

Ministerio de Defensa
Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas



Escuela Superior de Guerra Conjunta
Maestría en Estrategia y Conducción Superior

Tesis

Tema

Sistema de Defensa Nacional

Título

Estrategia Militar para atender las necesidades de defensa a partir de la delimitación de la Plataforma Continental

Autor: Capitán de Navío Juan Carlos Coré

Director de Tesis: General de División (R) Julio A. Hang

Año 2020

Agradecimientos

Quiero agradecer a mi familia y al director de tesis por haber estado siempre presentes para apoyarme y alentarme para seguir adelante a pesar de los contratiempos que tuve para desarrollar el trabajo de investigación.

Asimismo, quiero dedicar este aporte académico a los 44 tripulantes del Submarino ARA "SAN JUAN" porque ellos son los eternos custodios de la soberanía marítima argentina.

Resumen

La Argentina tiene jurisdicción sobre uno de los espacios marítimos más extensos del mundo.

En los últimos años, este espacio marítimo se ha incrementado con la delimitación parcial de la Plataforma Continental, aprobada por unanimidad por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la Organización de Naciones Unidas.

Asimismo, posee un enorme potencial de recursos naturales. Sumado a ello, la protección de las vías de comunicación marítima para garantizar el flujo comercial que tiene la Argentina con el resto del mundo, los cables de comunicación submarino, el turismo marítimo, el cuidado del medioambiente marino, como también la salvaguarda de la vida humana en el mar, son algunos de los aspectos que se tratan y que el Estado argentino tiene responsabilidad indelegable.

La nueva frontera Este de la Argentina va mucho más allá de las 200 millas náuticas, llegando en ciertos puntos a tener derecho de soberanía hasta las 350 millas náuticas.

En este sentido, dada la relevancia de la defensa de este espacio, el desarrollo del trabajo se concentró en responder si la actual Estrategia Militar es adecuada para ella.

En tanto el objetivo de la investigación no fue desarrollar una Estrategia Militar, sino más bien identificar las causas que llevarían a implementarla en este caso, para la defensa del espacio marítimo argentino a partir de la delimitación parcial de la Plataforma Continental.

Palabras clave: Estrategia Militar – Defensa – Espacio Marítimo Argentino – Plataforma Continental.

Tabla de Contenido

Introducción	1
Capítulo 1 – Marco Normativo	6
1.1. El Derecho Internacional. CONVEMAR	6
1.2. Reclamo de la Plataforma Continental Argentina	9
1.3. Sistema de Defensa Nacional	13
1.4. Conclusiones Parciales	21
Capítulo 2 - Espacio Marítimo Argentino	24
2.1. Antecedentes Generales	24
2.2. Situación	41
2.3. Conclusiones Parciales	51
Capítulo 3 – Factores en el espacio marítimo argentino	55
3.1. Factor Geopolítico	55
3.2. Factor Económico	58
3.3. Factor Jurídico	62
3.4. Factor Medioambiente Marítimo	65
3.5. Factor de Ciencia y Tecnología	68
3.6. Factor Militar	74
3.7. Conclusiones Parciales	78
Capítulo 4 – Escenario global y local para la defensa del espacio marítimo argentino	83
4.1. Escenario Global	84
4.2. Escenario Local	88
Conclusiones	91
Bibliografía	99

