminó el 10 de abril de 1991 mediante la sentencia dictada por el Juez Harold Levy. El citado fallo permitió al gobierno de ese país incautar los pesqueros, conjuntamente con las artes de pesca y sus capturas. Pero el pronunciamiento fue más allá al condenar a los capitanes gallegos a penas de hasta seis años de prisión por haber inferido un daño al país estimado por el Tribunal en 11 millones de dólares, o el pago en conjunto de la suma de U\$S 566.000 dólares estadounidenses. La justicia africana pudo demostrar que algunos capitanes españoles habían adulterado el libro de navegación para que la posición de los buques al momento de ser apresados apareciera en aguas de las Islas Malvinas. Otras evidencias irrefutables colectadas en la causa permitieron concluir que en realidad se trataba de una operación cuidadosamente planificada ya que, a juicio del Tribunal, los barcos de pesca extranjeros no viajan largas distancias para pescar magros volúmenes².

Este mismo patrón parecía repetirse ahora en aguas jurisdiccionales argentinas. En efecto, hacia mediados de 1991 se habían acumulado claras evidencias de que nuestra Zona Económica Exclusiva [ZEE] se había convertido en un verdadero “coto de caza” de buques pesqueros de las más diversas banderas. Estos depredadores operaban al margen del derecho internacional y de las leyes del mar, llegando en algunos casos, al extremo de desarrollar sofisticados métodos para evadir el control marítimo a cargo de la Armada y de la Prefectura Naval.

El Comando de la Flota de Mar [COFLOMAR], plenamente consciente de la embarazosa situación que afrontaba el gobierno como consecuencia de la sistemática y reiterada violación de los derechos argentinos en sus aguas jurisdiccionales, se había propuesto acotar al máximo estas incursiones no autorizadas mediante la captura de los infractores, con la esperanza de establecer precedentes que a la postre desalentaran estas prácticas.

En ese contexto se planificaron cuidadosamente una serie de patrullas en diversas zonas del Mar Argentino donde presumiblemente operaban

² Ver “Pesqueros españoles en problemas por operar en la zona de exclusión” por el Capitán de Corbeta (RE) Milciades Espoz Espoz publicado en Ambito Financiero el 27/06/1991.

estas flotas fantasmas. No obstante tomarse todos los recaudos posibles, la Armada sabía que la enorme extensión de nuestro litoral marítimo y los limitados medios disponibles para realizar un control efectivo sobre la ZEE eran factores que jugaban a favor de los malvivientes.

Alentado por la exitosa captura³ del pesquero “Jing Yang” de bandera Coreana por parte de la corbeta ARA “Espora” [CF Edgardo Campiatico⁴], COFLOMAR se preparó para asestar un segundo golpe a los infractores en una zona prefijada del Mar Argentino. Aunque ellos lo ignoraban el buque elegido para ejecutar la misión sería la flamante corbeta del tipo MEKO 140 ARA “Parker” [P-44] perteneciente a la Segunda División de Corbetas, por entonces bajo el comando del CF Jorge Omar Godoy, futuro Jefe de Estado Mayor General de la Armada.

Operación “GARFIO”

El buque acababa de llegar de una corta visita a la Base Naval de Mar del Plata tras concluir exitosamente la segunda etapa de mar donde habían efectuado un período de adiestramiento intensivo con otras unidades de la flota. Como es de suponer todo el personal estaba deseoso de pasar unos días de descanso en tierra firme junto a sus familias, pero la expectativa de unas merecidas vacaciones se esfumaron cuando el 10 de Junio recibieron la orden de hacerse a la mar para realizar una operación de control marítimo en la ZEE. El objetivo de la misión y los preparativos para la zarpada debían ser preservados en el más absoluto secreto.

La orden de operaciones, cuyo nombre en código era “GARFIO”, preveía una campaña de 10 días en una extensa zona del Mar Argentino, la cual había sido dividida en tres áreas bien delimitadas. La primera se extendía entre el continente y las Islas Malvinas; la segunda comprendía un área importante dentro de la corona imaginaria en torno a las Islas Malvinas creada mediante un tratado entre La Argentina y el Reino Unido donde se había prohibido todo tipo de explotación. La tercera y última era una extensa superficie del Mar Argentino en el límite de la ZEE (próxima a la milla 201).

De inmediato se impartieron las órdenes necesarias para alistar el buque para zarpar. La tarea se vio sensiblemente simplificada por encontrarse

3 9 de Mayo de 1991

4 Hoy Contraalmirante (RE)

el buque cubriendo la guardia de “buque a la orden” en su apostadero habitual de la Base Naval Puerto Belgrano [BNPB] lo cual les permitió completar el alistamiento en menos de 24 horas.

Hacia el mediodía del 11 de Junio el capitán Godoy recibió el parte “a son de mar, sin novedad” de su segundo, CC Enrique Cesaretti⁵. La corbeta lentamente se alejó del muelle para aprovechar al máximo la marea. Al poco tiempo, ya navegando por el canal, incorporaron el helicóptero Alouette III matrícula AI03 al mando del TN Jorge Cisneros que les había sido asignado para la patrulla. Luego de rebasar la boya faro se ordenó adoptar un arrumbamiento general sudeste en demanda de aguas internacionales a fin de ingresar de este a oeste en la zona II asignada (ver mapa) sobre la corona, en cumplimiento de la orden de operaciones. Durante toda la navegación mantuvieron un deliberado silencio de radio para no delatar su presencia a los posibles infractores.

Cuando los pilotos llegaron a bordo no tenían la menor idea del motivo de la misión. El comandante les señaló a grandes rasgos lo que esperaba de ellos, enfatizando que el éxito de la operación dependería en gran medida del velo que pudieran imprimir a los vuelos de exploración, procurando no delatar la presencia del buque. Ambos pilotos (TF Jorge Cisneros y TF Ormaz) manifestaron su conformidad con el plan. Para proteger al helicóptero de las inclemencias del tiempo, sobre todo por las noches que no podían volar, contaban con un hangar retráctil (también llamado telescópico), un ingenioso dispositivo con el que solo contaba ese buque.

¡Falsa alarma!

Todo presagiaba que volverían a casa con las manos vacías, pues cumplida una semana de navegación en el mar Argentino con un tiempo inmejorable no divisaron nada que oliera a un barco de pesca. El mar era un espejo y el horizonte estaba completamente vacío.

Con la penumbra crepuscular del 17 de Junio lanzaron el helicóptero con la esperanza de poder identificar un contacto radar ubicado a unas 14 millas del buque, que se desplazaba a una velocidad de 3 nudos, es decir, la que normalmente desarrollan los pesqueros cuando están faenando. Hubo caras

5 Hoy Capitán de Navío (RS)

largas en el puente cuando supieron que el pesquero en cuestión era el “*Esperanza I*”, de bandera Argentina. Se trataba de un barco “palangrero”, sistema muy eficaz, frecuentemente utilizado para la pesca de especies como la merluza negra que se encuentran a gran profundidad.

Luego de esta falsa alarma se ordenó disminuir la velocidad y cambiar el rumbo hacia lo que creían podría ser una gran concentración de barcos pesqueros. Durante las horas de oscuridad se había observado desde el puente un reflejo luminoso en el horizonte en dirección al este, similar al reflejo que produce una ciudad iluminada vista desde el mar, cuyo origen no podía ser otro que las poderosas lámparas que normalmente utilizan los barcos “poteros” dedicados a la pesca del calamar (*illex argentinus*). Estos moluscos cefalópodos son fototrópicos, por lo que responden positivamente a los estímulos luminosos y es así como son atraídos por miles a una muerte segura del modo más sencillo. Solo el tiempo confirmaría las sospechas del comandante.

Mientras la corbeta navegaba en un mar espejado aprovecharon para reabastecer de combustible al helicóptero. Como es de práctica en estos casos habían agregado a la tripulación de la aeronave un cabo de la dotación del buque, quién tendría a su cargo la difícil misión de filmar todo cuanto pudiera si algún barco infractor era sorprendido en la ZEE. Por entonces la Armada no contaba con los sofisticados equipos de filmación actuales, que ya disponen de un GPS incorporado a la cámara, sino que todo debía hacerse en forma casera e improvisando sobre la marcha con lo que se tenía a bordo. Esta tarea era esencial a la hora de demostrar fehacientemente ante un Tribunal los extremos invocados por la Armada en el caso de una captura.

Luego de sucesivos vuelos comenzamos a tener indicios concretos de que un grupo importante de pesqueros estaba operando en la ZEE. En un despliegue de gran destreza aérea nuestros pilotos se mantuvieron ocultos entre las nubes mientras tomaban continuas marcaciones sobre los barcos que faenaban ilegalmente, evitando delatar la posición de la corbeta a las naves infractoras. Verificada la posición de los barcos sobre la carta en base a la lectura del GPS el cual indicaba Latitud 46° 18' S y Longitud 60° 57' W, establecieron fehacientemente que los mismos estaban operando a 196 millas de la costa Argentina, a la altura del Golfo de San Jorge, es decir, dentro de la ZEE. Ante tan claras evidencias se ordenó al Alouette “romper el

velo y posarse (en vuelo estacionario) sobre el primer pesquero que pudiera interceptar” para dar inicio al procedimiento de visita y registro de la nave.

Aunque aún no podían verlo desde el puente, el pesquero elegido por los pilotos se encontraba navegando con la red de pesca tendida con arrumbamiento general este noreste en Latitud 46° 15' S Longitud 60° 55' W, sin pabellón. Tenía el casco pintado de blanco con una franja ancha de color azul que se extendía de proa a popa. El puente y la superestructura también eran blancos. De acuerdo a los primeros informes era un barco de moderna construcción de unos 70 metros de eslora por 10 metros de manga que desplazaba aproximadamente 1200 Toneladas. Sobre la proa podía leerse en grandes letras blancas “*Playa de Canaval*” matrícula 3-VI-5-9849.

Comienza la cacería

15:55 El piloto recibió la orden de intimar al pesquero por medio del altavoz y mediante la utilización del canal 16 [Frecuencia Internacional de Socorro] para que detuviera su marcha y se preparara a recibir una dotación de visita y registro. Para entonces el helicóptero ya sobrevolaba el pesquero y permanecía en vuelo estacionario sobre él cual perro de caza que no suelta a su presa. Simultáneamente se ordenó cubrir puestos de combate, caer al rumbo 060° y aumentar la velocidad a 22 nudos en aproximación al pesquero infractor.

16:08 El barco español no contestó los reiterados llamados que se le efectuaron ni detuvo sus maquinarias. Llamativamente no se veía un alma en cubierta. Pero no pasó mucho tiempo antes de que los pilotos, que eran los ojos de la Armada, vieran a dos hombres emerger del interior del barco munidos de sendos sopletes. En pocos segundos se hizo evidente el propósito que los animaba. El camarógrafo, con un despliegue de gran habilidad, se las ingenió para captar las crudas imágenes de estos hombres cortando las redes de pesca, ardid que le permitiría al pesquero español aumentar su velocidad de 3 a 12 nudos mientras adoptaba un arrumbamiento general este. Otros diez pesqueros que estaban en proximidades del “Playa de Canaval” se unieron a la fuga. Esta maniobra coordinada indujo a pensar al comandante, desde el principio, que no se encontraba en presencia de un capitán rebelde, sino ante un plan preconcebido para burlar el control marítimo. Los hechos posteriores le darían la razón.

16:28 Los argentinos lamentaron profundamente que sus primos españoles no los tomaran en serio. Como consecuencia directa de esta “flagrante resistencia a la autoridad marítima Argentina” se le ordenó a la tripulación del helicóptero efectuar disparos intimidatorios a proa del pesquero con la esperanza de que su capitán entrara en razones. Casi enseguida vieron desde el puente que “el fugitivo” adoptaba rumbos erráticos para tratar de evadir los disparos, pese a que en realidad no corría peligro alguno, por cuanto se habían dado órdenes estrictas de no dañarlo.

16:31 Ante esta clara actitud de desacato el comandante no tuvo otra alternativa que autorizar al piloto a que abriera el fuego nuevamente, pero esta vez más cerca de la proa. Las balas calibre 12,7 mm parecían no amedrentar al capitán del buque que continuó su escape con arrumbamiento general este, sin responder a los insistentes llamados que se le hacían desde el navío argentino.

Los acontecimientos comenzaron a precipitarse rápidamente, pues no había manera de saber hasta donde llegaría esta gente en su irracional intransigencia. De pronto se recibió información -por interceptación de mensajes en VHF entre los pesqueros- que indicaba que se le había ordenado al “Playa de Canaval” no detener sus máquinas. En seguida se dispuso que tales comunicaciones fueran transmitidas por los difusores del puente de comando para que todos quienes allí estaban pudieran escucharlas.

17:02 Claramente podía distinguirse la característica tonada gallega de alguien que hacía las veces de “pseudo comodoro” de la escuadra pesquera, pues dirigía y aconsejaba al resto de los capitanes sobre como desenvolverse en el entrevero. Una de tales directivas imponía al “Playa de Canaval” colocar el timón a una banda, máquinas adelante a toda fuerza y no contestar nuestros llamados. Casi al mismo tiempo se recibió una comunicación de uno de los capitanes, quién procuró persuadir a la corbeta argentina de abandonar la cacería alegando que “...hombre, ¡por unas décimas de diferencia en la posición no va Ud. a crear un conflicto internacional!”.

Poco después la misma voz informó que “desde hacía dos días el “Playa de Canaval” tenía averiados sus equipos de VHF y que por esa causa no recibía nuestras advertencias”. En vista de lo antes referido, el capitán

Godoy supo enseguida que se trataba de otro ardid del fugitivo para eludir ser capturado, máxime cuando el pesquero ya había sido advertido vía foco luminoso, y recibido disparos de advertencia, por lo que era razonable concluir que nuestras intenciones no podían ser ignoradas por el capitán español.

Fuego intimidatorio

17:29 Fue entonces que el comandante de la corbeta decidió que había llegado el momento de tomar medidas más extremas, pues era evidente que de no actuar con premura el barco español podría escapar impune de este predicamento. Era su deber evitarlo a toda costa. Desde el inicio de la persecución había mantenido contacto radial permanente con COFLOMAR [CL Enrique E. Molina Pico⁶] quién había sido informado de la evolución de la situación y a quién inmediatamente se le solicitó autorización para abrir fuego intimidatorio sobre el buque infractor. La autorización le fue concedida en pocos minutos.

Se tomaron todos los resguardos posibles para evitar que hubiera heridos y minimizar al máximo los posibles daños materiales a la presa. En esa inteligencia el capitán Godoy dio la orden a su Jefe de artillería, TC Ariel Lindo Poisson, para que utilizara el cañón de 76 mm en el modo manual. Antes de iniciar el fuego el comandante personalmente intimó, por enésima vez, al capitán del “Playa de Canaval” para que detuviera sus máquinas y permitiera el registro de su barco, dejando bien en claro que si desobedecía, debería atenerse a las consecuencias.

17:30 La intimación fue nuevamente desoída. Un segundo después partió del cañón de proa la primera granada -con munición inerte- hacia el pesquero. Una respetable columna de agua se levantó unas 2000 yardas a proa del fugitivo. Como éste no mostraba aún señales de detener sus máquinas partió un segundo disparo. Esta vez el pique se produjo a menos de 1000 yardas de la proa del pesquero sin que el capitán del “Playa de Canaval” se inmutara por ello.

17:35 Comenzaba a obscurecer cuando se le advirtió al fugitivo por VHF de que si no detenía sus máquinas de inmediato, recibiría un disparo en

6 Hoy Almirante (RE), ex Jefe del Estado Mayor General de la Armada

la popa. A fin de evitar que alguien saliera herido se le sugirió poner a buen resguardo a su gente en el sector de proa. El jefe de artillería aguardó unos minutos para que la tripulación española tuviera tiempo de ponerse a cubierto.

17:38 Desde la consola de armas en el CIC el Teniente Poisson efectuó un “tracking óptico” del blanco por intermedio del radar de control tiro LIROD. De ese modo estaría en condiciones de visualizar los piques y hacer las correcciones de tiro necesarias. Nueve pares de ojos convergen ahora sobre el pesquero para seguir la acción desde el puente de comando. Godoy dio la orden de comenzar el fuego!. Las primeras dos granadas cayeron cortas a popa del pesquero. El tercer disparo hizo impacto en la obra muerta de la embarcación, a la altura del segundo guinche de pesca sobre la banda de babor. Pese a recibir este ejemplar castigo el pesquero español no solo no detuvo su marcha sino que continuó maniobrando en zigzag para evadir los disparos. La tensión en el puente aumentaba minuto a minuto, conforme a la evolución de los acontecimientos, pero nadie quería dar el brazo al torcer, y mucho menos la tripulación Argentina que no quería perder la presa.

18:00 De pronto se escucho por el difusor: “...*vamos a hundirlo entre todos...seguro no ha de tener municiones para todos...*”. Estas amenazas agregaban una dosis extra de tensión al personal del puente. Para descomprimir el ambiente la prudencia aconsejaba poner fin a la cacería lo antes posible. En consecuencia, se maniobró en sigilosa buscando una posición relativa favorable que les permitiera mejorar el ángulo de tiro, preservando a la vez la seguridad náutica del buque.

18:03 Ante la actitud hostil de los pesqueros la corbeta efectuó una serie de disparos que picaron deflexionados de la popa del pesquero sin hacer impacto. Fue recién la cuarta granada [la última de munición inerte] la que finalmente lo detuvo al hacer impacto a popa, sobre la banda de estribor. En el momento del impacto el oficial de artillería observó una gran llamarada que en un principio le indujo a pensar que por error había disparado munición de combate. Solo más tarde supo que el origen del fuego había sido el resultado de un impacto directo en un tubo de acetileno estibado a bordo.

18:09 Las comunicaciones interceptadas a los pesqueros en VHF indicaban que se había desatado un incendio en la sala de máquinas del “Playa de Canaval”, que el barco hacía agua y que había habido víctimas fatales. Enseguida se ordenó cubrir el rol de auxilio al exterior y alistar el hospital de sangre para asistir al pesquero. Por fortuna tenían médico a bordo.

Una actitud irracional

Dado lo que parecía un trágico desenlace informaron al resto de la flota de pesqueros que prestarían auxilio al “*Playa de Canaval*” mediante el envío de un bote de goma con un médico y materiales de curación para brindar asistencia a los heridos. En medio de una obscuridad absoluta maniobraron para acercarse lo máximo posible al pesquero, cuando muy a su pesar el capitán Godoy debió dar una rápida contraorden al escuchar por la radio: “*si hecha la balsa al mar es probable que la pierda*”. “*Los marinos españoles serán auxiliados por marinos españoles*”. “*Patrullera Argentina no se acerque al “Playa de Canaval, repetimos no intervenga*”. Mientras recibían estas advertencias una treintena de barcos deliberadamente cerraron la formación en torno al “Playa de Canaval” con el propósito de evitar que el buque argentino se acercara. Ante esta nueva muestra de hostilidad que comprometía seriamente la seguridad náutica del buque criollo y la de su tripulación, Godoy juzgó conveniente lanzar al éter una advertencia en el sentido de que si se veía amenazado abriría fuego con munición de combate sobre los pesqueros responsables. Luego informó lo sucedido al COFLOMAR y aguardó nuevas instrucciones.

La última carta

Hacia las 20:55 advirtieron que uno de los pesqueros españoles [el José Antonio Noyes], tras amadrinarse brevemente al fugitivo, había logrado pasarle un remolque iniciando una nueva tentativa de evasión, en formación cerrada, para impedir nuestro acercamiento. Fue durante este período que supimos por fin el nombre del temerario capitán del “*Playa de Canaval*”: Eusebio Soage Ferradas. El tren de remolque continuó su desplazamiento en compañía de unos 35 barcos con arrumbamiento general norte a una velocidad de 4 nudos. La ARA Parker, cual lobo que sabe que su presa ha sido mortalmente herida, siguió al convoy a respetuosa distancia, pero sin perder uno solo de sus movimientos. Mediante algunas comunicaciones

con el “pseudo comodoro” se enteraron de que, en realidad, no se habían registrado víctimas a bordo del “Playa de Canaval”, algo que alegró profundamente a todos y distendió un poco el tenso clima que se vivía en el puente hasta ese momento.

Ante el requerimiento de COFLOMAR de proceder a abordar el buque en horas nocturnas Godoy sugirió aguardar a las primeras luces del día siguiente, dado que, bajo aquellas circunstancias, una eventual resistencia por parte de los pesqueros comprometidos en el remolque del “*Playa de Canaval*” los obligaría a emplear las armas, algo que el comandante consideraba debíamos evitar a toda costa para no escalar el incidente. Su sugerencia fue aceptada.

Frente a las continuas intimaciones de la corbeta argentina para que detuvieran la marcha y permitieran la visita y registro del buque invariablemente se les contestaba que estaban a la espera de lo que dispusieran las autoridades españolas las que, según dijeron, habían sido oportunamente informadas sobre el incidente. El comando ordenó al capitán del buque remolcador que gobernara al rumbo 240°, pero este continuó navegando al rumbo 040°, obligándonos a continuar la persecución en aguas internacionales.

Imprevistamente a las 05:10 de la madrugada se observó como el buque remolcador soltó el remolque. Al parecer el “*Playa de Canaval*” había quedado al garete. Cincuenta minutos más tarde el personal del puente advirtió que algunos barcos pesqueros abandonaron la zona permaneciendo en formación tan solo una veintena de la flota original. Aprovechando esta circunstancia optaron por aproximarse sigilosamente a la presa por fuera del cordón de pesqueros, mientras se alistaban para efectuar la visita y registro del buque. Una hora después al advertir que ya no había peligro inminente se ordenó retirada de los puestos de combate. Una inspección ocular realizada desde el helicóptero reveló que el buque parecía haber sido abandonado.

Poco después de las 09:30 horas interceptaron comunicaciones en VHF en la que los capitanes de los pesqueros se ponían de acuerdo en que todos pasarían la misma posición en la que se encontraban pescando al momento de ser interceptados. La misma debía coincidir con la informada oportunamente a Radio Nacional de España. También convinieron entre todos el punto donde se habría iniciado la persecución. Otra preocupación

de los capitanes era poder justificar convincentemente ante las autoridades españolas la actitud de desobediencia adoptada por Soage Ferradas. Tras una corta deliberación decidieron que la misma sería atribuida al nerviosismo del capitán como consecuencia de la presencia del helicóptero del buque argentino. Todas patrañas por supuesto.

Salimos con lo puesto

Poco antes de las 10:00 de la mañana del 18 de Junio el Jefe de Operaciones, teniente de navío Hector R. Lehmann, acompañado por otros dos oficiales [TN Noya y TF Alvarez] y 10 suboficiales abordó el *“Playa de Canaval”* para proceder al registro de práctica. Solo cuando el bote de goma estuvo en el agua advirtieron que el mar estaba infestado de orcas [la ballena asesina]. Por un momento temen que alguna de ellas embista accidentalmente a la embarcación, la cual minutos después llega sana y salva a la borda del pesquero en un mar que comenzaba a encrespase. Para ahuyentarlas se dispuso emitir con el sonar del buque.

El personal de la Armada subió a bordo por medio de una escala de gato tendida sobre el costado de estribor, la misma que horas antes había sido utilizada por la tripulación española para abandonar la nave. Unos días mas tarde nos enteramos de que los 24 hombres habían sido desembarcados en Montevideo por los barcos españoles *“Arpón”* y *“José Antonio Noyes”*.

La dotación de presa quedó sorprendida por el descomunal desorden que imperaba en pasillos y camarotes, fiel testimonio de una huida precipitada ante la inminencia de ser capturados. Días después el primer oficial del buque, Juan González, declaró a la prensa: “salimos con lo puesto”.

Como era de esperar se habían llevado el libro de navegación, la bitácora y el libro de pesca. Las cartas de navegación también habían desaparecido junto al resto de la documentación del buque. No obstante, el jefe de la dotación de presa tuvo una grata e inesperada sorpresa al descubrir sobre la mesa de derrota -escrito en tiza blanca- el fi y omega correspondientes a la posición “real” del pesquero al momento de iniciarse la persecución [46° 15' Lat. S 60° 56' Long. W], junto a una carta de navegación donde constaba claramente la jurisdicción del mar argentino. Esta prueba valía

más que mil fotos. El libro de máquinas, único recuperado, indicaba que entre las 5,30 y las 6,00 horas se había iniciado el desembarco.

Una inspección más rigurosa reveló que el barco estaba sin gobierno producto de un impacto directo en los cables eléctricos de alimentación del timón. También advirtieron que había ingresado un poco de agua de mar en la sala de máquinas por medio de dos orificios de bala de unos 20 cm de diámetro provocados por el cañón de 76 mm sobre la obra muerta del buque. Otro de los disparos había hecho blanco sobre la obra viva, perforando un tanque de combustible. Esto hablaba muy bien de los artilleros criollos. Fuera de estas averías menores el buque estaba estanco y en óptimas condiciones para navegar.

Las cámaras frigoríficas del “*Playa de Canaval*” estaban colmadas de calamares, abadejos y merluzas listas a ser procesadas y congeladas, las que luego debían ser almacenadas en cajas de variado kilaje en Montevideo –puerto habitual de operaciones- para ser despachadas en cargueros hacia puertos españoles. Lo que se dice un negocio redondo y muy lucrativo.

De inmediato se pusieron en servicio todos los sistemas auxiliares del buque. En poco tiempo estaban funcionando dos equipos de VHF, el radar y las luces de navegación, el sistema de agua de servicios generales y las bombas de achique. La ventilación y la calefacción también fueron restablecidas. Se achicaron tanques de agua servidas, planta de procesamiento de pescado y servomotor. Por último se inspeccionó la maniobra de ancla determinándose que se encontraba fuera de servicio por óxido en el cabrestante y encontrarse las cadenas cementadas en las gateras.

Epílogo

El pronóstico desmejoraba a cada momento por lo que se apuró la maniobra de tomar remolque. El contra maestre tuvo a su cargo la difícil tarea de armar el encapillado del remolque con los elementos disponibles a bordo del “*Playa de Canaval*”. Se optó por aprovechar la línea que había utilizado el buque remolcador español que aún estaba afirmada a la proa del pesquero. Al cobrarla con el guinche de pesca se recuperaron más de 400 metros de esta línea por lo que debieron cortarla para el armado de

la gaza. La maniobra de toma de remolque debió efectuarse dos veces debido al turbulento estado del mar que hacía derivar al pesquero más que la “Parker”, por lo que recién a las 21:00 horas pudieron iniciar el tren de remolque, alcanzando una velocidad máxima de tránsito de 7 nudos.

Mientras se aprestaban a remolcar la presa, se había ordenado el envío de una sección de cazas Super Etendard de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque con asiento en la Base Aeronaval Comandante Espora para brindarles apoyo aéreo y un avión de exploración Electra. Los primeros debieron desistir de la misión debido a las adversas condiciones meteorológicas imperantes en nuestra área, no así el Electra que pudo sobrevolar la zona prestando valiosa asistencia disuasiva. También había recibido la orden de zarpar en nuestra ayuda el destructor ARA La Argentina [CF Guillermo J. Duhalde⁷], pero para cuando éste llegó hasta la ARA Parker lo peor ya había pasado y la situación estaba completamente controlada. Ambas tripulaciones se despidieron apresuradamente y tras transferir al destructor a los ahora veteranos pilotos, se alejaron para continuar realizando tareas de control marítimo en la ZEE.

Dos horas después de la captura se desató un fuerte temporal en el Atlántico que generó fuertes movimientos en la corbeta con rolidos de hasta 25° que les hicieron temer por la seguridad del pesquero. El mal tiempo continuó durante todo el tránsito hacia Puerto Belgrano donde tomaron puerto el sábado 21 de Junio bajo una lluvia torrencial. Allí los aguardaba el contraalmirante Enrique Molina Pico con miembros de su Estado Mayor, personal del cuerpo de auditores de la Armada y un funcionario del consulado Español. También había un grupo de periodistas de distintos medios.

Aún hoy el ahora almirante (RE) Jorge Godoy recuerda la expresión de sorpresa en el rostro del diplomático español cuando luego de inspeccionar el barco de proa a popa y comprobar que el mismo estaba en perfectas condiciones, lo interrogó acerca de un supuesto rumbo en el casco aparentemente de un metro de largo que había sido denunciado por la tripulación española. Fue entonces cuando le respondió que como había podido comprobar personalmente esa información era inexacta, por lo que seguramente se trataba de un malentendido. El funcionario le estrecho la mano al pie de la planchada y en un tono moderado dijo: ¡Felicitaciones comandante, ha hecho Ud. un buen trabajo! El comandante agradeció este inesperado reconocimiento de la labor

7 Hoy Contraalmirante (RE)

cumplida en nombre de sus oficiales y tripulación, sin cuyos esfuerzos habría sido imposible lograrlo⁸.

Como consecuencia de esta férrea política naval al promediar el año 1991 la Armada Argentina capturó los siguientes buques pesqueros por faenar ilegalmente en la ZEE: “Atlas I” [ARA Heroína], “Jenny 7” [ARA Drummond], “Navegante” [ARA Spiro], “Urubain” [ARA Brown], y “Villa del Mogor” [ARA Espora]. Lamentablemente es hoy público y notorio que la lucha por erradicar estas prácticas ilegales apenas comienza debiendo el gobierno en general y la Armada en particular redoblar sus esfuerzos en pos de la preservación de nuestros recursos ictícolas.

Recientemente se han alzado voces desde la Comisión de Pesca del Honorable Senado de la Nación actualizando la cuestión, al recordarnos a todos que durante los últimos años nuestras exportaciones de productos pesqueros han superado a las de la carne, poniendo así sobre el tapete “la necesidad de un control efectivo de la pesca comercial en nuestro litoral marítimo” y aportando soluciones concretas para poner en funcionamiento el moderno sistema de monitoreo satelital (Mompesat) que permite determinar, entre otras cosas, los desplazamientos y ubicación exacta de cada pesquero de bandera Argentina. Insólitamente este sistema dejó de funcionar a principio del año 2002 debido a la falta de pago a la empresa encargada de brindar el servicio de control⁹.

“Espadarte”

Tras una breve estadía en la BNPB el “*Playa de Canaval*” fue trasladado a Puerto Galván donde permanecería durante casi diez años inactivo al negarse su propietaria, la firma española Borneiriña Z.L. de Vigo, a abonar la multa de U\$S 500.000 dólares impuesta por las autoridades portuarias. Paralelamente el Juez Federal de Bahía Blanca, Dr. Alcindo Álvarez Canale, substanció causas contra los propietarios del buque por desobediencia, resistencia a la autoridad y contrabando, fijándose adicionalmente la suma de U\$S 129.390 dólares en concepto de remolque, asistencia y accesorias de ley.

⁸ La plana mayor de la ARA Parker, excluyendo al comandante, que participó en esta navegación era la siguiente: 2do comandante CC Enrique Cesaretti, Jefe de Operaciones: TN Héctor Lehmann, Jefe de Armamento: TN Raúl Noya, Jefe de CIC: TC Alejandro García Sobral, Jefe de Navegación: TC Marcelo Di Rocco, Jefe de Máquinas: TN Jorge Cerqueiro, Jefe de Propulsión: TC Gerardo Álvarez, Jefe de Artillería: TC Ariel Lindo Poisson, Jefe de abastecimientos y señalero en cubierta: TC César Juncos, y Jefe de Rep. Electrónicas y señalero en cubierta: TC Ramón Muñoz. Pilotos: TF Cisneros y TF Ormaz. 9 ver carta de lectores publicada por el Senador Nacional (Tierra del Fuego) Mario Daniele en La Nación on line de fecha 23/09/2002.



En 1996 mediante la sanción de la ley Castillo el barco salió a remate siendo adquirido por el único oferente que se presentó, la empresa Argentina Galfrio SA al precio base de U\$S 63.300 dólares. El pesquero fue rebautizado “Espadarte”, término científico utilizado en zoología para identificar al pez espada, con el anunciado propósito de reacondicionarlo para su utilización como buque potero-palangrero.

La adaptación del buque para su nueva misión se realizó en los talleres navales de Puerto Belgrano donde se repararon el casco, los ejes y el timón, a un costo de U\$S 1.500.000 dólares. El alistamiento final fue realizado en el puerto de Ingeniero White donde se le instalaron 40 equipos japoneses de última tecnología diseñados para la pesca de calamar, nuevas cámaras frigoríficas, y 160 potentes lámparas halógenas encargadas de atraer a los calamares hacia la nave. Pascual Castelucci, responsable técnico de los trabajos, señaló: *“El Espadarte es una de las más modernas naves en su tipo y es el resultado de un trabajo realizado completamente con mano de obra local.”*

De acuerdo a las últimas versiones recogidas por la prensa, el “Espadarte” estaría operando actualmente en la zona de Puerto Deseado con una tripulación de 29 hombres, en su mayoría argentinos, que responden a las ordenes del capitán LI, de origen coreano.

Bibliografía

CL (R) Horacio Rodríguez, Buques de la Armada Argentina 1970-1976, 1997, Instituto Nacional Browniano.

Material de Consulta

- Informe oficial del CF Jorge Godoy con motivo de la captura del “Playa de Canaval”
- Informe al EMGA de fecha 29/06/1991 presentado por el CL Enrique E. Molina PICO
- Copia del Informe caratulado “Protesta de Avería buque Playa de Canaval” presentado por el Capitán Eusebio Soage Ferradas.
- Artículos periodísticos varios de los siguientes diarios: La Nueva Provincia, La Nación, Clarín, Ámbito Financiero, y El Cronista.
- Material filmado en VHS tomado desde las cámaras de a bordo de la ARA Parker con motivo de la captura del “Playa de Canaval”.



¿Por qué son tan Necesarios e Importantes los Portaaviones?

Capitán de Navío VGM (R) Juan Antonio Imperiale





CNVGM (R) Juan Antonio Imperiale. Promoción 88 de la Escuela Naval. Curso de Aviador Naval en los EE.UU. Es Piloto Militar Honoris Causa de la Fuerza Aérea de Bolivia.

Sirvió en cinco buques, cinco escuadrillas aeronavales, la Jefatura de Política y Estrategia, y los estados mayores de los Comandantes de Aviación Naval y Operaciones Navales.

Jefe de dos comisiones técnicas en Francia y Agregado Naval Adjunto en los EE.UU. Comandó los helicópteros embarcados en tres campañas antárticas. Hizo cruces del Drake y reconocimientos de hielos con aviones Albatros y Neptune.

Rescató del mar a 24 personas en tres oportunidades y excediendo límites operativos. Copiloto de un helicóptero del Ejército en el rescate nocturno y próximo al enemigo de tripulantes de otro helicóptero caído en un combate.

En el incidente del Shackleton (1976) comandó el vuelo que buscó a ese buque en las Malvinas y apoyó su interceptación por el ARA Storni. En la crisis internacional 1978 fue comandante de un elemento de ataque aéreo y dirigió la construcción del helipuerto de campaña Andorra.

En la Guerra de las Malvinas fue jefe de Inteligencia de la FT80 y tripulante aéreo.

Pasó a retiro en enero de 1991. Ese mes fue designado subdirector de área en Telefónica de Argentina y en 1994/95 organizó y dirigió la seguridad integral de Telefónica de Perú. Luego fue Consejero del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada y Director del Boletín del Centro Naval.

Es coautor de un libro de ficción sobre el HMS Invencible y autor de una treintena de artículos y otros escritos publicados en diarios y revistas.

¿Por qué son tan Necesarios e Importantes los Portaaviones?

CN VGM (R) Juan Antonio Imperiale

Resumen

Son varias las naciones que confían en sus portaaviones y cada vez más las que los incorporan o planean hacerlo, pues los consideran la manera más eficiente de concentrar aviación táctica en el mar con vistas a su empleo amplio, flexible, importante y hasta decisivo en las guerras y las situaciones de crisis. En este trabajo se presentan 24 razones que justifican esa confianza.

Abstract

There are several the nations that trust their aircraft carriers – and increasingly more incorporate them or plan to do it, as they consider them the most efficient way to concentrate tactical aviation in the sea, with a view to its ample, flexible, important, and even decisive employment in the wars and crisis situations. In this work, we present 24 reasons that justify that trust.

Ningún medio de combate es, como el buque portaaviones, objeto de tantas críticas desfavorables. Se niega su aptitud para llevar a cabo operaciones aéreas eficaces, se destacan sus vulnerabilidades y se enfatizan sus costos, exagerándolos. Se llega a decir incluso, que son medios “ofensivos” propios de naciones “agresivas”, como si usarlos para la defensa nacional fuera menos legítimo y más cruel que hacerlo, por ejemplo, con bombarderos basados en tierra, con submarinos ocultos bajo las aguas o con fuerzas mecanizadas.

Aun así, varias naciones confían en sus portaaviones y son cada vez más las que los incorporan o planean hacerlo (ver cuadro I) pues los consideran la manera más eficiente de concentrar aviación táctica en el mar con vistas a su empleo amplio, flexible, importante y hasta decisivo en las guerras y las situaciones de crisis que requieren el uso de la fuerza o su demostración.

El desapasionado análisis de las capacidades y limitaciones de esos buques justifica esa confianza y desvirtúa las críticas negativas que se les hacen.

Resultados similares señalan la experiencia de muchas guerras, incluso las que toman la forma con que hoy se manifiestan en Irak y Siria ¹ y que algunos denominan “híbrida”, por ser una combinación de las formas de guerra tradicional y guerra irregular. ²

Todo esto ha sido bien comprendido en nuestro país, tanto por la Armada -wwque desde la década de 1930 incluía portaaviones en sus planes de adquisición de medios- como por sucesivos Gobiernos Nacionales desde mediados de la Segunda Guerra Mundial, cuando por decreto 9006/1943 del Poder Ejecutivo se dispuso la compra de dos portaaviones, que no fueron adquiridos por razones ajenas a la voluntad propia.

Esa aspiración se concretó recién en 1958, durante el gobierno del Dr. Arturo Frondizi, quien dispuso (Decreto 5938/1958) la adquisición del ARA Independencia; a este buque lo reemplazó en 1969 el ARA 25 de Mayo. Ambos confirieron a la Armada Argentina la capacidad de operar con aviones de combate embarcados, ventaja que tenían pocas naciones en el mundo y fue única en América Latina hasta mediados de la década de 1990. Esa situación

¹ Sobre ambos países operan actualmente contra las fuerzas del Estado Islámico (ISIS) portaaviones de los EE.UU. y, a principios de 2015 y durante dos meses, lo hizo también sobre Irak el francés *Charles de Gaulle* con aviones de caza y ataque “Rafale” y “Super Étendard”.

² Esta clasificación en las tres formas de guerra que se mencionan, proviene de la Junta de Jefes de Estado Mayor de los EE.UU. (Publicación JP 1, Doctrine for the Armed Forces of the United States - Edición 25 de Marzo de 2013)

favorable se mantuvo hasta que - habiendo la Guerra de Malvinas demostrado la necesidad de que nuestro segundo portaaviones diera más velocidad- fue enviado a mediados de 1988 al astillero naval de Río Santiago para su



ARA 25 de Mayo con su Grupo Aeronaval Embarcado (1978)

completa modernización (Decreto “S” 873/1989 del Dr. Ricardo Alfonsín); desafortunadamente, esta vital tarea no se concretó debido a la crisis económica desatada en 1990.

Esto no significó que se estuviera renunciado a ese buque y se realizaron otras tratativas para modernizarlo con distintas empresas, pero nada se concretó por razones nunca aclaradas públicamente. Así, finalmente, se dispuso que fuera dado de baja. Sin embargo, el mismo Decreto (360/1997 del Dr. Carlos Raúl Menem) mediante el cual se radió al 25 de Mayo, dejó manifiesta la necesidad de su reemplazo cuando dispuso que “... la

ARMADA propondrá las alternativas más convenientes para recuperar la capacidad (con él) perdida, contribuyendo al mantenimiento del equilibrio militar regional”.

Esa necesidad fue ratificada por el Poder Ejecutivo Nacional una vez más cuando, ante un pedido de informes hecho por la Honorable Cámara de Diputados (expediente 5.269-D.-98), respondió que se preveía incorporar un nuevo portaaviones antes de 2010 (expediente 133-O.V.-99) y se dispuso el correspondiente estudio. Esta tarea que volvió a confirmar la necesidad de uno de esos buques –como lo habían hecho todos los estudios

anteriores- fue realizado entre Marzo de 2000 y Diciembre de 2001 por el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, que en esa época dependía directamente del Sr. Jefe de Estado Mayor General de la Armada y funcionaba en la Escuela de Guerra Naval.

No obstante lo expresado más arriba, llegados a mediados de la segunda década del siglo XXI, es sensación de quien escribe que los portaaviones han dejado de ser tema de interés en nuestro país. Contribuir a llamar la atención nuevamente sobre esos buques es la pretensión del presente trabajo.³

Algunas razones que dan respuesta a la pregunta formulada en el título.

1. Las capacidades de los buques y las aeronaves son mejor explotadas y sus limitaciones compensadas (ver cuadro II) cuando esos medios son integrados para las operaciones pero, esa situación favorable se degrada hasta desaparecer a medida que el conjunto se aleja de las bases aéreas terrestres. La solución para este problema al nivel actual de la tecnología es el buque portaaviones; recurrir a los reabastecimientos de combustible en vuelo sobre el mar, solo ampliará esos parámetros un poco más, pero será a costas de mayores gastos y riesgos; ver cuadro III.⁴

2. Los portaaviones proveen bases aéreas listas para la acción a partir del momento en que se hacen a la mar. En cambio, cuando aeronaves terrestres son desplegadas a otras bases distintas a las de su asiento habitual, deben esperar a que le lleguen por vía separada su personal y materiales específicos, incluidos sus abastecimientos, o bien, serle enviarlos anticipadamente, en cuyo caso, un cambio de último momento puede resultar en algo mucho peor que mayores problemas logísticos y costos y otros incordios.

3 El texto que sigue forma parte de otro escrito más amplio, donde el autor responde a la pregunta *¿Necesita la Argentina un portaaviones?* que le hace el Profesor Martín Secondi. Esa respuesta será integrada a una publicación que se está produciendo para celebrar el Centenario de la Aviación Naval. Se informa también que los argumentos sobre los portaaviones que el autor comentará en este trabajo, ya los ha presentado antes de distintas formas, tanto en documentos oficiales como en escritos públicos. En cuanto a la bibliografía utilizada, ella es por demás numerosa para citarla a toda; la misma corresponde a más de cincuenta años de lectura sobre el tema y se extiende desde el libro "Comando de Combate" del Almirante Frederick C. Sherman (publicado en español en 1951 por el Círculo de Aeronáutica de Argentina) hasta "The Disastrous Fall and Triumphant Rise of the Fleet Air Arm" escrito por Henry "Hank" Adlam y publicado en 2014 (Pen and Sword Aviation; Barnsley, South Yorkshire).

4 Se advierte que la argumentación que se hace en este trabajo comparando a la aviación embarcada en portaaviones con la basada en tierra, de ninguna manera pretende negar la importancia de esta última, tanto la empleada por las armadas como por las fuerzas aéreas y los ejércitos. Tampoco se intentará con esa argumentación desmerecer el empleo de aviones cisterna; los mismos portaaviones usan los suyos y ocasionalmente recurren a los basados en tierra para completar sus misiones. Simplemente, aquí solo se pretende informar que los portaaviones constituyen el medio más eficaz y económico para concentrar aviación táctica en el mar y proyectarla desde él a grandes distancias sobre todo tipo de objetivos.

3. A diferencia de las bases terrestres, los portaaviones no pueden ser capturados y a continuación ser utilizados por las fuerzas enemigas. Tampoco pueden los portaaviones ser afectados directamente en su abastecimiento y operaciones por la acción de fuerzas irregulares. Son ejemplos históricos de lo que se afirma en este punto: ⁵

- Durante los primeros cinco días de la guerra de Corea fueron capturadas por las fuerzas comunistas todas las bases aéreas de las Naciones Unidas. Fueron los portaaviones los que brindaron el apoyo aéreo táctico que evitó que no fueran arrasadas las fuerzas terrestres de la ONU.
- Durante la Guerra de Vietnam las guerrillas del Vietcong destruyeron, en las bases de los EE-UU. situadas en Vietnam del Sur, a más de 300 de sus aeronaves y dañaron a otras 3.000.

4. Los portaaviones son bases aéreas móviles que pueden:

- Desplazarse sobre casi el 70% de la superficie del planeta con gran velocidad estratégica (en un día, por ejemplo, 290 millas náuticas a 12 nudos o 720 millas náuticas a 30 nudos).
- Sostenerse en posiciones favorables para sus operaciones por largos períodos de tiempo (semanas y hasta meses mediante reabastecimientos en el mar) y también, maniobrar para mantenerse fuera del alcance del enemigo.

De esa manera: a) aseguran el concurso de la aviación a las fuerzas navales, que la necesitan para que le resulten eficaces la mayoría de sus operaciones y b) acercan la aviación a sus objetivos, de manera que estos queden a su alcance.

5. Como los desplazamientos de las fuerzas navales pueden hacerse por aguas internacionales, para aproximarse a aguas territoriales extranjeras un portaaviones no necesita del permiso de ninguna nación ni involucrar a terceros países en un conflicto ajeno, o violar sus aguas nacionales, su territorio o su espacio aéreo.

6. A las fuerzas y aviación terrestres les suele suceder que sus objetivos queden fuera de su alcance y/o se interpongan el territorio y el espacio aéreo de otras naciones. Si éstas negaran el permiso para transitarlos y/o

⁵ Ejemplos citados, entre otros, por el Almirante James L. Holloway III en "Aircraft Carriers at War"; Naval Institute Press, Annapolis, MD, 2007.

para instalar las bases que permitan alcanzarlos, la única alternativa para las fuerzas y aviación terrestres podría ser tener que violar su soberanía y probablemente, enfrentar su oposición armada y/o la repulsa internacional. En cambio, las fuerzas navales y sus portaaviones pueden evitar esos problemas explotando su movilidad y la amplitud de los mares. Son ejemplos históricos de lo que se afirma en este punto:

- Cuando en 1986 los EE.UU. intentaron disuadir con un ataque aéreo al gobierno de Libia para que cesara su apoyo a organizaciones terroristas, ninguno de los aliados europeos donde esa nación tenía bases autorizó su empleo por temor a represalias; solo Gran Bretaña lo hizo, pero sus bases estaban más alejadas; la situación se agravó cuando Francia y España negaron el sobrevuelo de su territorio. Así, los EE.UU. debieron recurrir a una operación conjunta de aviones terrestres proyectados desde distancias muy inconvenientes y desde portaaviones próximos a Libia, lo que destacó las ventajas de estos buques (sobre esta operación, denominada “El Dorado Canyon”, se amplía en el Agregado ALFA).
- Cuando en 2001 los EE.UU. decidieron operar contra el régimen Talibán y la organización terrorista Al-Qaeda en Afganistán, la totalidad de las naciones limítrofes con este país le prohibieron el uso de sus bases y espacio aéreo, excepto Paquistán, que solo autorizó el uso de algunos corredores. Fue así que durante los 15 primeros días de operaciones la inmensa mayoría de las salidas de ataque de aviones tácticos fueron hechas desde portaaviones (más adelante se volverá sobre esas salidas).

7. A diferencia de las bases aéreas terrestres, cuya posición es fija y siempre conocida, los portaaviones pueden ubicarse en el plazo de 24 horas en cualquier punto de un área marítima de gran extensión (893.750 Km² a 12 nudos; 5.585.960 Km² a 30 nudos) haciendo con ello sumamente difícil al enemigo ubicarlos y más todavía, atacarlos.

8. Los portaaviones permiten obrar sobre todo tipo de objetivos desde direcciones distintas y a distancias mayores a las fijadas por la geografía a la aviación terrestre. En virtud de ello pueden actuar simultáneamente sobre más elementos del poder enemigo y tienen mayor probabilidad de

alcanzarlo en el mar y en la tierra, sorprenderlo, causarle daños, aferrarle fuerzas, y eludir, neutralizar o degradar sus contraataques. Estas capacidades serán aún mayores, cuando las fuerzas navales que integren los portaaviones dispongan también de misiles crucero mar-tierra de largo alcance en sus buques y submarinos, y más todavía, cuando incorporen fuerzas anfibas.

9. La aviación embarcada en portaaviones supera a los demás medios de combate en la lucha contra los buques de superficie enemigos; en efecto:

- Contribuye en gran medida a evitar que se exponga a las unidades de superficie propias a letales intercambios de misiles con los buques enemigos, en cuyo caso podrían sufrir daños iguales o mayores a los que produzcan; ver cuadro IV.⁶
- Permite disminuir la cantidad de unidades de superficie necesarias para enfrentar con éxito a una amenaza de superficie y con ello, reducir costos y riesgos.⁷
- Puede con menos unidades y costos que las unidades de superficie y los submarinos, localizar y atacar sobre amplias extensiones de aguas costeras y de alta mar a un mayor número de objetivos navales en un mismo día, capacidad que se extiende al ataque de objetivos distantes cientos de millas náuticas entre sí y a los que pretendan alejarse y no podrían ser alcanzado por los buques propios. Esos objetivos comprenden buques de guerra y mercantes, pesqueros, plataformas de explotación petrolera y otras embarcaciones e ingenios destinados a la explotación económica del mar.⁸
 - Es más eficiente que las unidades de superficie y los submarinos para atacar a los puertos, astilleros y diques enemigos, y a los buques, embarcaciones, etc. que en ellos se encuentren.⁹

6 Esta afirmación puede verificarse a nivel teórico usando las ecuaciones de salvos, las que permiten predecir cuál sería el resultado de un combate entre dos fuerzas de superficie en función del número de unidades en cada bando, y de los poderes ofensivo y defensivo y la resistencia al castigo de los buques de cada una de ellas. Ver "Tácticas de Flota y del Combate Costero" (Segunda Edición), Wayne Hughes, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2001, páginas 284 a 310.

7 Con las aeronaves embarcadas se puede reemplazar a parte de las unidades de superficie que se deberían agregar a una fuerza, al solo efecto de que en un encuentro con buques enemigos ellas resulten suficientes para que las pérdidas propias tiendan a cero. Así, si se tratara de los casos presentados en el cuadro IV, con un portaaviones se podrían reemplazar a: a) Una de las cinco fragatas propias necesarias, si el poder defensivo de cada una fuera 6 misiles anulados, o b) Dos de las siete fragatas propias necesarias, si el poder defensivo de cada una fuera 4 misiles anulados.

8 La argumentación que se hace comparando a la aviación embarcada en portaaviones con las unidades de superficie y los submarinos, no pretende desconocer la importancia de esos medios. Destruyores, fragatas y corbetas constituyen la columna vertebral de una armada y estas no se conciben sin esos buques. Por su parte, los submarinos, con su capacidad para permanecer ocultos son un medio especialmente apto para negar el mar al enemigo, restarle libertad de acción y obligarlo a invertir recursos desproporcionados al número de submarinos a enfrentar. Simplemente, aquí solo se pretende informar que los portaaviones ponen a las fuerzas navales en el máximo nivel de su flexibilidad y versatilidad operativa y de su poder de combate, al mismo tiempo que les permiten disminuir la cantidad de buques necesarios, sus costos asociados y sus riesgos.

9 Por supuesto, esta afirmación, no implica desconocer las capacidades que tienen para esta función algunas unidades de superficie y submarinos; se volverá sobre esta observación en la nota 12.

- La experiencia histórica refuerza todas estas afirmaciones; ver cuadro V.

10. Los submarinos constituyen una amenaza letal para las fuerzas navales y el tráfico comercial marítimo y, aunque en la práctica no lo sea, debiera ser considerada como omnipresente. La aviación embarcada en portaaviones tiene mucho que aportar para defenderse de esa amenaza; en efecto:

- Puede realizar operaciones antisubmarinas en áreas fuera del alcance de la aviación basada en tierra.
- Puede asegurar la defensa aérea antisubmarina de una fuerza naval y/o a convoyes de transportes militares o mercantes.
- Puede buscar y hostigar submarinos sobre áreas más extensas que las unidades de superficie y submarinas.
- Puede detectar, investigar contactos y atacar submarinos fuera del alcance de los sensores y armas las unidades de superficie y submarinas.
- Se puede concentrar en número suficiente para mantener a varias aeronaves antisubmarinas en vuelo las 24 horas del día - para cubrir diferentes direcciones y a otros buques alejados- mientras que las unidades de superficie solo pueden embarcar, por lo general, hasta dos helicópteros como máximo.
- Es más apta que las unidades de superficie y los submarinos para atacar a los submarinos enemigos en sus apostaderos.
- Puede minar con menores riesgos que las unidades de superficie y los submarinos los puertos, canales y pasajes bajo el control enemigo que utilizan sus submarinos y renovar los campos ya sembrados en esos lugares.
- Durante la Segunda Guerra Mundial el conjunto de los beligerantes perdió 1.266 submarinos; el 31% por obra de la aviación terrestre y el 6% de la embarcada (total 37%), el 6% por submarinos y el 36% por unidades de superficie. A esa experiencia solo se agregan dos casos: a) En la guerra entre la India y Paquistán de 1971, esta nación perdió al submarino *Ghazi*; según los paquistaníes debido a una explosión interna o la acción de una de las minas submarinas que estaba sembrando; según la India, debido al ataque del destructor *Rajput* apoyado por un avión "Alizé" del portaaviones *Vikrant*. b) En la guerra de las Malvinas el submarino ARA Santa Fe fue puesto fuera de combate por un helicóptero de un buque que lo atacó con misiles antes de que pudiera sumergirse y por ello pudo ser capturado.

11. La aviación embarcada en portaaviones es el medio más efectivo para defenderse de la amenaza aérea en el mar y plantearle la propia al enemigo.

Esa defensa es hoy imprescindible considerando que a) el conjunto de las líneas marítimas y la explotación de los recursos del mar queda dentro del alcance de la aviación con base en tierra y que b) la mayoría de las batallas navales del pasado se han desarrollado a una distancia de las costas que también las puso o las hubiera puesto dentro de ese alcance; todo indica que en las probables batallas navales del futuro así también sucedería.

La aptitud para la defensa aérea de la aviación embarcada deriva de las siguientes realidades:

- A diferencia de las unidades de superficie y los submarinos, la aviación embarcada puede neutralizar efectivamente a las aeronaves de exploración y de guerra antisubmarina enemigas, incluyendo desde los aviones de gran alcance basados en tierra a los helicópteros y vehículos aéreos no tripulados de las unidades de superficie.
- La aviación embarcada tiene mayor aptitud que las unidades de superficie y los submarinos para detectar aeronaves y misiles en vuelo a baja altura, y para interceptarlos y atacarlos antes de que aquellos lancen sus armas y/o estas lleguen a sus blancos.
- A diferencia de las unidades de superficie y los submarinos, la aviación embarcada es capaz de realizar operaciones de defensa contra-aérea, que son aquellas que se realizan con aeronaves contra las aeronaves y misiles en vuelo que amenazan directamente a un objetivo a defender; estas operaciones se pueden realizar más allá del alcance de las armas antiaéreas de superficie.
- La aviación embarcada permite asegurar la defensa contra-aérea de una fuerza naval, sobre todo cada vez que ésta se encuentre fuera del alcance de la aviación de caza amiga basada en tierra, situación harto frecuente para esas fuerzas. Ello debido a que: a) asegurar esa defensa desde tierra será muy difícil de realizar en tiempo y forma, cada vez que la fuerza naval se encuentre a más de 200 MN de las bases terrestres y b) recurrir a la instalación de patrullas aéreas de combate (PACs) sobre una fuerza en el mar, puede convertirse rápidamente en una alternativa no factible operacionalmente y/o inaceptable desde el punto de vista de los medios necesarios y los costos; ver cuadro VI.
- A diferencia de los buques y submarinos, la aviación embarcada es capaz de realizar operaciones de ofensiva contra-aérea, las que se conducen esencialmente con medios aéreos sobre el territorio y el

espacio aéreo enemigo, y por iniciativa propia. Las ofensivas contra-aéreas implican accionar activamente contra las aeronaves y misiles del enemigo en vuelo y en tierra doquiera se encuentren, sus pistas de aterrizaje y facilidades de mantenimiento y abastecimiento, así como contra sus armas antiaéreas y sistemas de alerta aérea temprana, comando, control, comunicaciones, etc.

- La experiencia histórica refuerza todas estas afirmaciones; ver cuadro VII.

12. La capacidad de la aviación embarcada en portaaviones de poder realizar operaciones defensivas contra-aéreas y ofensivas contra-aéreas, permite a la fuerza naval de la que formen parte:

- Obtener y mantener el control del espacio aéreo de un área marítima para asegurar su control o negárselo al enemigo. Es oportuno enfatizar que el control del mar connota no solo la superficie del mar, sino que también el espacio aéreo que lo cubre y sus profundidades y a veces, islas y lugares en tierra, incluidos grandes ríos y lagos.
- Brindar defensa contra-aérea desde el mar a las fuerzas de ejército que se encuentren operando fuera del alcance de la aviación amiga basada en tierra.
- Contribuir en y desde el mar con la fuerza aérea propia – y dentro y fuera del alcance de ésta- al establecimiento y mantenimiento de la superioridad aérea ¹⁰ y a la defensa aérea en profundidad del territorio nacional o de un teatro de operaciones.
- Disminuir la cantidad de unidades de superficie necesarias para enfrentar a la amenaza aérea y con ello, reducir costos y riesgos.¹¹

13. En la lucha contra el enemigo en tierra la aviación embarcada en portaaviones supera en capacidades a las unidades de superficie y a los submarinos; en efecto:

- Puede explorar territorios hostiles que están fuera del alcance de la aviación propia basada en tierra y atacar objetivos en ellos.

¹⁰ La **Superioridad Aérea** es aquella situación en tiempo y espacio determinados en la que a través del empleo preponderante de la aviación, se logra que las operaciones propias en el aire, el mar y la tierra se desarrollen sin interferencias inaceptables por parte de la aviación enemiga. Este concepto presupone la drástica atenuación de la amenaza aérea y antiaérea enemiga. La **Supremacía Aérea** es aquella situación en la que a través del empleo preponderante de la aviación, se logra que la aviación enemiga quede incapacitada para producir ninguna interferencia efectiva a las operaciones propias. El concepto presupone la supresión de la amenaza aérea y antiaérea enemiga.

¹¹ De manera análoga a lo que se expuso sobre los encuentros entre buques armados con misiles mar-mar, se puede reemplazar a algunas de las unidades de superficie que se deberían agregar a una fuerza al solo efecto de lograr que, en el caso de un ataque aéreo con misiles aire-superficie, ellas resulten suficientes para que las pérdidas propias tiendan a cero.

- Tiene mayor aptitud que las unidades de superficie y submarinos para obtener información y proyectar el poder sobre las costas y/o el interior de un territorio hostil.¹²
- En el cuadro VIII se presentan algunos ejemplos históricos.



Portaviones de la Marina de la India INS Chacri

14. Las capacidades de la aviación embarcada en portaaviones para proyectar el poder a tierra, permite a las fuerzas navales:

- Neutralizar/degradar las bases navales y aéreas, los emplazamientos de artillería de costas, etc., desde donde el enemigo se opone al propio control y uso del mar.

¹² Esta afirmación no desconoce las capacidades de los nuevos medios empleados por las unidades de superficie y submarinos que se emplean para explorar y/o atacar sobre mar y tierra, que incluyen, embarcaciones menores varias, helicópteros, vehículos no tripulados (de superficie, submarinos, aéreos y anfíbios), misiles mar-tierra, etc. Sin embargo, sobre ese material hay que reconocer, junto con sus capacidades, a sus limitaciones, que se han tenido en cuenta al hacer dicha afirmación. Por ejemplo:

- Los helicópteros y los vehículos aéreos no tripulados de alas rotatorias tienen menor radio de acción, velocidad y cargas de armas que los aviones y, para ser concentrados en cantidades equivalentes a las que puede hacerse desde un portaaviones, se necesitaría reunir un exagerada cantidad de buques tipo destructor o fragata o bien, contar con un buque específico que en diseño, tamaño y costos se aproximaría a un portaaviones.

- Los misiles crucero mar-tierra carecen todavía de la capacidad para batir eficientemente blancos móviles; la cantidad que puede proyectar cada unidad de superficie o submarina es solo una fracción de las misiles crucero y de otros tipos, y de las bombas que pueden proyectar los aviones de combate de un portaaviones. Además, a igualdad de precisión y poder destructivo, un misil crucero es varias veces más caro que una bomba inteligente y hasta 400 veces más caro que una bomba ciega. Por ejemplo, cada "Tomahawk" costaría al momento de escribirse este trabajo alrededor de US\$ 1.600.000, una bomba guiada GBU 16 "Paveway" unos US\$ 80.000 y una bomba ciega Mk 83 (1.000 libras) US\$ 4.000. Estas últimas pueden ser transformadas en inteligentes y "voladoras" (más de 10 millas náuticas de alcance) agregándoseles un equipo que emplea el GPS o un equipo que usa guiado Laser; ambos costarían unos US\$ 20.000 cada uno.

- Cabe aclarar que los todavía experimentales vehículos aéreos no tripulados de alas fijas, que pueden transportar a distancias relativamente grandes cargas de armas importantes, requieren de cubiertas de vuelo y sistemas de lanzamiento y recuperación propios de los portaaviones.

- Neutralizar/degradar los puntos de apoyo desde donde el enemigo proyecta su poder militar (terrestre, aéreo y naval) sobre el territorio, lo bienes y las fuerzas propias.
- Interdicar a las fuerzas enemigas que se desplazan por tierra y amenazan al territorio o las fuerzas propias.
- Neutralizar/degradar los puntos de apoyo desde el enemigo sustenta su poder económico en el mar.
- Realizar operaciones anfibia (que se recuerda, requieren de la superioridad aérea y de fuegos de apoyo aéreo cercano) y apoyar las subsiguientes operaciones en tierra.
- Apoyar desde el mar las operaciones del ejército propio.
- Contribuir (y reforzar) desde el mar con las operaciones aéreas estratégicas y tácticas que realiza la fuerza aérea propia.

15. De todo lo anterior surge que los portaaviones y su aviación embarcada contribuyen más eficientemente que los demás medios navales a influir inmediata y directamente en la situación en tierra, lo cual es una capacidad muy importante teniendo en cuenta que: a) la mayoría de la población y los centros de poder económico y militar del mundo se encuentran hoy dentro del alcance de la aviación embarcada en portaaviones; b) buena parte de las batallas terrestres que registra la historia, se han desarrollado a una distancia del mar que también las puso o las hubiera puesto dentro de ese alcance y todo indica que así seguiría siendo, como se puede observar a diario, y c) es en tierra donde se deciden las guerras.

16. Cuando se trata de atacar a objetivos terrestres relativamente próximos a las costas, la aviación embarcada en portaaviones requiere menos medios aéreos, horas de vuelo y consumos de combustible que la aviación basada en tierra, si sucediera que esta última tenga que recurrir a reabastecimientos en vuelo para alcanzarlos. Ver Agregado ALFA.

17. Los portaaviones pueden actuar como “nave insignia”, es decir, como agencia de comando, control, comunicaciones, informática, inteligencia, vigilancia, designación de blancos y reconocimiento (acrónimo internacional: C4ISTAR), así como sede de comandos y estados mayores navales, conjuntos y combinados, y hasta como sede de un gobierno nacional en caso de necesidad.

18. Los portaaviones pueden ser usados como:

- Buque anfibio de una fuerza de desembarco. Así se hizo, por ejemplo, con los portaaviones HMS Ocean y HMS Theseous durante la Crisis del Canal de Suez en 1956, y también con el HMS Hermes en la Guerra de las Malvinas (que lanzó la incursión que destruyó los aviones argentinos basados en el aeródromo de campaña Borbón), y como asimismo está previsto hacer con el italiano Comte de Cavour, que habitualmente embarca un equipo de combate de más de 300 infantes de marina, fuerza que puede más que duplicarse si no lleva a sus cazabombarderos.
- “Base avanzada” de fuerzas terrestres estacionado próximo a una costa hostil, Así se usaron, por ejemplo, los portaaviones HMS Albion y Bulwark durante el conflicto entre Indonesia y Malasia (1964-1967), y el portaaviones USS Kitty Hawk en Afganistán (2001), que operó con 1.000 hombres de las fuerzas especiales y helicópteros del ejército y la fuerza aérea de los EE.UU.



- Buque de transporte de personal, medios y abastecimientos de fuerzas aéreas y terrestres. Por ejemplo, así se usaron en la Guerra de Corea los británicos HMS Unicorn y Warrior (después ARA Independencia), el australiano HMAS Sidney en el citado conflicto Indonesia - Malasia, y varios portaaviones de escolta de los EE.UU. en la Guerra de Vietnam.

Nae São Paulo (A-12) de la Marina de Brasil

19. Los portaaviones aportan una mayor capacidad al instrumento militar de una nación para apoyar su política exterior, reforzando las gestiones diplomáticas en la búsqueda de obtener respeto, autoridad e influencia, interviniendo en situaciones de crisis y participando de Operaciones Internacionales de Paz. En estas funciones pueden realizar todo tipo de actividad, desde protocolares y humanitarias hasta proyectar su poder con efectos devastadores. Por otra parte, estos buques aseguran una posición destacada en cualquier alianza dadas sus capacidades militares.

20. Los portaaviones pueden contribuir con:

- La protección de los intereses marítimos de una nación (el tráfico mercante, la pesca y las plataformas petrolíferas costa afuera y otras formas de explotación de los recursos del mar, etc.).
- La prevención y represión de los delitos en el mar (piratería, tráfico ilegal de personas, armamentos, drogas y otras sustancias peligrosas y/o prohibidas, etc.).

Cabe destacar que durante sus operaciones de rutina, los portaaviones y los buques que los acompañan pueden -sin descuidar las que les son propias- llevar a cabo esas funciones de seguridad con mayor eficacia que los medios específicamente destinados a ellas, dadas sus mayores capacidades para vigilar e intervenir. Esto permite reducir la cantidad necesaria de guardacostas, patrulleros y aeronaves destinados a la seguridad y sus tiempos de permanencia en el mar, con lo cual se ahorran recursos.

21. Sólo los portaaviones y los buques anfibios reúnen el conjunto de las capacidades requeridas para contribuir de manera masiva a la seguridad de la vida en el mar y a la ayuda humanitaria; por ejemplo, pueden (y así han sido usados en distintas ocasiones):

Desarrollar y apoyar operaciones de búsqueda y rescate sobre amplias extensiones de mar y tierra. El rescate más reciente hecho por un portaaviones sería el realizado el 31 de Mayo de 2015 por el USS Carl Vinson, que regresaba a su base luego de 10 meses de atacar al ISIS en Irak y Siria. Se trataba de una persona de 70 años que navegaba sola en su velero, a unas 400 millas náuticas de Hawaii; su búsqueda se había iniciado a pedido del respectivo centro coordinador SAR.

- Asistir y auxiliar simultáneamente a naves y aeronaves en el mar aunque estén separadas entre sí.
- Ser transformados transitoriamente en buque hospital.
Brindar ayuda humanitaria en caso de desastres naturales o causados por el hombre pues tienen capacidades para a) auxiliar sin necesidad de contar con facilidades portuarias o aeroportuarias, b) trasladar cantidades adecuadas de personal y medios para las tareas de rescate y reconstrucción y para establecer campamentos de refugiados, c) producir y proveer agua potable, comidas, electricidad y combustibles, etc. Por ejemplo, fueron destacados el italiano Comte de Cavour a Haití para auxiliar después del terremoto de 2010, el USS Ronald

Reagan con motivo del tsunami en Japón en 2011, y el USS George Washington durante el tifón sobre Filipinas de noviembre 2013.

Realizar la evacuación masiva de personas, incluso ante una oposición violenta, pues tienen capacidades para a) embarcar por modo aéreo y por medio de embarcaciones gran cantidad de personas rápidamente, alojarlas y proveerles alimentación, ayuda médica y otros servicios propios de la situación, y trasladarlas al lugar que se determine o mantenerlas en un área próxima durante mucho tiempo y b) dar seguridad a la evacuación con medios aéreos de combate y con personal y medios terrestres desembarcados. Una evacuación, sin duda en la memoria de millones de personas, fue la hecha en septiembre de 1975 con motivo de la caída de Saigón. Entre las decenas de miles de evacuados y auto-evacuados, más de 7.000 estadounidenses y vietnamitas lo fueron a último momento a bordo de los portaaviones USS Hancock y Midway, a donde llegaron mediante helicópteros con cobertura aérea de otros portaaviones.

22. Los portaaviones pueden desarrollar otras diversas funciones en la paz y la guerra, desde transportar alimentos a poblaciones en el litoral marítimo en el caso de graves desabastecimientos, o ser integrados al sistema de control del tránsito aéreo civil de ser necesario, hasta brindar mantenimiento y otro apoyo logístico a buques, aeronaves y fuerzas terrestres

23. Todo lo anterior hace que los portaaviones tengan un lugar destacado, tanto en el campo de las operaciones navales específicas como en el de las conjuntas destinadas a apoyar y reforzar a las operaciones de las fuerzas terrestres y aéreas, y hasta para reemplazar a estas últimas cuando las operaciones se desarrollan fuera del radio de acción de sus aeronaves. Por supuesto, quedan incluidas las operaciones combinadas con otras naciones.

Las proporciones de salidas de combate realizadas desde portaaviones en distintos conflictos ocurridos a partir de la Segunda Guerra Mundial, son un ejemplo contundente de lo que se afirma en este punto; ver cuadro IX.

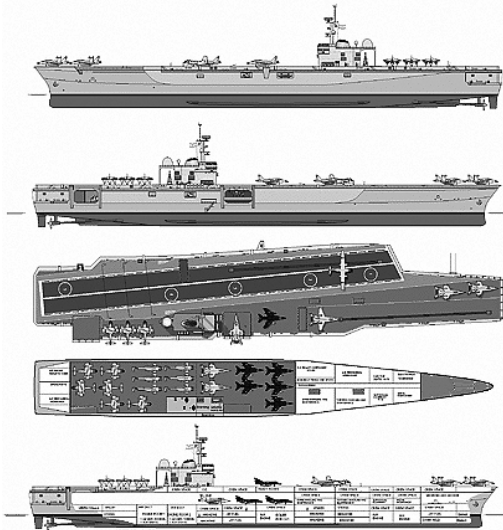
24. Teniendo en cuenta todo lo hasta aquí expuesto, se debe reconocer que los portaaviones son un instrumento muy apto para contribuir a la Disuasión y la Persuasión. Hay que tener presente que cuando más se

acerque una armada a la postura ideal de ser capaz de responder a todo tipo y nivel de amenaza, en cualquier lugar y oportunidad, mayor será su capacidad de disuadir y persuadir, y así contribuir a mantener la Paz o recuperarla, mediante su empleo efectivo, si un conflicto armado se hace inevitable.



*L-61 Juan Carlos I
de la Armada Española*

Una enfática sugerencia



Proyecto SAC 220

En la modesta opinión de quien escribe, las 24 razones enunciadas justifican actualizar en la Argentina el tema de los portaaviones, buques de los cuales nada se ha oído decir oficialmente por más de una década, pero que marcan la diferencia entre una marina costera y la Armada Oceánica que requiere el inmenso espacio estratégico establecido en el Artículo 5° de nuestra Ley de Defensa Nacional.

Cuadro I
Portaaviones y buques que operan como tales o tienen capacidad potencial para hacerlo al 25/09/2015

País	Clase (Modo DEP/ARR) (*)	Toneladas / Aeronaves	Situación y observaciones
Portaaviones puros			
Brasil	Sao Paulo (CATOBAR)	+ 32.000 / 28	Ex francés Foch. Recientemente modernizado. Brasil planea 2 portaaviones de + 50.000 toneladas. En 2012 publicó una solicitud de propuestas para uno.
China	Liaoning (STOVAR)	+ 66.000 / 36	Ex ruso Varyag. Reconstruido. En servicio. Estaría construyendo 2 (STOVAR; 70.000 t) de 4 planeados.
Corea	¿STOVL?	30.000 / ¿?	Dos proyectados ¿???
EE.UU.	Nimitz (CATOVAR)	102.000 / +85	10 activos
	Gerald Ford (CATOVAR)	+110.000 / +85	1 construcción + 1 en alistamiento + 8 planeados.
Rusia	Admiral Kuznetsov (STOVAR)	61.000 / 50	La armada rusa planea 8 portaaviones hacia 2040. Su comandante dijo tener uno en construcción
Francia	Charles de Gaulle (CATOVAR)	42.500 / 40	1 activo
Gran Bretaña	Queen Elizabeth II (STOVL)	+ 70.000 / + 40	2 en construcción. La reciente baja del último SVTOL, HMS Illustrious, causó gran malestar.
India	Viraat (STOVL)	28.700 / 25	Ex HMS Hermes. Sería convertido en museo (2016)
	Vikramaditya (STOVAR)	+ 45.000 / 36	Ex ruso Gorshkov. Reconstruido; en servicio.
	Vikrant (STOVAR)	40.000 / 40	Entraría en servicio en 2018
	Visha (CATOVAR)	+ 65.000 / +40	En diseño. Entraría en servicio en 2025.
Italia	Giuseppe Garibaldi (STOVL)	13.850 / 18	En servicio
	Comte de Cavour (STOVL)	27.300 / 30	En servicio
Tailandia	Chakri Naruebet (STOVL)	11.500 / 12	

Buques que operan indistintamente como portaviones y/o como buque de asalto anfibio			
España	Juan Carlos I (STOVL)	26.000/+24	Buque anfibio c/dique. Como tal 30 helicópteros.
EE.UU.	America (STOVL)	+ 45.000 / 26	Buque anfibio s/dique. 1 activo + 1 en construcción. Como anfibios: 6 aviones + 22 helicópteros
	Wasp (STOVL)	+ 40.000 / 26	Buque anfibio c/dique. 8 activos. Como anfibios: 6 aviones+ 22 helicópteros
Buques con capacidad actual o potencial para operar con aviones STOVL <i>(las cantidades son de helicópteros)</i>			
Australia	Canberra (STOVL)	+ 26.000 / 30	- Similares al español Juan Carlos I. - 1 activo + 1 en alistamiento.
Corea	Dokdo (STOVL)	+ 18.000 / 15	- Buques anfibios c/ dique. - 2 activos + 1 en construcción + 3 proyectados. (a)
Francia	Mistral (STOVL)	21.300 / 35	Buques anfibios con dique. 3 activos. (a) (b)
G.Bretaña	Ocean (STOVL)	21.000 / 18	1 Activo. (a)
Japón	Osumi (STOVL)	14.000 / 8	Buques anfibios con dique. 3 activos. (a) (c)
	Hyuga (STOVL)	20.000 / +15	- Buques antisubmarinos denominados “destructores”. - 2 activos + 1 construcción + 1 planeado. (a) (c)
	Izumo (STOVL)	+ 27.000/ 28	Buques antisubmarinos. 2 activos. (a) (c)
Turquía	STOVL - ¿?	+ 26.000 / +24	Similar al español Juan Carlos I. Previso para 2021.
<p>(*) Clasificación de los portaaviones según la forma en que lanzan y recuperan a sus aeronaves: - CATOBAR (Catapult Assisted Take Off But Arrested Recovery). Usan aviones convencionales CTOL (Conventional Take Off and conventional Landing); se lanzan mediante catapultas y se recuperan mediante cables de frenado. - STOBAR (Short Take Off But Arrested Recovery). Usan aviones CTOL con una alta relación empuje/peso; se lanzan mediante despegues libres ayudados por una pista inclinada hacia arriba unos 12° (ski jump) y se recuperan mediante cables de frenado. - STOVL (Short Take Off and Vertical Landing). Usan aviones STOVL y los VTOL (Vertical Take Off and Landing); se lanzan mediante despegues libres, ayudados o no por una pista inclinada hacia arriba unos 12° (o en forma vertical los VTOL, si se prefiere) y se recuperan mediante aterrizajes verticales o con una corta y lenta carrera de aterrizaje. (a) Estos buques aceptarían el ARR y DEP de aviones VSTOL pero para operar en combate con ellos deberían ser modificados. (b) Rusia tenía en construcción en Francia 2 buques como el Mistral pero debido al conflicto en Ucrania se anuló la operación. En septiembre 2015 fueron adquiridos por Egipto; Arabia Saudita y Malasia habían manifestado su interés por ellos. (c) Japón manifiesta que no adquirirá aviones para ser embarcados pero la legislación que lo prohíbe se modificaría.</p>			

Cuadro II	
Capacidades y limitaciones de los buques y las aeronaves (Corresponde al punto 1)	
Buques	Aeronaves
Capacidades generales	Debilidades principales
<ul style="list-style-type: none"> ● Son autosuficientes: pueden ser habitados por su tripulación y hacer el mantenimiento preventivo y correctivo de sus equipos a bordo. ● Disponen de desplazamiento y espacio para aceptar e integrar la carga militar (equipos, armas, aeronaves embarcadas, etc.) necesaria para enfrentar distintos tipos de amenazas casi simultáneamente y plantear al enemigo las propias, sin resultar afectada la capacidad de transportar el combustible y otros abastecimientos necesarios para operar durante muchos días, tiempo que puede extender meses si los reabastecen otros buques y aeronaves. (El reabastecimiento de los submarinos en el mar es un hecho excepcional, porque atenta contra su necesidad de no exponerse en la superficie). ● Pueden trasladarse por el mar sin mayores restricciones derivadas del Derecho Internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Deben regresar a sus bases en el término de horas para satisfacer las elementales necesidades psíquicas y fisiológicas de sus tripulantes. Su mantenimiento se realiza en tierra. ● El peso de la carga militar (equipos, armas, etc.) compite con el del combustible, por el peso total que una aeronave puede sustentar; esto crea un compromiso entre la función a desempeñar, la distancia al lugar donde la realizaría y la permanencia sobre el mismo (ver cuadro III) ● El reabastecimiento de combustible en vuelo por otros aviones es actualmente una práctica habitual, que tiene sus propias ventajas y limitaciones. ● Necesitan el permiso de los estados cuyo espacio aéreo pretendan sobrevolar, incluido el que cubre sus aguas territoriales. No pueden ocultarse en el aire (pero si pueden hacerlo detrás de elevaciones terrestres, arboledas, etc.)
Debilidades principales	Capacidades generales
<ul style="list-style-type: none"> ● La mayoría de los buques tipo fragata y mayores tendrán su maniobra afectada cuando operen muy próximos a una costa o en aguas restringidas, como ser las de un archipiélago, canales, caletas, muchos golfos y bahías y hasta algunos mares. ● La poca altura de sus radares limita a unas 30 millas náuticas o menos sus alcances de detección y empleo de sus armas sobre buques, aeronaves y misiles en vuelo a baja altura. ● En el caso de los submarinos, su principal limitación deriva de su propia especialización. Son vulnerables una vez detectados y su aptitud está dirigida casi exclusivamente a las operaciones contra otros buques (incluidos submarinos) pero también tienen capacidad para hacer reconocimientos de costas, desembarco de fuerzas especiales, etc. En el caso de los nucleares, se agregan los ataques con misiles a tierra. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Pueden trasladarse de un lugar a otro por el camino más corto o el más conveniente, con gran prescindencia de los accidentes topográficos y la conformación de las costas y, en cierta medida, eludiendo las fuerzas enemigas de superficie. ● Pueden cubrir grandes distancias en corto tiempo, lo que les permite alcanzar sus objetivos y alejarse de ellos con rapidez y acortar el tiempo disponible por el enemigo para prevenirse de su presencia y actuar en consecuencia; se les facilita así obtener la sorpresa y superar los sistemas de alarma y defensa. ● Pueden adoptar la altura más conveniente para obtener mejor información, incrementar la distancia de adquisición de blancos, optimizar la efectividad de sus armas, evitar la detección y/o el efecto de las armas del enemigo, etc.