Tabla de Gráficos, Mapas y Fotos

Gráfico N° 1: Esquema Ilustrativo de la Plataforma.	8
Gráfico N° 2: Espacios Marítimos.	9
Gráfico N° 3: Piratería somalíes desde 2009 a 2014.	32
Gráfico N° 4: Sistema Integrado de Monitoreo de Fronteras (SISFRON).	50
Gráfico N° 5: Incidentes registrados del transporte marítimo de sustancias peligrosas.	66
Mapa N° 1: Plataforma Continental Argentina.	12
Mapa N° 2: Cables de Comunicación Submarina.	37
Mapa N° 3: Área de Responsabilidad SAR de la Argentina.	40
Mapa N° 4: Tráfico Marítimo.	45
Mapa N° 5: Rutas de Tráfico Marítimo de Drogas en América.	46
Foto N° 1: Corbeta ARA “Drummond en persecución ininterrumpida	24
Foto N° 2: Buque nodriza en el área adyacente a la ZEEA.	27
Foto N° 3: Buque “Athenia”.	28
Foto N° 4: Buque “Pacific Pintail”.	29
Foto N° 5: Buque “Pacific Swan”.	30
Foto N° 6: Buques de la Task Force 150.	31
Foto N° 7: Plataforma Petrolera “Deepwater Horizon”.	35
Foto N° 8: Buque pesquero en actividad de pesca.	42
Foto N° 9: Imagen satelital del mar argentino y espacio adyacente.	42
Foto N° 10: Costa del Faro San Jorge, Argentina	61

Introducción

El Estado argentino está inmerso en atender diferentes temas estructurales para reorientar su organización y composición. Sin embargo, continúa postergando una política de Estado que resulta trascendente para defender los intereses marítimos, más aún con la reciente delimitación parcial de la Plataforma Continental. La actual coyuntura la sigue dejando fuera de prioridad de la agenda de gobierno.

Esta es una problemática de larga data. En el año 1940, el Vicealmirante Segundo R. Storni advirtió en su libro “Intereses Argentinos en el Mar” sobre la importancia estratégica que adquiere para el Estado argentino atender esta contumacia.

La continua mirada de espaldas al mar ha provocado una reacción tardía del Estado argentino ante la responsabilidad indelegable que tiene sobre la defensa de la soberanía en su espacio marítimo.

En ese vasto espacio persiste la disputa de soberanía con el Reino Unido por las Islas Malvinas, Sándwich del Sur y Georgias del Sur. También, coexisten conflictos de intereses con otros Estados por el reclamo de soberanía en el sector antártico¹ y que a futuro podrían potenciarse.

Expuesto lo anterior, parecería que sólo basta replantear una nueva Estrategia Militar que atienda la defensa del espacio marítimo argentino, ahora extendido parcialmente. Sin embargo, siendo la Estrategia Militar el resultado de una política de Estado, resulta necesario primero identificar, fundamentar, consensuar y concientizar las causas que llevarían a implementarla, en este caso, para la defensa del espacio marítimo argentino a partir de la delimitación parcial de la Plataforma Continental.

Antes de seguir avanzando resulta fundamental destacar que no existe en la Argentina un documento que haga referencia a una Estrategia Nacional de Defensa -una política de Estado-.

Cada cuatro años se renuevan los lineamientos estratégicos mediante la Directiva Política de Defensa Nacional -una política de gobierno- que orienta

¹ En el sector de la Antártida que reclama la Argentina se superpone los sectores que pretenden Chile y el Reino Unido.

el accionar para ese periodo. De ella se desprenden los planes contribuyentes de la Estrategia Militar.

El avance jurídico logrado por el Estado argentino, mediante la aprobación del organismo internacional rector que otorgó el derecho de soberanía de la Plataforma Continental, incorpora un nuevo desafío, una nueva oportunidad, para volver a proponer en la agenda de gobierno la prioridad que necesita la defensa de los intereses marítimos argentinos.

Por un lado, la demanda de recursos naturales² renovables³ y no renovables⁴ a nivel mundial es una amenaza latente para el pleno ejercicio de soberanía en el espacio marítimo argentino.

El constante crecimiento de la población mundial y las actuales necesidades para el desarrollo socioeconómico de los países emergentes producen una mayor demanda de recursos naturales. Por ello, surgen disputas para ejercer el control de los espacios vacíos o semivacíos.

En ese contexto, existe un interés global -que se acrecentaría- por la explotación de los recursos naturales de los espacios marítimos. Interés que según las urgencias y las codicias suele ir más allá de las jurisdicciones que por derecho tienen los Estados.

El crecimiento previsto de la población mundial (ONU, 2019) -estimado en más de 2.500 millones de habitantes⁵- y la progresiva mayor dificultad en el acceso a los recursos naturales, y que por definición no son renovables, incrementa esta avidez.