Cuadro III

Los reabastecimientos de aeronaves en vuelo y las operaciones navales

(Corresponde al punto 1)

Las operaciones aéreas son gobernadas por dos factores determinantes que las condicionan. Uno es la necesidad de las aeronaves de regresar a una base de apoyo en el término de horas de haber iniciado su vuelo para satisfacer las naturales necesidades de su tripulación y ser abastecidas de combustible y otros insumos, efectuar el debido mantenimiento preventivo y correctivo, etc. El otro es el compromiso existente entre el radio de acción, el tiempo de permanencia en la zona del objetivo y la carga militar requerida para satisfacer la tarea, parámetros que compiten entre sí por el peso de la “carga útil” que pueden sustentar las aeronaves (peso del combustible versus el del armamento y otros materiales destinados a la misión que se consumirán en el vuelo). Así, de manera general corresponden: a) a mayor radio de acción, menores tiempos en la zona del objetivo o carga militar; b) a mayor tiempo en la zona del objetivo, menores radios de acción o carga militar y, c) a mayor carga militar, menores radios de acción o tiempos en la zona del objetivo. Cuando del compromiso entre esos parámetros resulta que no es posible cumplir con una determinada misión, las opciones para la aviación basada en tierra son:

- Incrementar la cantidad de aeronaves (distribuyendo entre ellas la carga militar requerida por la misión para poder llevar en cada una más combustible). Implica mayores costos y no siempre se contará con aviones suficientes.
- Trasladar las aeronaves a una base más cercana a los objetivos, lo cual no será siempre factible o aceptable, pues puede no haberlas en las posiciones favorables, pertenecer a terceras naciones que aunque amigas no autoricen su uso, estar bajo importante amenaza enemiga, etc.
- Abastecer de combustible en vuelo a las aeronaves.

Este último recurso otorga mucha mayor flexibilidad a la aviación, pero suele traducirse en cargas de armas aún menores, en otra causa de fatiga para los pilotos, en más aviones en vuelo y en una cantidad proporcional de aviones cisterna que requieren complejas coordinaciones. En definitiva, conlleva mayores costos, riesgos e incertidumbre y, muy importante, sobre el mar o un territorio hostil, en la práctica, sólo logrará en el caso de los cazabombarderos:

- Incrementar hasta unas 6 horas su permanencia en la zona del objetivo al llegar a su máximo radio de acción.
- Incrementar hasta algo más del 40% su radio de acción, si es que no se quiere sobrepasar el punto de “no retorno” durante la operación, previniendo una posible falla en el siguiente reabastecimiento.

Por supuesto, la última limitación apuntada no es definitiva y es posible - y así ha sucedido - lanzar ataques con aviones tácticos a distancias que superan en una o más veces su radio de acción e inclusive, una vez allí, incrementar también su tiempo de permanencia en la zona del objetivo. Pero, en estos casos excepcionales, los costos asociados fácilmente se pueden convertir en inalcanzables para la mayoría de las naciones.

No obstante lo anterior, aun disponiendo de los recursos necesarios, recurrir al reabastecimiento en vuelo probablemente tampoco resuelva el problema, si sucede que el objetivo está tan lejos que los tiempos de vuelo requeridos superan los límites impuestos por otros consumos de la aeronave, la resistencia psicofísica de su tripulación, etc. De allí que, para las operaciones sobre el mar, la solución la constituyen los portaaviones.

En la nota (4), el cuadro VI, el punto 16 de texto y el agregado ALFA, se trata también de los reabastecimientos de combustible en vuelo.

Cuadro IV
Probables resultados del enfrentamiento de un número variable de fragatas con cuatro fragatas enemigas con PO = 32 (26) y PD = 24 (Ver nota 6 del texto)
(Corresponde al punto 10)

Cantidad de Fragatas propias	Pérdidas propias	Pérdidas del enemigo
2 fragatas PO = 16 (13) / PD = 12	2 hundidas [2 destruidas si PD = 4 c/fragata]	0
3 fragatas PO = 24 (20) / PD = 18	3 fuera de combate [3 hundidas si PD = 4 c/fragata]	0
4 fragatas PO = 32 (26) / PD = 24	1 fuera de combate [4 fuera de combate si PD = 4 c/fragata]	1 fuera de combate
5 fragatas PO = 40 (32) / PD = 30	0 [3 fuera de combate si PD = 4 c/fragata]	4 fuera de combate
6 fragatas PO = 48 (39) / PD = 36	0 [1 fuera de combate si PD = 4 c/fragata]	4 hundidas
7 fragatas PO = 56 (46) / PD = 42	0 [0 si PD = 4 c/fragata]	4 hundidas

Comentario I: En éste cuadro se muestran casos hipotéticos donde se enfrenta a un número variable de fragatas “propias” contra cuatro fragatas “enemigas”. Para los cálculos se asumió que los combates se realizan en igualdad de circunstancias, es decir, don de mando de los comandantes, adiestramiento y moral de las tripulaciones, calidad y estado de los equipos, autonomía, el ambiente táctico, etc. También se asumió que:

- Las fragatas de ambas partes son de la misma clase y tipo multipropósito (no son buques de defensa aérea) y tienen iguales poder ofensivo (PO), poder defensivo (PD) y resistencia al castigo (RC).
- Ambas partes usan iguales modelos de misiles mar-mar. El 81% de los que se intentó lanzar hará impacto si no se les opone una defensa. Dado que cada fragata cuenta con 8 misiles mar-mar, a los efectos de este ejemplo su PO quedará disminuido a 6,48 misiles. En el cuadro se detalla para cada caso el PO potencial del conjunto y entre paréntesis, redondeado a la cifra más próxima, el PO usado en los cálculos.
- Ambas partes usan iguales sistemas y maniobras antimisil. Para este ejemplo se les ha asignado un PD capaz de anular a 6 de los misiles de una misma salva enemiga.
- RC: Para hundir a una fragata son necesarios los impactos de 3 misiles. Para dejar fuera de combate a una fragata (implica que podría permanecer a flote y hasta propulsarse pero no combatir, y así quedar a la merced de quien la ataque) son necesarios los impactos de 2 misiles

Comentario II: Los porcentajes de efectividad de los sistemas de ataque y defensa, y las cantidades de impactos necesarios para producir daños usados en el presente cuadro, no estarían muy alejados de la realidad.

Comentario III: De una primera observación del cuadro se desprende que en teoría, para dejar fuera de combate a las 4 fragatas enemigas sin pérdidas propias, son necesarias 5 fragatas. Intentar atacar a ese enemigo con 3 o menos fragatas significaría perderlas a todas sin causarle ningún daño.

Sin embargo, es necesario tener en cuenta que de las investigaciones hechas con el modelo de las ecuaciones de salvos surge que, en un intercambio de misiles mar-mar, se generan circunstancias inestables; pequeños cambios en el poder ofensivo o el poder defensivo de las partes, causan fuertes variaciones en el número de buques puestos fuera de combate o hundidos. Por ejemplo, si el PD de los buques propios fuera reducido a 4 misiles (debido a demoras en la detección de los misiles atacantes, y/o en el proceso de decisión, fallas del material, etc.) en lugar de 6 misiles anulados de cada salva, las pérdidas propias serían las que se detallan en el cuadro en negrita y entre corchetes. Con estos nuevos datos, del cuadro se podría deducir que:

- Para que las pérdidas propias tiendan a cero, serían necesarias 7 fragatas.
- Para dejar fuera de combate a todas las fragatas enemigas serían necesarias 5 fragatas propias, en cuyo caso quedarían fuera de combate 3 de ellas (el 60%).
- Usar 4 fragatas propias implicaría quedar con todas ellas fuera de combate a cambio de una sola del enemigo.
- Usar 3 ó menos fragatas propias implicaría perderlas a todas sin producirle daños al enemigo.

Cuadro V
Los portaaviones en la lucha contra las unidades de superficie enemigas
(Corresponde al punto 9)

Segunda Guerra Mundial (1939-1945). De los 1.045 buques de guerra perdidos en conjunto por los beligerantes, desde escoltas a acorazados y portaaviones, el 28% fue víctima de la aviación embarcada en portaaviones. El resto de las pérdidas se discrimina así: aviación terrestre 12% [total de pérdidas atribuidas a la aviación 40%]; submarinos 29%; unidades de superficie 13%; varios 4% [minas, artillería costera, accidentes, etc.]. **Concurrentemente**, hecho que pasa desapercibido en la mayoría de los análisis, de todas las partes **resultaron con daños serios o moderados 242 cruceros, acorazados y portaaviones**; 21% fue víctima de la aviación embarcada. El resto de los agentes de daños se discrimina así: aviación terrestre 48% [total por aviación 69%]; submarinos 14%; unidades de superficie 13%. Con relación a los 12.391 buques mercantes perdidos por todas las partes, la participación de la aviación embarcada fue muy modesta (3%); esto será fácil de comprender si se tiene en cuenta que sus aviones estaban comprometidos en las operaciones contra las fuerzas navales, aéreas y terrestres enemigas. El resto de las pérdidas se discrimina así: aviación terrestre 29% [total por aviación 32%]; submarinos 37%; unidades de superficie 8%. (Ver esta información discriminada por teatro de operaciones y partes beligerantes y la mención de sus fuentes de información) en el artículo “Necesitamos un portaaviones”, Imperiale, Juan Antonio; Boletín del Centro Naval N° 797; Buenos Aires; 2000).

Guerra de Corea (1950-1953). La aviación embarcada de la ONU destruyó 2.464 buques y embarcaciones civiles y militares comunistas, mientras que las unidades de superficie destruyeron 824 y la aviación basada en tierra 593. Los comunistas, por su parte, que no intentaron ataques aéreos sobre los buques de la ONU, hundieron con artillería de costas a 5 buques de los EE.UU. y le dañaron 77. También hundieron a otros 5 buques mediante minas submarinas.

Guerra por Bangladesh entre India y Paquistán (3 al 16/12/1971). Los aviones del portaaviones indio Vikrant (similar al ARA 25 de Mayo) hundieron 7 de las 8 unidades de superficie tipo patrulleros y menores que perdió Paquistán en el Golfo de Bengala; la restante fue hundida por aviones terrestres. Además, los aviones de ese portaaviones hundieron 10 buques mercantes paquistaníes (total 57.000 toneladas de registro) más un número indeterminado de embarcaciones mercantes más pequeñas que ha sido descrito como de “varias docenas” y que sumarían otras 43.000 toneladas.

Guerra de Malvinas (1982). Los aviones de los portaaviones británicos hundieron a 6 de los 9 buques que perdió la Argentina (el submarino Santa Fe fue atacado por helicópteros de una unidad de superficie, el crucero Belgrano fue atacado por un submarino y el transporte Isla de los Estados por una fragata). Por su parte, la aviación argentina basada en tierra destruyó 7 buques británicos (tres de ellos mediante aviones del portaaviones ARA 25 de Mayo que había regresado a puerto) y dañó por lo menos a otros 14.

Batalla del Golfo de Sirte (24 y 24 de Marzo 1986). Aviones de ataque de tres portaaviones de los EE.UU. respondieron a incursiones de la marina de Libia destruyendo con misiles y bombas racimo a una lancha rápida y dos corbetas. Otras dos lanchas rápidas fueron atacadas con misiles desde destructores de los EE.UU., una fue hundida y la otra, que se incendió, fue remolcada a puerto.

Operación Praying Mantis (Abril 1988). En el marco de los ataques a petroleros internacionales durante la Guerra entre Irak e Irán, aviones del portaaviones USS Enterprise destruyeron con bombas inteligentes a una fragata iraní (también atacada con misiles desde un destructor) y a una lancha rápida artillada, y dejaron fuera de combate a otra fragata y varias lanchas artilladas. Durante esa operación, una lancha rápida iraní armada con misiles antibuque fue destruida con 5 misiles antiaéreos lanzados en modo anti-buque por dos destructores de los EE.UU.

Guerra del Golfo (1991). Los aviones de los portaaviones de los EE.UU. destruyeron o dejaron fuera de combate alrededor de 135 (91%) de las 148 lanchas armadas con misiles y otras embarcaciones militares que perdió Irak.

Las fuentes usadas para confeccionar este cuadro se resumen en el cuadro X

Cuadro VI

Necesidad de un portaaviones para asegurar la defensa contra-aérea de una fuerza naval

(Corresponde al punto 11)

Teniendo en cuenta la “ecuación de interceptación” [modificada] (**Nota a**), será prácticamente imposible asegurar en tiempo y forma la defensa contra-aérea de una fuerza naval, cada vez que la misma se encuentre a más de 200 MN de las bases aéreas terrestres propias. Una solución operacionalmente factible, hasta alrededor de 400 MN de esas bases, sería la instalación de Patrullas Aéreas de Combate (PACs) sobre la fuerza naval, pero ello puede convertirse rápidamente en no factible operacionalmente y/o inaceptable desde el punto de vista de los costos. Así, puede afirmarse que para la defensa contra-aérea de una fuerza naval es más económico en medios y costos, utilizar la aviación embarcada en portaaviones que la basada en tierra.

Esto será fácilmente comprendido si se tiene en cuenta que para contar las 24 horas con una sección de dos aviones lista para iniciar una interceptación, en el caso de un portaaviones son necesarios dos aviones (más uno de reserva y otro en mantenimiento a bordo) mientras que si se tratara de aviones basados en tierra, a una distancia de alrededor de 400 MN de la fuerza, serían necesarios 10 cazas y 5 aviones cisterna. (**Nota b**)

Si no se produjeran incursiones aéreas durante esas 24 horas los aviones del portaaviones no tendrían que despegar mientras, que los terrestres habrían volado en su conjunto casi 90 horas (64 los cazas; 24 los cisternas), que representan un costo importante en mantenimiento que se evitan los embarcados, y consumido en el proceso unas 360 toneladas de combustible (160 los cazas; 197 los cisternas).

Nota c) Se destaca que la cantidad de 10 aviones de caza basados en tierra no refleja el hecho de que para lograr una eficaz defensa contra-aérea, es necesario que la sección lista a iniciar una interceptación cuente con otra de reserva, capaz de reemplazarla en el término de minutos. Esto en previsión de que producido un combate los aviones de la primera sección agoten su munición, sean dañados o destruidos, o se presente una segunda incursión enemiga, pues de lo contrario la defensa presentaría vacíos peligrosos en su necesaria continuidad.

Si esa segunda sección es computada, las cantidades de aviones basados en tierra y sus horas de vuelo, consumos y costos, tenderían a duplicarse, mientras que en el caso del portaaviones solo sería necesario contar con 2 aviones más. Se destaca también que fallas en los abastecimientos en vuelo, requerirán más aviones de caza y más cisternas, y en consecuencia más salidas y costos; lo mismo en caso de producirse combates, pues los cazas deberían regresar a sus bases para reponer el armamento consumido.

A los inconvenientes apuntados, hay que agregar que para acompañar a la fuerza naval en su derrota serán necesarias más de una base aérea a donde redespigar a los aviones terrestres. Estos movimientos probablemente tengan que realizarse cada 24/36 horas -si es que los buques todavía se encuentran dentro de su radio de acción - e implicarán más carga logística y problemas operativos y probablemente, más aviones de caza, pilotos y personal de mantenimiento.

Nota a): La “ecuación de interceptación” [modificada] es: $t = (D - d - A) / v$. Donde “t” es el tiempo disponible para interceptar; “D”, la distancia a la que son detectados los aviones enemigos; “d”, el radio exterior de la zona de cruce (con los misiles antiaéreos propios); “A”, el alcance de los misiles aire-superficie enemigos (u otras armas; por ejemplo, bombas inteligentes planeadoras); “v”, la velocidad de los aviones atacantes.

Nota b): En este ejemplo las cantidades de aviones de todos los tipos que se mencionan incluyen los de reserva, por si se presentaran fallas al momento de los despegues y también en vuelo. También se incluyó para todos los tipos de aviones, un 20% que estarían en mantenimiento.

Nota c): Se asume que los cazas basados en tierra pueden realizar una salida diaria de hasta 8 horas de duración en configuración PAC (6 horas en estación), recurriendo a sucesivos reabastecimientos en vuelo, y que tienen un consumo promedio de 2,5 toneladas/hora. Por su parte, los aviones cisterna, que en este ejemplos son KC-135 R, tienen un consumo promedio de 8,2 toneladas/hora, pueden transferir hasta 68 toneladas de combustible y realizar una nueva salida 12 horas después de su último aterrizaje.

Cuadro VII

Los portaaviones en la lucha contra la aviación enemiga

(Corresponde al punto 11)

Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Se hace referencia solo a los resultados contra la aviación de Japón, que son los más significativos. De los 25.747 aviones perdidos en combate por esa nación, los aviones embarcados de los EE.UU. destruyeron el 47,6%, así discriminados: 7% en la defensa contra-aérea de fuerzas navales; 8% en ataques a las fuerzas navales japonesas y 33,6%, en operaciones ofensivas contra-aéreas y ataques a sus bases y otros objetivos en tierra. Otro 30 % fue destruido por aviones basados en tierra de los EE.UU., un 20% fue destruido por la aviación - incluida la de los portaaviones británicos- y los buques y fuerzas terrestres aliadas, y el restante 2,4% fueron aviones suicidas que se estrellaron contra buques (unos 600).

Guerra de Corea (1950-1953). Aparte de brindar defensa contra-aérea a sus buques, los aviones embarcados de la EE.UU., Gran Bretaña y Australia se empeñaron casi exclusivamente en ataques a tierra. Durante esas misiones los de EE.UU. perdieron 5 aviones en combate aire-aire y derribaron a 12 aviones enemigos (destruyeron más de 80 en tierra). La única vez que se aproximaron aviones hostiles a los portaviones de la ONU, un F-9F "Panther" derribó a un "MIG" (sucedió en 1953 y próximos a aguas soviéticas).

Guerra de Vietnam (1964-1973). Los norvietnamitas no intentaron ataques aéreos contra buques de los EE.UU. Durante las muchas misiones sobre Vietnam del Norte se produjeron combates aire-aire; sus resultados fueron:

- Aviones de los EE.UU. basados en tierra: 137 aviones enemigos derribados vs. 69 aviones propios perdidos. Relación 2 a 1 a favor de los aviones terrestres de la USAF.
- Aviones de portaaviones de los EE.UU.: 56 aviones enemigos derribados vs. 18 aviones propios perdidos. Relación 3 a 1 a favor de los aviones embarcados.

Guerra por Bangladesh (1971). Los aviones del portaaviones indio Vikrant, neutralizaron varias bases aéreas paquistaníes. La fuerza aérea paquistaní solo hizo 30 salidas en el frente oriental y no intentó atacar al portaaviones. Este buque perdió solo un "Alizé" antisubmarino durante un ataque a tierra, víctima de un caza.

Guerra de Malvinas (1982). Argentina perdió 98 aeronaves; de ellas 34 fueron destruidas por aviones embarcados y 10 por comandos transportados en helicópteros desde un portaaviones. Otras 14 fueron derribadas por unidades de superficie y 7 por armas terrestres; 1 helicóptero se hundió con el General Belgrano, atacado por un submarino. De las restantes aeronaves perdidas, muchas pudieron ser capturadas por estar dañadas por ataques aéreos británicos. De las 34 aeronaves perdidas por Gran Bretaña, 12 fueron debidas a ataques aéreos a sus buques, 1 fue derribada en combate aire - aire, 8 fueron derribadas por las fuerzas terrestres y 1 helicóptero fue destruido a bordo de un destructor atacado desde tierra con un misil "Exocet". De las restantes aeronaves, 11 se perdieron en "accidentes" y 1 helicóptero fue destruido por su tripulación en territorio chileno.

Operación “El Dorado Canyon” contra Libia (15/04/1986). Libia contaba con unos 550 aviones de combate y 6 submarinos; lanchas rápidas con unos 140 misiles antibuque y 30 lanchas suicidas. Esa capacidad ofensiva en teoría superaba a la fuerza naval empleada por los EE.UU. (2 portaaviones con unas 180 aeronaves a bordo y 12 cruceros y destructores); no obstante, los libios se abstuvieron de enfrentarla. Los aviones de los portaaviones, además de dar defensa a sus buques y atacar a sus objetivos en tierra, dieron apoyo de comando y control y escolta aérea a los F-111 de la su Fuerza Aérea, que atacaban a otros objetivos.

Guerra del Golfo (1991). Los iraquíes contaban con unos 750 aviones. 109 se refugiaron en Irán; 151 fueron destruidos en tierra y 33 fueron derribados en vuelo, 3 por aviones de portaaviones. Un avión embarcado fue derribado por un avión enemigo cuando estaba realizando un ataque a tierra. Irak no intentó ataques sobre los portaaviones de la Coalición, a pesar de que contaba con muchos aviones modernos armados con misiles “Exocet” y “Silkworm” y tenía mucha experiencia en su uso, producto de su guerra anterior con Irán. En previsión de esos ataques, los aviones embarcados hicieron más de 3.800 salidas de defensa contra-aérea.

Guerra de Afganistán (Período del 7/10/2001 al 23/12/2001; hasta la caída del régimen Talibán). La capacidad del régimen talibán de oponerse a fuerzas aéreas modernas era prácticamente nula. No obstante, hasta que se dio por establecida la supremacía aérea - en la segunda semana de iniciados los ataques- los aviones de la fuerza aérea y de los portaaviones de los EE.UU. fueron protegidos en sus vuelos sobre Afganistán por otros aviones de esos buques, que brindaron escolta contra-aérea, supresión de defensas antiaéreas y apoyo de guerra electrónica.

Guerra de Irak (Período del 19/03/2003 al 18/04/2003). Los aviones terrestres de la Coalición y de los portaaviones de los EE.UU., obtuvieron rápidamente la superioridad aérea y el día D+20 contaban ya con la supremacía aérea, que solo fue disputada por las defensas antiaéreas iraquíes.

Las fuentes usadas para confeccionar este cuadro se resumen en el cuadro X

Cuadro VIII
Los portaaviones en la lucha contra el enemigo en tierra
(Corresponde al punto 13)

Después de la Segunda Guerra Mundial solo hubo que disputar el control del mar en dos guerras; a saber:

- En la Guerra entre India y Paquistán por Bangladesh (3 al 16/12/1971), la India obtuvo rápidamente el control del Golfo de Bengala y la superioridad aérea sobre el frente oriental, así que su portaaviones se concentró en ataques sobre el territorio enemigo, realizando 495 salidas contra facilidades portuarias, pistas de aviación, vehículos, edificios, depósitos de combustible, etc.
- En la Guerra de Malvinas (1/05 al 14/06/1982), los duros ataques aéreos argentinos lanzados contra la Royal Navy desde tierra, buscando detener a operación anfibia, aferraron a sus dos portaaviones en la defensa contra-aérea de su fuerza, razón por la cual solo realizaron unas 200 salidas contra objetivos terrestres; por su parte, los buques británicos dispararon 8.000 proyectiles de cañón sobre objetivos terrestres. Análogamente, la aviación argentina, empeñada en atacar a los buques británicos, lanzó unas 200 salidas contra objetivos terrestres.

Otros conflictos importantes - donde no hubo que disputar el control del mar pero en los cuales se proyectó el poder naval a tierra, a veces frente a una letal marina costera y una poderosa fuerza aérea - fueron los siguientes.

Guerra de Corea (1950-1953) - Material Comunista Destruído por las Fuerzas Navales y Aéreas de los EE.UU.

Elemento destruido	Aviación Naval	Buques	Fuerza Aérea
Tanques de guerra	249	15	1.156
Locomotoras, vagones y otros vehículos terrestres	13.724	228	84.816
Puentes y túneles carreteros y ferroviarios	2.005	108	876
Edificios, bunkers, depósitos y áreas logísticas	67.582	3.427	95.557

Guerra del Golfo (1991): EE.UU. inició sus ataques aéreos contra objetivos en tierra al mismo tiempo que su lucha por la superioridad aérea (que logró en los primeros días; la supremacía aérea fue proclamada el día D+10). Así anuló las facilidades de C3I2 y de telefonía pública de Irak en el primer día. Redujo al 15% su capacidad de transmisión eléctrica, al 30% la de producir y reparar armamentos y al 25% la de producir armas QBN. Destruyó el 75% de los puentes que lo comunicaban con Kuwait. Destruyó más del 40% de las principales armas de su ejército antes de comenzar la ofensiva terrestre y brindó apoyo directo a las fuerzas terrestres propias. En ese esfuerzo, la aviación de los EE.UU. proyectó 91.600 toneladas de armamento; la aviación embarcada lanzó el 24,7% de ese total (22.632 toneladas). Los buques de la coalición dispararon 1.102 proyectiles de 405 milímetros (990 toneladas) y proyectiles de 127 mm y 76mm, y lanzaron 274 misiles crucero “Tomahawk” desde superficie y 8 desde submarinos.

Guerra de Afganistán (Período del 7/10/2001 al 23/12/2001): Se contó con la superioridad aérea desde el primer día y con la supremacía al fin de la primera semana, hubieron muy pocos objetivos de valor económico que afectar, el desgaste del poder terrestre enemigo y los campamentos de los terroristas se inició con los primeros ataques, y se dio apoyo aéreo cercano a las fuerzas amigas. Se consumieron en este período menos de 100 misiles aire superficie y se lanzaron 17.400 bombas (el 56% guiadas), así discriminadas: Bombarderos estratégicos 11.640 (66,9%); caza-bombarderos terrestres 1.440 (8,28 %) y aviones de los portaaviones 4.320 bombas (24,82%). Por su parte, las unidades de superficie y los submarinos de la Coalición lanzaron 100 misiles crucero “Tomahawk”.

Guerra de Irak (Período del 19/02 al 18/04/2003): La coalición obtuvo rápidamente la superioridad aérea y el día D+20 contaba con la supremacía aérea. A diferencia de la Guerra del Golfo, a) no se atacaron sistemas vitales de la infraestructura de servicios ni de la industria del petróleo, para preservarlos y poder luego acelerar la recuperación de Irak y b) dado que se usaron fuerzas terrestres más móviles, la aviación se concentró en el apoyo directo de la maniobra de esas fuerzas. Se consumieron en este período 1.742 misiles aire superficie sin contar los de los helicópteros (562 antitanque) y 27.682 bombas (66,6% guiadas), así discriminadas: Bombarderos estratégicos 7.900 bombas (28,54%); caza-bombarderos terrestres 10.452 bombas (37,76%) y aviones de los portaaviones 9.330 bombas (33,6%). Esta distribución es estimada por el autor y será actualizada tan pronto obtenga datos más precisos. Los otros buques (incluidos submarinos) de la Coalición lanzaron 802 misiles crucero “Tomahawk”.

Intervención en Libia (31/05 al 31/10/2011): Los aviones de la OTAN lanzaron 6.600 armas aéreas guiadas que destruyeron 600 vehículos blindados, 405 piezas de artillería 600 edificios y otra infraestructura militar y 1270 depósitos de munición, así como 670 sitios de defensa antiaérea. Se debe tener presente que alrededor del 21% de las correspondientes salidas se hicieron desde los portaviones Charles de Gaulle y Giuseppe Garibaldi. Aparte de lo anterior, los helicópteros embarcados en 3 buques anfibios destruyeron 614 objetivos varios y 400 vehículos. Los demás buques dispararon 3.000 proyectiles de 100 mm y 76 mm, y lanzaron 159 misiles crucero “Tomahawk”.

Las fuentes usadas para confeccionar este cuadro se resumen en el cuadro X

Cuadro IX			
Conflictos posteriores a la Segunda Guerra Mundial - Salidas de defensa aérea, ataque y reconocimiento			
<i>(Corresponde al punto 25)</i>			
Conflicto considerado	Salidas		Observaciones
	Totales	Desde portaaviones	
Guerra de Corea (1950-1953)	806.918	170.903 (21,2%)	El total de salidas integra las de Gran Bretaña, Australia, Sud Africa, Corea del Sur y los EE.UU. (estas incluyen 118.000 del USMC y 157.912 de la USN, de esta última 12.375 desde tierra y las demás desde portaaviones). Los portaaviones de Gran Bretaña hicieron 23.000 salidas y los de Australia 2.366.
Guerra de Vietnam (1964- 1973)	2.530.000	830.000 (32,8%)	Sobre objetivos en Vietnam del Sur.
	528.000	302.000 (57,2%)	Sobre objetivos en Vietnam del Norte.
Guerra por Bangladesh India vs. Paquistán (3 al 16/12/1971)	1.978	495 (25%)	Las salidas corresponden a India en el frente oriental. Paquistán solo realizó 30 salidas en dicho frente.
Guerra de Malvinas (1982)	1.567	1.561 (99,7%)	Salidas británicas. Las 6 salidas de diferencia corresponden a bombarderos estratégicos “Vulcan” despegados desde la Isla Ascensión. Los aviones embarcados en sus dos portaaviones, que los acercaban a sus objetivos, realizaron 1,8 salidas por cada una que hicieron sus similares argentinos desde tierra.
	870	7 (0,8%)	Salidas argentinas. Permitieron detectar y localizar la fuerza naval británica; no se pudieron materializar los ataques planeados por ausencia de viento suficiente. No se incluyen las de la operación Rosario.
Guerra del Golfo (1991)	61.927	18.120 (29,6%)	
Guerra de Afganistán (Período entre 7/10 y 23/12/2001)	6.546	5.278 (80,6%)	Salidas hechas hasta la caída del régimen Talibán. No incluye las salidas de los AV-8B del USMC hechas desde buques anfibios, pero si las 288 hechas desde el portaaviones italiano Giuseppe Garibaldi. En enero de 1911, el 30% de las salidas sobre Afganistán eran realizadas todavía desde portaaviones. Por ejemplo, en 2009, los portaaviones hicieron 6.200 salidas en apoyo de las tropas en tierra.

Guerra de Irak (Período entre 19/03 y 18/04/2003)	20.303	9.332 46%	Salidas hechas hasta aproximadamente hasta la caída de Bagdad. Incluyen 505 salidas de bombarderos estratégicos.
Intervención en la Guerra Civil en Libia (31/05 a 31/10/2011)	9.980	2.530 (25,6%)	Cantidades a confirmar. Incluye 1.590 salidas desde el Charles de Gaulle, 560 del Giuseppe Garibaldi y 380 salidas de helicópteros de ataque lanzadas desde el buque de asalto anfibio británico Ocean y los franceses Mistral y Tonnerre.
Por razones de espacio no se detallan muchos otros conflictos armados, crisis e intervenciones en los cuales han actuado los portaaviones de las distintas naciones que cuentan o han contado con ellos.			
Las fuentes usadas para confeccionar este cuadro se resumen en el cuadro X			

Cuadro X

Algunas de las fuentes usadas para confeccionar los cuadros V, VII, VIII y I

Guerra de Corea

- **RAF y RAAF:** Britain's Small Wars Site Index.
- **RN 23.000 y RAN:** British Commonwealth Carrier Operations in the Korean War, Cdr. David Hobbs, MBE, RN, Air & Space Power Journal - Winter 2004.
- **ROKAF:** Información provista por Jim Givens, Columbia, MO.
- **SAAF:** Página: Rhodesia and South Africa: Military History. Mantained by Richard Allport.
- **USAF:** The USAF's First Air War, by Tomotthy Warnock; Air Force History and Museums Program; 2000.
- **USMC:** Official USMC Forces, Korea War. (www.matfork.usmac.mil/history.aspx)
- **USN:** The Sea War in Korea, Malcom W. Cagle y Frank A. Manson, Annapolis, Maryland, USNI. 1957.

Guerra de Vietnam

- Air Warfare in the Missile Age; Nordeen, Jr, Lon O.; Smithsonian Institution Press; Washington, DC; 1985.
- Carriers: Air Power at Sea, Arnold E. Van Beverhoudt, Jr; 2003, Capítulo 3, Parte 3; www.Sandcastelevis.com/sea/carrier.

Guerra por Bengladesh entre India y Paquistán

- Air Warfare in the Missile Age; Nordeen, Jr, Lon O.; Smithsonian Institution Press; Washington, DC; 1985.
- Naval Air Unit Wich Bombed Pakistán Turns 50, Mayank Singh, March 21, 2011.
- The Cobras (www.purpleberet.com/details/cs_detail.aspx?id=170).

Guerra de Malvinas

- "Air Warfare South Atlantic"; Jeffrey Ethell y Alfred Price; Sidgwick & Jackson; Londres: 1983.
- "Historia de la Aviación Naval Argentina - Tomo III"; Compilado por el Contraalmirante VGM (RS) Héctor A. Martini; Departamento de Estudios Históricos Navales; Buenos Aires; 1992.
- "Malvinas – La Batalla Aérea 1982"; Pío Matassi; Editorial Halcón Cielo; Buenos Aires; 1993.

Batalla del Golfo de Sirte

- “An Analysis of the Historical Effectiveness of Antiship Cruise Missiles in Litoral Warfare”; John C. Schulte; Naval Postgraduate School; Monterrey, California; Septiembre 1994.

Operation Praying Mantis

- “An Analysis of the Historical Effectiveness of Antiship Cruise Missiles in Litoral Warfare”; John C. Schulte; Naval Postgraduate School; Monterrey, California; Septiembre 1994.
- VA-85 Black Falcons Association (<https://www.intruderassociation.org/squadrons/va85.html>)
- “Operation Praying Mantis Demonstrates Same Priorities Values Today”; Naval History and Heritage Command; Abril/ 4/2013. <http://www.history.navy.mil>

Salidas Guerra del Golfo

- “Conduct of the War of the Persian Gulf – Final Report to the Congress”; USA Department of Defense; Washington DC; 1992)
- Gulf War Debriefing Book, Andrew Leyden (www.leyden.com/gulfwar/sortie.html)
- Gulf War Air Power Survey – Summary Report, Thomas A. Keany y Eliot A. Cohen – Tabla 5

Guerra de Afganistán:

- “El Poder Naval Contra el Talibán y Al Qaeda. Afganistán – 2001”; Carlos E. Cal y Juan A. Imperiale, J. Boletín del Centro Naval, Nos. 806, 807 y 808; Bs.As.; 2003-04.
- “The Lessons of Afghanistan”; Anthony H. Cordesman; The CSIS Press. Washington DC.; 2002.

Guerra de Irak

- “Operation Iraqi Freedom - By the Numbers”; Assessment and Analysis Division; USCENTAF; LtGen USAF; T. Michael Moseley; 30 Abril 2003
- “The Iraq War: Strategy, Tactics, and Military Lessons”, Anthony H. Cordesman

Guerra civil en Libia

- “Precision and Purpose: Air Power in the Lybian Civil War”; Karl P. Mueller; RAND Corporation; Santa Monica, California; 2015.
- “Lessons Offered From The Libya Air Campaign”; Royal aeronautical society; London; Julio 2012.
- The aviatonist.com; 13 Octubre 2011.

Agregado ALFA

Empleo de la aviación más allá de su radio de acción:

Aviones cisterna vs. portaaviones

(Corresponde al punto 16)

En el punto 6 del texto se presentaron los motivos de la operación “El Dorado Canyon” y las razones por las que los EE.UU. debieron recurrir a una operación conjunta de aviones terrestres proyectados desde Gran Bretaña y de aviones embarcados en los portaaviones USS *America* y USS *Coral Sea*, que navegaban en el Mediterráneo, inmediately al Norte de la región de vuelo (FIR) de Libia.

Los 21 aviones de combate basados en tierra (18 de ataque F-111F y 3 de guerra electrónica EF-111A) más un KC-10 usado para puesto comando, tuvieron que recorrer cerca de 5.000 millas náuticas, razón por la cual fueron reabastecidos de combustible 4 veces en su vuelo de ida y 2 en su regreso. Para hacerlo se usaron 18 aviones cisterna KC-10, que a su vez hubo que reabastecer mediante 10 aviones cisterna KC-135 en el vuelo de ida hasta llegar frente a Gibraltar, desde donde regresaron a Gran Bretaña; estos últimos volaron unas 7 horas cada uno. A partir de allí los KC-10 acompañaron a los F-111 hasta que iniciaron sus ataques y luego, hasta que regresaron a sus bases; los F-111 y los KC-10 volaron unas 14 horas cada uno.

Los portaaviones lanzaron 39 aviones (8 cazas F-14 para escolta aérea, 6 A-7E y 6 AF-18 para suprimir radares, 14 A-6E con bombas, 3 EA-6B de guerra electrónica y 2 E-2C de vigilancia aérea, comando y control). Como las distancias a sus blancos eran menores a 350 millas náuticas, no necesitaron reabastecerse y volaron unas 2 horas cada uno (a bordo de los portaaviones había 8 cisternas KA-6D por si eran necesarios).

Los aviones despegados de Gran Bretaña atacaron el área de Trípoli, apoyados por 11 aviones de los portaaviones (4 F-14, 6 A-7E y un E-2C). Los otros 28 aviones embarcados operaron sobre el área de Benghazi.

Como resultado fueron destruidas y dañadas instalaciones y aeronaves, y algunos edificios civiles sufrieron daños causando bajas en la población. Se perdió un F-111F y otro aterrizó en emergencia en España.

(A) Cantidades de aviones necesarios. Para verificar mejor lo afirmado con relación a esas cantidades, según se trate de aviones terrestres o embarcados, se consideran a continuación tres situaciones hipotéticas sobre la base de los ataques realizados el 15 de Abril de 1986.

-Situación 1: Un ataque equivalente sólo con aviones terrestres. Para reemplazar los embarcados se necesitarían 74.

-Situación 2: Dos ataques equivalentes en el plazo de 12 horas sólo con aviones terrestres. Como a partir de su regreso tomaría más de 4 horas montar con ellos un segundo ataque, recién podrían estar nuevamente sobre sus objetivos 18 horas después del primero. Así, se necesita una segunda formación de aviones de combate y cisterna.

-Situación 3: Dos ataques equivalentes en el plazo de 12 horas sólo con aviones embarcados

SITUACIÓN	Aviones embarcados		Aviones terrestres		
	De combate (*)	Porta-aviones (**)	De combate (*)(***)	Cisternas	
				KC-10	KC-135
Ataque del 15 abril 1986	39	2	30	18	10
Situación 1:	No	No	104	45	25
Situación 2:	No	No	208	90	50
Situación 3:	60	2	No	No	No

(*) Aquí son aviones de combate los de ataque, caza, guerra electrónica, vigilancia aérea y C2, y el KC-10 usado para comando el 15/04/1986.

(**) Cada portaaviones interviniente empeña en el ataque el 50 % de su GAE. Si se tratara de portaaviones imaginarios de unas 30.000 toneladas serían necesarios 4, que deberían empeñar el 50 % de su GAE c/uno.

(***) Las cantidades de aviones terrestres de ataque y guerra electrónica incluyen a los que se agregan como reserva en vuelo (9 el 15/04/86)

Se puede observar en el cuadro precedente que: a) para la Situación 1, son necesarios 73% más de aviones de combate; b) para la Situación 2, son necesarios un 246% más de esos aviones; c) para la Situación 3, serían suficientes los que hicieron el primer ataque; solo habría que reemplazar a los perdidos, los dañados y los averiados.

(B) Costos de adquisición de los aviones cisterna y los portaaviones.

Teniendo en cuenta los precios en 1985 de los medios detallados en cada una de las situaciones consideradas arriba, sus respectivos costos totales serían los que se indican a continuación.

Tipo de Medio		Situación 1	Situación 2	Situación 3
Aviones cisterna	KC-10 precio unitario US\$ 70,10 M	45 aviones = US\$ 3.154,50 M	90 aviones = US\$ 6.309 M	No
	KC-135 precio unitario US\$ 19 M	25 aviones = US\$ 475 M	50 aviones = US\$ 950 M	No
	Total aviones cisternas	70 aviones = US\$ 3.629,50	140 aviones = US\$ 7.259 M	No
Portaaviones America precio unitario US\$ 3.600 M		No	No	2 buques = US\$ 7.200 M

Se puede observar en el cuadro precedente que: a) en la Situación 1, los aviones cisterna costarían más que un portaaviones como el America; b) en la Situación 2 esos aviones costarían el doble que dos portaviones de esa clase; c) para la Situación 3 serían suficientes el America y el Coral Sea. Si en lugar de dichos portaaviones, se utilizaran los 4 imaginarios de 30.000 toneladas que se mencionaron, siendo su costo unitario estimado en 1985 unos US\$ 400 M, su conjunto costaría la mitad de un America (y menos que 6 KC-10). Se destaca que el America y el Coral Sea no eran de la misma clase y que el America tuvo mayores costos de construcción (a moneda constante) y consumía más combustible.