Es así que en el escenario mundial se avizora "...una tendencia irreversible para las próximas décadas respecto a la creciente demanda de recursos naturales" (Forti, A., 2014, p.15).

² Los recursos naturales son aquellos bienes materiales que pueden obtenerse de la naturaleza sin mediar la intervención de la mano del hombre. La definición fue obtenida del diccionario de geografía disponible en <https://www.definicionabc.com>

³ Los recursos renovables son aquellos que puede renovarse a partir de procesos naturales y con una rapidez mucho más elevada a la medida que el ser humano los consume o explota. Ídem Nota 2.

⁴ Los recursos no renovables son aquellos que existen en cantidades limitadas en la naturaleza. Por ejemplo, el petróleo, los minerales, los metales, el gas natural, etc. Ídem Nota 2.

⁵ Para 2030, la ONU estima una población aproximada de 8.500 millones. Se puede observar por país y región en <https://www.un.org/es/sections/issues-depth/population/index.html>

Tal es la preocupación que, en el marco regional, uno de los principios del Estatuto del Consejo de Defensa Suramericano es "...fomentar la defensa soberana de los recursos naturales de nuestras naciones" (CDS, 2008, Art 3j).

Por otro lado, la excentricidad que tiene el territorio argentino respecto a los mayores centros de producción y de consumo a nivel mundial obliga a depender del flujo comercial por vía marítima.

El transporte marítimo continúa siendo el eje fundamental del comercio internacional, representando aproximadamente el 87% del movimiento comercial de la Argentina con el mundo (García, N, 2019, p.3).

La protección del tráfico marítimo por las aguas jurisdiccionales resulta una condición necesaria para contribuir a sostener el desarrollo económico y comercial del país.

Asimismo, proteger el turismo marítimo, los cables de comunicación submarinos, el medioambiente marino, la responsabilidad internacional para salvaguarda de la vida humana en el mar, son otros de los aspectos a considerar.

Conforme con lo expresado en los párrafos anteriores, en esta investigación no se pretendió desarrollar una nueva Estrategia Militar sino más bien intentar, como primer paso, exponer las causas que justifican volver a revisarla para que atienda las necesidades de defensa del espacio marítimo argentino, ahora parcialmente extendido.

Para ello, el objetivo general fue determinar las causas que originan la necesidad de revisión y análisis de la actual Estrategia Militar.

En tanto los objetivos específicos se concentraron en: establecer las bases jurídicas que definen el marco internacional y nacional; describir los antecedentes generales y particulares que se relacionan con la situación del espacio marítimo argentino; detallar los factores que en ella se conjugan; realizar un esbozo prospectivo de un posible escenario con horizonte en los próximos veinte años con la necesidad de una continua revisión y, por último, concluir sobre lo investigado.

A modo de hipótesis inicial y como respuesta al interrogante formulado si la actual Estrategia Militar es adecuada para la defensa del espacio marítimo, se planteó *que esta no lo es para atender las necesidades de defensa del espacio marítimo argentino a partir de la nueva delimitación de la Plataforma Continental* establecida en marzo de 2016.

Cabe remarcar, para reforzar lo dicho en párrafos precedentes, que en este trabajo de investigación no se pretendió llegar al desarrollo de una nueva Estrategia Militar, ni orientar un posible empleo y diseño de fuerza, sino más bien exponer las causas que motivarían la necesidad de revisarla.

Respecto al alcance y límites de la investigación, si bien se menciona, en esta no se trata la problemática de disputa de soberanía en los espacios marítimos correspondientes al sector del Tratado Antártico, ni de las Islas Malvinas, Sándwich del Sur y Georgias del Sur. Tampoco incluye las aguas interiores -fluviales y lacustres- de la Argentina, que están definidas por la CONVEMAR. Por otra parte, el trabajo intenta ser una contribución académica que impulse el debate para la prosecución de una Estrategia Militar. Una estrategia que sea integrada y articulada con los organismos del Estado y con los sistemas implementados por los Estados ribereños vecinos para atender cooperativamente a la defensa de los espacios marítimos en el Océano Atlántico Sur.