(C) Con relación a las horas de vuelo de los aviones de combate: Tal como surge de lo relatado, los basados en tierra habrían necesitado casi 7 veces más tiempo que los embarcados para alcanzar sus objetivos y regresar (14 vs 2 horas).

(D) Con relación a los consumos de combustible de los aviones cisterna y los portaaviones. Considerando que un KC-10 consumiría 6,4 toneladas de combustible por hora y un KC-135 8,2 toneladas, mientras que un portaaviones como el America consumiría unas 400 toneladas por día, se estiman los siguientes consumos para las situaciones enunciadas.

	Consumos aviones cisterna	Consumos portaaviones
Ataque 15/4/86	(18 KC-10 a 6,4 ton/h x 14 horas) + (10 KC-135 a 8,2 ton/h x 7 horas) = 2.187 toneladas.	2 a 400ton/día = 800 ton
Situación 1	(45 KC-10 a 6,4 ton/h x 14 horas) + (25 KC-135 a 8,2 ton/h x 7 horas) = 5.467 toneladas.	No
Situación 2	(90 KC-10 a 6,4 ton/h x 14 horas) + (50 KC-135 a 8,2 ton/h x 7 horas) = 10.934 toneladas.	No
Situación 3	No	2 a 400ton/día = 800 ton

Se puede observar en el cuadro precedente que: a) en la situación 1, el consumo de los aviones cisterna es casi 7 veces mayor que el que hubieran requerido 2 portaaviones para lanzar un ataque equivalente y b) en la situación 2, lanzar dos ataques en el mismo plazo que pueden hacerlo los portaaviones, requiere duplicar el consumo de combustible de los aviones cisterna; c) en la situación 3, el consumo diario de combustible de los portaaviones sería prácticamente el mismo, levemente incrementado por sus corridas para lanzar y recuperar el segundo ataque.

(D) Consumo de combustible de los aviones de combate. El consumo de los F-111 y hasta la capacidad de sus tanques no habría sido publicada; si se ha informado que en el ataque del 15/04/86, los KC-10 transfirieron los transfirieron 680 toneladas. Los consumos, aproximados, de los aviones embarcados se pueden deducir de distintas fuentes.

(E) Carga de bombas usadas vs carga máxima posible de bombas. El cuadro que sigue compara esas cargas. Las reducciones en las cargas de bombas se atribuyen a la necesidad de reducir su peso para cargar más combustible.

Avión	Carga de bombas usada el 15/04/86	Carga máxima posible de cada avión	Reducción
F-111F	12 aviones x 4 de 2.000 lbs c/u = 48 bombas (96.000 lbs)	16 bombas de 2.000 lbs (32.000 lbs)	75%
	6 aviones x 12 de 500 lbs c/u = 72 bombas (36.000 lbs)	48 bombas de 500 lbs (24.000 lbs)	
	Total los 18 aviones = 120 bombas (132.000 lbs)	---	
A-6D	14 aviones x 24 de 500 lbs c/u = 336 bombas (168.000 lbs)	30 bombas de 500 lbs (15.000 lbs)	25%

(F) Se destaca que:

- Aun cuando las distancias consideradas previamente fueran reducidas a 1.200 MN (la distancia directa entre Gran Bretaña y Trípoli o bien, la aproximadamente existente entre Buenos Aires y Río Gallegos) los F-111 igualmente hubieran necesitado ser reabastecidos en vuelo, aunque usando menos aviones cisterna. La circunstancial ventaja que se hubiera presentado a favor de los reabastecimientos en vuelo, desaparecería rápidamente si se hubiera tenido que repetir los ataques ese mismo día o a lo largo de varios.
- A pesar de que los aviones de combate considerados hasta aquí ya no están en servicio y han sido reemplazados por otros más eficientes, o están siendo reemplazados (los cisternas), las proporciones y en buena medida las magnitudes de medios, horas de vuelo y consumos mostrados más arriba, no serían muy diferentes a los que resultarían con los aviones actualmente en uso.

Conclusiones

Todo lo expuesto sugiere con fuerza que, para atacar a grandes distancias objetivos en tierra relativamente próximos a las costas, los portaaviones presentan, de manera general, una opción más económica que los aviones cisterna en términos de cantidades de aviones de combate necesarios, horas de vuelo requeridas y consumos de combustibles.

En cuanto a la comparación de los costos de obtención de portaaviones y aviones cisterna, partiendo de la base de que ambos son necesarios en el caso de amplísimos espacios estratégicos (como por ejemplo es el de Argentina), se consideran útiles los siguientes costos (de 2014/15): Una fragata multipropósito FREMM costaría alrededor de US\$ 600 millones promedio; el nuevo buque mixto portaaviones/asalto anfibio de la marina turca (similar al español Juan Carlos I y capaz de operar con 20 aviones STOVL supersónicos) costará US\$ 1.000 millones, y los nuevos aviones cisterna KC-46 de los EE.UU. costarán cerca de US\$ 200 cada uno.

Fuentes

Imperiale, Juan Antonio “¿Portaaviones o Aviación Terrestre? - Represalia Contra Libia”; Boletín del Centro Naval N° 746/747; Buenos Aires; 1986).

Smith, Richard K. “Seventy-Five Years of Inflight Refueling – Highlights, 1923-1998”; Air Force History and Museums Program; 1998.

Bibliografía

- Chesneau, Roger**, Aircraft Carriers, Naval Institute Press, Annapolis, MD, 1984.
- Clark, Reynolds**, The Fast Carriers, Mc Graw and Hill, New York, 1978.
- Fioravanzo, Giuseppe**, A History of Naval Tactical Thought” Naval Institute Press, Annapolis, MD, 1979.
- Friedman, Norman**, The Carrier Air Power, The Rutledge Press, New York, 1981.
- Friedman, Norman**, US Aircraft Carriers, Naval Institute Press, Annapolis, MD, 1983.
- Gutiérrez Fernández, A.**, El Portaaviones: Buque Principal, Editorial Naval, Madrid, 1964.
- Holloway III, James L.**, Aircraft Carriers at War; Naval Institute Press, Annapolis, MD, 2007.
- Polmar, Norman**. Aircraft Carriers: A history of carrier aviation and its influence on world events, Volume I: 1909-1945, Potomac Books, Inc., 2006.
- Polmar, Norman**. Aircraft Carriers: A history of carrier aviation and its influence on world events, Volume II: 1946-2005, Potomac Books, Inc., 2007.
- TILL, Geoffrey**, Air Power and the Royal Navy, Janes’s Publishing Company, London, 1979.

¿Estamos Preparados para el Helicóptero UAV?

Capitán de Fragata (R) Miguel Angel Maggi





Miguel Angel Maggi. Egresó en el año 1974 como integrante de la Promoción 102 en el Cuerpo Comando, Escalafón Función Ejecutiva. Es Oficial de Estado Mayor, Ingeniero Mecánico Aeronáutico, Ingeniero Aeronáutico Militar e Ingeniero de la Armada. Cursó un post grado en el ITBA graduándose como Especialista en Gestión de la Calidad Total. Prestó servicios en el Taller Aeronaval Central, Escuela de Aviación Naval, Arsenal Aeronaval N°1, Dirección del Material Aeronaval, Dirección Técnica de la Armada, y Arsenal Aeronaval N°3, donde ejerció la Jefatura del mismo por dos años. Es cofundador de la revista de la Aviación Naval Mach 1.

En 1999 pasa a la actividad privada donde se desempeñó como Gerente General de Air Plus Argentina, Jefe de Taller en Aerotest-Rida, Coordinador de Proyectos Especiales en Aerolíneas Argentinas y Gerente general de Aerolíneas del Sur en Chile entre otras tareas desarrolladas.

Ejerció la docencia en niveles secundario y terciario y realizó numerosos cursos y seminarios de perfeccionamiento profesional en el país, Brasil e Israel.

¿Estamos Preparados para el Helicóptero UAV?

CNEJ (R) Miguel Angel Maggi

Resumen

Las aeronaves remotamente tripuladas, RPAS según sus siglas y también conocidas como UAV ó Drones en la literatura no especializada, han llegado para quedarse y cambiar lo que conocemos referente a la ejecución de operaciones y reglas de combate.

Los RPAS, ya sean aéreos, terrestres o navales (tanto de superficie como submarinos), están llamados a significar una revolución en las Armadas del mundo solo equiparable a la transición de la vela al vapor, de los cascos de madera a los blindajes de acero, la aparición del radar ó de la aviación embarcada. Si bien las aeronaves de ala fija ya han alcanzado un desarrollo notable, los helicópteros todavía tienen mucho camino para recorrer, pero las flotas de las principales Armadas de occidente y muchas de oriente ya cuentan como dotación estándar, una amplia variedad de modelos.

Estos aseguran a las unidades de superficie las capacidades de exploración transhorizonte, la detección e identificación de buques, la retransmisión de comunicaciones, el guiado de armamento y la búsqueda y rescate, a un costo y riesgo mucho menores que los helicópteros convencionales.

Entonces la pregunta subyacente que intentaremos contestar es:

¿Debe nuestra Armada preocuparse de su incorporación en una época de necesidades grandes y presupuestos flacos?

Palabras Clave: HELICÓPTEROS - UAV – RPAS – CICARE – CH-11

Abstract

The remote piloted aircraft systems, RPAS according to its acronyms, also known as UAV or Drones in the not specialize literature, have come to stay and change what we know about operation's execution and combat engagements.

The RPAS, whether they travel by air, land or sea (surface or submarine) are going to become a revolution for the Navies of the world only comparable to the transition from sail ships to steam ships, from the wooden ships to steel shields, to the beginnings of the radar or onboard aviation.

While fixed-wing aircrafts have already achieved a remarkable development, helicopters still have a long way to go, even so the fleets of major navies from western and eastern, already have in their standard inventory, a wide variety of models.

These assure surface units over the horizon recon capabilities, detection and identification of ships, the retransmission of communications, guided weapons and search and rescue, at a cost and risk much lower than conventional helicopters.

So the underlying question that we are going to try to answer is:

Should our Navy worry about their incorporation in a time of great need and thin budgets?

Keywords: *HELICOPTERS - UAV - RPAS - CICARE - CH-11*

Introducción

En el año 2001, el Comando de Operaciones Navales establece las especificaciones técnico-operativas requeridas para un vehículo aéreo no tripulado. Ya en el 2008, la Dirección General del Material Naval emite un Documento Descriptivo del Proyecto y solicita a los Comandos una actualización de las especificaciones técnicas de interés, referidas al perfil operativo que se habían establecido a instancias del Comando de Operaciones.

La DGMN entonces establece un tiempo de ejecución del proyecto de cinco años, se fijan las especificaciones técnicas y establece las fases y etapas del desarrollo de lo que se dio en llamar Proyecto Guardián. Por diversas razones este proyecto pasa a reserva en el año 2010.

Asimismo, en el 2010, el Ministerio de Defensa le pide a las tres fuerzas que realicen un Informe Conjunto referente a las capacidades UAV requeridas. En este informe, las fuerzas se inclinaron por el desarrollo de UAVs de ala fija. Mientras tanto, les ordena a las tres Fuerzas, que mientras dure el desarrollo y construcción de las primeras aeronaves, deberán capacitar al



P-35



Lipan



Concepción artísticas Clase II en primer plano y Clase III atrás.

personal necesario para la operación del sistema y generar la doctrina de uso del mismo.

En el año 2013, el Estado Mayor Conjunto asume las inquietudes de las FFAA referentes a la disponibilidad de sistemas UAV Clase I A y B, asumiendo de manera natural los modelos Lipán y P-35 ya en servicio en el Ejército, como los sistemas comunes a incorporar a las tres fuerzas.

Entonces la Armada se proveerá de UAVs Clase IA con el P-35, Clase IB con el Lipán, Clase II y Clase III con el proyecto SARA, todos de ala fija. Esto representa un paso muy importante para la incorporación de un nuevo sistema de armas, para la Infantería de Marina y para las tareas de vigilancia de nuestro litoral marítimo; pero ¿Qué pasa con nuestra flota de superficie?

¿Porqué helicópteros UAV a bordo?

Porque aseguran al buque las capacidades de exploración transhorizonte, la detección e identificación de unidades de superficie, la retransmisión de comunicaciones, el guiado de armamento y la búsqueda y rescate, a un costo y riesgo mucho menores que los helicópteros convencionales.

El uso naval del helicóptero UAV está extendido en las Armadas del mundo, por una cuestión operativa en la recuperación de la aeronave, facilitada por su controlabilidad en vuelo estacionario, es decir con cero velocidad horizontal referente al punto de aterrizaje, y el poco espacio operativo y de almacenaje que requiere.

Es sumamente apto para el anavizaje en cubiertas con mucho movimiento y no requiere más que un operador que está protegido, a diferencia de las experiencias que se han hecho de recuperación con aviones de ala fija, que emplean de tres a cuatro operadores para asegurar su recuperación, a pesar de lo cual la misma no está exenta de riesgos.

En lo personal considero que la operación con UAVs de ala fija a bordo de los buques es sumamente riesgosa, no tanto para el despegue – el cual se ayuda con JATOS- sino en la maniobra de recuperación del vehículo, siendo muy peligrosa tanto para el personal, como para la integridad estructural del buque, dadas las particularidades de nuestro mar.



MQ-8B Fire Scout - nótese el tamaño en comparación con el marino a su lado.



MQ-8C

¿En qué me baso para esta afirmación?

Primero miremos a los que saben. La Armada de los Estados Unidos, ya va por la segunda generación de helicópteros UAV, y se le asignaron fondos para la fabricación del MQ-8C, de mayor tamaño y carga portante que el Fire Scout actual (MQ-8B). De este último tiene un escuadrón operativo con 18 aeronaves, que llegaron al final del programa a 170.



Skeldar

Actualmente se encuentran desplegados en Afganistán y en el Golfo Pérsico. A su vez la Infantería de Marina y el Ejército, han demostrado su interés para atender la logística de las líneas de avanzada, por la cantidad importante de suministros que podrían llevar en un ambiente hostil.



Scan Eagle

Francia tiene unidades operativas embarcadas, Italia, China, Israel

y España tienen en marcha pruebas de evaluación a bordo. Hay videos en internet que muestran las pruebas de despegue y aterrizaje en una fragata china del helicóptero austríaco Camcopter S-100 de Shiebel.

El uso es bastante variado, aunque una constante en la actualidad es que ninguno porta armamento. Estados Unidos lo quiere incorporar en la tercera generación con el MQ-8C.

En general su uso primario es asegurar la exploración transhorizonte, la detección e identificación de unidades de superficie, la retransmisión de comunicaciones, el guiado de armamento y la búsqueda y rescate.

Pero tal vez el argumento más claro a favor de las alas rotatorias a bordo surgió en España. En enero del 2014, la publicación especializada Infodefensa de España, publicó un artículo titulado “A la armada española no le convence el Skeldar y estudia el Pelicano, drone de fabricación nacional”. Allí el Jefe del Estado Mayor de la Armada, (AJEMA) el Almirante General Jaime Muñoz-Delgado, durante un encuentro con la prensa especializada sostenía:

“Hasta el momento, la Armada española ha tratado de emplear el modelo Scan Eagle norteamericano, un avión de ala fija que puede operar desde los barcos gracias a su particular sistema de lanzamiento y recuperación. Sin embargo, “finalmente no ha resultado”, explicó el AJEMA.

La alternativa más lógica es la utilización de un sistema de alas giratorias, ya que sus capacidades de despegue y aterrizaje vertical facilitan estas maniobras en los buques dotados de plataforma para estas operaciones, como ocurre con los helicópteros navales tripulados.



Camcopter S-100 de Shiebel

En marzo del mismo año, durante las jornadas UNVEX 14, el Capitán de Navío Sanz Alisedo, Jefe de Planes del Estado Mayor de la Armada, sostuvo que la fuerza había tomado dos decisiones firmes: el UAV embarcado sería

un vehículo de alas giratorias (helicóptero), y que la unidad que operaría los mismos sería una nueva escuadrilla a crearse dentro del ámbito de la Aviación Naval.

El 28 de octubre ppdo., el diario ABC de Madrid publica un artículo titulado: “La Armada Española diseña su primera unidad de pilotos de drones”. Allí se afirma que la 11ª escuadrilla será de los aviones no tripulados y entrará en funciones en el 2015.

Segundo, de toda la información a la que pude acceder, todos los sistemas de UAV de ala fija muestran hermosas imágenes de operación a bordo en mares tan calmos que parecen pintados, sin rastros de la más mínima ola, y esto no significa que los fabricantes no digan que sus sistemas son aptos para estados de mar 4 por ejemplo. El Scan Eagle es uno de los que afirman sus diseñadores que puede operar en mar 4, pero, al menos yo, no encontré una sola ilustración que lo respalde, es más, dicen que el sistema en el tope de la pértiga que tiene el cable de enganche, tiene un GPS de “muy alta precisión” para ayudar al guiado del avión en el tramo final para su recuperación.

Si asumimos que el enganche es automático, el límite de mar debería estar dado por el “delete” de la señal del GPS en el mástil, su recepción a bordo de la aeronave, su decodificación en el receptor, el envío al servo correspondiente y fundamentalmente la inercia en la respuesta de la aeronave que demora la corrección del rumbo y la altura del vuelo. Y esto ocurre en una aeronave que se está acercando a unos 30 metros por segundo aproximadamente, entonces la pregunta es: ¿Cuánto oscila en desplazamiento vertical un punto sobre la popa de un buque de pequeño o mediano porte – digamos una corbeta o una fragata – en un segundo según el estado de mar?

Los oficiales de superficie están mucho más capacitados que yo para responder a esta pregunta.

Tercero, y aclarando que esto es una teatralización subjetiva mía, imaginemos por un momento un comandante en el alerón del puente mirando hacia popa. Ve la misma subir y bajar 2 metros con respecto a la

línea del horizonte, haciendo que por momentos vea un UAV acercándose como un “misil” de 150 kg a 100 km/h que se dirige en línea recta a su puente de comando... y por momentos lo deja de ver cuando la popa levantada le tapa la visual.

Imagino una voz en los difusores de órdenes solicitando al médico en el puente...

¿Al lector le parece exagerado? En uno de los newsletters que recibo, leo una crónica relatando el hecho que el comandante de un destructor americano, había ordenado dirigir y hundir en el mar un helicóptero de 16.000.000 US\$, un Fire Scout (MQ-8B) porque había fallado en el segundo intento de aterrizaje – que se realiza en forma autónoma -, salvaguardando así la integridad de su buque ante un probable fallo del UAV.



La incorporación de helicópteros UAV a bordo, ¿Significa para la Armada incorporar un sistema redundante a las aeronaves de ala fija? De ninguna manera, el helicóptero sería complementario de los sistemas UAV de ala fija, por ejemplo donde la geografía no permita el uso de pistas semipreparadas, o actuando como estación repetidora en el control de un UAV aumentando su alcance efectivo.

¿Cómo podemos incorporar helicópteros UAV a la Armada?

No es una pregunta fácil de responder, pero vamos a intentarlo.

Ponernos a discutir hoy si el helicóptero UAV es o no lo que necesitamos, a mi entender es como discutir si necesitamos misiles o torpedos. Veamos lo que pasa en el mundo, los sistemas tripulados remotamente (RPAS que

es el nombre correcto), han llegado para quedarse ya sean de alas fijas o giratorias, entonces la discusión debería ser no si los necesitamos, sino como y cuando los podemos incorporar.

También sabemos que en épocas de presupuestos flacos y necesidades grandes deberíamos priorizar el mantenimiento y la operación de lo que tenemos, o el reemplazo de los sistemas de armas que ya han cumplido con creces su vida útil, y esto no se puede ignorar.

Los sistemas de helicópteros UAV disponibles en el mercado, van de los 6.000.000 US\$ a los 20.000.000 US\$ según su grado de complejidad y sensores que incorporen, y esto tampoco lo podemos ignorar en nuestro razonamiento.

Una a favor que tenemos es que ya no debemos pensar en los UAV de ala fija para la Armada, puesto que como decíamos en la introducción ese problema ya estaría solucionado con el P-35, el Lipán y los SARA II y III. Entonces nos queda sólo resolver el problema de cómo podemos incorporar los helicópteros UAV.

Hace poco llegó a mis manos por gentileza de su autor un libro muy interesante titulado “Administración Sin Recursos – El Nuevo Management– “ del Ingeniero Aeronáutico Hugo Di Risio.

La obra prácticamente se sintetiza a sí misma en el siguiente párrafo de su introducción:

... “El pretexto más estéril que se podría argumentar para no hacer aquello que nos hemos propuesto, es la falta de recursos. Esa carencia sólo explica una particular característica del contexto en que nos desenvolvemos para llegar a concretar aquello que tanto ansiamos. Si el objetivo que perseguimos es lo suficientemente importante para nosotros y para la gente que nos rodea, la obtención de los recursos necesarios será una etapa más del camino hacia su concreción...”

Otros Condicionamientos para adoptar un Sistema de Armas

Para la adopción de un sistema de armas existen sólo dos caminos: Se proyecta desde cero con las capacidades propias, o se adapta o compra un sistema presente en el mercado.

La generación de un proyecto propio, tiene muchas ventajas:

- El producto se ajusta en grado sumo a las necesidades propias.
- Genera un know how y una industria de defensa nacionales, que aseguran la independencia de fuentes de provisión extranjeras, por lo general sujetas a las condiciones políticas internacionales del momento.
- La inclusión de proveedores nacionales, genera el efecto rebalse en el conocimiento y la ocupación de mano de obra calificada.
- Permite una administración de los recursos más dinámica para responder a las condiciones imperantes.

Como desventajas se pueden mencionar que:

- En general impone un costo alto motivado por la falta de escala, lo que repercute en la asistencia post venta del producto que es acotada en el tiempo y en el nivel de inversiones disponibles.
- Los tiempos de desarrollo están sujetos a gran cantidad de condicionamientos que suelen tener como consecuencia el incumplimiento y estiramiento de los tiempos inicialmente proyectados.

Este método es el que se utilizó a nivel conjunto con el Proyecto SARA y recientemente con los P-35 y Lipán.

La adquisición o adaptación de un sistema ya presente en el mercado, tiene las siguientes ventajas:

- El tiempo de incorporación del sistema es muy acotado, y en general se puede disponer del mismo con una vida útil prolongada por delante.
- Es independiente de los condicionamientos internos del país.
- Al no estar afectado por un problema de escala, se puede contar con un adecuado soporte post venta durante la vida útil del producto.

Como desventajas tiene que:

- No se adapta totalmente a las necesidades propias.
- Suelen tener un costo alto de adquisición.
- Está sujeto a la situación política internacional o nacional.
- El beneficio del derrame de conocimiento y capacidades tecnológicas nuevas o de punta, es sumamente acotado.

El Proyecto Wave de la Armada, fue un claro ejemplo de esto.

Entre estos dos métodos, hay uno intermedio que se utiliza frecuentemente en el caso de grandes adquisiciones, que es la construcción local con transferencia de tecnología, como es el caso de nuestras Meko, o del avión Pampa de la Fuerza Aérea, que es el camino elegido por Brasil para sus UAV Clase II.

En los UAV hay tres campos netamente definidos que se integran en un sistema, pero tienen desarrollo por separado:

- La plataforma o vector de transporte (puede ser una aeronave, un vehículo terrestre o una embarcación).
- El conjunto de sensores de adquisición de datos, los sistemas de enlace, el sistema de control del vehículo y el sistema de navegación automática.
- La estación de control

En función de todo lo visto hasta el momento:

¿Podremos tener lo último y más evolucionado del mercado? Definitivamente no.

Lo que consigamos ¿Cumplirá con el 100 % de nuestras expectativas? Definitivamente no, deberíamos ponernos muy contentos si logramos que cubra un 70 % de las aspiraciones que tenemos. Esto es viendo el vaso medio vacío, también podemos decir viendo el vaso medio lleno, que lo que consigamos será el 100% de mejora con respecto a lo que tenemos hoy en el tema helicópteros UAV, que es nada.

¿Lo podremos tener en tiempo y forma de acuerdo a nuestras necesidades? Definitivamente no.

¿Podremos elegir algún proveedor extranjero que nos provea los sistemas o nos transfiera la tecnología? Dados los costos involucrados es muy poco probable.

¿Qué camino nos queda? El desarrollo propio.

¿Entonces?

Luego de este “baño de pragmatismo”, volvamos a nuestra inquietud principal: ¿Cómo podemos incorporar helicópteros UAV a la Armada?

Vimos que en un UAV, ya sea de ala fija o giratoria, tenemos tres campos de desarrollo independientes y concurrentes que son la plataforma o vector, los sensores y dispositivos de control y navegación que abreviaremos como “los sensores” y finalmente la estación de control.

En la plataforma o vector reconocemos como subconjuntos principales: la estructura, la planta de poder, el sistema de combustible o de alimentación eléctrica.

En los sensores tenemos varios sistemas:

- El sistema de control de la aeronave (emisor de tierra, receptor a bordo y servos)
- El sistema de navegación (dependiendo de la complejidad del UAV que contempla el piloto automático que incluye los GPS y los giróscopos inerciales)
- El sistema de despegue y aterrizaje autónomo (dependiendo de la complejidad del UAV y que interacciona con los sistemas anteriores)
- Un sistema de recepción y transmisión de datos y video desde y hacia la estación terrestre desde la plataforma o vector (que incluye la cámara montada en la plataforma que da “la visión del piloto”)
- Los sensores que transporte como carga útil y sus sistemas de control (El sensor básico es una cámara electro óptica en general con visión nocturna, pero puede ser cualquier instrumento que la imaginación mande y cuyo único requisito es responder a un tamaño y peso determinado por el tipo de plataforma, por ejemplo un medidor de contaminación atmosférica o de radiación, un radar o un equipo retransmisor de comunicaciones, etc.)

La estación terrena tiene las antenas de enlace con la plataforma, su centro de mando y control, equipos de transmisión, puede incluir un primer nivel de análisis de la información obtenida y de acuerdo a la complejidad del sistema aloja al Jefe de Misión, al Piloto, al Operador de Sensores y Mecánicos.

Tenemos que ver cómo podemos encarar cada uno de los desafíos que representan estas tres áreas y los sistemas y subconjuntos asociados a ellas.

La Estructura o Vector

En el 2013 inicié una búsqueda a nivel global entre todos los fabricantes de helicópteros UAV para tratar de encontrar una solución al desafío en esta área. Debo reconocer que me llevó una agradable sorpresa cuando encontré una respuesta en la ciudad de Saladillo, Provincia de Buenos Aires.

Si, aunque parezca mentira, existen en el país dos helicópteros de fabricación nacional, diseñados hace unos años para ser utilizados específicamente como UAV, desarrollados a riesgo propio por la empresa



Cicaré CH-10

Cicaré CH-11

Cicaré, y suspendida su optimización y las inversiones necesarias por falta de interés en el mercado.

A efectos de verificar su aptitud, investigué en el mercado internacional varios de los desarrollos que existen y que performances manifestaban, siempre dentro de una categoría similar en cuanto a carga útil y autonomía de los Cicaré.

Como primera conclusión a priori, en lo que a performances se refiere, se puede observar que los dos helicópteros nacionales denominados CH-10 y CH-11, compiten perfectamente con cualquier vector extranjero, si es que cumple con los parámetros proyectados y dada la experiencia del constructor no es de dudar que lo hagan.

La primera característica que salta a la vista es el uso de dos rotores contra rotantes. Esto no es una solución muy usada en la industria por su complejidad mecánica, pese a aumentar considerablemente la seguridad del helicóptero al eliminar el rotor de cola, fuente mayoritaria de accidentes e incidentes fundamentalmente en las fases de despegue y aterrizaje.

Consultado el diseñador el porqué de esta elección, la respuesta fue que habían logrado simplificar mucho el sistema de transmisión, generando

mayor seguridad y fiabilidad en la operación. En la inspección visual que pude hacer de ambos aparatos, esto lo pude apreciar en la construcción de las transmisiones, las cuales se perciben como muy limpias y con una cantidad mínima de partes móviles.

Cabe aclarar que el primer helicóptero diseñado por Cicaré hace unos cincuenta años, fue justamente un helicóptero de rotores contra rotantes.

Lo segundo que llama la atención, es su diseño compacto y aerodinámico, pudiéndose apreciar el generoso espacio para una plataforma de sensores o transporte de cualquier tipo de carga en container.

Su carga paga, 80 y 170 kg respectivamente, dado el poco peso que tienen en general los sensores, dejan un generoso margen para el combustible lo que hace pensar que las autonomías esperadas están muy subestimadas.

Todos los modelos de helicópteros utilizados en nuestros buques han sido y son de mayor tamaño y peso que los Cicaré, de esto se desprende que ninguno de los dos modelos tendría dificultades para desempeñarse a bordo.

Es más, su reducido tamaño, hace que ante la ausencia de hangares, estos puedan suplirse con un simple container unido a la cubierta.

Por último cabe aclarar que el CH-11 ya ha volado tripulado por su diseñador.

La adopción de este modelo tiene la ventaja de que incluiría todos los subconjuntos necesarios: planta de poder, sistema de combustible, rotores, caja de transmisión, sistemas de comando y generación eléctrica. No incluiría los sensores, pero, ya tenemos solución para nuestro problema más importante: el vector.

El Sistema de Control de la Aeronave

En la actualidad existen sistemas de transmisión, de recepción y de servos sumamente elaborados a nivel comercial y sin ningún tipo de restricción para su venta, ya que son usados por millones de aficionados en el mundo al vuelo radiocontrolado.

Lejos de constituir un mero hobby, estos aficionados manejan aeronaves a escala de 5 a 6 metros de envergadura, 100 kg de peso y hasta algunos de ellos propulsados por turbinas a gas. La electrónica que incorporan estos transmisores y receptores es lo último que permite el estado del arte actual permitiendo controlar hasta 16 canales libres de interferencia. Los servos por su lado, incorporan potencias de unos pocos gramos hasta 40 kg los más grandes.



Transmisor Futaba



Transmisor Multiplex

A su vez la masividad de su uso hacen su precio sumamente accesible yendo de los 2.000 U\$S a los 15.000 U\$S de acuerdo al grado de sofisticación que incorporen, y los servos van de los 50 a los 500 U\$S aproximadamente. Los sistemas más difundidos son de las marcas Futaba y Multiplex.

Conclusión: El sistema de control de la aeronave no debería ser un problema, ya que existen soluciones económicas en el mercado, sumamente fiables y totalmente liberada su venta. Con estos sistemas se pueden equipar los prototipos, las aeronaves de preserie y las primeras versiones, luego la experiencia que se acumule dirá si se sigue por el mismo camino o se buscan alternativas.

El Sistema de Navegación

Aquí el tema se complica un poco. Los pilotos automáticos que existen en el mercado son mayoritariamente destinados a las aeronaves de ala fija. Hay muchos modelos también para helicópteros de propulsión convencional, esto es rotor principal y rotor de cola.

A su vez deben tener un código de programación lo suficientemente abierto como para poder sincronizar nuestro sistema de control con el piloto automático. Nosotros estamos hablando de aeronaves de rotores contra rotantes, en lo personal encontré dos modelos chinos de estas características que según su publicidad tienen solucionado el problema.

Conclusión: Es un tema que se debe estudiar en profundidad, no descarto que se puedan encontrar sistemas comerciales, pero habría que dedicarle un gran esfuerzo a esta área ya que el piloto automático podemos decir que es el corazón del sistema. Es laborioso pero no imposible de solucionar.

El Sistema de Despegue y Aterrizaje Autónomo

No es fácil, pero los conocimientos que tenemos en nuestro país son más que suficientes para diseñar sistemas confiables.



Helicóptero Chino de rotores contrarotantes

Básicamente consta de 4 balizas que definen dos planos verticales interceptados a 90 grados sobre la cubierta o lugar de aterrizaje. Estos planos definen en el espacio la posición del punto de aterrizaje, la posición de la aeronave en el espacio, que son combinadas con el GPS de la aeronave, este envía las señales al piloto automático quien maneja los controles de vuelo

para llevar a unir estas posiciones en el punto de aterrizaje.

El proceso de despegue realiza el proceso inverso.

Conclusión: Laborioso pero accesible con los conocimientos disponibles en el país a costo razonable.

Un Sistema de Recepción y Transmisión de Datos y Video

En esta área, como en el caso del sistema de control, las soluciones presentes en el mercado son perfectamente aptas, económicamente viables y de muy fácil

incorporación. Se puede aumentar la complejidad y sofisticación del sistema incorporando la encriptación de datos, para lo cual existen los conocimientos adecuados y el equipamiento no es difícil ni oneroso de conseguir.

Conclusión: Esta área no presenta inconvenientes ni técnicos ni económicos.

Los Sensores que transporte como Carga Útil

Aquí con muy raras y honrosas excepciones, para cargas útiles medianamente sofisticadas, como radares, iluminadores láser, misiles, etc., se deberá recurrir al mercado internacional para su incorporación, y ésta estará sujeta a las condiciones políticas internacionales con el país de origen del proveedor, la disponibilidad de moneda extranjera y otros factores exógenos al proyecto.

De cualquier manera, el equipamiento básico que es una cámara electro óptica sin infrarrojo es muy fácil de conseguir en el mercado y no es muy alto su costo (está en el orden de los 20.000 U\$S). También existe un FLIR en el país desarrollado por el INVAP que equipa a nuestra Aviación Naval.

Conclusión: Si bien es el área más conflictiva a resolver, las soluciones intermedias que tenemos a nuestro alcance son aptas y eficientes para hacer las primeras experiencias operativas y generar una doctrina básica de su uso y operación.

La Estación de Control



*Tipos de Sensores -
Cámaras Electro Ópticas*

Los sistemas que hemos visto hasta ahora, tienen la particularidad de poseer un componente “aire” (en la aeronave) y un componente “tierra” que se materializa en la Estación de Control.

Por lo tanto, cuando abordemos integralmente cada uno de los sistemas iremos viendo sus requerimientos en tierra. Luego lo que nos queda es agrupar estos en un layout adecuado, combinarlos ergonómicamente



Estación de control del predator

con el accionar de los operadores necesarios y determinar el vehículo más apropiado para su alojamiento.

Conclusión: La Estación de Control irá surgiendo sobre la marcha a medida que encontremos las soluciones más adecuadas para cada área.

¿Quiénes pueden formar nuestra masa crítica de conocimientos para los desarrollos?

En la obra citada más arriba de Administración sin Recursos de Hugo di Risio, cuando se refiere a Recursos No Materiales o Intangibles menciona: “...En ámbitos bien disímiles como los laborales, académicos, personales, estatales y privados, se puede afirmar, sin temor a incurrir en equivocación, que una idea, como bien intangible, puede tener mucho más valor que un recurso material...”

“...Tienen la particularidad de ser muy valiosos financieramente pero en general, no es necesario disponer de dinero para acceder a ellos. No son tan obvios, pero están allí: Los recursos no presupuestarios...”

Entonces, ¿Quiénes nos pueden ayudar en esta empresa? Visualicemos distintos círculos a partir de un punto central que sería nuestro proyecto, podemos imaginar la tradicional figura de la piedra que cae al agua.

Primer círculo: está a nuestro alrededor. Seguramente preguntando un poco encontraremos personas en nuestra organización que se dedican o tiene el hobby del vuelo radiocontrolado, y algunos veremos que tienen un alto nivel técnico en el tema y un conocimiento del mercado de equipamiento muy profundo, que seguramente si no tienen la respuesta que necesitamos, nos ahorrarán muchas horas de trabajo.

Segundo círculo: en la organización. Por ejemplo no podemos darnos el lujo de prescindir de nuestros helicópteros navales, ellos tienen una experiencia valiosísima desde el punto de vista operativo que tiene que

constituirse en nuestro patrón de referencia en el proyecto. La capacidad técnica de nuestros arsenales aeronavales y talleres de electrónica para la construcción de prototipos de sistemas y sensores. La experiencia administrativa y de gestión de la Dirección de Proyectos, etc.

Tercer círculo: en el ámbito conjunto. El centro de Investigación de las Fuerzas Armadas tiene en su historial desarrollos increíbles de un alto componente científico. El Ejército Argentino acumula una gran experiencia en el armado, mantenimiento y reparación de helicópteros.

Cuarto círculo: el ámbito académico. Durante el año 2014, participé en charlas informales con universidades de primer nivel como la Universidad Austral o el Instituto Tecnológico de Buenos Aires por ejemplo, y si bien reitero, eran charlas informales, a mí personalmente me sirvieron para apreciar el entusiasmo por participar de nuevos desafíos tecnológicos que tienen. Es más, me llevé una grata sorpresa al constatar que en el Doctorado del ITBA hay proyectos en marcha referidos a UAVs.

Quinto círculo: el ámbito comercial. El mercado visto no como proveedor de materiales, sino como proveedor de información. Cuando uno habla con los vendedores es como hablar con cientos de usuarios a la vez, ya que ellos son receptores tanto de agradecimientos como de quejas de sus clientes, y de pronto nos encontramos con que algo que en los catálogos nos pareció ideal para nuestro proyecto, el mercado lo dejó de trabajar por los problemas que presentaba en la práctica, o no se puede importar por alguna razón, o lo que es mejor todavía fue reemplazado por otro producto de mejores performances.

Con estos cinco círculos formamos la masa crítica de conocimientos que necesitamos, ya que cada uno tendrá una porción o parte de las respuestas que estamos buscando. Es una cualidad y una virtud muy apreciada en que quien lidere un proyecto sepa combinar en forma eficiente los potenciales de cada círculo.

Esto se debe a la naturaleza de los problemas que enfrentemos. A veces lo más conveniente será ir en orden del primer círculo hacia afuera hasta llegar al indicado, y otras veces deberemos ir directamente al círculo que más potencial aparente para solucionar nuestro problema y tomarlo como punto de referencia para proseguir la búsqueda de soluciones.

Una Planificación Preliminar

Ahora sí, vamos a ver los recursos materiales que necesitamos.

Para todo lo que vimos hasta el momento necesitamos:

- Papel.
- Lápiz.
- Un buen par de zapatos.

Pero como no perseguimos sólo un ejercicio intelectual, en algún punto deberemos pasar a los hechos, en su totalidad o parcialmente y para ello es bueno prever una planificación preliminar o a priori de los recursos financieros que necesitaremos y para qué los destinaremos.

El año pasado, en un ejercicio realizado con precios de mercado, con absoluto pragmatismo, dejando de lado puntillosamente cualquier voluntarismo, y, teniendo en cuenta lo que vimos en los inicios del presente artículo, el Señor Contralmirante Ricardo Pingitore confeccionó una planificación preliminar encontrando que podemos hablar de una inversión a 5 años vista de aproximadamente 1.500.000 U\$S para obtener la primera unidad de preserie.

Luego otra sería la historia, ya que con un demostrador en vuelo, el Ejército, tal vez la Fuerza Aérea, las FFSS y las agencias gubernamentales como Migraciones, Aduana, la AFIP, Defensa Civil, etc., enriquecerían la producción de serie con sus propios requerimientos y sus propios recursos.

¿Qué nos falta entonces?

A mi entender, debemos prepararnos para la incorporación de helicópteros UAV desde este preciso instante. ¿Cómo?

Tomando la decisión, nombrando líderes del proyecto en los distintas áreas de la Armada que sean interlocutores válidos que aporten conocimientos y fundamentalmente entusiasmo, reunirse a discutir qué necesitamos, qué deseamos y qué podemos tener, aspectos que si bien a veces son excluyentes entre sí, tiene la virtud que cuando se tienen en claro marcan el camino a seguir a mediano y largo plazo, o generando proyectos paralelos y concurrentes al nuestro.

Como vemos, hay mucho por hacer antes que los recursos financieros necesarios sean realmente un escollo que nuestra iniciativa y dedicación no puedan sortear.

Material de consulta

Di Risio, Hugo Gustavo Administración sin Recursos – El Nuevo Management - Di Risio Ediciones - Buenos Aires – Argentina – 2012

Grupo de Investigación de Sistemas Dinámicos - Sistemas Aéreos No Tripulados, Pasado, Presente y Futuro – Unmanned Solutions – Universidad Politécnica de Madrid – España – 2014

Maggi, Miguel Ángel - Aeronaves Remotamente Tripuladas - 2015

Maggi, Miguel Ángel - El Helicóptero UAV en la Armada, Evaluación de su Aptitud, Factibilidad y Aceptabilidad – 2013

Rovira, Oscar Vila - Modelización de Aeronaves No Tripuladas – Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Aeronáutica – Madrid – España – 2011

Sánchez Giménez, Gema, Manuel Mulero Valenzuela y Erich Saumeth Cadavid – Vehículos Aéreos No Tripulados en Latinoamérica –Informe Infodefensa – Madrid – España – 2013

Sanchiz Garrote, Eduardo - La Certificación Militar de UAS/RPAS – Instituto de Tecnología Aeronáutica (INTA) – Seminario RPAS del COPAC – Madrid – España – 2014

Simposio UNVEX14 - Exposiciones y debates. Desarrollado en Madrid del 3 al 7 de marzo del 2014

Teijo, Rafael - RPAS (Remotely Piloted Aircraft System). Su Operación Técnica -- Revista del SEPLA (Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas) – Madrid – España – 2014.

Vasallo, Carlos María - Aeronaves Sin Pilotos (Drones) – CEDAE – Buenos Aires – Argentina – 2014.

Información de fuentes diversas de fabricantes y aeronaves disponibles en Internet.



Y Goliat venció a David...

¿Se ha Logrado
Solucionar un
Conflicto Asimétrico?

Capitán de Corbeta IM Maximiliano D'Amico





Capitán de Corbeta de IM Maximiliano D'Amico.

Nacido en Bahía Blanca, el 02 de junio de 1976. Se recibió de Guardiamarina de Infantería de Marina en 1999. Ascendió a Capitán de Corbeta el 31 de diciembre de 2013. Prestó servicios en los Batallones de IM N°2 y N°3, Batallón de Comunicaciones N°1, Batallón Comando y Apoyo Logístico, Batallón de Seguridad del Estado Mayor General de la Armada, Dirección de Inteligencia de la Armada y en la Escuela Naval Militar. Fue destacado a Kosovo en 2003 bajo mandato de la Organización del Tratado del Atlántico Norte con la Compañía de Ingenieros Conjunta Kosovo 6 y en misión de paz a la República de Haití bajo mandato de las Naciones Unidas con el Batallón Conjunto Argentino 6 en 2007 y 17 en 2013. Desempeñó tareas docentes en la Escuela Naval Militar. En 2010 completó el curso de formación de la Escuela de Guerra Expedicionaria en la Universidad del US Marine Corps, en Quantico, Virginia (EEUU). Se desempeña actualmente como alumno del Curso de Comando y Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval y como alumno de segundo año de la Maestría en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra del Ejército Argentino.

Y Goliat venció a David...

¿Se ha Logrado Solucionar un Conflicto Asimétrico?

CC IM Maximiliano D'Amico

Resumen

El estudio de la piratería marítima somalí y su aparente solución por parte de la comunidad internacional es expuesta como un caso excepcional en épocas donde el componente débil de la asimetría ha logrado prevalecer o al menos sostenerse sobre el componente más fuerte, a fin de tomarlo como ejemplo para otros conflictos de similares características. Este caso nos permite entender y visualizar en la práctica conceptos tales como nuevas guerras, estado fallido, conflicto asimétrico, crimen organizado, amenaza transnacional, seguridad colectiva, alianzas y coaliciones. La situación en Somalia los agrupa y le dan contexto y concepto a la piratería en el país africano.

Palabras Clave: CONFLICTO ASIMÉTRICO - SEGURIDAD INTERNACIONAL - PIRATERÍA MARÍTIMA

Abstract

The study of the Somali maritime piracy and its apparent solution by the international community is exposed as an exceptional case in times where the weakest component of the asymmetry has achieved to prevail or at least keep on the strongest component. Thus, it can be taken as an example for other similar conflicts. This case allows us to understand and visualize in practice concepts such as new wars, failed states, asymmetric conflict, organized crime, transnational threat, collective security alliances and coalitions. The situation in Somalia grouped this concepts and give context and concept to the piracy in the African country.

Palabras Clave: ASYMMETRIC CONFLICT - INTERNATIONAL SECURITY- MARITIME PIRACY

Podemos considerar a la piratería marítima como una práctica delictiva tan antigua como la navegación misma. Los primeros antecedentes documentados provienen del Siglo V A.C., desde la que en su época se llamó “Costa de los Piratas”, una región cercana al Golfo Pérsico. Aproximadamente 2.700 años después y a unos centenares de millas de ese lugar, la piratería sigue siendo un fenómeno que pone en peligro la vida de marinos mercantes, sus naves y el comercio mundial. Según propone el especialista español Fernando Ibáñez Gómez¹, la piratería ha ingresado desde hace unos 10 años a la agenda de seguridad internacional a partir de tres vectores distintos.

El primero, la voluminosa respuesta dada por organismos internacionales, tanto en el aspecto estatal como privado de la cuestión. Segundo, el impacto y relevancia que los medios le han dado, normalmente con un enfoque sensacionalista y económico del fenómeno. Y tercero, el aspecto científico, donde estudiosos de las ciencias sociales lo han analizado desde las distintas facetas que ofrece.

Este renacer de la actividad se ha originado fundamentalmente en el Golfo de Adén, en aguas cercanas a Somalía, el Golfo de Guinea, en el estrecho de Bab el Mandeb y actualmente en aguas de Indonesia y el Estrecho de Malaca. Particularizando el problema, en Somalía se han dado la mayor cantidad de hechos documentados. Éstos incluyen el secuestro de tripulaciones y embarcaciones con la finalidad de solicitar un rescate millonario.

Según el Centro de Información sobre Piratería de la Oficina Marítima Internacional (IMB PRC por sus siglas en inglés)² de los 19 incidentes producidos en 2008, las cifras aumentaron a 80 en 2009, 139 en 2010 y el récord al momento en 2011 con 237 ataques. Sin embargo, y por motivos que desarrollaremos en el presente trabajo, ha habido una profunda disminución a partir de 2012 cuando se produjeron 75 asaltos, solamente 15 en 2013, 2 en 2014 y ningún ataque significativo en lo que va de 2015.

Para entender este decrecimiento y las medidas que le dan esta aparente solución es necesario conceptualizar el fenómeno, por ello y a partir de

¹ IBÁÑEZ GÓMEZ, Fernando: “La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalía”, Tesis Doctoral, Ministerio de Defensa (España), Madrid, diciembre de 2012, pp. 36-37.

² El IBM PRC es un centro dependiente de la Cámara Internacional de Comercio creado en 1992. Opera las 24 horas del día con la finalidad de ser un punto de contacto global para aquellas embarcaciones en peligro o bajo ataque de piratas y confeccionar una base de datos con información gratuita para aquellas agencias que lo requieran (Información y datos disponibles en: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>).

la categorización de niveles de seguridad propuesta por Uday Bhaskar³ partimos de la base que se corresponde con el Nivel de Seguridad Micro. Es así que por sus características proponemos la dualidad de entenderlo bajo la luz de la teoría de los conflictos asimétricos⁴, a pesar de ser normalmente aplicable a conflictos terrestres, y como una amenaza transnacional⁵ asociada a las características propias del crimen organizado.

Consideramos relevante entonces el estudio de la piratería marítima somalí de los últimos 10 años y su aparente solución dado que puede exponerse como un caso excepcional en épocas donde el “componente débil”⁶ de la asimetría normalmente ha logrado prevalecer o al menos sostenerse sobre el componente más fuerte, a fin de tomarlo como caso testigo para otros conflictos de similares características

Definición legal de piratería marítima

Desde el punto de vista del Derecho Internacional, el primer antecedente de alcance global se produce en 1958 con la constitución de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, donde en su artículo 14 se establece que “todos los Estados deberán cooperar en toda la medida de lo posible a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado”⁷. Posteriormente, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), firmada en Jamaica en 1982 y ratificada por nuestro país en 1994, sustituyó a la Convención de Ginebra pero mantuvo su definición de piratería. Tal es así que el artículo 101 de la CONVEMAR es similar al artículo 15 de su predecesora, que establece que:

“Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

1. Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:

3 BHASKAR, Uday: “Post-Cold War Security”, *Strategic Analysis* XXI: 8, Noviembre de 1997, pp. 1135-1148.

4 WILSON G. I.; BUNKERS, Frank; SULLIVAN John P.: “Anticipating the Nature of the Next Conflict”, *Journal of Counterterrorism and Security International*, Volumen 7, primavera de 2001.

5 BARTOLOME, Mariano: “La seguridad internacional post 11-S: contenidos, debates y tendencias”, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2006, pp. 293.

6 LAMBAKIS, Steven J.: “Reconsidering Asymmetric Warfare”, *Joint Force Quarterly*, número 36, diciembre-marzo de 2005, pp. 107.

7 Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, abril de 1958. (Disponible en: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/cgam.html)

- a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.
 - b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
2. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.
 3. Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo⁹⁸.

Surgen así los primeros obstáculos. Ambas convenciones hacen referencia al acto de piratería cometido sólo en alta mar debido a que asumen que los Estados costeros poseen la legislación pertinente para reprimir esta actividad en su mar territorial⁹. De acuerdo a la CONVEMAR si un acto de piratería es cometido en alta mar, la embarcación “pirata” sólo podría ser perseguida por una embarcación militar dentro de aguas territoriales de un tercer Estado si suceden tres cosas. Primero, si el Estado costero autoriza la persecución; segundo, si el Estado de la embarcación que persigue tiene tipificada la figura de piratería en su legislación y, finalmente, el Estado ribereño pueda efectuar el juzgamiento de los piratas de acuerdo a sus leyes, debiendo también estar tipificado.

Para nuestro caso de estudio, la situación interna somalí difícilmente permita el procesamiento de piratas en su territorio, generando originalmente una impunidad de la que los piratas se aprovecharon. Ante esta situación el Consejo de Seguridad de la ONU ha aprobado trece resoluciones referidas al problema de la piratería somalí, donde las medidas más importantes que se proclaman por su intermedio son:

- Permitir a los buques de guerra presentes en la zona del Cuerno de África entrar en las aguas territoriales de Somalía con el fin de reprimir actos

8 ONU: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho en el Mar, Montego Bay, Jamaica, diciembre de 1982. (Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)

9 La CONVEMAR define al mar territorial en su artículo 2 como la franja de mar adyacente que se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores donde se ejerce la soberanía del Estado ribereño. Para simplificar el entendimiento se menciona a la piratería como delito en general, pero según la CONVEMAR si el delito es cometido dentro del mar territorial la figura correcta es “robo a mano armada en la mar”

de piratería, así como usar, en las aguas territoriales de Somalia todos los medios necesarios.

- Condenar y deplorar todos los actos de piratería cometidos contra buques frente a la costa de Somalia y exhortar a todos los Estados a que desplieguen buques de guerra y aeronaves militares para luchar contra la piratería y a que cooperen con el gobierno somalí.

- Expresar su preocupación por el hecho de que el pago de rescates cada vez más cuantiosos produce un aumento de la piratería frente a las costas de Somalia y reclama que los Estados y las organizaciones internacionales presten a las naciones costeras del Cuerno de África, incluida Somalia, asistencia técnica para luchar efectivamente contra la piratería.

- Afirmar que el hecho de que no se enjuicie a las personas responsables de actos de piratería en el mar frente a las costas de Somalia menoscaba la lucha de la comunidad internacional por lo cual exhorta a todos los Estados, incluidos los de la región, a que tipifiquen la piratería en su legislación interna.

- Solicitar a los Estados y a diversos organismos nacionales e internacionales a que ayuden a las autoridades de Somalia a establecer un sistema de gobernanza, Estado de Derecho y control policial en las zonas sin ley donde tienen lugar actividades terrestres relacionadas con la piratería.

- Considerar urgente el establecimiento de tribunales especializados somalíes para juzgar a los presuntos piratas tanto en Somalia como en la región.

- Podemos resumir entonces que las principales dificultades que desde el punto de vista del Derecho Internacional se presentan para la disminución de esta amenaza transnacional son: definición del fenómeno acotada a aguas internacionales, dando por sentado que las legislaciones nacionales consideran este delito en sus aguas territoriales; ausencia de Cortes Internacionales que repriman la piratería y dificultad en el juzgamiento de los piratas en sus respectivos Estados, fundamentalmente como medida disuasiva para desanimar la actividad.

Contexto que propició su origen

Parafraseando a Susan Woodward, la primera amenaza a la seguridad internacional post Guerra Fría es la existencia de los “Estados Fallidos”. El terrorismo, la proliferación de armas nucleares, las violaciones masivas a los derechos humanos, la pobreza, los conflictos armados y los refugiados son responsabilidad de los Estados y la consecuencia de su debilidad¹⁰. El caso Somalia no es la excepción. La ausencia, en el mejor de los casos, o la irresponsabilidad, en el peor, de sus sucesivos gobiernos han motivado la proliferación indefinida de violencia étnica y religiosa, corrupción, tráfico ilegal de todo tipo (narcóticos, armas, personas, etc.), desplazados y refugiados con sus crisis humanitarias asociadas, contaminación extrema, fronteras terrestres y marítimas incontrolables, etc.

Es decir, se ha perdido el control del territorio debido a la cesión del monopolio del uso de la fuerza a diversas facciones y por motivos de toda índole, sumiendo al país en un conflicto que por sus características se corresponde con lo que Mary Kaldor denomina “Nuevas Guerras”¹¹.

Según su propuesta, para poder catalogarse como una “Nueva Guerra” la situación en Somalia debe reunir los siguientes requisitos: producirse en el marco de un Estado fallido o debilitado en su gobernabilidad, no ser exclusivamente interestatal o intraestatal (podemos llamarlo conflicto híbrido como Frank Hoffman¹²), reunir conflictos de identidad y estar sometido a una economía criminalizada.

Catalogar a un Estado como fallido no es una tarea simple. Uno de los índices más reconocidos es el realizado por Fund for Peace, que desde 2005 publica en Foreign Policy su índice elaborado a partir de tres tipos de indicadores: político, social y económico. Según el ranking 2014 Somalia se encuentra en el segundo lugar detrás de Sudán del Sur, estando entre los tres “peores” desde la creación del ranking¹³.

10 WOODWARD, Susan: “Fragile State: Exploring the Concept”, Fundación para las Relaciones Internacionales y el Diálogo Exterior, Madrid, 2006, pp. 4.

11 KALDOR, Mary: “New and Old Wars: Organised Violence in a Global Era”, Manifesto Challenge: Advancing Global Citizenship, Londres, octubre de 2006, pp. 6-8.

12 HOFFMAN, Frank: “Hybrid threats: reconceptualizing the evolving character of modern conflict”, Strategic Forum, Institute for National Strategic Studies, National Defense University, April 2009.

13 FUND FOR PEACE es una ONG dedicada a la prevención de los conflictos violentos y promover la seguridad sustentable. Información disponible en: <http://ffp.statesindex.org/rankings-2014>

Somalia carece de ingresos que le proporcionen sostenibilidad. La principal fuente la constituyen las remesas de sus emigrantes o diásporas las que envían alrededor de 1 billón de dólares anuales según estimaciones de la Unión Europea. Somalia depende de la asistencia externa para subsistir e iniciar la senda del desarrollo económico y social. Asimismo, la desprotección de las aguas jurisdiccionales somalíes ha motivado que flotas extranjeras obtengan recursos indiscriminadamente a través de la pesca ilegal, eliminando aún más las posibilidades de trabajo en las poblaciones costeras. En este panorama de pobreza el empleo dado por actividades ilícitas es la fuente principal de empleo.

En este contexto y con la criminalización de la economía como último aspecto de esta “Nueva Guerra”, se ha generado el caldo de cultivo ideal para la eclosión de actividades como la piratería.

En el caso somalí aparece como una de las consecuencias de, entre otras causas, la inexistencia de una autoridad central en el país, la pobreza, la falta de empleo, los problemas medioambientales, los bajos ingresos, la inestable situación política y de seguridad, y la falta de los recursos marítimos.

Según explica Ibáñez Gómez, dos fueron los factores exógenos que alimentaron la piratería. Por un lado, el enorme volumen de carga comercial que se mueve por el mar y la necesidad de que los barcos circulen a través de ciertos cuellos de botella, que dan lugar a un tráfico congestionado y favorable al despliegue de emboscadas, tal es el caso del Golfo de Adén y las aguas cercanas a Somalia, por donde circula el 80% de la totalidad de las mercaderías que ingresan a Europa. Por otro lado, los armadores se mostraron dispuestos a pagar sumas de dinero cada vez mayores para recuperar a sus tripulaciones, sus buques y la carga que transportan¹⁴.

Para completar sus operaciones cuentan con el apoyo de algunos clanes locales y de una red transnacional de intermediarios que negocia el cobro de los rescates con los armadores y las compañías de seguros. El mayor pago conocido ocurrió en 2010 y fue pagado por el petrolero surcoreano *Samho Dream*, calculándose en alrededor de 9,5 millones de dólares.

14 IBÁÑEZ GÓMEZ, op. cit., pp. 121-122.

El dinero de los rescates se ha repartido entre los piratas, las organizaciones que funcionan como redes de apoyo y las poblaciones donde se refugian los piratas con lo que se aseguran su cobertura. Como dato ejemplificador, un secuestro medio representa unos 10.000 a 15.000 dólares por pirata, unas 50 veces más que el PIB per cápita de 300 dólares registrado en 2011 en Somalia¹⁵.

La piratería como conflicto asimétrico

Los primeros conceptos relacionados a la asimetría como característica de un conflicto surge de Andrew Mack, quien en 1975 la definió como “la disparidad significativa entre el poder de combate de dos actores enfrentados”¹⁶ refiriéndose exclusivamente al poder duro, es decir al componente militar. Su teoría se basaba en lo que había podido observar en la guerra de Vietnam, donde la superioridad abrumadora de los EEUU no fue suficiente para aplastar a las fuerzas vietnamitas, las cuales emplearon estrategias propias de las fuerzas irregulares de los conflictos coloniales.

A partir de allí, el concepto de conflicto asimétrico se ha ido perfeccionando pasando por expertos en asuntos estratégicos como William Lind y su definición de 1989 de la guerra de Cuarta Generación¹⁷, donde según el norteamericano el campo de batalla se traslada a la sociedad en su conjunto; el teórico militar israelí Martin Van Creveld quien en 1991 otorgó fundamento doctrinal a las guerras de Cuarta Generación¹⁸, al considerar que el conflicto del futuro no enfrentaría a los Estados sino que, al perder éstos el monopolio de la violencia, asistiríamos a conflictos de baja intensidad, protagonizados por guerrillas, organizaciones criminales, etc.; y finalmente por Steven Metz que define la Asimetría Estratégica¹⁹ en torno del uso de algún tipo de diferencia para obtener una ventaja sobre el adversario.

Considerando la dificultad de emplear un modelo teórico único que se adecúe a todas las aristas que se puedan presentar, emplearemos los indicadores

15 REAL INSTITUTO ELCANO: “El ABC de la misión en Somalia”, Madrid, diciembre de 2011.

16 MACK, Andrew: “Why big nations lose small wars: the politics of asymmetric conflict”, World Politics, Vol. 27, n.º 2, pp. 175-200 (Disponible en: <http://web.stanford.edu/class/polisci211z/2.2/Mack%20WP%201975%20Asymm%20Conf.pdf>)

17 LIND, William S. et al: “The Changing Face of War: Into the Fourth Generation”, Marine Corps Gazette, October 1989, pp. 22-26 (Disponible en: <https://www.mca-marines.org/files/The%20Changing%20Face%20of%20War%20-%20Into%20the%20Fourth%20Generation.pdf>)

18 VAN CREVELD, Martin: “The Transformation of War”, The Free Press, New York, 1991.

19 METZ, Steven: “Asymmetry and U.S. Military Strategy: Definition, Background, and Strategic Concepts”, Strategic Studies Institute, US Army War College, January 2001. (Disponible en: <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pubs/summary.cfm?q=223>)

más salientes que surgen de estos teóricos para conceptualizar la piratería marítima somalí dentro de un conflicto asimétrico:

1. Uno de los actores del conflicto no es estatal: los piratas somalíes responden a organizaciones netamente privadas, es decir, sin ningún tipo de responsabilidad estatal.

2. Empleo de tácticas no convencionales: con respecto a los medios que enfrentan, evitan el contacto contra fuerzas militares muy superiores ya que su objetivo no es la derrota de éstos sino alcanzar los navíos más rentables, es decir, los que están bajo la protección de las coaliciones internacionales, sean estos pesqueros, portacontenedores, tanqueros, etc. Emplean técnicas y tácticas para las que las fuerzas navales regulares no estaban adiestradas antes de la eclosión de este conflicto, tales como el empleo de pequeños botes o lanchas sin identificación, mimetizadas con pesqueros, sin uniforme, con armas pequeñas que pueden ser escondidas o arrojadas al mar en caso de requisa, etc.

3. Disparidad de medios: como mencionamos al fin del punto anterior, el contacto se trata de evitar pero en caso de suceder se enfrentan pequeños navíos desarmados con alrededor de seis piratas portando armas cortas, fusiles automáticos y RPG contra fuerzas aeronavales de las marinas más importantes del orbe. Esta disparidad es la que también les da la ventaja de poder ocultarse y disminuir las posibilidades de detección.

4. Distinción difusa entre combatientes y no combatientes: no es posible distinguir a los piratas de civiles pescadores comunes si no es que se los encuentra portando armas, las que ante la primera amenaza normalmente son arrojadas al agua, o cometiendo el acto de piratería in situ. No conforman una fuerza regular y son reclutados de la población civil, de la cual también reciben apoyo para el desarrollo de sus operaciones.

5. Límites poco claros entre guerra y paz: la situación difiere de lo que podemos entender como una guerra convencional donde la violencia se efectúa entre unidades políticas identificables. La violencia, en este caso, es sustentada en el tiempo pero materializada en hechos puntuales tales como los ataques a los navíos comerciales o los apresamientos de piratas en el mar.

6. Se basa en una aproximación indirecta sobre las vulnerabilidades del oponente: la piratería somalí busca desplegar ataques de forma coordinada para lograr desviar la atención de los efectivos militares y secuestrar un barco, aprovechando una de las mayores vulnerabilidades de las fuerzas navales que es la gran extensión de territorio a controlar y los pocos medios disponibles.

7. El campo de batalla no está definido e incluye la sociedad en su conjunto: la piratería opera también en tierra, a través de los puertos de donde se abastecen y donde esconden sus presas y rehenes, de los pequeños comercios que les venden insumos, los negociadores que tratan directamente con los armadores navales y compañías de seguros. Para el caso del mar, suelen ser los piratas los que eligen el campo de batalla y en qué área van a desarrollar sus ataques.

8. Se busca generar un impacto psicológico de magnitud: La gestión de los secuestros demuestra la existencia de una inteligente estrategia de comunicación, así como el uso de propaganda mediante la difusión de justificaciones para el desarrollo de su actividad fundamentadas en la pesca ilegal o en el vertido de productos tóxicos en aguas somalíes.

9. Se produce con mayor efectividad en el contexto de un Estado fallido: como ya mencionamos anteriormente, la condición de Estado



Figura 1. Piratas somalíes apresados por fuerzas navales holandesas. <http://soldadosdepaz.blogspot.com.ar/>

fallido facilita la propagación del fenómeno ya que las autoridades centrales somalíes reconocidas internacionalmente no controlan los territorios costeros donde se encuentran las bases piratas, por lo que el nivel de impunidad es prácticamente absoluto.

La suma de todos los indicadores expuestos nos lleva a la conclusión de que la piratería somalí puede ser catalogada dentro de los conflictos asimétricos debido a que reúne los aspectos más salientes de los teóricos reconocidos en esta materia.

La piratería como crimen organizado transnacional

La Convención de las Naciones Unidas contra el Crimen Organizado Transnacional (UNTOC, por sus siglas en inglés) no ha definido el término “crimen transnacional organizado” como tampoco ha incluido una tipificación de los delitos que podrían constituirlo. Según la propia opinión de la ONU en su página oficial “esta ausencia de definición fue pensada para permitir una aplicación más amplia de la UNTOC a los nuevos tipos de delito que emergen constantemente, a medida que las condiciones locales, regionales y globales se modifican en el tiempo”²⁰.

Sin embargo, en el artículo 2 especifica que un “grupo criminal organizado” es:

- Un grupo de tres o más personas que no fue formado de manera aleatoria.
- Que ha existido por un período de tiempo.
- Actuando de manera premeditada con el objetivo de cometer un delito punible con, al menos, 4 años de encarcelamiento.
- Con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero o material.

La UNTOC cubre únicamente delitos que son “transnacionales”, un término bastante amplio. El Dr. Mariano Bartolomé define como amenaza

²⁰ Información extraída de la página oficial de la ONU, <https://www.unodc.org/ropan/es/organized-crime.html>

transnacional a aquella que es desplegada por un actor no gubernamental o no perteneciente a un organismo internacional, más allá de las fronteras nacionales, pudiendo alcanzar una escala global, y que afecta y requiere la intervención para su solución de más de un Estado²¹.

En este contexto, la definición tácita de “crimen transnacional organizado” incluye virtualmente a todas las actividades criminales serias con fines de lucro y que tienen implicaciones internacionales.

La piratería somalí ha evolucionado hasta alcanzar una compleja red de componentes. Desde los piratas propiamente dichos que operan en aguas internacionales hasta negociadores formados en universidades de primer mundo con conocimiento de idiomas de África o Europa, pasando por responsables de su abastecimiento, contadores, vendedores de armas, etc. Sus actividades incluyen entre otras el secuestro, la extorsión, homicidios, daños a bienes personales, delitos todos tipificados en las leyes de la mayoría de los países. Las operaciones incluyen una planificación detallada para la permanencia en el mar por largo tiempo de los piratas que llevarán a cabo los golpes, por lo que su organización es totalmente premeditada y sustentada en el tiempo. Por último, su fin ulterior es sin lugar a dudas lucrativo. Dinero que les permite corromper ámbitos judiciales y oficiales fundamentales para el desarrollo de la piratería.

En función de lo hasta aquí expresado podemos asegurar que la piratería reúne todos los requisitos para conceptualizarse como una actividad propia del crimen organizado, que afecta el comercio internacional y los intereses de un amplio número de países, exigiendo un nivel de respuesta como el que será ejemplificado en la cuarta parte de este trabajo. Por ello podemos agregar, además, el hecho de ser un fenómeno identificado con el carácter de transnacionalidad.

Hasta aquí podemos unificar algunos puntos para poder darle forma definitiva a la amenaza. La piratería marítima somalí es, en su concepción y finalidad, una organización criminal que se adecúa al modelo asimétrico de un conflicto bélico en sus técnicas de enfrentamiento contra un oponente preferentemente militar que busca reprimirlo y erradicarlo.

21 BARTOLOMÉ, op. cit.

La respuesta internacional

Como expresamos más arriba, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas consideró que la piratería en Somalia constituía un peligro para la paz y la seguridad internacional y en su resolución 1814 de 15 de mayo de 2008 solicitó a los Estados miembros que tomaran medidas para proteger la navegación, el transporte y el flujo de asistencia humanitaria a Somalia. La resolución 1816 autorizó a usar la fuerza bajo el Capítulo VII de la Carta y la 1846 permitió desplegar fuerzas, tomar y disponer de los medios empleados y penetrar en aguas territoriales para reprimir los actos de piratería de acuerdo con la CONVEMAR que establece, para sus Estados miembros, el deber de reprimir la piratería en alta mar o en cualquier lugar que no se halle bajo la jurisdicción de un Estado.

Amparados en este andamiaje legal internacional es que los Estados han incrementado exponencialmente y desde 2009 la presencia militar en las aguas del Golfo de Adén y la porción del Océano Índico que baña las costas de Somalia. Empleando el criterio de Ibáñez Gómez, las capacidades militares desplegadas pueden clasificarse en cinco categorías²²:

1. Las capacidades militares que poseen los países de la región, siendo la marina de Kenia (1350 efectivos) y la guardia costera de Seychelles (250 efectivos)²³ insuficientes pero las más relevantes.
2. Las bases militares extranjeras existentes en la región del Cuerno de África: Camp Lemonnier perteneciente a las fuerzas armadas de EEUU en Yibuti y la base de las fuerzas armadas de Francia en el mismo país.
3. Las misiones multinacionales establecidas para luchar específicamente contra la piratería: Operaciones de la Unión Europea, de la Organización del Tratado del Atlántico Norte y de las Fuerzas Marítimas Combinadas.
4. La participación de distintos países a título individual con el fin de proteger de modo preferente a buques de su propia nacionalidad: India, Irán, China, Rusia, Japón, Filipinas, Malasia, etc.

22 IBÁÑEZ GÓMEZ, op. cit., pp. 145-167.

23 Datos correspondientes a 2014. Se puede agregar que la marina de Kenia cuenta con dos patrulleras rápidas de ataque armadas con lanzamisiles y otras catorce embarcaciones de distinta envergadura, entre las cuales se encuentran patrulleras y buques de desembarco de construcción española. La guardia costera de Seychelles posee dos lanchas patrulleras, una pequeña ala aérea y un equipo de fuerzas especiales contra piratería.

5. El embarque de militares a bordo de buques mercantes y de pesqueros con el fin de suministrarles protección: Rusia, Bélgica y Francia han embarcado militares armados en sus navíos comerciales de bandera intentando una solución económica a la situación.

Nos interesa enfocarnos en el tercer punto ya que por su constitución y magnitud erige la respuesta de mayor magnitud al fenómeno de la piratería somalí. Respuesta que surge de la arquitectura de Seguridad Colectiva²⁴ afianzada fundamentalmente en el continente europeo.

Actualmente son cinco las operaciones internacionales más importantes en la zona, tres de las cuales pertenecen a la Unión Europea, una a la Organización del Tratado del Atlántico Norte y la quinta a una coalición de países en lucha contra el terrorismo encabezados por EEUU.

Operaciones de la Unión Europea

La EUNAVFOR “Atalanta” comenzó a operar en enero de 2009 bajo mandato de la Unión Europea, siendo la primera misión de carácter aeronaval de la organización. Su principal objetivo es proteger a los buques del Programa Mundial de Alimentos de las Naciones Unidas con destino al Cuerno de África, especialmente a Somalía, así como garantizar la seguridad del tráfico marítimo en el Golfo de Adén, previniendo y reprimiendo la piratería, y finalmente monitorear la actividad pesquera frente a las costas de Somalía²⁵.

La EUNAVFOR tenía una duración inicial de dos años, pero debido a la persistencia de la amenaza de la piratería, los países de la Unión Europea decidieron extenderla. En la actualidad, se encuentra vigente la extensión del mandato de la operación hasta diciembre del 2016, período en el cual se pretende finalizarla.

La Unión Europea también puso en marcha en 2010 una misión destinada a formar e instruir a las Fuerzas Armadas y de Seguridad de Somalía, que se denomina EUMT Somalía. Esta misión de entrenamiento se instaló en Uganda, ya que la inseguridad en Somalia no permitía llevarla a cabo allí con las garantías necesarias²⁶.

24 BARTOLOMÉ, op. cit., pp. 197.

25 Información extraída de la página oficial de la UE, http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eu-navfor-somalia/mission-description/index_en.htm

26 Ibidem, http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/index_en.htm

La tercera misión de la organización se denomina EUCAP Néstor y tiene, desde su creación en 2012, su sede principal en Yibuti. De carácter civil, el objetivo es la asistencia, formación y asesoramiento a las autoridades de la región en materia judicial, policial y marítima con la finalidad de mejorar la seguridad marítima en la región del Cuerno de África y en los estados del océano Índico occidental²⁷.

Operación de la OTAN

La misión de la Alianza Atlántica contra la piratería se denomina Ocean Shield. Fue lanzada en agosto de 2009 y está compuesta por dos agrupaciones navales permanentes que rotan de manera alternativa en la zona. Busca proteger el tráfico marítimo mercante y actuar como fuerza de escolta y disuasión para impedir los ataques piratas.

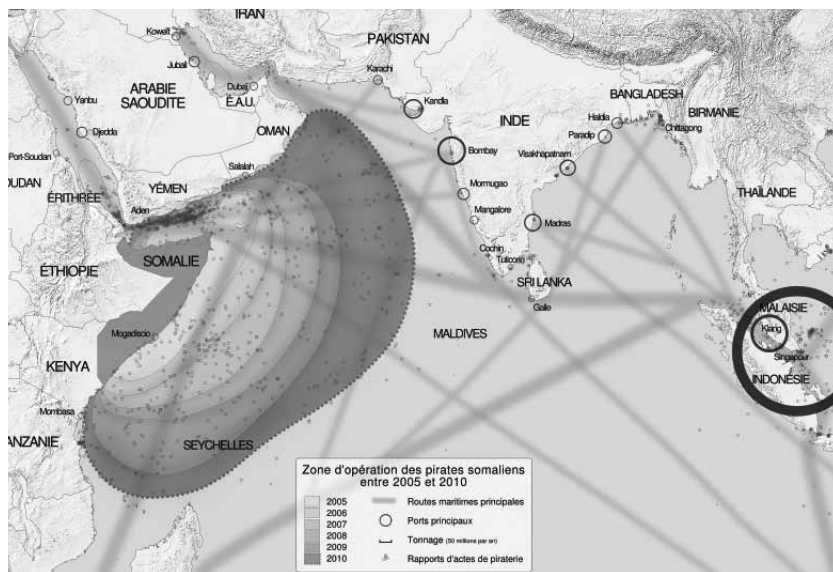


Figura 2. Área de Operaciones de Ocean Shield. <http://www.mesp.me/2012/06/21/somali-piracy-a-threat-and-an-opportunity-for-major-powers>

Las fuerzas aliadas que operan en el Golfo de Adén y el océano Índico hasta el estrecho de Ormuz, están autorizadas a entrar en aguas territoriales somalíes para perseguir a los piratas en coordinación con las autoridades del país. Además, colaboran en la formación de las guardias costeras y marinas militares de los países de la zona, con el objetivo último de que

²⁷ Ibidem, http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eucap-nestor/index_en.htm

en un futuro sean estos países quienes puedan encargarse de mantener la seguridad en la zona²⁸.

Operación de las Fuerzas Marítimas Combinadas

Las Combined Maritime Forces (CMF) incluyen tres principales Combined Task Forces (CTF): CTF 150, creada en apoyo de la Operación Libertad Duradera para luchar contra el terrorismo; CTF 151, cuya misión es enfrentarse específicamente a la piratería; y CTF 152, que pretende reforzar la seguridad marítima en el golfo Arábigo. En dichas Fuerzas Combinadas participan casi 40 navíos de más de 20 países, entre otros, Estados Unidos, Reino Unido, Alemania, Francia, Italia, España, Canadá, Dinamarca y Pakistán²⁹.

Aunando esfuerzos

La coordinación de las operaciones de la UE, OTAN, CMF y las de las marinas de terceros países en la zona se lleva a cabo mediante el mecanismo conocido como SHADE (Shared Awareness and Deconfliction) y el sistema Mercury de comunicaciones por Internet. En el mecanismo SHADE participan unas 40 naciones y organizaciones internacionales y se reúne bimestralmente en Bahrein, bajo la presidencia de CMF y la UE. Su adhesión es voluntaria y la conforman la gran mayoría de las naciones con fuerzas en aguas del Cuerno de África, a través de representantes navales, con objeto de evitar interferencias y coordinar las actuaciones de las diferentes fuerzas en el nivel táctico.

Su mayor logro ha sido la coordinación de la protección del corredor internacional recomendado del Golfo de Adén (IRTC en inglés), un “pasillo” protegido por el que circula el tráfico mercante en el Golfo de Adén, de 5 millas de ancho en cada sentido y 480 millas de largo.

La alternativa de las agencias privadas

Las agencias de seguridad privada o las también llamadas consultoras de seguridad han prestado sus servicios en Somalia mucho antes que la existencia de la piratería. Ya a partir de 1998 fueron contratadas por el gobierno central y

28 Información extraída de la página oficial de la OTAN, <http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>

29 Información extraída de la página oficial de la US NAVY, http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687

Somalilandia para conformar una “guardia costera” que limite la explotación ilegal de la pesca en aguas jurisdiccionales. Además de personal extranjero, reclutaron somalíes con experiencia en trabajos en el mar, adiestrándolos en técnicas de registro y captura de embarcaciones. Algunos de estos “guardacostas” fueron apresados años más tarde en actos de piratería.

A partir de 2005 existen registros de contratos millonarios firmados por el gobierno con empresas de seguridad, ya no para custodiar los recursos naturales sino para apresar a los piratas que cada vez con mayor recurrencia operaban frente a sus costas. Esta nueva lucha le permitió a algunas empresas de seguridad privada que habían visto reducidas las posibilidades de hacer negocio en Afganistán e Irak encontrar un nuevo nicho de oportunidades. Pero la falta de seguridad jurídica y el poco éxito alcanzado propiciaron que las compañías desvíen su atención hacia la protección de los barcos atacados por medio de contratos firmados con las navieras y las compañías de seguros.

Pese a la presencia militar internacional ya descrita las navieras recurrieron a esta opción para minimizar el riesgo de su navegación por el Cuerno de África embarcando equipos de seguridad armada para hacer frente a los intentos de abordaje de los piratas.

Evolución del conflicto

De manera de analizar la evolución de este conflicto nos centraremos en los datos estadísticos llevados por el NATO Shipping Centre (NSC), agencia que constituye un punto de contacto entre las fuerzas navales de la Alianza con los navíos mercantes. Su objetivo principal es obtener y procesar información, desarrollando la situación imperante en las áreas marítimas de interés a fin de apoyar los requerimientos operacionales de las fuerzas navales, cualquiera sea su procedencia, y asesorar a los navíos mercantes sobre las amenazas reinantes en el área en la que se encuentran³⁰.

Se hace necesario exponer algunas definiciones para poder sacar conclusiones útiles a partir de las estadísticas de la piratería somalí. Son las siguientes:

Suspicious Activity (actividad sospechosa): es cualquier evento que genere dudas y que amerite la toma de medidas preventivas de seguridad, así como

30 Información obtenida de la página oficial de la NSC, <http://www.shipping.nato.int/Pages/aboutus.aspx>

la información del hecho al resto de la comunidad mercante. Por otra parte no tiene el “peso” suficiente como para constituir una aproximación/intento de abordaje, ataque o secuestro de un navío.

Approach (aproximación): cualquier evento definido como actividad sospechosa y que incluye la aproximación de una embarcación en curso estable hacia su probable objetivo y es evidente la portación de armas por parte de sus tripulantes. Por sí mismo este evento no constituye un ataque o secuestro.

Attack (ataque) es cualquier actividad de piratería que es claramente una amenaza contra un navío mercante. Puede haber escalado a partir de una actividad sospechosa y aproximación, pero aquí ya se ha hecho efectivo el uso de las armas y el intento de abordaje. En un ataque los piratas aún no se han hecho del control de la propulsión y timón de la embarcación atacada. No constituye un secuestro.

Pirated/Hijacked Vessel (navío secuestrado) es un ataque donde el navío ha sido abordado ilegalmente por piratas y la dotación ha perdido control de la propulsión y timón.

Disruption (interrupción) es cualquiera de las actividades anteriores, ya confirmada, e interrumpida por la acción de fuerzas militares.

En el siguiente gráfico podemos apreciar el estado de la cuestión para 2009, año en que comenzó a funcionar la Operación Atalanta de la UE para el Cuerno de África.

Los números al 2009 (figura 3) nos reflejan la falta de respuesta de las fuerzas navales ante la hostilidad de los piratas ya que del total de los incidentes (284) sólo el 16% pudo ser evitado (46).

A pesar de que el número de eventos mantuvo su tendencia alcista, para 2010 y 2011 la efectividad y el incremento de unidades aeronavales comenzaron a balancear los números. Recordemos que se habían incorporado a la región la CTF 151 y se incrementaba el número de países que unilateralmente desplegaba sus unidades para la protección de sus navíos de bandera.