Tal como se mencionó, las causas identificadas no tienen un carácter concluyente, sino que, en función de lo investigado, invitan a la discusión y análisis para el futuro desarrollo de una Estrategia Militar.

También, pretende ser una colaboración para coadyuvar a la toma de conciencia marítima de los ciudadanos y de los funcionarios del Estado argentino.

En el trabajo se aborda desde otra perspectiva, lo ya alcanzado jurídicamente por el Estado argentino y lo que se viene desarrollando a través de la iniciativa estratégica científica “Pampa Azul”, para que, a partir de la visión de la defensa, se intente promover el desarrollo de una Estrategia Militar -que perdure en el tiempo, con las orientaciones políticas de cada gobierno- coordinada con los diferentes organismos del Estado.

En cuanto a su estructura, la tesis está organizada en cuatro capítulos. En el primero se expone el marco normativo internacional y nacional en relación con el espacio marítimo argentino y el Sistema de Defensa Nacional. En el segundo capítulo se presenta los antecedentes generales y particulares que están relacionados con la situación de ese espacio.

Tomando en consideración lo anterior, en el tercero se describe los principales factores que se conjugan para el análisis y futuro desarrollo de una Estrategia Militar. En el capítulo cuatro se esboza un desarrollo prospectivo de un posible escenario para las próximas dos décadas con la necesidad de una revisión continua.

Por último, se presenta las conclusiones obtenidas a lo largo del trabajo de investigación, que dan respuesta a la hipótesis inicial expresada.

Capítulo 1

Marco Normativo

En el capítulo se enmarca las bases legales que norman el espacio marítimo argentino en los ámbitos internacional y nacional. Dentro de estas, se incluye los avances jurídicos obtenidos respecto de los derechos de soberanía sobre la Plataforma Continental y, en particular, se expone el marco normativo que regula el Sistema de Defensa Nacional de la Argentina.

1.1. El Derecho Internacional. CONVEMAR

El Derecho Internacional se entiende como el "...conjunto de normas jurídicas que rigen las relaciones de los Estados entre sí y también la de éstos con ciertas entidades que, sin ser Estados, poseen personalidad jurídica internacional" (Podestá Acosta, L; Ruda J, 1996, p.3).

En ella se originan los Tratados Internacionales a través de acuerdos, convenciones, pactos, protocolos, entre otros documentos legales.

El Derecho Internacional puede ser de carácter Público o Privado. El primero regula las relaciones jurídicas de los Estados entre sí. El segundo tiene como objetivo principal resolver los conflictos entre los sujetos que tengan jurisdicción internacional.

También, otra rama del Derecho Internacional es el Humanitario. La misma establece las normas que rigen en tiempo de guerra, para proteger a los civiles que no intervienen en el conflicto armado.

Respecto de los Tratados Internacionales, existen de diversos tipos conformes al tema a tratar, a la duración, a la obligación contraída y a la cantidad de miembros signatarios (bilaterales o multilaterales).

El Derecho Internacional es aplicado por los órganos internacionales universales o regionales e institucionales de cada Estado.

Tanto el Derecho Internacional como el Derecho Nacional, pese a tener un campo de acción propio, tienen puntos de contacto y zonas de interferencia cuando recaen normas diferentes que pueden llegar a generar conflictos.

Expuesto todo lo anterior, la Argentina establece que la "...Constitución, las leyes de la Nación que en su consecuencia se dicten por el Congreso y los tratados con las potencias extranjeras son la ley Suprema de la Nación..." (Constitución de la Nación Argentina, Art. 31).

Uno de los Tratados Internacionales que ha marcado un hito histórico en la regulación de los espacios marítimos a nivel mundial, es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).⁶

La Argentina ratificó la CONVEMAR el 31 de diciembre de 1995, mediante la Ley N° 24.543 (1995).

La CONVEMAR consta de un Preámbulo, diecisiete partes y nueve anexos. En ella se determina el alcance para definir los límites de las zonas marítimas que corresponden al Estado ribereño: Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental y Alta Mar.