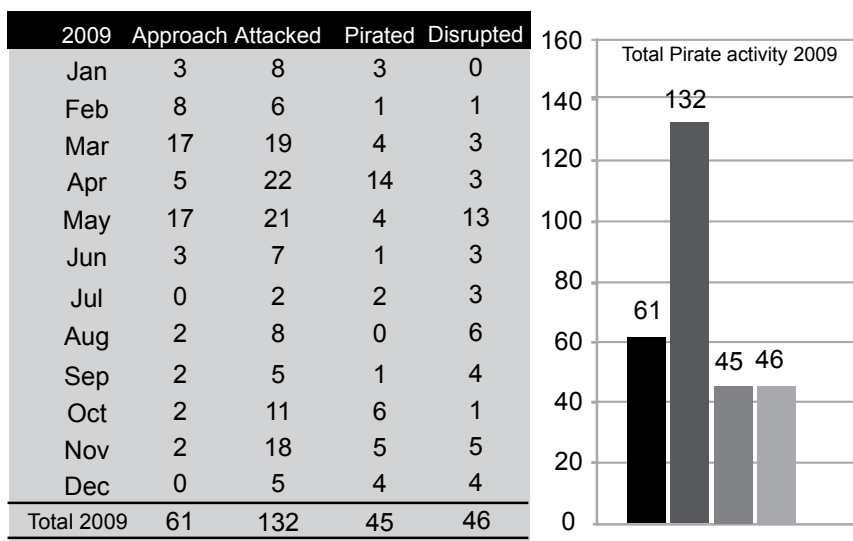


Figura 3. Actividades de piratería en 2009. <http://www.shipping.nato.int/Pages/Piracystatistics.aspx>

A modo de ejemplo revisamos el 2011 (figura 4), donde sobre el total de incidentes (327) el 30% pudo ser interrumpido, salvaguardando la seguridad de las dotaciones y navíos mercantes:

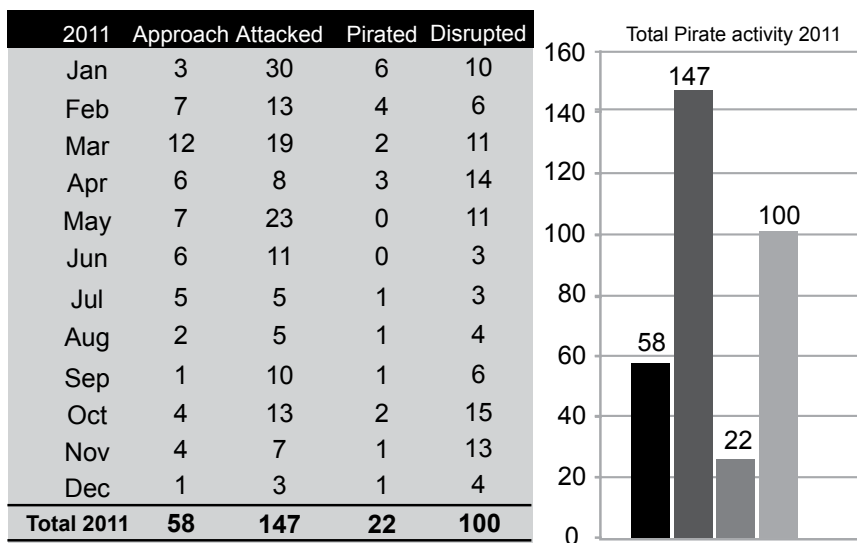


Figura 4. Actividades de piratería en 2011. <http://www.shipping.nato.int/Pages/Piracystatistics.aspx>

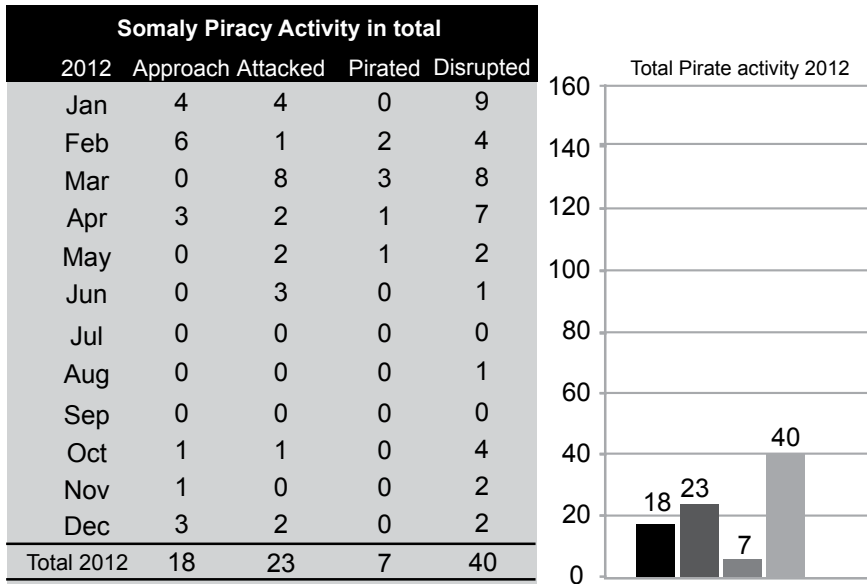


Figura 5. Actividades de piratería en 2012. <http://www.shipping.nato.int/Pages/Piracystatistics.aspx>

En 2012 se incrementa aún más el control de los espacios marítimos, lo cual se comprueba en las estadísticas de ese año (figura 5). Habiéndose reducido en un 75% el número de incidentes, del total (88) un elevado 45% (40) pudo ser neutralizado por el componente aeronaval.

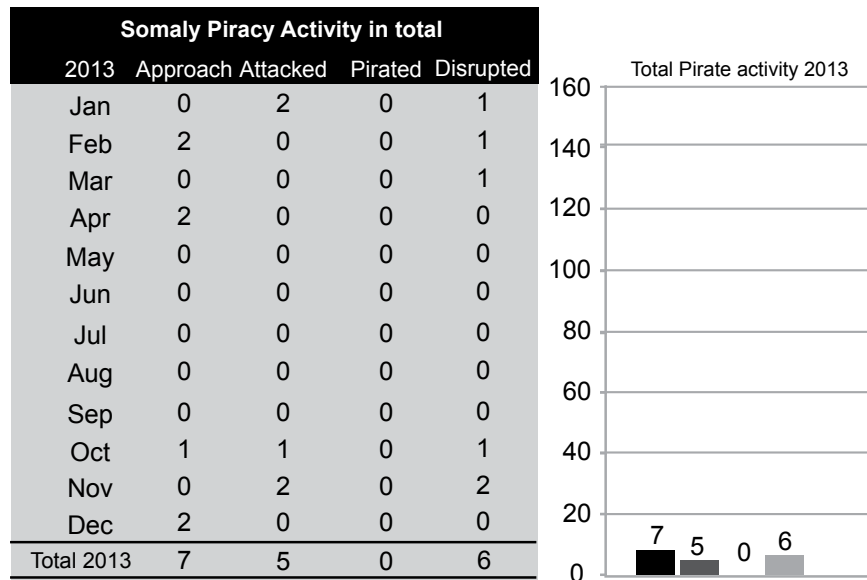
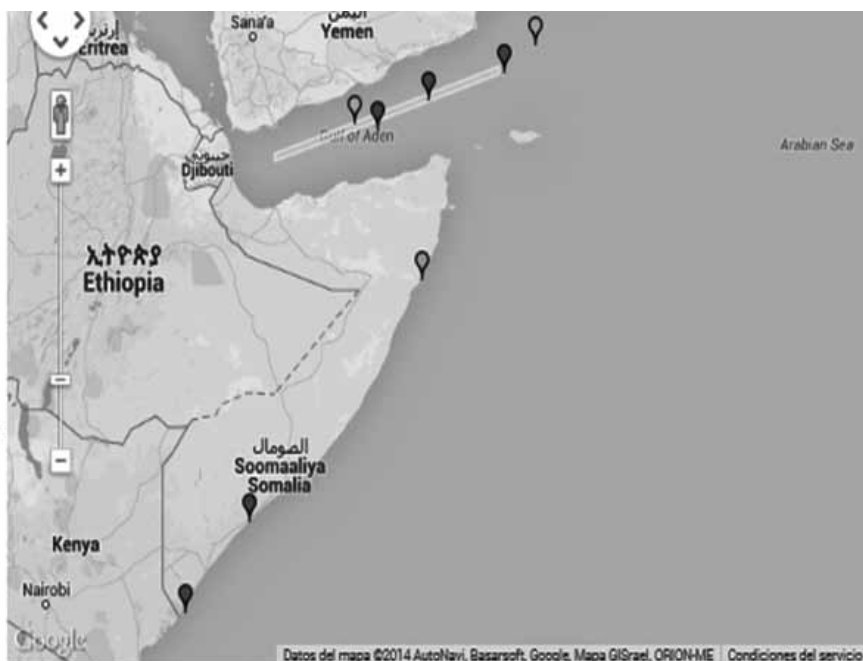


Figura 6. Actividades de piratería en 2013. <http://www.shipping.nato.int/Pages/Piracystatistics.aspx>

Ya para 2013 (figura 6), con todas las operaciones internacionales en desarrollo y el incremento de agencias de seguridad privada vemos una drástica disminución de este tipo de criminalidad.

Otros datos interesantes de ese año para mostrar son, primero, que es el primer año sin secuestros de embarcaciones y segundo, las aproximaciones superan en número a los ataques lo que nos da la pauta que los piratas al acercarse a los navíos mercantes y constatar que contaban con personal fuertemente armado a bordo (agentes privados), renunciaban a su intento.

De esta manera, se ratifica la tendencia decreciente en aguas del Adén y Somalia. En la figura 7 vemos los incidentes registrados en 2014. Si excluimos las actividades sospechosas en gris oscuro, las que no fueron computadas en las estadísticas anteriores, sólo 2 ataques fueron llevados a cabo por piratas. En lo que va del 2015 no se han registrado casos, por lo que podremos afirmar con poco lugar a dudas que este año no ha habido piratería marítima, al menos oficialmente denunciada.



Legend

Pirated Attacked Approached Suspicious Activity Miscellaneous

Figura 7. Actividades de piratería en 2014. Nótese el rectángulo amarillo en el Golfo de Adén que representa el corredor IRTC. <http://www.shipping.nato.int/Pages/LargeAlertMap365.aspx>

Análisis de la solución del conflicto

Tanto las estadísticas de la IMB PRC mostradas como las ofrecidas por el NSC confirman la desaparición actual del conflicto, al menos en las aguas que son motivo de estudio. Según Donna Hopkins, coordinadora para asuntos contra la piratería y la seguridad marítima del Departamento de Estado de Estados Unidos, “la extraordinaria disminución de la piratería se debe principalmente a las operaciones contra de la piratería que han llevado a cabo distintas armadas nacionales, y a la mejor autoprotección de las embarcaciones comerciales que utilizan equipos de seguridad armados a bordo”³¹.

La pregunta que sigue es si se sigue justificando el gasto multimillonario de los Estados y coaliciones en sus respectivos despliegues (alrededor de 1.200 millones en 2014). Ibáñez Gómez asegura que “algunos países pueden haber llegado a la conclusión de que la seguridad privada es suficiente para evitar los secuestros y, en consecuencia, retirar gradualmente sus fuerzas. Así que la operación Atalanta podría no extenderse más allá de su actual mandato (diciembre del 2016). ¿Consecuencias del final de la operación Atalanta o de una reducción en la presencia militar en la zona? En mi opinión, tal vez más ataques, pero no más secuestros, gracias a la presencia de vigilantes privados armados”³².

La solución desde la teoría

El éxito de las acciones en su conjunto está demostrado, tanto en la práctica como a través de la opinión de los analistas. Sin embargo un análisis más exhaustivo nos va a permitir determinar qué componente de la respuesta internacional, si el estrictamente militar o las agencias de seguridad privada, ha contribuido con un mayor porcentaje a la eficiencia de la tarea. Mediante el empleo de la teoría propuesta por el estratega norteamericano Ivan Arreguín-Toft³³, referente a conflictos asimétricos, intentaremos lograrlo.

Como ya fue desarrollado, la criminalidad organizada y transnacional de la piratería emplea técnicas y tácticas del componente débil de los conflictos

31 MORSE, Jane: Artículo “Éxito de operaciones mundiales dirigidas a eliminar la piratería marítima”, Departamento de Estado de EEUU, febrero 2014. (Disponible en: <http://iipdigital.usembassy.gov/st/spanish/article/2014/02/20140225294040.html#ixzz3HOBnqZIB>)

32 Textual extraído de la entrevista efectuada por el suscripto al Dr. Fernando Ibáñez Gómez vía email el 06 de abril de 2015.

33 ARREGUÍN-TOFT, Ivan: comentario periodístico sobre “How the weak win wars. A theory of asymmetric conflict”. Cambridge University Press, diciembre 2005. (Disponible en: http://belfercenter.ksg.harvard.edu/publication/1961/how_the_weak_win_wars.html)

asimétricos para enfrentar a su contraparte fuerte. Según Arreguin-Toft en los conflictos asimétricos de los últimos 200 años el actor más fuerte es el que ha alcanzado la victoria (figura 9). Sin embargo esta afirmación se basa en un promedio sustentado en un período de tiempo (1800 – 2003) donde las características de los conflictos ha mutado, luego del fin de la Guerra Fría y fundamentalmente, luego del 11-S, transformando la agenda de seguridad internacional. Es así que podemos afirmar que si bien el promedio favorece al fuerte, en el último período considerado (1950 – 1999) el resultado es el opuesto (figura 10) con un 49% para el fuerte y un 51% de victorias para el bando débil.

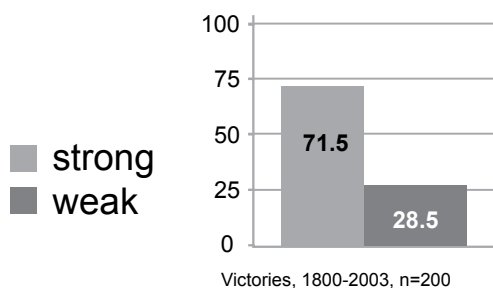


Figura 9. Porcentaje de victorias obtenidas entre 1800 y 2003. <http://www.niemanwatchdog.org/index.cfm?fuseaction=background.view&backgroundid=163>

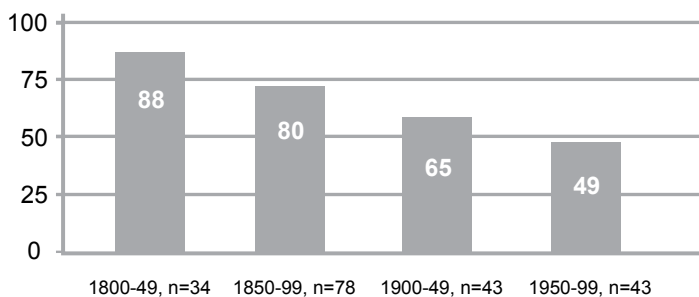


Figura 10. Porcentaje de victorias obtenidas por el actor fuerte en periodos de 50 años. <http://www.niemanwatchdog.org/index.cfm?fuseaction=background.view&backgroundid=163>

En su teoría, la clave está en la forma en que los actores decidan intervenir en el conflicto. Una aproximación directa pretende destruir la capacidad de lucha del adversario. Una aproximación indirecta busca anular su voluntad de luchar.

Llevado al conflicto que nos ocupa, las fuerzas internacionales han empleado la aproximación directa intentando la erradicación de la piratería mediante el empleo de tácticas navales tradicionales, tales como escoltas de convoy, registro y captura de embarcaciones, etc. Mientras tanto, la piratería encontró en la aproximación indirecta el éxito inicial.

Siguiendo a Arreguin-Toft, cuando la aproximación de ambos contendientes es distinta (directa-indirecta o indirecta-directa) termina habitualmente en una victoria del más débil, dado que puede intercambiar principios por tiempo, con lo que la ventaja del más fuerte es evitada y su voluntad de luchar se va erosionando según se prolonga el conflicto. Por otro lado, cuando la aproximación es la misma (directa-directa o indirecta-indirecta) el actor débil suele ser derrotado dado que comparten valores, objetivos, condiciones para obtener la victoria y no logra alterar la ventaja del actor fuerte. Empleando su análisis estadístico, cuando la aproximación es la misma el adversario más fuerte logra la victoria en un 76% de los conflictos. Cuando la aproximación es distinta es el adversario más débil quien vence en un 63% de los casos (figura 11).

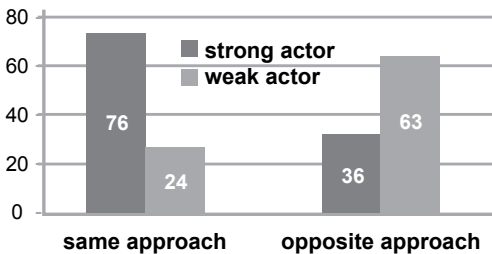


Figura 11. Porcentaje de victorias obtenidas en función de la aproximación al conflicto empleada entre 1800 y 2003. <http://www.niemanwatchdog.org/index.cfm?fuseaction=background.view&backgroundid=163>

Evidentemente es imposible que los piratas empleen la aproximación directa. Es aquí donde definimos a las agencias de seguridad privada como el elemento de la respuesta internacional que ofreció la porción de aproximación indirecta necesaria, a través de sus técnicas de empleo, tipo de armamento, la no necesidad de apego a las leyes de la guerra y

al Derecho Internacional Humanitario, rozando la ilegalidad en su accionar y el valor intimidatorio que esto significa para los piratas.

Finalizando con las aseveraciones obtenidas de Ibáñez Gómez en la entrevista ya citada, “amén de la importancia del papel de la presencia militar internacional, el factor crítico que explica la ausencia de secuestros

de buques mercantes por piratas somalíes es la presencia de equipos de seguridad privada armada en dichos buques. En 2011, el 35% de los buques atacados llevaba un equipo de seguridad armado. En 2012, esta cifra se elevó al 60% y desde 2013 más del 90%. Y, a mi juicio, hay una correlación entre la presencia de los equipos de seguridad y la dramática caída de los secuestros en aguas de Somalia. Desde mayo de 2012 los piratas no han sido capaces de secuestrar un mercante”.

Reflexiones Finales

El desarrollo del presente trabajo nos ha permitido entender y visualizar en la práctica conceptos tales como nuevas guerras, Estado fallido, conflicto asimétrico, crimen organizado, amenaza transnacional, seguridad colectiva, alianza, coaliciones, aproximación directa e indirecta, etc. La situación en el país africano los agrupa y le dan contexto y concepto a la piratería somalí.

Lo novedoso para nuestra convulsionada agenda de seguridad internacional es que en este conflicto actual se viven vientos favorables para su solución, hecho verificando a través de la exposición de datos estadísticos (IBM PRC – NSC) y teóricos (Arreguin-Toft).

Surgen algunas enseñanzas importantes de resaltar. Primero, la complejidad del contexto tiene que ser indefectiblemente analizada y entendida para poder interpretar cómo se desarrolla el crimen organizado y qué medidas pueden adoptarse para su aplicación y la neutralización de otros de similares características.

Segundo, el éxito alcanzado por la respuesta marítima internacional (Estatal y privada), es difícilmente sustentable en el tiempo, fundamentalmente por los costos que insume la primera. Al momento podemos considerar que disuade y previene, pero difícilmente erradique. Asimismo, su parte privada debe generar un llamado de atención con respecto a la cada vez menor eficiencia de los Estados en el combate de estas amenazas y la competencia que para éstos representan.

Es bueno aclarar que los medios empleados pueden ser similares pero los fines son diametralmente opuestos. Por último, no es fácil conocer la labor

real que las empresas de seguridad privada realizan para proteger a los barcos contra la piratería somalí, por lo que las consecuencias de sus actos aún no pueden ser medidos en relación a como ellos pueden influir en la seguridad internacional.

Entendemos así que se necesita una propuesta más profunda para terminar de raíz esta la actividad. Asociado con el punto anterior y como tercera enseñanza, las debilidades de gobernabilidad, y el caso extremo del Estado fallido, alimentan la propagación de fenómenos como la piratería al punto de institucionalizarlo. Vemos, por ejemplo, como las economías locales pasan a criminalizarse sin una intención manifiesta de hacerlo como consecuencia de su dependencia de la única actividad que la fomenta, el delito.

La mejora de la situación interna del país y la capacidad futura de Somalia como Estado para garantizar su propia seguridad son consideradas piezas clave en un futuro para acabar con las actividades de piratería en dicha zona.

Bibliografía

- Arreguín-Toft, Ivan:** comentario periodístico sobre How the weak win wars. A theory of asymmetric conflict. Cambridge University Press, diciembre 2005. Disponible en: http://belfercenter.ksg.harvard.edu/publication/1961/how_the_weak_win_wars.html
- Bartolome, Mariano:** La seguridad internacional post 11-S: contenidos, debates y tendencias, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2006.
- Bhaskar, Uday:** Post-Cold War Security, Strategic Analysis XXI: 8, Noviembre de 1997, pp. 1135-1148.
- Centro De Información Sobre Piratería De La Oficina Marítima Internacional (Imb Pre).** Información y datos disponibles en: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>
- Convención de Ginebra sobre la alta mar,** abril de 1958. Disponible en: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/cgam.html
- Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho en el mar, Montego Bay, Jamaica, diciembre de 1982.** Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- Fund For Peace.** Información disponible en: <http://ffp.statesindex.org/rankings-2014>
- Hoffman, Frank:** Hybrid threats: reconceptualizing the evolving character of modern conflict, Strategic Forum, Institute for National Strategic Studies, National Defense University, April 2009.
- Ibáñez Gómez, Fernando:** La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia, Tesis Doctoral, Ministerio de Defensa (España), Madrid, diciembre de 2012.
- Kaldor, Mary:** New and Old Wars: Organised Violence in a Global Era, Manifiesto Challenge: Advancing Global Citizenship, Londres, octubre de 2006.
- Lambakis, Steven J.:** Reconsidering Asymmetric Warfare, Joint Force Quarterly, número 36, diciembre-marzo de 2005.
- Levergne, Marc:** Reconstrucción del Cuerno de África, El Atlas IV de le Monde Diplomatique: Mundos Emergentes, Capital Intelectual, Buenos Aires, 2012.
- Lind, William S. et al:** The Changing Face of War: Into the Fourth Generation, Marine Corps Gazette, October 1989, pp. 22-26. Disponible en: <https://www.mca-marines.org/files/The%20Changing%20Face%20of%20War%20-%20Into%20the%20Fourth%20Generation.pdf>
- Mack, Andrew:** Why big nations lose small wars: the politics of asymmetric conflict, World Politics, Vol. 27, n.º 2, pp. 175-200. Disponible en: <http://web.stanford.edu/class/polisci211z/2.2/Mack%20WP%201975%20Asymm%20Conf.pdf>
- Metz, Steven:** Asymmetry and U.S. Military Strategy: Definition, Background, and Strategic Concepts, Strategic Studies Institute, US Army War College, January 2001. Disponible en: <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pubs/summary.cfm?q=223>
- Morse, Jane:** Artículo Éxito de operaciones mundiales dirigidas a eliminar la piratería marítima, Departamento de Estado de EEUU, febrero 2014. Disponible en: <http://iipdigital.usembassy.gov/st/spanish/article/2014/02/20140225294040.html#ixzz3HOBnqZIB>
- Nato Shipping Centre,** <http://www.shipping.nato.int/Pages/aboutus.aspx>
- Organización de las Naciones Unidas,** <https://www.unodc.org/ropan/es/organized-crime.html>
- Organización Del Tratado Del Atlantico Norte,** <http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>
- Real Instituto Elcano:** El ABC de la misión en Somalia, Madrid, diciembre de 2011.

Resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU contra la piratería en: <http://www.interpol.int/es/Criminalidad/Pirateria-maritima/Pirateria-maritima>

Union Europea, http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eu-navfor-somalia/mission-description/index_en.htm

Us Navy, http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687

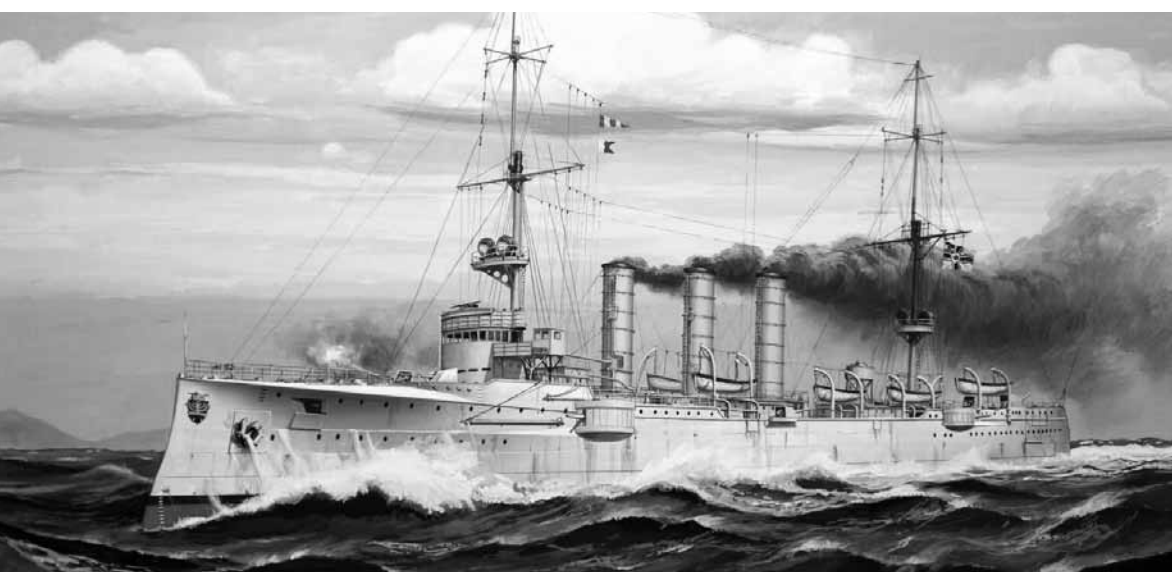
Van Creveld, Martin: *The Transformation of War*, the Free Press, New York, 1991.

Wilson G. I.; Bunkers, Frank; SULLIVAN John P.: *Anticipating the Nature of the Next Conflict*, *Journal of Counterterrorism and Security International*, Volumen 7, primavera de 2001.

Woodward, Susan: *Fragile State: Exploring the Concept*, Fundación para las Relaciones Internacionales y el Diálogo Exterior, Madrid, 2006.

Influencia de la Primera Guerra Mundial sobre la Armada Argentina: Decisiones en Torno a la Consolidación del Poder Naval y los Intereses Marítimos

Teniente de Fragata Sebastián Emiliano Morán





Sebastián Emiliano Morán. Oficial del Cuerpo Profesional de la Armada Argentina desde 2011. Licenciado y Profesor en Historia por la Universidad Nacional del Sur (Bahía Blanca) Experto en Filosofía con Trayecto en Filosofía de la Religión por el Seminario Arquidiocesano Santo Cura de Ars (Mercedes, Bs. As.) Doctorando en Historia por la Universidad del Salvador. Actualmente se encuentra finalizando la Licenciatura en Museología Histórica y Patrimonial, en la Universidad Nacional de Lanús. Investigador y jefe de despacho del Departamento de Estudios Históricos Navales. Secretario de la Comisión Directiva de la Red de Museos para la Defensa (REMUDEF) Docente de la Escuela Naval Militar para el Cuerpo de Cadetes y para Oficiales del Cuerpo Profesional. Se desempeña también como docente en la Escuela Nacional de Museología (Ministerio de Cultura), habiendo dictado la materia Historia Argentina I, como adjunto (2013) e Indumentaria Militar como titular, en la actualidad. Integra el Grupo de Historia Militar de la Academia Nacional de la Historia, y es miembro adherente del Instituto Nacional Browniano, el Instituto Nacional Belgraniano y el Instituto de Historia Militar. Ha dictado conferencias y publicado artículos vinculados a la temática naval.

Influencia de la Primera Guerra Mundial sobre la Armada Argentina: Decisiones en Torno a la Consolidación del Poder Naval y los Intereses Marítimos

TFES Sebastián Emiliano Morán

Resumen

El objeto del presente trabajo es analizar el sistema de alianzas en Europa Occidental hasta el estallido de la Gran Guerra. Abordaremos brevemente los antecedentes de la contienda, analizando cómo el conflicto de los Balcanes impuso un equilibrio inestable, que se quebró finalmente en junio de 1914.

La posición de neutralidad de la Argentina mantuvo al país apartado del escenario de la guerra, pero atento a sus repercusiones en lo económico, diplomático y militar, donde los medios navales ocuparon un papel relevante. La contundencia de los acontecimientos afianzó la convicción, promovida a través del pensamiento de Segundo Storni, que la defensa de los mares no era una realidad dissociada de la economía ni de la política, y a revelar la importancia que el poder naval tiene para el desarrollo del país.

Abstract

The purpose of this paper is to analyze the system of alliances in Western Europe until the outbreak of the Great War. Briefly address the history of the race, looking at how the conflict in the Balkans imposed an unstable equilibrium, which finally collapsed in June 1914.

The position of neutrality Argentina kept away from the theater of war, but not immune to its effects, both diplomatic, economic and military, in which naval resources occupied an important role.

The strength of events strengthened the conviction, promoted through Segundo Storni, thought that the defense of the seas was not a dissociated reality of the economy or politics, and reveal the importance of sea power has for the of country's development.

Un complejo sistema de alianzas

Los antecedentes de la Gran Guerra se encuentran principalmente en los enfrentamientos y tensiones que se gestan a partir de la segunda mitad del siglo XIX¹. La guerra franco – prusiana (1870 – 1871) no solo significó la derrota de Francia, sino que también selló la unificación germana en la figura regia del káiser Guillermo I, propiciada por el Canciller Otto von Bismark. Francia vio humillado a su ejército y fragmentado su territorio, tras perder los territorios ricos en carbón de la provincia de Alsacia y Lorena.

Por su parte, Alemania alimentó un fuerte sentimiento pangermánico y se convirtió en un importante agente de alianzas que permitieran conservar la seguridad entre los estados. El Canciller de Hierro, como fue llamado Bismark por su gran habilidad política y férrea diplomacia, se propuso mantener fuera de la influencia internacional a Francia. Para ello, en 1873 se alió con Austria – Hungría y Rusia. La inestabilidad de la alianza llevó a que pocos años después Bismark firmase un acuerdo defensivo con el emperador austrohúngaro, comprometiéndose a la ayuda mutua en caso de un eventual ataque ruso; en 1882 Italia formará una Triple Alianza con ambos.

Este sistema de acuerdos, solo explicado parcialmente y de manera sucinta para aproximarnos a la situación, mantuvo a los estados firmantes contenidos en sus propias ambiciones. La situación cambió con el advenimiento al trono del nuevo káiser, Guillermo II. Con la voluntad de expandir territorialmente la influencia alemana, la política de Guillermo se opuso a la cauta diplomacia de Bismark, quien fue desplazado en 1890. Europa vivía su Segunda Revolución Industrial, con un extraordinario desarrollo de la industria siderúrgica, química, eléctrica y de la comunicación, gracias a las nuevas técnicas e invenciones. Alemania no solo participaba de este crecimiento, sino que era una de sus principales protagonistas, mirada con desconfianza por una Gran Bretaña que parecía perder su hegemonía.

Por su parte, el Imperio Austro – Húngaro liderado por Francisco José –monarquía dual creada en 1867- era un verdadero polvorín en el que convivía una docena de pueblos con una gran diversidad de lenguas y

¹ Cfr. PETER HART, *La Gran Guerra 1914 – 1918: Historia Militar de la Primera Guerra Mundial*, Buenos Aires, Editorial Crítica, 2014, p 23.

culturas y un alto sentido de nacionalidad: austríacos, húngaros, polacos, bosnios, croatas, checos, rumanos, eslovenos, montenegrinos, entre otros. Además de los frecuentes intentos separatistas de las diferentes etnias, el interés que los rusos habían prestado a los territorios de los Balcanes ponía en tensión a la Casa de los Habsburgo, una región que los austríacos consideraban de su única influencia. Iniciada su política paneslavista, los rusos se vincularon fuertemente con Serbia, antiguo dominio turco, que alentó los reclamos de separación.

Rusia era un coloso regido por un gobierno autocrático encabezado desde 1894 por el zar Nicolás II. Con sus enormes extensiones de tierra, una numerosa población en condiciones de vida cuasi feudales, facciones políticas que se debatían entre el más reaccionario conservadurismo hasta las ideas más radicales de reforma agraria, y sus ambiciones nunca abandonadas de expandirse hacia puertos de aguas cálidas, el imperio de los Romanov, como sostiene Hart, “seguía sin ser un estado moderno y se veía obligado a depender enormemente de la ayuda financiera de Francia para el desarrollo de su infraestructura”². Respecto al Imperio Otomano, llamado el “hombre enfermo de Europa” por su decadencia casi endémica, Rusia esperaba la oportunidad para que se debilitara lo suficiente y entonces tomar Constantinopla, logrando el ansiado paso sin restricciones desde el Mar Negro hacia el Mediterráneo. Su economía dependía de ello, y una negativa turca al paso de sus exportaciones de granos a la Europa Occidental podía hacer que entre en crisis.

También el frente Este fue de interés para el expansionismo ruso, buscando llegar al Pacífico a través de Siberia. No obstante, sus ambiciones se vieron menguadas por Japón, un estado aún pequeño pero que había obligado a los rusos a retirarse en la guerra ruso – japonesa de 1904 – 1905.

El otro gran actor de esta red de relaciones era la que hasta ese momento era la dueña de los mares: Gran Bretaña. Preocupados por el auge económico y la política expansionista del káiser, y por las consecuencias que, para el equilibrio europeo, podría acarrear que su influencia se extendiera a Francia y Rusia, los británicos decidieron acercarse, en pos de un enemigo común, a su histórica enemiga: Francia. La expresión de este acercamiento

² HART, op. cit., p. 27.

es la firma de la Entente Cordiale (entendimiento cordial, en francés) en 1904, un tratado que permitió regular la expansión colonial de ambos signatarios y comprometió a los británicos a actuar en caso de que Francia fuera atacada por Alemania.

Gran Bretaña había comenzado a mover las piezas que le permitirían un juego más ventajoso, haciendo alarde de sus dotes diplomáticas. Rusia se convirtió así en la nueva aliada, a pesar de los intereses que las enfrentaban en regiones tales como la India, Afganistán y China. En 1907 se firmó la Entente Anglo – Rusa, que apaciguó las diferencias coloniales y las zonas de influencia de ambas potencias. Los británicos se granjearon así el apoyo de Francia y Rusia, y de estas alianzas bilaterales surgió la Triple Entente entre los tres países, conformando uno de los bloques beligerantes de la contienda que estaría por venir, y que tomará el nombre de Aliados.

El otro bloque fue el de los Países Centrales, constituido por Alemania, Austria – Hungría e Italia. En 1882 habían conformado una Triple Alianza, por lo que ya eran antiguos aliados al momento del acuerdo de la Triple Entente. Como afirma Hart, Italia no era un sólido aliado: por un lado su oposición a Francia, que había limitado su expansión colonial en el norte de África, pero por otro, la guerra librada contra los austrohúngaros por la unificación de la Península le recordaba a los italianos sus antiguas diferencias.

A esta alianza se unió el Imperio Otomano, un estado constituido por una gran diversidad de pueblos de diferentes culturas y en camino de modernización, que se había convertido en terreno propicio para las inversiones extranjeras, entre ellas las alemanas.

Así quedaron bosquejados estos dos frentes aliados de permanente tensión, que en los últimos años habían iniciado una significativa carrera armamentística, innovando en artillería y en tecnología naval, sobre todo en el componente submarino. Como afirma Davis Stevenson, solo las grandes potencias pueden hacer grandes guerras, y aunque se mantuvo la paz hasta junio de 1914, ella era una paz frágil; los estados que por la diplomacia fueron construyendo alianzas, lo lograron en función del papel que jugaban en el concierto internacional, y esa misma preponderancia fue la que permitió el empleo de su poderío militar³.

3 DAVID STEVENSON, *op. cit.*, pp. 50 – 51.

Crónica de una guerra anunciada: el conflicto de los Balcanes

Los acuerdos sellados entre las grandes potencias fueron medios de disuasión que cayeron con el estallido de la Gran Guerra. Alemania y Austria – Hungría se encontraron cercadas hacia el norte por Gran Bretaña, al oeste por Francia y hacia el este por Rusia, y luego de la incorporación de Japón al bloque Aliado, Alemania también se vio asediada en su dominio colonial en el sudeste asiático. En este contexto, un hecho unido a las reclamaciones nacionalistas en los Balcanes, terminó por romper el frágil muro que contenía las ambiciones y permitía la paz: el asesinato del archiduque Francisco Fernando de Austria – Hungría.



Los nacionalistas serbios pretendían conformar una Gran Serbia, y para ello buscaron liberar a los bosnios del dominio austríaco. Para ello se valieron de organizaciones secretas que conspiraron contra el yugo imperial. La ocasión se dio con la visita que el heredero al trono austrohúngaro y su esposa hicieron a Sarajevo, capital de la provincia de Bosnia. El 28 de junio de 1914, el automóvil de la pareja imperial recorría las calles camino a la residencia del gobernador, cuando un estudiante serbio – bosnio de diecinueve años e integrante de la organización terrorista Mano Negra, Gavrilo Princip, disparó e hirió de muerte a Francisco Fernando y a la duquesa Sofía.

A partir de este hecho fatídico, se desató una serie de acontecimientos que llevó a los países europeos a tomar parte de la contienda, en función de los compromisos asumidos en los acuerdos que hemos mencionado. El emperador austrohúngaro declaró la guerra al Reino de Serbia; la protección que Rusia le había prodigado al país eslavo hizo que movilizara sus tropas en su auxilio. En respuesta, Austria – Hungría y Alemania le declararon la guerra a Rusia, poniendo en marcha el mecanismo dispuesto por la Triple Entente, por lo que Francia y Gran Bretaña salieron en apoyo de Rusia y Serbia. Para agosto de ese año, las principales potencias ya estaban en guerra.

La Guerra y sus efectos en Argentina

Argentina se encontraba alejada del teatro de operaciones de la guerra. No obstante, la Primera Guerra Mundial puso a prueba sus relaciones no sólo con Alemania, sino con el resto de las potencias beligerantes, ya que los sucesivos gobiernos argentinos asumieron una posición de neutralidad, “pasiva” o “activa” según el caso, pero con graves presiones internas y externas.

Por decreto del 5 de agosto de 1914 el presidente Victorino de la Plaza declaró la neutralidad frente al estallido de la contienda. Esta posición, frente a las presiones aliadas de que se entrase en guerra con Alemania, marcó un hito en la historia de las relaciones exteriores argentinas, y fue reconocida con agradecimiento por Alemania durante la primera posguerra. Pero por otro lado, perjudicó a la Argentina en su relación con las potencias vencedoras que volcaron sus preferencias al Brasil que se había alineado con los aliados desde 1915.

La opinión pública estuvo dividida entre los partidarios de la ruptura con Alemania y los Imperios Centrales (rupturistas), y los que respaldaban la causa sostenida por Alemania y las potencias centrales (germanófilos). En medio de ellos se hallaba la posición neutralista, sostenida por los gobiernos de Victorino de la Plaza (1914 – 1916) e Hipólito Yrigoyen (1916 – 1922) lo que le permitió al país la actividad comercial con estados de ambos bloques beligerantes.

Desde el momento de su asunción en octubre de 1916, el presidente Hipólito Yrigoyen consideró la neutralidad un estado natural de los pueblos que debía ser practicada y no sólo proclamada. Además del cambio en las variables económicas, el presidente debió enfrentarse a una opinión pública dividida entre Rupturistas y Neutralistas, a una Alemania empeñada en el hundimientos de buques mercantes argentinos - problemas que lograron solucionarse diplomáticamente, aunque con la expulsión del embajador alemán von Luxburg -, y con las presiones de EE.UU. para entrar en Guerra a partir 1917, año en el que hace su ingreso a la contienda en respuesta al hundimiento del Lusitania.