Los diferentes espacios jurisdiccionales argentinos fueron medidos a partir de la Ley N° 23.968 (1991), donde se fijan las líneas de base de la Argentina.

El Mar Territorial es una franja marítima que se extiende desde las líneas de base hasta las 12 millas náuticas. En este espacio, el Estado ribereño ejerce el derecho de soberanía plena, es decir, comprende el espacio aéreo por encima de éste, el lecho y subsuelo y los recursos que ella contiene.

La Zona Contigua se extiende hasta 12 millas náuticas a partir del límite del Mar Territorial. En ella el Estado ribereño ejerce los derechos aduaneros y de inmigración. Este espacio marítimo forma parte de la Zona Económica Exclusiva.

La Zona Económica Exclusiva se extiende hasta las 188 millas náuticas a partir del límite del Mar Territorial. El Estado ribereño ejerce el

⁶ La CONVEMAR fue aprobada el 30 de abril de 1982 en Nueva York (Estados Unidos de América) y abierta a la firma de los Estados parte el 10 de diciembre de 1982 en Bahía Montego (Jamaica). Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994. Fue ratificada por 165 Estados parte.

derecho de exploración y explotación de los recursos naturales renovables y no renovables.

La Plataforma Continental tiene como límite los puntos fijos más alejados en cada uno de los cuales el espesor de las rocas sedimentarias sea por lo menos el 1% de la distancia más corta entre ese punto y el pie del talud continental o bien una línea trazada con los puntos fijos situados a no más de 60 millas marinas del pie del talud continental, conforme se representa en el siguiente gráfico.



Esquema Ilustrativo de la Plataforma

Gráfico N° 1 (COPLA, s/f)

La restricción del límite exterior de la Plataforma Continental está a una distancia que no debe exceder las 350 millas náuticas contadas desde las líneas de base o de las 100 millas náuticas a partir de la isobata de 2.500 metros.

Con relación a esta delimitación, el artículo 76 de la CONVEMAR establece que la Plataforma Continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se

extienden más allá de su mar territorial, definiendo los requisitos para determinar los límites de la misma.

En el párrafo 8 del citado artículo, se establece que “...el Estado ribereño presentará información sobre los límites de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar continental a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.”

Por último, la Alta Mar -la Zona- es el espacio marítimo que no se encuentra comprendida en los espacios mencionados anteriormente.

Los espacios marítimos descriptos se pueden esquematizar en el siguiente gráfico:

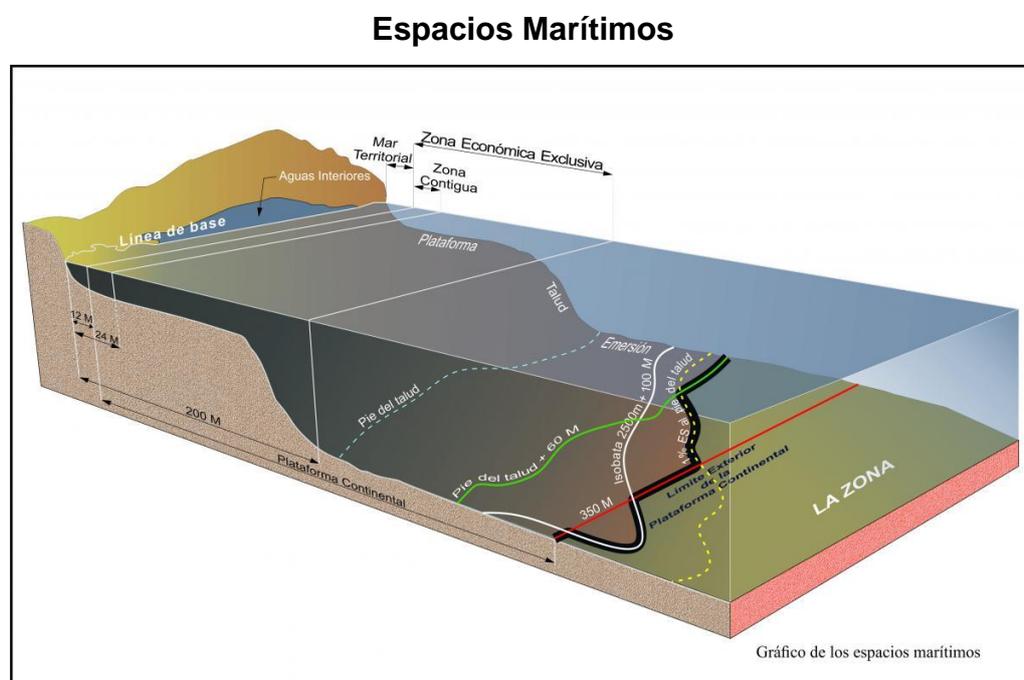


Gráfico N° 2 (COPLA, s/f)

1.2. Reclamo de la Plataforma Continental Argentina

Conforme a lo especificado en el artículo 76 de la CONVEMAR, luego de once años de trabajo multidisciplinario, el 21 de abril de 2009, el Estado argentino realizó su presentación ante la Comisión de Límites

de la Plataforma Continental (CLPC)⁷ de las Naciones Unidas para ejercer el reclamo formal de soberanía de la Plataforma Continental.

El 8 de agosto de 2012, la Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA) de la Argentina, creada por Ley N° 24.815 (1997), expuso los aspectos técnicos-científicos del reclamo jurídico presentado a la CLPC.

El 11 de marzo de 2016, con la aceptación por unanimidad de los miembros de la CLPC, la Argentina tuvo un hito histórico en materia de frontera, definiéndose un nuevo límite Este.

A partir de esa fecha obtuvo los avales legales para ejercer el pleno derecho de soberanía sobre el lecho y subsuelo de la Plataforma Continental, de forma parcial a lo reclamado, a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales.

Con esta aprobación, los límites jurisdiccionales del espacio marítimo argentino que eran hasta las 200 millas náuticas medidas desde las líneas base, se extendieron alcanzando en ciertos puntos las 350 millas náuticas.

Este avance jurídico de la Argentina cambió las dimensiones del espacio marítimo argentino. Antes comprendía 4.799.732 km² (hasta las 200 millas náuticas) y, a futuro, se le sumaría 1.781.885 km² correspondiente a la Plataforma Continental que se reclama⁸, incluyendo las áreas en disputa con el Reino Unido y del sector antártico que aún no fueron resueltas por la CLPC, llegando de esta manera a 6.581.617 km², que es más del doble de la superficie del territorio argentino de 2.791.810 km² (CARI, 2012).

Para evitar errores, cabe precisar que la Plataforma Continental parcialmente reconocida por la CLPC son los puntos entre el borde del talud a la altura de la boca del Río de la Plata y el borde al Norte de

⁷ La Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) es un órgano científico de las Naciones Unidas encargada de analizar las presentaciones de los Estados. Fue creado por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Está integrada por 21 expertos de reconocido prestigio internacional.

⁸ Superficie aproximada determinado por el Servicio de Hidrografía Naval y por el Instituto Geográfico Nacional.

Malvinas donde comienza la superposición de reclamo con el Reino Unido. También en un pequeño sector al Sur de Tierra del Fuego.

Es decir, por ahora, está reconocido entre los puntos RA-01 (al norte) y RA-481 (al sur) un total de 868,02 Km. Queda pendiente por resolver desde el punto RA-01 hasta el Límite Lateral Marítimo con la República Oriental del Uruguay que comprendería 25 km más aproximadamente.⁹ También fue reconocida por el CLPC el Arco al Sur de Tierra del Fuego, entre los puntos RA-3458, RA-3839 y RA-3840 sumando 203,41 Km.

Conforme con los datos suministrados por el Servicio de Hidrografía Naval, considerando un incremento aproximado de 150 millas náuticas a partir del borde exterior de la Zona Económica Exclusiva Argentina (200 millas náuticas), se podría señalar que la jurisdicción reconocida por la CLPC representa la 1/6 parte (aprox. 304.000 km²) de la superficie total pretendida por la Argentina.