Su neutralidad la posicionó favorablemente en algunos aspectos, como productora de materias primas necesarias para el abastecimiento de las

tropas combatientes, pero también redujo drásticamente las importaciones, por el peligro que significaba el transporte de las manufacturas desde Europa en un océano asediado por la guerra submarina.

Según Palacio, las exportaciones crecieron tímidamente durante los dos primeros años de la Guerra, y más significativamente a partir de 1917, privilegiándose las carnes congeladas por el valor mayor por unidad que representaban en relación a los cereales⁴. Al riesgo de la navegación comercial, se sumaba al problema de las importaciones el cambio de prioridades de los países en guerra, ahora dedicados a reorientar sus industrias a las necesidades del frente. Asombra saber que para 1913 el volumen de importaciones era de diez millones de toneladas, y para 1918 había descendido a poco menos de tres millones.

Existen dudas sobre el efecto que la guerra pudo haber tenido para la industria local, es decir, las primeras experiencias de industrialización por sustitución de importaciones, que para algunos fue de naturaleza muy efímera⁵. La imposibilidad de importar maquinaria y equipos resintió la actividad de ciertos rubros de la industria, como la metalúrgica, en tanto que otros que se dedicaban a la transformación de materias primas nacionales, como la industria de los alimentos, pudo haber experimentado un crecimiento significativo⁶.

El salario real cayó por el aumento de los artículos de consumo, y la recaudación fiscal recibió también un duro golpe, ya que buena parte de las arcas se alimentaban de los impuestos a las importaciones. De hecho, el presupuesto enviado al Congreso para el año 1915, durante la presidencia del doctor Victorino de la Plaza, contempló un aumento en los impuestos, ya que “imperaba la necesidad de recaudar más, ante la caída de la actividad del comercio internacional y el cese de los créditos de Gran Bretaña”⁷

Estados Unidos veía con expectativa cómo Gran Bretaña y Alemania, por citar solo dos casos, se encontraban imposibilitadas de atender sus

4 Cfr. JUAN MANUEL PALACIO, “La antesala de lo peor: la economía argentina entre 1914 y 1930” en: *Nueva Historia Argentina*, t 6, Buenos Aires, Sudamericana, 2000, p. 108.

5 Cfr. LAURIO H. DESTÉFANI, “La Armada Argentina (1900 – 1922)”, en: *Historia Marítima Argentina*, t 9, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991, p. 180.

6 Cfr. PALACIO, op. cit., p. 110.

7 RAMÓN D. TARRUELLA, *1914. Argentina y la Primera Guerra Mundial*, Buenos Aires, Editorial Aguilar, 2014, p. 192.

mercados latinoamericanos. En el caso argentino, esa relación se advierte en la exportación de capitales y el financiamiento de la obra pública.

Situación de los medios navales argentinos antes del conflicto

Al finalizar el siglo XIX, buena parte de la llamada Escuadra de Sarmiento había perdido su valor combativo debido a los notables progresos habidos en materia de armas y propulsión. Entre 1895 y 1900 en los Talleres Nacionales de Marina (hoy Museo Naval de la Nación), las cuatro bombarderas de la escuadra de 1874 fueron transformadas en unidades auxiliares, quitándoles su artillería y convirtiendo sus santabárbaras en bodegas. Otro tanto le ocurrió a la cañonera “Paraná”, que fue convertida en transporte; la “Uruguay”, por su parte, fue encargada a tareas hidrográficas. Aquellos medios destinados a la navegación fluvial y con un carácter netamente defensivo, habían cedido gradualmente su espacio a unidades de proyección marítima. Esta nueva visión atlántica se materializó en la fundación del Puerto Militar de Bahía Blanca, en 1896, y en la adquisición de los cruceros acorazados tipo Garibaldi, entre 1896 y 1898. El cambio de concepción respondió a que una nueva generación de marinos abrevó en las ideas de vanguardia vigentes en aquél momento, y a que el conflicto limítrofe con Chile se había acentuado en los últimos años. En este contexto, se crea el Ministerio de Marina en 1898 por desdoblamiento del de Guerra, durante la segunda presidencia del Julio A. Roca. Por la misma ley se crearon otros dos ministerios: Agricultura y Obras Públicas.

La creación de estas nuevas carteras de gobierno, por Ley 3.727 del 11 de octubre, expresaron el rol fundamental que esas actividades tenían para la administración del Estado:

- La agricultura, para un modelo económico de exportación que se insertaba en el concierto de la división internacional del trabajo,
- Las obras de infraestructura, necesarias para hacerlo posible, y
- El desarrollo de los medios navales, consecuencia de un creciente proceso de profesionalización de las Fuerzas Armadas, y del conflicto siempre latente con el país trasandino.

-

La tensión con Chile por el problema de límites, puso en discusión la cuestión del personal y su adiestramiento. Así, a partir de la ley de

conscripción o de Servicio Naval Obligatorio por ley N° 3948 del 13 de setiembre y promulgada el 16 del mismo mes de 1900, 5.000 hombres se incorporaron a la Marina para un servicio de dos años. Un año después, por ley N° 4031 del 6 de diciembre, se sanciona el Servicio Militar Obligatorio. Se ponía fin al problema del reclutamiento⁸.

La “paz armada” que se experimentó con Chile, y que por los Pactos de Mayo de 1902 logró apaciguar los ánimos de ambos países, en 1907 se experimenta con Brasil, que había encargado la construcción de los acorazados tipo Dreadnoughts Minas Gerais y Sao Paulo, junto con dos exploradores y diez destructores. Se abrió así una carrera armamentística naval que tuvo como finalidad el predominio de la región. Esta búsqueda de supremacía se evidenció en las acusaciones entre el canciller brasileiro Río Branco y el ministro de Relaciones Exteriores argentino, Estanislao Zeballos durante la primera década del siglo, ambos de posturas belicistas.

La apremiante situación obligó a conformar una comisión que evaluara el estado de los medios navales con los que contaba la Marina de Guerra, sugiriendo cuáles serían las mejores unidades a adquirir. Llevadas las propuestas al Congreso, y luego de largas discusiones que enfrentaban la postura armamentista con los que se oponían a desviar el presupuesto para tales fines. El proyecto de ley fue aprobado y promulgado el 17 de diciembre de 1908 como la Ley de Armamento Naval N° 6283. Por esta ley se adquirieron los acorazados tipo Dreadnoughts Rivadavia y Moreno, ambos de origen norteamericano, junto a otros buques de menor porte. La potencia de la flota argentina pasó así de 58.000 toneladas en 1912 a más de 121.000 en 1916.

Se ha subrayado a menudo la importancia de la influencia británica en la Armada Argentina. De hecho, para 1912, 54 unidades sobre 66 fueron construidas en Gran Bretaña. Esto implica, como vemos, no solo una relación comercial entre ambos países.

No obstante lo anterior, no debe desestimarse el aporte brindado por los norteamericanos, dato sobre el que raramente se ha puesto el acento. Las

⁸ Cfr. SEBASTIÁN E. MORÁN, “Las leyes de Conscripción Naval y de Servicio Militar Obligatorio como medios de cohesión social a principios del siglo XX” En *Boletín del Centro Naval*, N° 837, sep. /dic. 2.013, p. 319.

primeras relaciones estrechas entre las dos fuerzas navales se remontan a la presidencia de William Howard Taft (1909 – 1913), durante la cual la US Navy recibió un impulso considerable. Como hemos visto, los cruceros pesados que la Argentina decidió hacer construir en 1910 fueron encargados a astilleros navales de los Estados Unidos. Además, a diferencia de Gran Bretaña, la US Navy abrió las puertas de sus institutos técnicos y embarcó en sus unidades a los marinos argentinos. La Academia Naval de Annapolis y la Escuela de Submarinos de New London, en particular, comenzaron a recibir desde ésta época a la oficialidad más preparada. Sobre una muestra de 46 oficiales, ingresados a la Marina antes de 1916, observamos que 11 fueron enviados en comisiones navales a los Estados Unidos y 9 fueron incorporados a su Marina. De estos últimos, 5 sirvieron a bordo de unidades de la escuadra norteamericana en 1917 y 1918, es decir, luego de la declaración de guerra. Esta última situación, pese a no ser muy frecuente, sin dudas muestra las simpatías del alto mando naval. Mientras que la Argentina permanece oficialmente neutral, la Marina no disimula en modo alguno su preferencia por el campo aliado.

La Marina Argentina ante la declaración de guerra

Al momento de iniciarse el conflicto, las Fuerzas Armadas argentinas se hallaban en un proceso de profesionalización producto de la Ley Orgánica de 1905. Ésta había normalizado el servicio militar obligatorio y adecuado el cuerpo legal a los nuevos requerimientos.

La Argentina contaba, en ese momento, como núcleos de máxima concentración naval:

- Puerto Militar de Bahía Blanca, que era la principal base naval del país donde se concentraban las principales unidades de mar.
- Arsenal del Río de la Plata, en Río Santiago, que servía de apostadero para los buques de la escuadra de ríos.
- Arsenal Naval Dársena Norte.
- Arsenal Naval de Zárate.

La presencia de la Armada en las demás regiones se apoyaba en las unidades flotantes, que contaban con pocos y reducidos puntos de apoyo, como las subprefecturas de Deseado, Santa Cruz y Ushuaia.

Aunque la Guerra impedía la posibilidad de aumentar los recursos y atrasaba cualquier intento de modernización, la evolución tecnológica

de las fuerzas armadas era una necesidad consensuada. De este modo, en 1915 se realizaron modificaciones con el fin de alcanzar mayor flexibilidad operativa, reduciendo la cantidad de oficiales en cada grado y aumentando el tiempo mínimo de ascenso.



En 1915, el ministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente se enfrentó al problema de la escasez de recursos y la firme voluntad de mejorar y promover las condiciones de defensa; resaltaba que la Argentina, comparándola con otras fuerzas de importancia en el orden mundial, era el país que menos gastaba en el mantenimiento de su escuadra.

Almirante

Juan Pablo Sáenz Valiente

Inglaterra era, por mucho, la primera potencia mundial con 3.560.000 Tn; Alemania 820.000; Estados Unidos con 718.000 Tn; Francia con 560.000 Tn; Japón con 390.000; Rusia con 250.000 e Italia con 230.000 Tn. Argentina era octava con 95.000 Tn., y pese al privilegiado lugar, se encontraba bien lejos de las primeras siete potencias.

Fiel a su postura de neutralidad, la Armada se encargó de la vigilancia de las posibles violaciones a la neutralidad por parte de los beligerantes; evitar que estos se reaprovisionaran en aguas o costas argentinas; atender las denuncias de estaciones radiotelegráficas clandestinas, etc. Como afirma el doctor Luqui Lagleyze, “los beligerantes contaron con apoyo logístico, ya que tanto Alemania como Gran Bretaña tenían estaciones navales en la región latinoamericana, que se encargaron de abastecer de víveres, carbón y dar informaciones a los buques de guerra”⁹

⁹ www.histarmar.com.ar/InfHistorica/AspectosNavalesRelac.ArgGerm.htm

Se produjo escasez de importaciones, entre las más importantes, la del carbón de piedra. La Armada Argentina, como la mayoría de las flotas sudamericanas, dependía de Gran Bretaña para su provisión. Los fletes se encarecieron no solo por el peligro de los hundimientos, sino por la escasez de naves en nuestros puertos. Es así que el comercio se orientó de Europa hacia Estados Unidos, más seguro y confiable.¹⁰

Hundimientos, capturas y guerra submarina

La Armada Argentina tenía una pequeña flota mercante, principalmente destinada al tráfico costero, pero menguó significativamente al progresar la guerra, debido a que los beligerantes, particularmente los Aliados, compraron estos buques para el lucrativo transporte de guerra. A fines de 1916, la flota mercante argentina de 230.000 toneladas, se había reducido a 180.000 tons, debido a ventas al extranjero.

A fin de conservar su neutralidad, y a poco de comenzar la Guerra, el gobierno argentino prohibió que los mercantes extranjeros en aguas argentinas estén armados como cruceros auxiliares. Su transgresión llevó a que en varias ocasiones las autoridades debieran internar buques alemanes.

La guerra submarina irrestricta declarada por Alemania a sus enemigos y aun a los buques aliados que los proveyeran de mercaderías, llevó a la Argentina a efectuar reclamos ante el gobierno alemán debido a los hundimientos de buques de bandera argentina por parte de los submarinos alemanes en 1917. Fueron los buques mercantes argentinos “Monte Protegido”, “Oriana” y “Toro”, hundidos en aguas internacionales. Las reclamaciones realizadas por Argentina fueron satisfechas por Alemania, y se garantizó la libre navegación de los buques argentinos en todas las aguas.

El vapor Pax, de matrícula alemana pero de pabellón argentino –que sería legalmente cambiado- fue capturado por los ingleses en el Atlántico. Había zarpado de Rosario, con destino al puerto neutral de Estocolmo (Suecia) Era un velero de casco de hierro, tres mástiles, construido en 1914, de 285 toneladas de registro bruto. El incidente se produjo el 23 de mayo de 1915, en alta mar, a 19 millas del Faro Recalada, al encontrarse con el crucero inglés Glasgow, que estaba controlando el movimiento de las naves que llegaban o zarpaban de puertos argentinos y uruguayos.

¹⁰ Cfr. DESTÉFANI, op. cit, p. 180.

El vapor de carga y pasajeros argentino Presidente Mitre fue apresado por un crucero británico en la costa atlántica frente a Punta Médanos (Partido de la Costa) El apresamiento se produjo un año y medio después del episodio del velero de bandera argentina “PAX”. Se alegó que el domicilio del propietario estaba en Alemania. Luego de laboriosas gestiones se logró la devolución del buque.

El 4 de Abril de 1917 un U-boat (anglicismo de U-Boot, abreviatura del alemán Unterseeboot, “nave submarina”, denominación dada a los sumergibles y submarinos alemanes desde la Primera Guerra Mundial) hundió al primer buque argentino, el velero mercante Monte Protegido, que se dirigía de Montevideo a Rotterdam con una carga de lino.

El velero Oriana zarpó el 7 de marzo de 1917 para Génova, con hierro viejo en sus bodegas. Era un antiguo velero de casco de hierro, de tres palos, de 1.300 toneladas. Fue hundido el 6 de junio de 1917 por un submarino sin lamentarse víctimas.



Acorazado Moreno

El 22 de junio de 1917 el vapor argentino Toro fue hundido en Gibraltar, adonde había sido enviado con una carga de lanas, cueros y carnes. Alemania alegó contrabando, ya que el destino final de la mercadería era puerto enemigo.

Todo este período está marcado por la llegada de los dreadnoughts Moreno y Rivadavia y su poderosa influencia en el mantenimiento de la paz en el extremo sur del continente. A principios de 1915 se iniciaron conversaciones entre Argentina, Brasil y Chile para establecer el Tratado del ABC, un tratado de unión, espíritu panamericano y vastos alcances. El momento parecía ser propicio, pues Argentina con sus dos acorazados recién llegados logra establecer un equilibrio naval con los países hermanos. No obstante los esfuerzos, no se pudo concretar un tratado.

Para el año 1915, la Armada Argentina contaba con:

- 2 acorazados *Moreno y Rivadavia*
- 4 cruceros acorazados (1896 – 98) San Martín, Pueyrredón, Garibaldi y Belgrano.
- 3 cruceros protegidos (1890 – 95) 9 de Julio, 25 de Mayo y Buenos Aires.
- 1 crucero Patria.
- 4 destructores Catamarca, Jujuy, Córdoba y La Plata.

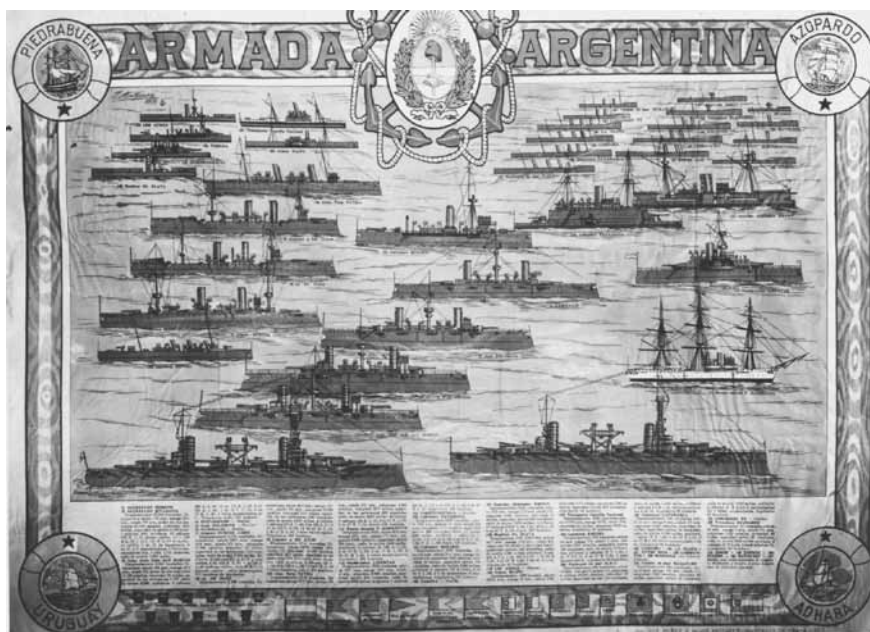
Además, varios destructores viejos y pequeños torpederos, la fragata Sarmiento, el viejo crucero Alte. Brown, el crucero Patagonia (1895), el petrolero ministro Ezcurra y otras naves menores¹¹

En junio de 1916, el almirante Storni pronunció dos exposiciones en el Instituto Popular de Conferencias. La primera disertación versó sobre la Razón de ser de los Intereses Marítimos Argentinos. Factores que facilitan u obstaculizan el desarrollo del poder naval de la Nación. A los pocos días, completó su charla con Política Naval Argentina. Problemas de la Defensa Nacional por el lado del Mar. Ambas fueron publicadas por el diario La Prensa.

Storni y los intereses marítimos

Para Storni la grandeza de la nación se encuentra en la germinación de los intereses marítimos, que no pueden defenderse sin un adecuado poder naval basado en tres importantes columnas: producción, transporte propio

¹¹ Cfr. DESTÉFANI, op. cit, p. 183.



Almirante Segundo Storni

y mercado; sostiene que “en el mar únicamente necesitamos la vía siempre libre y provista de bodega para nuestro intercambio”¹², de lo contrario, dejar a merced de otros países la boca del Plata o las rutas atlántica y del Pacífico, sería renunciar a las posibilidades de desarrollo. Pero el poder naval no consta solo de una eficiente maquinaria bélica, sino que será la industria mecánica, una marina mercante propia, las pesquerías y las poblaciones marítimas, las que permitan el porvenir.

Esa, sostiene Storni, debe significar una de las mayores aspiraciones para un país cuya historia está signada por su apertura al mar, y donde la seguridad actual tiene por garante al intercambio marítimo. La

¹² STORNI, op. cit., 39.

defensa de los mares no es una realidad disociada de la economía ni de la política, sino que dependen unas de otras; es decir, un poder naval militar que permita afrontar los riesgos de la guerra¹³, que brinde la suficiente autonomía para no sufrir las consecuencias de una conflagración como la que se estaba viviendo a nivel mundial.

La necesidad de una marina mercante propia se revela como un imperativo en el pensamiento de Storni, no solo porque la experiencia de la Guerra revelaba las dificultades que acarreaban buques con una o más matrículas, sino porque de este modo se combate el monopolio del tráfico. Pero también advierte que una marina así es imposible sin una industria que la acompañe, sin un estado que brinde facilidades tanto al constructor como al armador.

Años después, en 1952, se efectuó la primera edición de los Intereses Argentinos en el Mar, que también fue recibido auspiciosamente y se constituyó como una publicación de gran interés para la comunidad.

A modo de conclusión:

El estallido de la gran conflagración conocida por sus contemporáneos como conflicto de los Balcanes, luego Gran Guerra y finalmente, tras una segunda e infeliz experiencia, Primera Guerra Mundial, puso fin a cien años de relativa paz luego de la caída de Napoleón; porque si bien es cierto que los países de la Europa Occidental se habían enfrentado en reiteradas ocasiones durante el siglo XIX, ninguno de esos enfrentamientos había alcanzado una magnitud continental, y sus últimas décadas estuvieron signadas por cierta confianza, optimismo y crecimiento económico.

Representó un complicado entramado de factores, tanto por sus antecedentes como por los efectos que ocasionó en diferentes ámbitos, tan diversos como la ciencia y la técnica, la estrategia militar, el arte, la literatura, la filosofía, por mencionar solo algunos.

Fue quizá el acontecimiento más trascendente del siglo XX, aquél que dio inicio a la centuria, según el historiador británico Eric Hobsbawm; aquél

13 Cfr. SEGUNDO R. STORNI, *Intereses Argentinos en el Mar*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1967, p. 78.

que cobró la vida de diez millones de personas¹⁴; aquél que puso fin a la existencia de cuatro grandes imperios - austrohúngaro, alemán, ruso y otomano-, y rediseñó la geografía de los países y el mapa de las relaciones internacionales; aquél que vio el despertar de Estados Unidos como una potencia determinante y permitió revelar el nuevo protagonismo japonés en el Extremo Oriente.

Cabe preguntarnos si el asesinato del heredero al trono Habsburgo y de su esposa, el 28 de junio de 1914 en Sarajevo, pudo ser causa suficiente para que algunas de las potencias más prósperas y desarrolladas de Europa se enfrentasen por la vía armada, sin ningún compromiso de acuerdo, sin ninguna solución pacífica posible. La respuesta quizá pudo ser afirmativa para muchos de sus contemporáneos. Pero con la templanza que da la distancia en el tiempo, lejos de ser ingenuos y a poco de adentrarnos en esta compleja red de relaciones, advertimos que no.

Argentina vivió expectante los acontecimientos de la Guerra, enfrentándola a la decisión de una neutralidad activa. Condicionada en sus relaciones comerciales con Europa, la experiencia de la guerra le sirvió para rever sus estrategias y poner mayor énfasis en sus intereses marítimos. El almirante Storni advirtió lúcidamente el papel que el poder naval tiene para el desarrollo de una nación que, por su historia, posee vocación de mar.

14 DAVID STEVENSON, *1914 - 1918: Historia de la Primera Guerra Mundial*, Buenos Aires, Editorial Debate, 2014, p. 21.

Bibliografía

Arguindeguy, Pablo Y Horacio Rodríguez, Las Fuerza Navales Argentinas. Historia de la Flota de Mar. Buenos Aires, Instituto Browniano, 1995.

Cabanelas de Torres, Guillermo, Diccionario Militar. Aeronáutico, naval y terrestre, Buenos Aires, Editorial Claridad, 1961.

Cernadas de Bulnes, Mabel, La creación de Puerto Militar y la política de poder en América del Sur, Talleres Gráficos de la Base Naval Puerto Belgrano, 1971.

Destéfani, Laurio H., Breve historia de los intereses marítimos mundiales y de la Argentina (1900 – 1950), en: Historia Marítima Argentina, t 9, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991.

Destéfani, Laurio H., La Armada Argentina (1900 – 1922), en: Historia Marítima Argentina, t 9, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991.

Hart, Peter, La Gran Guerra 1914 – 1918: Historia Militar de la Primera Guerra Mundial, Buenos Aires, Editorial Crítica, 2014.

Lorenz, Federico (comp.), Guerras de la Historia Argentina, Buenos Aires, Editorial Ariel, 2015.

Morán, Sebastián E., Las leyes de Conscripción Naval y de Servicio Militar Obligatorio como medios de cohesión social a principios del siglo XX En Boletín del Centro Naval, N° 837, sep. /dic. 2.013

Oyarzabal, Guillermo a., Sarmiento y su visión militar, en: Temas de Historia Argentina y Americana, t. 18, Buenos Aires, UCA, enero – junio 2011, pp. 91 – 109.

Oyarzabal, Guillermo a., Los marinos de la Generación del Ochenta, Buenos Aires, Editorial Emecé, 2009.

Palacio, Juan Manuel, La antesala de lo peor: la economía argentina entre 1914 y 1930 en: Nueva Historia Argentina, t 6, Buenos Aires, Sudamericana, 2000.

Ratto, Hector R. et al, Sarmiento y la Marina de Guerra, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1963.

Stevenson, David, 1914 - 1918: Historia de la Primera Guerra Mundial, Buenos Aires, Editorial Debate, 2014.

Storni, Segundo R., Intereses Argentinos en el Mar, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1967.

Tarruella, Ramón D., 1914. Argentina y la Primera Guerra Mundial, Buenos Aires, Editorial Aguilar, 2014.

Páginas consultadas

www.histarmar.com.ar/BuquesMercantes/HundidosIGM.htm

www.histarmar.com.ar/InfHistorica-4/IGM.../Introduccion.htm

www.histarmar.com.ar/InfHistorica/AspectosNavalesRelacArgGerm.htm

¿Dónde está lo Importante?

*Capitán de Navío (RE) Lic. Oceanografía
Javier Armando Valladares*





El Capitán de Navío (R) **Javier Armando Valladares** pertenece a la Promoción 103 de la Escuela Naval Militar, habiéndose retirado voluntariamente de la Institución en 2004. Durante su extensa carrera naval se desempeñó – entre otros cargos - como Jefe del Servicio de Hidrografía Naval, Agregado Naval y Jefe de Misión Naval en los Estados Unidos de Norte América y Subsecretario de Intereses Marítimos de la Armada. En funciones de comando realizó tareas hidrográficas en la Lancha Hidrográfica ARA “Petrel”, navegó en el Amazonas (Transporte ARA “Ceibo”) y en la Antártida (Buque Oceanográfico ARA “Puerto Deseado”). Es Licenciado en Oceanografía (ITBA) y de Sistemas Navales (INUN). Posee posgrados en Geofísica del Petróleo (UBA) y en Relaciones Internacionales (UB). Se desempeñó como Vicepresidente y Presidente de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (UNESCO). También participó en la Comisión Nacional del Limite Exterior de la Plataforma Continental, en el Grupo Asesor de Expertos sobre la Ley del Mar (ABE-LOS), en el Programa Internacional de Boyas del Atlántico Sur (ISABP), en el Proyecto Binacional «Protección Ambiental del Río de la Plata y su Frente Marítimo: Prevención y Control de la Contaminación y Restauración de Hábitats» (PNUD/GEF RLA/99/G31/) y en la iniciativa regional Atlántico Sudoccidental Superior (ASOS). En la actualidad es consultor en temas costeros y marinos (Ezcurra & Schmidt), miembro de la Academia del Mar y del Consejo de Regencia del ITBA.

¿Dónde está lo Importante?

Javier Armando Valladares, CN (R), Lic. Oceanografía

Resumen

Reflexión que procura contribuir para que jóvenes comandantes puedan abordar la complejidad del mundo moderno, incorporando algunos nuevos paradigmas como la globalización y la observación sistemática. Invitándolos también a desarrollar sus propios criterios para identificar y valorar lo importante, apoyándose en procesos de formación continua y en el fortalecimiento de los valores personales y la noción del trabajo en equipo.

Palabras clave: GLOBALIZACIÓN - OBSERVACIÓN SISTEMÁTICA - COMPLEJIDAD - INTERDEPENDENCIA - FORMACIÓN CONTINUA

Abstract

Reflection that seeks to help young commanders can address the complexity of the modern world, incorporating some new paradigms such as globalization and systematic observation. Also inviting them to develop their own criteria for identifying and assessing the important, relying on processes of continuous training and strengthening personal values and the notion of teamwork.

Key words: GLOBALIZATION - SYSTEMATIC OBSERVATION - COMPLEXITY - INTERDEPENDENCE - PERMANENT STUDY

Todos los que tuvimos la suerte y el orgullo de ser Comandantes de una embarcación sabemos de la importancia de tener una misión clara cada vez que nos hacemos a la mar.

No quiero ahondar en el significado de “clara”, cualquier cursante de la Escuela de Guerra podrá agregar los calificativos más apropiados para definir las propiedades que debe reunir una misión para quedar encuadrada dentro de esta generalización.

¡Pero si quiero convocar vuestra atención hacia todo lo demás! Hacia esa nebulosa de acciones que normalmente cumplimos sin que estén taxativamente expresadas en nuestra misión.

A través de una película de hace unos años, muchos comprendieron la importancia de actuar prestando atención a “los daños colaterales”. Pues bien, yo quiero compartir con ustedes algunas ideas sobre ese universo de “temas colaterales”, esa nube de compromisos no impresos, de responsabilidades profesionales, de intereses secundarios o no identificados inicialmente que presentes en nuestra mente empiezan a competir como un fondo de pantalla durante la ejecución de la tarea principal asignada.

Algunas son de simple descarte o de rápido ordenamiento y priorización. Pero muchas veces en ese proceso dejamos de lado temas de una muy buena relación coste/beneficio que de haber sido refrescados, o puestos en valor oportunamente nos hubieran dado réditos que en la mayoría de los casos trascienden la unidad propia para colocarse en el plano institucional, nacional, regional e incluso global.

Permítanme dar un ejemplo de mi vida personal para clarificar este punto: hace ya muchos años fui comandante del ARA Puerto Deseado en una inolvidable campaña antártica.

Cuando me llegó la misión tenía un largo listado de tareas que superaban ampliamente los tiempos de campaña, los recursos asignados y en muchos casos las capacidades disponibles. Obviamente sin querer demostrar incomodidad o descontento, no vaya alguien a pensar que no quería zarpar, me dirigí a mi superior pidiendo más precisiones.

Con algo de estilo paternal y mucho de colega en una comunidad de interés, el comandante superior me explicó que el listado era una expresión de pendientes de larga data y que me daba absoluta libertad para cumplir lo que pudiera, salvo las dos o tres primeras tareas de la lista que obviamente eran los compromisos ineludibles para ese año.

Con semejante voto de confianza continué mi alistamiento; pero visité a uno de esos viejos comandantes antárticos, que aunque ya retirado en ese momento, era un torrente de experiencia, criterio y referente obligado para todos los que poníamos rumbo sur más allá del Cabo de Hornos.

Con la sabiduría de los años me sintetizó mi misión en algo así como: “lo más importante es que vaya y VUELVA, sin convertirse en una nueva baliza... ¡respecto de las tareas... haga lo que pueda!”

Mi reflexión previa a la zarpada fue, estoy grande soy yo quién debe discriminar lo importante en cada oportunidad. Debo poder interpretar adecuadamente las circunstancias, confiar en mi formación y en mi equipo (tripulación) .

Esta simple anécdota, más mis propias experiencias de formación asociadas a pertenecer a una especialidad, oceanografía, que durante mi vida profesional pasó de primaria a secundaria, obligando mi reorientación como armas submarinas, llevó a que en mi carrera naval me mantuviera siempre muy vinculado con muchos de los temas que algunos denominan condiciones de contorno o los temas marginales, aquellos que inicialmente por propiedad transitiva denominé “temas colaterales” pero ahora pasaré a demostrar que deberían ser de atención e interés permanente de todo profesional del mar, más allá de su ocasional misión.

Alguno de los nuevos paradigmas¹ que se consolidaron muy explícitamente desde fines del siglo XX, tales como: la globalización, el desarrollo sustentable, la protección de la biodiversidad, la tendencia hacia una nueva cultura global, la diplomacia científica, el cambio climático entre otros, tienen como común denominador que incorporan el factor tiempo y que todos reflejan la existencia y necesidad de la observación sistemática de indicadores inteligentemente seleccionados.

¹ Entendiendo por paradigma, el sistema de creencias básicas aceptado por la comunidad, que brinda características de necesidad y verdad.

Por este motivo, tanto se habla sobre el establecimiento o expansión de observatorios, que realizan el seguimiento de múltiples parámetros: datos ambientales, sociales y económicos.

La observación es la base para apreciar los cambios, tomar medidas preventivas o de adaptación. Es claro ver cómo las principales potencias tecnológicas buscan por todos los medios posibles expandir su capacidad de observación y aprovechan toda oportunidad favorable para optimizarla y así mejorar sus procesos de toma de decisiones.

Los adelantos tecnológicos han contribuido significativamente con ello, hoy en día existen sensores remotos, instrumentos descartables, modelos predictivos inimaginables veinte años atrás.

Estas nuevas demandas y capacidades observacionales no descartan la observación más básica asociada con un operador que mide, toca o ve los fenómenos. La modernidad no implica abandonar lo previo, sí implica más y mejor planificación; encontrar la forma de cómo compatibilizar lo observado hoy con las series temporales más viejas, y así poder brindar mejores prestaciones a nuestra comunidad.

Hace muchos años todo buque que salía al mar cumplía rigurosamente con una serie de informes periódicos con datos meteorológicos, oceanográficos, de avistaje de cetáceos y de los factores fijos para el eventual apoyo logístico; pregunto ¿quién lo hace hoy en día?

Esos datos resultan fundamentales en ámbitos tan extensos como el Atlántico Sur, sirven para calibrar los sensores remotos y para mejorar los servicios en espacios tan inhóspitos y despoblados.

En algún altar donde algunos entronizaron arbitrariamente su visión sobre qué era lo importante, fueron dejadas de lado.

Pero la lista de estos temas colaterales, a veces omitidos intencionalmente y otros ignorados absolutamente puede ser tan extensa como queramos:

¿Cuántas veces al entrar a un puerto, visitamos las fuerzas vivas del lugar? ¿Cuán vinculados estamos con la comunidad costera? ¿Quién tiene

desarrollada o actualizada una matriz de actores, capacidades y servicios existentes en la región que sirva tanto para la defensa como para atender emergencias?

¿Con qué frecuencia nos visita o visitamos a las escuelas apadrinadas? ¿Cuántas veces enviamos novedades náuticas para corregir derroteros, o cartas?

¿De qué forma aprovechamos la información de otras agencias gubernamentales y no gubernamentales tales como: imágenes satelitales, cartas de sensibilidad ecológica, planes de gestión costera, disposiciones o normativas específicas de otras autoridades de aplicación en temas del mar?

¿Cómo manejamos los residuos que generamos a bordo? ¿Cómo cooperamos y nos complementamos con otras embarcaciones del estado? ¿Cómo difundimos los aspectos públicos de nuestra actividad?

¿Cuánto conocemos de los programas internacionales que se desarrollan en el mar? ¿Sabemos cómo acceder a la información temática disponible en las web globales?

¿Quién nos tiene que capacitar o adiestrar en estos temas?

Seguramente muchos estarán pensando: ¡Pero nada de esto tiene entidad con respecto a una misión operacional!

A esos les contesto, por supuesto, pero un tema no inhibe al otro. Cumplir con mi misión es mi deber; pero por ello no debo olvidar la complejidad del ámbito marino y tratar de contribuir profesionalmente a reducir incertidumbres y mejorar la comprensión del escenario y actores con los que trato y comparto mi aventura naval.

Simplemente pensemos en las generaciones de marinos que nos precedieron entre el siglo XIX e inicios del XX pautando en muchos sentidos la impronta que aún nos identifica. Hombres valerosos, creativos, innovadores, versátiles, dispuestos al cambio, a reformularse ante cada nueva circunstancia. Ellos cumplieron con su misión pero también supieron identificar lo importante en cada oportunidad y actuar acorde con ello.

Podríamos decir que tenían una visión estratégica de país, que existía una comunidad de valores culturales que los hacía obrar en forma coordinada hacia la categoría dominante de ese momento: el progreso del país.

Durante el siglo XX, en cambio, podríamos generalizar que vivimos una etapa corporativa donde lo normado primaba por sobre lo diferente, donde el esfuerzo era especializar y uniformar siempre dentro de un modelo preestablecido.

El conocimiento así fragmentado, por especialidades, a menudo nos impidió y aún hoy nos impide ver la totalidad, resulta evidente observar que nuestros saberes en la mayoría de los casos están desunidos, divididos y compartimentados y que la realidad paulatinamente nos enfrenta con problemas cada vez más interdisciplinarios, transdisciplinarios, transversales, multidimensionales, transnacionales y planetarios.

La división de los saberes, llevó al menos en occidente a extremos de especialización, que pudo haber sido vista inicialmente como una solución instrumental por la cual se intentaba tener múltiples respuestas que convergiendo permitirían la comprensión del todo o de la realidad.

Pero el haber parcializado o compartimentado los saberes diferentes no garantizó esto, solo ayudó en ocasiones al momento de querer describir el todo.

Si a ello sumamos las dificultades propias del lenguaje en la comunicación, arribamos en la mayoría de los casos al debilitamiento de: la percepción de lo global, de la responsabilidad (cada uno tiende a responsabilizarse solamente de su tarea especializada) y de la solidaridad (muy pocos demuestran o sienten vínculos con sus semejantes ni con el entorno).

Desde inicios de la séptima década del siglo veinte, algunos autores² comenzaron a describir estos cambios asociándolos al impacto de las nuevas tecnologías en las comunicaciones y con ellas el acceso a la información.

Esta situación puso a la humanidad frente a la necesidad de reformular la relación entre el todo y las partes, con la tecnología impactando fuertemente fue definida sobre el final del siglo pasado como “la complejidad”³.

2 Marshal McLuhan habló de la sociedad de la información y las comunicaciones y a inicios de los 70' en el siglo XX acuñó el concepto de “aldea global”.

3 Edgar Morin, “Los siete saberes necesarios para la educación del Futuro”, UNESCO 1999

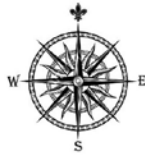
Ahora en esta segunda década del siglo XXI, quizás estemos transitando producto de lo arriba descrito un nuevo proceso de cambio, donde la individualidad creativa, responsable y consciente de la complejidad vuelva a asumir un mayor protagonismo.

La experiencia cotidiana nos está enseñando que a la complejidad el individuo no llega solo por un proceso de análisis ni tampoco por la síntesis, para abarcar y comprender la trama de lo que está “tejido en conjunto”, se deben tener la inquietud de vincular ambos procesos por medio de la creatividad del pensamiento y del lenguaje.

Es allí donde la tan mentada sociedad del conocimiento nos demanda tener aproximaciones más holísticas y escalar a nuevos escenarios más regionales, incluso al de nivel planetario, en donde el impacto de una incipiente cultura global nos hace más interdependientes, requiriendo mayor empatía con más creatividad, versatilidad y osadía.

Un comandante en el mar no puede ignorar o ser ajeno a estos cambios, debemos confiar en nuestra capacidad para interpretar las circunstancias y debemos demandar procesos de formación continua que nos actualicen y nos ayuden a aprender y convivir en la complejidad.

Nuestra profesión no debe quedar circunscripta a mi especialidad o a la especialidad de la unidad que me toca comandar. La interdependencia compleja de la modernidad, impronta de la época, debe incentivarnos a explorar nuevas oportunidades, a tener siempre caminos alternativos abiertos en nuestra mente, a poder aprovechar cada recurso económico y temporal para dar y recibir lo mejor de mí, de mi equipo y del entorno en pos del desarrollo sostenible de nuestro país, de la región y de la humanidad.