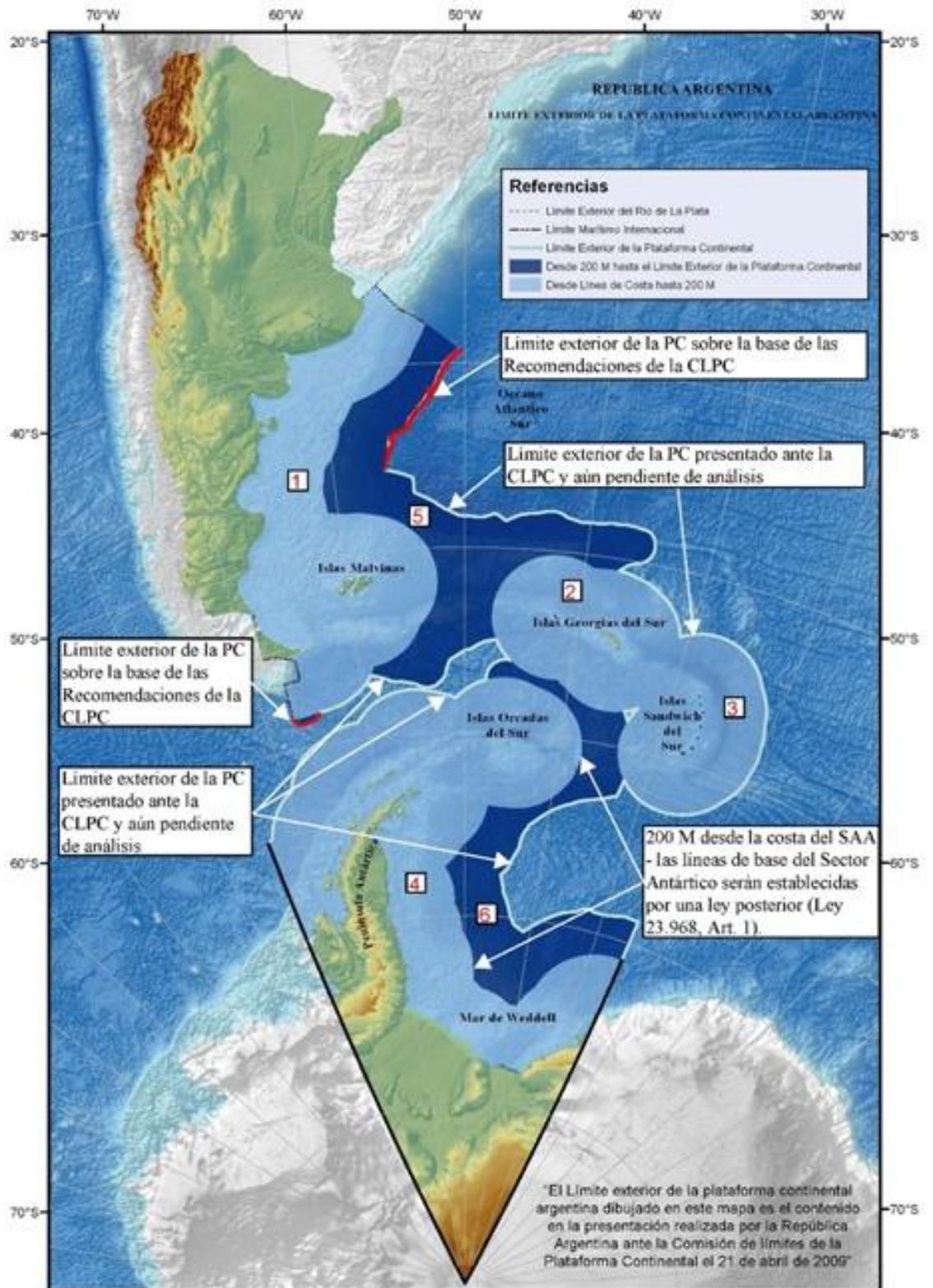
La otra 5/6 parte de la superficie de la Plataforma Continental que reclama la Argentina ha quedado en disputa y sin expedirse por la CLPC (aprox. 1.400.000 km²).