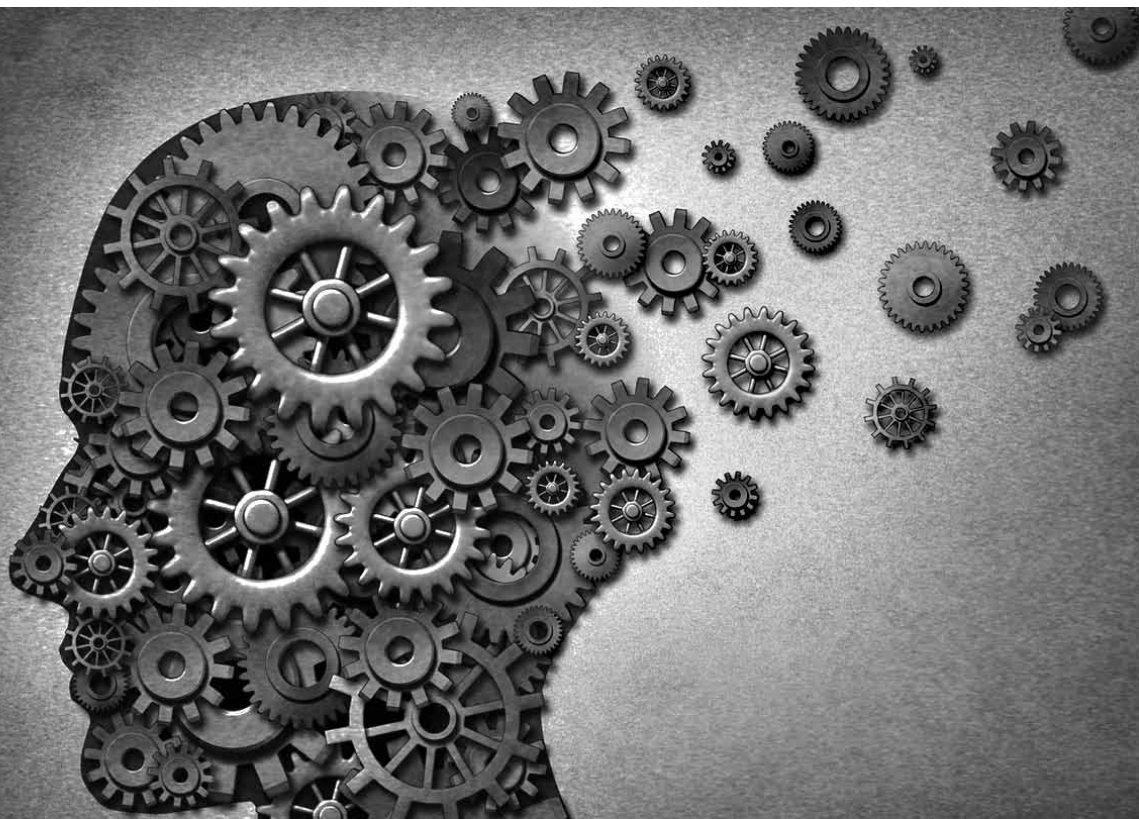


Un Camino con Futuro, para no volver al Pasado

*Resolución del
Ministerio de Defensa*

N° 1209/2010

Capitán de Navío Psicólogo Antonio Enrique Cornejo





Capitán de Navío Psicólogo Antonio Enrique Cornejo. Nació en Rufino Provincia de Santa Fe el 14 de febrero de 1954. Pertenece a la Promoción 105 de la Escuela Naval Militar. Se desempeñó en unidades de superficie que incluyeron: Buque Tanque, Destructor, Transporte Antártico, Balizador, Lancha Torpedera, Lancha Patrullera, Lancha Rápida, Barreminas, Portaaviones y Patrullero. En tierra se desempeñó en direcciones e institutos de formación del personal de oficiales, suboficiales y Liceo Naval. Su orientación Básica es Propulsión Máquinas. Realizó el Curso de Estado Mayor Especial (CUEMES). Participó en la creación del Programa de Inserción Laboral de Personas con Discapacidad en la Armada Argentina; fundó y fue Jefe de la División Veteranos de Guerra del Hospital Naval Buenos Aires; participó activamente en el diseño de la Resolución del Ministerio de Defensa N° 1209/2010 y de la puesta en actividad de la División Reinserción Laboral dependiente del Departamento Reserva Naval y Pensiones. Actualmente es Jefe de Departamento Operaciones de Paz, ubicado en el Centro de Salud de las Fuerzas Armadas “Veteranos de Malvinas”.

Es Licenciado en Sistemas Navales en Propulsión, Licenciado en Psicología, Profesor en Psicopedagogía, Máster Universitario en Integración de Personas con Discapacidad (Universidad de Salamanca), Curso Superior Universitario de Psicooncología (Universidad Favaloro), Curso Superior Universitario de Neurociencias Cognitivas, Neuropsicología y Rehabilitación (Universidad Favaloro), Programa de Actualización en Psicología Clínica con Orientación Cognitiva (UBA).

Ha participado y expuso en seminarios y congresos científicos en Argentina y en el extranjero.

Un camino con futuro, para no volver al pasado - Resolución del Ministerio de Defensa N° 1209/2010

CNES Psicólogo Antonio Enrique Cornejo

Resumen

La República Argentina tiene más de 50 años de participación en Misiones de Paz.

Desde 2004 hasta la actualidad, es el país con mayor presencia en MINUSTAH (Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití), en donde se encuentra el mayor contingente nacional desplegado en el exterior.

En 2004 Haití se vio afectado por el huracán Jeanne. El Estado Mayor Conjunto envió una Comisión para efectuar un Relevamiento Sanitario al Contingente que compone el Batallón Conjunto Argentino 1, a un mes de este acontecimiento.

En enero de 2010 se produjo un terremoto en la zona de Puerto Príncipe, en donde se vio ampliamente comprometida la integridad física y psíquica en los integrantes de la Misión de Paz.

Esto dio lugar a la Resolución del Ministerio de Defensa 1209/2010, en la cual se especifica un Plan Estratégico de Salud Mental para las Fuerzas Armadas, implementando evaluaciones previas, durante y al finalizado el despliegue, tendientes a garantizar la promoción, prevención y detección temprana de la Salud Mental. Estos procedimientos intentan evitar las inadecuadas intervenciones, que dan lugar a las patologías relacionadas, que subyacen o afloran en los Veteranos de Malvinas.

Palabras claves: SALUD MENTAL - PROMOCIÓN - PREVENCIÓN - DETECCIÓN TEMPRANA

Abstract

The Argentine Republic has been involved for over 50 years in peacekeeping missions.

From 2004 to the present, it was the country with the largest presence in MINUSTAH (United Nations Stabilization Mission in Haiti), where it is the largest national contingent deployed abroad.

In 2004 Haiti was affected by Hurricane Jeanne. The Joint Chiefs of Staff sent a group to conduct a Health Survey to the contingent that makes up the Argentine Joint Battalion 1 a month after of the event.

In January 2010 an earthquake hit the area of Port au Prince, and the physical and mental integrity of the members of the Peacekeeping Mission was widely compromised.

This gave course to the Resolution of the Ministry of Defense 1209/2010, in which a Mental Health Strategic Plan for the Armed Forces was implemented making assessments for before during and at the end of the deployment, specify aimed at ensuring the promotion, prevention and early detection of Mental Health issues. These procedures were intended to avoiding inappropriate interventions, which lead to related conditions, which were underlying the surface in Malvinas War Veterans.

Keywords: MENTAL HEALTH - PROMOTION - PREVENTION - EARLY DETECTION

Introducción

Según la base de datos del programa de conflictos de la Escola de Cultura de Pau¹ existen 30 conflictos armados, entendiendo por conflicto armado todo enfrentamiento protagonizado por grupos armados regulares o irregulares con objetivos percibidos como incompatibles en el que el uso continuado y organizado de la violencia: a) provoca un mínimo de 100 víctimas mortales en un año y/o un grave impacto en el territorio (destrucción de infraestructuras o de la naturaleza) y la seguridad humana (por ejemplo, población herida o desplazada, violencia sexual, inseguridad alimentaria, impacto en la salud mental y en el tejido social o disrupción de los servicios básicos); b) pretende que la consecución de objetivos diferenciables de los de la violencia común y normalmente vinculados a demandas de autodeterminación y autogobierno, o aspiraciones identitarias; la oposición al sistema político, económico, social o ideológico de un Estado o a la política interna o internacional de un gobierno, lo que en ambos casos motiva la lucha por acceder o erosionar al poder; o al control de los recursos o del territorio.

Los resultados de un conflicto armado, en particular pérdida de vidas, violencia, inseguridad y destrucción de infraestructura, también se obtienen por acción de las fuerzas de la naturaleza. Y nuestras FF.AA., en virtud de lo normado en la ley de Defensa Nacional (Nº 23.554) y el decreto de Organización y Funcionamiento de las Fuerzas Armadas (Nº 1.691/2006), tienen por misiones subsidiarias intervenir en operaciones multilaterales y en acontecimientos de esta índole, exponiendo a sus hombres y mujeres al stress emergente de las tareas de auxilio a sus semejantes, tanto de la comunidad nacional como de países amigos.

Estas misiones se conjugaron cuando en septiembre de 2004 la República de Haití fue azotada por el huracán Jeanne, causando los mayores estragos en la zona de Gonaives, lugar de asentamiento del Batallón Conjunto Argentino 1 – Haití. Este penoso suceso originó la conveniencia de efectuar un relevamiento sanitario al personal militar propio, destacado en la República de Haití.

¹ Escola de Cultura de Pau, “Alerta 2011. Informe sobre conflictos, derechos humanos y construcción de paz”, Icaria editorial, 2011 - <http://escolapau.uab.cat> 14/08/2015.

Dicha comisión se realizó en octubre de 2004, pudiéndose evaluar 382 efectivos acantonados en Gonaives (305), en el Hospital Reubicable (39) y en la Base de Helicópteros (38), generando como corolario dos informes, uno psicopatológico y otro epidemiológico e infectológico. La consecuencia directa fue la realización de tratamientos y seguimientos al personal que presentó síntomas compatibles con problemas en su salud mental, brindando por ende la contención y abordaje necesarios para evitar su evolución hacia una dolencia de carácter crónico.

Luego de la experiencia mencionada, se concibió el proyecto²: “Ejecutar acciones preventivas relacionadas con la Salud Mental del Personal Militar y Civil que participan en Misiones de Paz”. El estudio comprende una definición de la naturaleza del proyecto, su fundamentación y sus fases. Complementariamente aborda:

- Aspectos Familiares y Sociales
- Re-inserción Familiar y Social
- Adiestramiento
- Cronología de las Fases

Su utilidad se hará manifiesta si logra integrarse a la participación en actividades que se desarrollen dentro de las diversas Operaciones Militares Conjuntas, las que se realicen en zonas de catástrofes naturales y, fundamentalmente en la educación en prevención de la salud mental en actividades de riesgo.

Seis años más tarde de aquella calamidad, en enero de 2010 se registró un terremoto en la zona de Puerto Príncipe, en donde se vio ampliamente comprometida la integridad física y la vida de los integrantes de la Misión de Paz desplegada en ese territorio, fundamentalmente en lo relacionado a la salud mental. Ante tal situación, el Ministerio de Defensa promovió una serie de conferencias y encuentros, que concluyeron con el Seminario de Estrés Postraumático e Impacto Socio Laboral y Familiar en Personal Desplegado en Misiones de Paz, realizado en el marco del Programa de Apoyo a Diálogo sobre Políticas, financiado por la Unión Europea y llevado a cabo en el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. Además de la exposición del proyecto de marras,

² Este proyecto fue un emprendimiento conjunto entre el autor y la Lic. María Paula Queiruga, ambos profesionales destinados en el Hospital Naval Buenos Aires “Cirujano Mayor D. Pedro Mallo”.

motorizado por la sucesión de los eventos citados en tan breve lapso, se puso especial énfasis en la conveniencia de un cambio de paradigma en lo concerniente con la salud mental, tanto en el ámbito específico de cada Fuerza, como en el de la acción conjunta de las Fuerzas Armadas, impulsando la necesidad de conformar equipos de especialistas en salud mental, que contribuyan a reducir la incidencia o predominio de trastornos mentales derivados de acontecimientos psicotraumáticos.

El Instrumento Legal

En este sentido, el Ministerio de Defensa, por medio de la Resolución N° 811/10 ordenó la creación del Comité de Trabajo de Salud Mental y Apoyo Psicosocial en situaciones de Emergencias y Catástrofes, Asistencia Humanitaria y Misiones de Paz de las Fuerzas Armadas, para que realice una revisión integral de las normas relacionadas con la prevención, educación, diagnóstico y tratamiento del personal de las Fuerzas Armadas pasible de padecer trastornos mentales, asociados a situaciones disruptivas, crisis y desastres.

El Comité mencionado arribó a la necesidad de adoptar normas y procedimientos unificados, consistentes en capacitación, prevención, asistencia e información relacionados con la Salud Mental, para el personal militar y civil que participa en misiones de paz y aquellos que durante las actividades operativas inherentes a las Fuerzas Armadas dentro del Territorio Nacional, participen en acontecimientos potencialmente traumáticos. Esto incluye también, el correspondiente asesoramiento a los organismos de conducción.

A su vez, esto dio lugar a la Resolución MD N° 1209/10 que aprobó el Plan Estratégico elaborado por el Comité de Trabajo en Salud Mental, el cual, entre otras acciones, se estableció la unificación de los protocolos³ de diagnóstico, tratamiento, prevención y seguimiento de patologías relacionadas al trauma psíquico del personal de las FF.AA y de su familia, aplicándolos en las siguientes situaciones:

- Misiones de Paz en el marco de las Naciones Unidas
- Actividades operativas dentro del territorio nacional
- Veteranos de Guerra

³ El protocolo utilizado para las evaluaciones psicológicas correspondiente al pre-despliegue y pos despliegue del personal que participa en Misiones de Paz se encuentra desarrollado, en términos generales, en el Anexo 1 de la mencionada Resolución y las efectúa en forma particular cada Fuerza Armada.

Emprendimientos realizados

A partir de la aparición de la citada herramienta legal se realizaron las siguientes tareas:

- La creación de tres Centros de Salud de la Fuerzas Armadas “Veteranos de Malvinas” especializados en Salud Mental, ubicados en la ciudad de Córdoba, en el Hospital Militar de Cruzú Cuatiá y en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en donde se realizan actividades de:
 - Diagnostico, pronóstico y tratamientos a Veteranos de Guerra de Malvinas de las tres Fuerzas Armadas.
 - Evaluación de Veteranos de Guerra de Malvinas en el marco de la Ley Nacional N° 23.109.
- La realización de reuniones mensuales del Comité de Trabajo de Salud Mental, gestor de actividades particulares y generales de temas relacionados con la Salud Mental dentro del contexto de las Fuerzas Armadas.
- La creación del Departamento Operaciones de Paz en el Centro de Salud de las Fuerzas Armadas “Veteranos de Malvinas”, que controla y supervisa el accionar del Oficial Psicólogo desplegado en las Misiones de Paz y es responsable de las Evaluaciones Psicológicas para Observadores Militares y Miembros de Estado Mayor de Operaciones de Paz de Naciones Unidas.
- La participación en congresos para la divulgación en organismos militares de las actividades realizadas en materia de salud mental relacionadas con el ámbito específico de las Fuerzas Armadas.

Proyectos a futuro

A nivel nacional:

- Implementar en el personal militar y civil de las tres Fuerzas Armadas, de la Dirección Nacional de la Antártida/Instituto Antártico Argentino y del Servicio Meteorológico Nacional un mecanismo que determine la metodología de evaluación, seguimiento y verificación de aspectos relacionados con la psicología al personal que concurre a la Antártida.

- Generar aspectos técnicos psicológicos que se relacionen con las futuras actividades que emprendan las Fuerzas Armadas con relación a su participación activa ante situaciones de crisis y catástrofes dentro del territorio nacional.

- Evaluar y poner en vigencia los anteproyectos:
 - Régimen Funcional del Centro de Salud de las Fuerzas Armadas “Veteranos de Malvinas”

 - Manual de Promoción, Prevención y Detección Temprana de la Salud Mental en Operaciones Militares

A nivel internacional:

- Implementar una participación activa en la Fuerza de Paz Binacional Cruz del Sur, Compañía de Ingenieros Combinada Peruano-Argentina, UNASUR o cualquier otro emprendimiento que responda a Políticas Internacionales de Defensa.

- Mantener la capacidad adquirida de la participación activa de un Psicólogo Militar en Misiones de Paz.

Corolario

La salud refiere al estado de bienestar o de equilibrio psico-bio-social, en armonía con el medio ambiente. En ese orden, Merriam-Webster⁴ define salud mental como: “el estado del bienestar emocional y psicológico en el cual un individuo pueda utilizar sus capacidades cognitivas y emocionales, funcionar en sociedad y resolver las demandas ordinarias de la vida diaria”.

En nuestro ámbito, todo desplazamiento militar en operaciones efectivas, conlleva actividades de alto riesgo. Esto promueve la necesidad de prever respuestas de sanidad adecuadas a los componentes castrenses. Pero en tanto las respuestas médicas actuales en situaciones bélicas son eficaces y efectivas, cabe agregar que las problemáticas psicológicas que se pueden presentar en el mismo encuadre, son muy variadas y de difícil observación en lo inmediato.

Es por esto que las actuales normas previstas en la Resolución del Ministerio de Defensa 1209/2010, especifican un Plan Estratégico de Salud Mental para las Fuerzas Armadas, realizando una serie de evaluaciones previas, durante y finalizado el despliegue del Personal Militar y Civil, tendientes a garantizar la promoción, prevención y detección temprana de la Salud Mental. Estos procedimientos intentan evitar las actuales intervenciones que dan lugar a las patologías relacionados con la Salud Mental que subyacen o afloran en los Veteranos de Malvinas, que no fueron atendidos adecuadamente en tiempo y en forma. Por ello, emprendamos un camino con futuro para no volver al pasado.

⁴ La *Merriam-Webster* es una compañía estadounidense que publica libros y diccionarios de esta disciplina desde 1928.

Seminario Malvinas 2015



Los días 18 y 19 de mayo de 2015 se desarrolló el Seminario Malvinas 2015, en el Aula Magna “General Don José de San Martín” del Centro Educativo de las Fuerzas Armadas, organizado por la Escuela de Guerra Naval (ESGN). Como continuidad de lo ya realizado años anteriores, este Seminario persigue el fortalecimiento de la transferencia de experiencias operativas de este conflicto internacional reciente en la historia argentina, relatadas en primera persona por los protagonistas de esta gesta, para que se incorporen al proceso de toma de decisión, de conducción y liderazgo de los futuros comandantes y miembros de los estados mayores navales y conjuntos.

El Seminario 2015 se desarrolló según el siguiente cronograma:

Al comienzo de la primera jornada el Sr. Director de la ESGN Contraalmirante VGM Máximo Pérez León Barreto realizó la apertura y a continuación se sucedieron los disertantes que abordaron diferentes temáticas según el siguiente detalle:

Operación Rosario

Expositores:

- CL VGM (RE) Luciano ACUÑA
- CL VGM (RE) José Luis TEJO
- CN VGM (RE) Hugo SANTILLAN
- CM VGM (RE) Juan José IGLESIAS

Se refirieron a las distintas experiencias operativas que marcaron las diferentes etapas de la operación, las cuales abarcaron aspectos de Planeamiento, Logística, Operaciones y de Conducción.

Crucero ARA General. Belgrano

Expositores:

- CL VGM (RE) Carlos Castro MADERO
- CN VGM Gustavo Enrique CASTILLO

Se abordaron aspectos vinculados a la situación operativa de la unidad, las acciones en las que se vio envuelto, el hundimiento, la supervivencia en las balsas y el rescate. Los aspectos humanos relacionados con todas estas instancias y en especial aquellos que articulaban directamente con la conducción en los diferentes momentos.

Avisos ARA Gurruchaga, ARA Alférez Sobral y ARA Comodoro Somellera

Expositores:

- VL VGM (RE) Álvaro VAZQUEZ
- CN VGM (RE) Sergio BAZAN
- CL VGM Eduardo FONDEVILLA SANCET

Con lo relatado en ambos casos se pudo integrar un conjunto de distintas experiencias alrededor de una misma situación operativa, el punto de vista de los rescatados y los rescatadores, la visión del conflicto desde una unidad de bajo porte y la importancia de la preparación previa

Operaciones en las Islas Georgias del Sur

Expositor:

- CN VGM (RE) Álvaro FIGUEROA

Esta disertación recorrió los incidentes que constituyeron el comienzo del conflicto, la situación operativa del área, acciones que allí se desarrollaron, tanto desde el punto de vista operacional como el logístico.

Submarino ARA San Luis

Expositor:

- CL VGM (RE) Ricardo ALESSANDRINI

Se transmitieron experiencias vinculadas a las operaciones realizadas por la unidad, aspectos vinculados al empleo de las armas y consideraciones sobre las características del empleo del submarino.

Operación del Submarino ARA Santa Fe

Expositores:

- AL VGM (RE) Daniel Alberto MARTIN
- CM VGM (RE) Juan José IGLESIAS

Se relataron las características de las operaciones que realizó la unidad, su situación operativa, la sucesión de hechos en los que participo, las posibles alternativas, aspectos humanos y de conducción.

Con esta última exposición se dio por finalizada la primera jornada.

El martes 19 de mayo tuvo lugar la segunda jornada que se desarrolló con arreglo al siguiente programa:

Operaciones de la Aviación Naval

Expositor:

- CN VGM (RE) Roberto CURILOVIC

Se brindó información acerca de las operaciones de los aviones Super Etandard, limitaciones que enfrentaban, operaciones de apoyo, resultados alcanzados y consideraciones de Seguridad y Contrainteligencia respecto de dichas operaciones.

Experiencias Marina Mercante, Ejército Argentino y Fuerza Aérea Argentina.

Expositores:

- Comisario Naval VGM Santiago TETTAMANZI
- CNL VGM Gustavo TAMAÑO
- CM VGM (RE) Gerardo ISAAC.

Estos disertantes relataron aspectos operativos de las organizaciones a las que pertenecieron, la importancia de la participación de los marinos mercantes en el conflicto, el apoyo mutuo entre organizaciones, operaciones

propias del Ejército Argentino y la Fuerza Aérea Argentina y operaciones realizadas en cooperación con la Armada Argentina.

Operaciones de Infantería de Marina.

Expositores:

- CN VGM (RE) Waldemar AQUINO
- DR VGM Rubén ABETE
- SR VGM Ignacio CEPEDA
- CNL VGM Esteban VIGRE LAMADRID

Se refirieron a los preparativos para las operaciones, la logística de la unidad, adiestramiento y planificación, el desarrollo de diferentes acciones de combate, aspectos humanos, de conducción y de interoperabilidad con otras fuerzas.

Finalmente se llevó a cabo un Cierre Académico a cargo del Sr CL (RE) Alejandro KENNY como titular de la Cátedra “Introducción a la Estrategia Operacional”.

Actividades de intercambio con otras instituciones educativas 2015

Positivo resumen anual

de los ejercicios realizados en 2015

Durante el corriente año la Escuela de Guerra Naval (ESGN), realizó los ya tradicionales ejercicios de planificación y toma de decisiones, utilizando para tal fin el Simulador Jupiter, un software creado para posibilitar la ejecución de los mismos mediante Internet; que da la posibilidad de crear escenarios ficticios georeferenciados, y consultar sobre los medios involucrados en el juego, además de mostrar e intercambiar archivos, videos y presentaciones Power Point, facilitando el flujo de información entre los participantes, al mismo tiempo que archiva los chats, e mails y foros, permitiendo su posterior análisis.

La importancia de estos ejercicios, además de la puesta en práctica de los contenidos teóricos incorporados en las diferentes cátedras, es la constante interacción con otras instituciones nacionales e internacionales, destinadas a la defensa nacional y a la educación.

En primer lugar la ESGN, realizó un ejercicio bilateral con la Armada de Chile, entre los días 11 y 15 de mayo, con la participación de la Fuerza de Paz Combinado Cruz del Sur, el Ministerio de Defensa y Ministerio de Relaciones Exteriores.

Posteriormente, el 21 de mayo, se desarrolló una simulación de crisis familiar con la Universidad Austral, en la que participaron alumnos oriundos de San Juan, Tucumán y Buenos Aires.

Por su parte, en el mes de agosto, la actividad se desarrolló de manera trilateral entre las Armadas de Brasil, Uruguay y Argentina, los días 24, 25, 26, 27 y 28, simulando una situación de interdicción marítima en una isla ubicada en el Atlántico Sur.

Pasada la primera mitad del año, los oficiales alumnos del Curso de Comando y Plana Mayor, participaron del ejercicio Omega Centauro, poniendo en práctica los conocimientos adquiridos en los niveles tácticos y estratégicos, del que participó además un oficial auditor de la Armada de Paraguay.

Finalmente, en el mes de noviembre, se desarrollaron dos ejercicios de simulación. El primero el día 3, planteando una situación de crisis internacional con alumnos de las carreras de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales de la Pontificia Universidad Católica Argentina, basados en una situación de secesión política y crisis de legitimidad del Estado.

Y por último, entre los días 9 y 13, un ejercicio bilateral con la Armada de Bolivia, aplicando los conocimientos en el nivel táctico para la toma de decisiones en el área anfibia naval de conflicto.

De éste modo, una vez más, la ESGN continúa incrementando el desarrollo profesional de Oficiales Superiores y Jefes de la Armada, proporcionando educación avanzada en la ciencia y arte de la guerra naval y disciplinas relacionadas, a fin de capacitarlos para el ejercicio de las funciones y responsabilidades correspondientes a sus respectivas áreas y niveles de competencia.

1934 - 2015

81° ANIVERSARIO DE LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL

Informe de la Biblioteca “Dr. Isidoro Ruiz Moreno”¹

Listado de libros incorporados en 2015

La Biblioteca “Dr. Isidoro Ruiz Moreno” de la Escuela de Guerra Naval se encuentra integrada a las de las Escuelas Superiores de Guerra de Ejército, Aérea y Conjunta, en la Biblioteca “General Belgrano”, en su sede de la Av. Luis María Campos 480, Planta Baja, C.A.B.A.

Los libros disponibles en la Red de Bibliotecas de las Fuerzas Armadas puede ser consultada en el sitio web <http://200.69.147.117/rebifa/>

Consultas telefónicas a: 11 4346-8600 Interno 3449.

Vía e-mail: esgnbiblioteca@gmail.com

Horario de la Biblioteca de la ESGN “Dr. Ruiz Moreno”:

Lunes a viernes de 8 a 13.

La Biblioteca Conjunta “General Belgrano” está abierta de 8 a 20.

Listado de los libros incorporados en el período diciembre 2014 a septiembre 2015

Autor	Título	Editorial/Lugar	Año
Aron, Raymond	<i>Paz y guerra entre las naciones</i>	Madrid, Alianza	1985
Belgrano, Mario	<i>Belgrano</i>	Buenos Aires, Instituto Nac. Belgraniano	2006
Belza, Juan E.	<i>En la Isla del Fuego</i>	Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Históricas de Tierra del Fuego	1974
Benavides, María del C., coord.	<i>Grau</i>	Lince, Fundación Miguel Grau	2013

¹ Ruiz Moreno, Isidoro (h), 1905-1986. Catedrático del Derecho, Académico de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales. Fue profesor de la Escuela de Guerra Naval. Fue también Miembro de la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas.

Botta, Paulo, comp.	<i>Recopilación de los documentos de la Organización de las Naciones Unidas sobre el conflicto entre Armenia y Azerbaiyán</i>	Buenos Aires, Universidad Nacional de La Plata	2014
Bremer, Jan S.	<i>The burden of Trafalgar</i>	Newport, Naval War College	1993
Camusso, Marcelo, coord. – Saguier Fonruge, Luis, coord.	<i>Los frutos de la paz: La mediación de Su Santidad Juan Pablo II en el diferendo austral entre Argentina y Chile</i>	Buenos Aires, EDUCA	2009
Castro, Jorge	<i>La tercera revolución</i>	Buenos Aires, Catálogos	1998
Cerrina, Angel – Buceta, Alejandra Sun Tzu.	<i>El arte de la guerra: Conceptos interdisciplinarios</i>	Buenos Aires, Más Letras Comunicaciones	2014
Colombo, Jorge L.	<i>La aviación naval en la guerra del Atlántico Sud: Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque “Super Etendard”</i>	Buenos Aires, Instituto Aeronaval	1983
Cook, Martin L.	<i>The moral warrior: Ethics and service in the U.S. military</i>	New York, State University of New York	2004
Cuello, Raúl E.	<i>Política económica y exclusión social</i>	Buenos Aires, Macchi	1998
Der Ghougassian, Khatchik, ed.	<i>La erosión de la geopolítica unipolar</i>	Buenos Aires, Ministerio de Defensa	2009
Der Ghougassian, Khatchik, ed.	<i>Más allá del TNP: Las oportunidades y los riesgos del futuro inmediato de la tecnología nuclear</i>	Buenos Aires, Ministerio de Defensa	2010
Díaz Loza, Florentino	<i>Geopolítica para la Patria Grande</i>	Buenos Aires, Temática	1987
Donadío, Marcela, coord.	<i>El presupuesto de defensa en América Latina: La importancia de la transparencia y herramientas para el monitoreo independiente</i>	Buenos Aires, RESDAL	2004
Ethell, Jeffrey – Price, Alfred	<i>Air war South Atlantic</i>	London, Sidgwick & Jacson	1983
ESGN	<i>Estrategia</i>	Buenos Aires, Armada Argentina, ESGN	2012
Fraga, Jorge A.	<i>Guía metodológica para estudios geopolíticos</i>	Buenos Aires, ESGN	1984
Gallego García, Gloria M., coord. – González Ondovás, María J., coord.	<i>Conflicto armado, justicia y reconciliación</i>	Bogotá, Siglo del hombre	2012

Garré, Nilda	<i>Hacia una política de Estado para la defensa: Discursos de la Ministra de Defensa, Dra. Nilda Garré (2006-2007)</i>	Buenos Aires, Ministerio de Defensa	2007
Gavshon, Arthur – Rice, Desmond	<i>The sinking of the Belgrano</i>	London, Secker & Warburg	1984
Girbal de Blacha, Noemí	<i>Progreso, crisis y marginalidad en la Argentina moderna: Ensayo de interpretación histórica</i>	Buenos Aires, Luis O. Tedesco	1986
Güemes Arruabarrena, Martín M.	<i>Gral. Martín Miguel de Güemes (1785-1821): La soledad de la misión y la fuerza de la gloria</i>	Salta, Mundo Gráfico	2012
Huxley, Aldous	<i>Viejo muere el cisne</i>	Buenos Aires, Losada	1946
Instituto Nacional Sanmartiniano	<i>Documentos para la historia del Gral. San Martín</i>	Buenos Aires, Ministerio de Educación, Instituto Nacional Sanmartiniano (15 vol.)	1953-1979
Jiménez López, Hadelis S.	<i>Comandantes Generales de la Armada (1811-2007)</i>	Caracas, Armada de la República Bolivariana de Venezuela	2007
Kenny, Alejandro	<i>- Jornadas de Decisión y Planeamiento Estratégico, Buenos Aires, 2010</i> <i>- Cómo hacer estrategia operacional</i>	Buenos Aires, ESGC	2010
Kleisner Codebó, Florencia M. – Collia, Alejandro J.	<i>La evolución de la situación global de los recursos petrolíferos y su incidencia en los intereses argentinos en el mar</i>	Buenos Aires, Centro de Estudios Estratégicos	2002
Lorch, Carlos, ed.	<i>Poder Naval: A Marinha do Brasil</i>	Río do Janeiro, Centro de Comunicação Social da Marinha	2006
Lloyd, Richmond M., ed.	<i>Economics and maritime strategy: Implications for the 21st. century</i>	Newport, Naval War College	2006
Magariños, Carlos A.	<i>Desarrollo económico y reforma de las Naciones Unidas: Hacia una agenda conjunta para la acción</i>	Viena, ONUDI	2005
Martínez, Pablo C.	<i>La reestructuración de las Fuerzas Armadas y el rol del Congreso: La experiencia argentina</i>	La Paz, UDAPDE	2002
Meister, Jürg	<i>Der krieg um die Falkland Inseln (1982)</i>	Osnabrück, Biblio	1984

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto	<i>La COMUNIDAD internacional y la cuestión Malvinas.</i>	<i>Buenos Aires, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto</i>	s.f.
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto	<i>SOBERANIA argentina en Malvinas: A 50 años del "Alegato Ruda"</i>	<i>Buenos Aires, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto</i>	2014
Morison, Samuel E.	<i>The Oxford history of the American people</i>	<i>New York, Meridian</i>	1994
Naciones Unidas	<i>Department of Peacekeeping Operations United Nations peacekeeping operations: Principles and guidelines</i>	<i>New York, United Nations</i>	2010
Oyazábal, Guillermo A.	<i>Guillermo Brown</i>	<i>Buenos Aires, Librería Histórica</i>	2006
Pertusio, Roberto L.	<i>Los grandes innovadores del pensamiento naval</i>	<i>Buenos Aires, IPN</i>	2013
Pierri Winkler, Susana M. C.	<i>La Fragata Sarmiento</i>	<i>Buenos Aires, Dunken</i>	2003
Podetti, J. Ramiro, comp.	<i>Visiones uruguayas sobre Malvinas</i>	<i>Montevideo, Fin de siglo</i>	2014
Rodríguez Asti, John	<i>Las operaciones navales durante el conflicto con el Ecuador (1941): Apuntes para su historia</i>	<i>Callao, Marina de Guerra (Perú)</i>	2008
Sarno, Hugo G.	<i>Lecciones de geopolítica</i>	<i>Ramos Mejía, Centro FICCH</i>	2003
Tagarev, Todor	<i>Building integrity and reducing corruption in defense: A compendium of best practices</i>	<i>Geneva, DCAF</i>	2010
Thompson, Julian	<i>No picnic: 3 Commando Brigade in the South Atlantic (1982)</i>	<i>London, L. Cooper</i>	1985
Ugarte, José M.	<i>El derecho de acceso a la información: Su vigencia en Argentina, con un panorama del derecho comparado.</i>	<i>Buenos Aires, La isla de la Luna</i>	2007
Vannucci, Orlando	<i>Introducción a la calidad: Guía de estudio</i>	<i>Córdoba, Instituto Universitario Aeronáutico</i>	2005
Walton, Mary	<i>The Deming management at work</i>	<i>New York, Perigee</i>	1991
Walzer, Michael	<i>Just and unjust wars</i>	<i>New York, Basic Books</i>	2000
Zaffaroni, Eugenio R. – Cavallero, Ricardo J.	<i>Derecho penal militar: Lineamientos de la parte general.</i>	<i>Buenos Aires, Ariel</i>	1980

Obituario



Contraalmirante de Infantería de Marina (R) Rodolfo José Alonso Q. E. P. D.

El 4 de abril de 2015 dejó de existir, a la edad de 76 años, el señor Contraalmirante de Infantería de Marina D. Rodolfo José Alonso.

El Almirante Alonso ingresó a las filas de la Armada en 1952 con la 6ª Promoción del Liceo Naval Almirante Brown. La vocación que despertara en él este instituto de formación secundario de la Armada, lo llevó a

ingresar a la Escuela Naval Militar con la Promoción 87º, recibiendo su despacho de Guardiamarina de Infantería de Marina el 20 de diciembre de 1960.

Durante su permanencia en el servicio activo ejerció variados cargos en su escalafón, destacándose los de Comandante de los Batallones de Infantería de Marina Nros. 4, 2 y 1.

En 1990 ascendió al grado de Contraalmirante y pasó a desempeñarse como Jefe del Servicio de Inteligencia de la Armada y posteriormente como Jefe de Inteligencia del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, cargo desde el cual pasó a retiro voluntario en 1994.

En esta nueva etapa de su vida se incorporó a la planta docente de esta Escuela como profesor adjunto a la Cátedra de Estrategia en los cursos de Comando y Estado Mayor, en la Maestría en Estudios Estratégicos y el Curso Superior de las Fuerzas Armadas. Consustanciado con el equipo de trabajo del área de Estrategia que lideraba el Dr. Federico Frischknecht desde su paso como miembro de la Plana Mayor de la Escuela de Guerra Naval en 1984 y 1985, se constituyó en una de las columnas que sostuvieron esta avanzada de innovación académica, participando en la elaboración de las Contribuciones Académicas N° 60, N°70 y N°80.

En 1995 intervino en la elaboración del libro *Lógica, Teoría y Práctica de la Estrategia*, y en 1998 también participó como coautor del libro *Estrategia*, editado por el Instituto de Publicaciones Navales.

Fue también Consejero Titular del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada hasta 1998.

A fines de 2010 finalizó sus actividades docentes en esta Escuela de Guerra, acogiendo a los beneficios de la jubilación, después de 58 años de servicios ininterrumpidos en la Armada Argentina.

La Escuela de Guerra Naval despidе con dolor y rinde su homenaje a quien fuera en vida un destacado miembro de su cuerpo docente. Que la abnegación y la vocación de servicio que desplegara durante tantos años, sirvan como inspiración para las generaciones de alumnos y docentes que transitan por los claustros de este instituto de formación superior.

Presentación de trabajos para su publicación en la Revista de la Escuela de Guerra Naval

Requisitos formales para la presentación de artículos

(Estos requisitos tienen la finalidad de facilitar su evaluación, diagramación y edición)

1. Formato: se entregarán en formato digital procesados en un archivo extensión .doc / .docx, sin bloqueos para la revisión y corrección, sin encabezados o pies de página, en formato de página A 4, con fuente Arial, cuerpo 12 e interlineado 1,5, márgenes 2,5 cm. La Dirección de la Revista acusará recibo de los mismos.

2. Extensión máxima: preferentemente hasta 20 carillas (aproximadamente 6000 palabras) incluyendo las citas y bibliografía consultada.

3. Títulos y autoría: se expresará en no más de 8 palabras (50 caracteres), alineado a la izquierda, fuente Arial 14, negrita. Los subtítulos, irán en letra minúscula pero en cuerpo 12. Debajo figurará el nombre y apellido del autor, del mismo modo en tipografía Arial 10.

4. Citas bibliográficas y citas al pie de página: si bien no es excluyente, es conveniente seguir las Normas APA, Sexta Edición.

5. Datos del autor: se incluirá una breve biodata, que no supere las 200 palabras y una foto tipo carnet.

6. Resúmenes (abstracts) y palabras clave (key words): se incluirán uno en español y otro en inglés, con extensión máxima de 100 palabras cada uno. Contendrán hasta 5 palabras clave que permitan indexar el artículo en las bases de datos e Internet.

7. Normas generales: se prefieren los trabajos inéditos pero ello no es causa de exclusión. Ocasionalmente se sugieren modificaciones, de forma o contenido, para adecuarlos a la finalidad académica y áreas de conocimiento abordadas por la revista. Finalizada la selección se comunicará a los autores su resultado. Los gráficos se deben expresarse en idioma castellano.

8. Envío: por correo electrónico a esgnrevista@gmail.com, o por correo postal a Escuela de Guerra Naval – Revista, Av. L. M. Campos 480 – C1426BOP – CABA; hasta el 30 de setiembre de cada año. Luego de esa fecha serán considerados para el número siguiente.



**INSTITUTO
UNIVERSITARIO NAVAL
UNIDAD ACADÉMICA
ESCUELA DE GUERRA NAVAL**



CARRERAS DE POSGRADO

MAESTRÍA EN ESTUDIOS ESTRATÉGICOS

*(Acreditada por CONEAU
RESOLUCIÓN 881/09)*

DURACIÓN:
Un año dividido en dos
cuatrimestres. (Más Tesis)

TÍTULO:
Magister en Estudios
Estratégicos.

HORARIO:
lunes a jueves
de 18:30 a 22:30 hs.

DIPLOMATURA DE POSGRADO EN GESTIÓN LOGÍSTICA

DURACIÓN:
Un año dividido en dos cuatrimestres
y presentación de Trabajo de
Aplicación Profesional.

TÍTULO:
Diplomado en
Gestión Logística

HORARIO:
lunes a jueves
de 18:30 a 22:00 hs.

ESPECIALIZACIÓN EN INTERESES MARÍTIMOS

*(Acreditada por CONEAU
RESOLUCIÓN 2014 -
Aprobación ante Ministerio
de Educación en Trámite)*

DURACIÓN:
Un año dividido en dos
cuatrimestres y presentación
de Trabajo de Aplicación
Profesional

TÍTULO:
Posgrado en Intereses
Marítimos (*expedido por INUN*)

HORARIO:
lunes a jueves
de 18:30 a 22:00 hs.

**REQUISITOS
DE ADMISIÓN:**
• Graduados de Carreras
Universitarias
• Conocimientos
de idioma inglés

CONSULTAR POR BECAS

**LUGAR DE
DESARROLLO:**
Instituto Universitario Naval
Unidad Académica Escuela
de Guerra Naval

Av. Luis María Campos 480
1426 - C.A.B.A.

CONSULTAS:
de lunes a jueves de 10 a 20 hs.;
viernes de 10 a 13 hs.

Telefónicas:
(+54 11) 4346-8600 int. 3258
E-MAIL: ua_esgn@ara.mil.ar
Web: www.esgn.edu.ar

- ABIERTA LA INSCRIPCIÓN INICIO MEDIADOS MARZO 2016 -