Esto significa que hoy la Argentina tiene sólo usufructo de la sexta parte de la superficie de la Plataforma Continental que reclama.

Por otra parte, con el fallo de la CLCP, si bien la Argentina incrementó en forma parcial la jurisdicción de su espacio marítimo, quedó explícitamente admitida a nivel internacional la actual disputa entre la Argentina y el Reino Unido, con relación a la soberanía y los espacios marítimos circundantes a las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur. También se manifestó el reclamo de la Argentina en el sector antártico, aún no definida, superpuesta con las pretensiones de Chile y Reino Unido.

⁹ Según información suministrada por el Servicio de Hidrografía Naval Argentina.

Plataforma Continental Argentina



Mapa N° 1¹⁰

¹⁰ Mapa de la Plataforma Continental Argentina recibido del Servicio de Hidrografía Naval.

1.3. Sistema de Defensa Nacional

En el marco normativo nacional, la Ley de Defensa Nacional N° 23.554 (1988) "...establece las bases jurídicas, orgánicas y funcionales fundamentales para la preparación, ejecución y control de la defensa nacional" (Art. 1°).

Asimismo, especifica que la Defensa Nacional "...tiene por finalidad garantizar de modo permanente la soberanía e independencia de la Nación Argentina, su integridad territorial..." (Art 2°).

También establece que "...constituye un derecho y un deber para todos los argentinos, en la forma y términos que establecen las leyes" (Art 6°).

En principio, la reglamentación de la Ley de Defensa Nacional fue establecida mediante el Decreto N° 727/06. En el artículo 1° establece que las Fuerzas Armadas debían ser empleadas solamente "...ante agresiones de origen externo perpetradas por Fuerzas Armadas pertenecientes a otro/s Estado/s..."

En el artículo 2° del Decreto se establecía que las medidas destinadas a prevenir o superar los conflictos generados por agresiones externas es la labor el Consejo de Defensa Nacional (CODENA).

El CODENA, dentro del ejercicio de sus funciones, tiene la competencia de asistir y asesorar al Presidente de la Nación, el Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas. En particular, tiene que determinar las "...situaciones de riesgo que pueden afectar a la soberanía e independencia nacional, proponiendo en tales casos las medidas y/o acciones que se estimen necesarias para su resolución." (Dec. N° 727, Art 4°).

Luego, este Decreto fue modificado por el Decreto N° 683/18, sustituyendo los artículos 1⁰¹¹, 3⁰¹², 23⁰¹³ y 24⁰¹⁴. También se incorporó un artículo 24 bis¹⁵.

¹¹ "ARTÍCULO 1°. - Las Fuerzas Armadas, instrumento militar de la defensa nacional, serán empleadas en forma disuasiva o efectiva ante agresiones de origen externo contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de la República Argentina; la vida y la

La Resolución N° 3.314/74 de la Organización de las Naciones Unidas, establece que ya sea en sus aspectos doctrinarios, de planeamiento y adiestramiento, así como también de producción de inteligencia, toda cuestión que haga y/o refiera a la seguridad interior, dada la coyuntura actual, conllevaría la necesidad de volver a debatir el alcance de las misiones/tareas de apoyo que tienen las Fuerzas Armadas para lograr proteger los intereses nacionales.

En ese sentido, la tarea de vigilancia y control en el espacio marítimo argentino, se considera que no debería quedar enmarcada en el ámbito de una sola organización del Estado. Esta responsabilidad correspondería ser compartida y articulada, para lograr así un resultado eficiente.

La Ley de Inteligencia Nacional N° 25.520 (2001), reglamentada mediante el Decreto N° 950/02, define la Inteligencia como la

libertad de sus habitantes, o ante cualquier otra forma de agresión externa que sea incompatible con la Carta de las Naciones Unidas.

El cumplimiento de esta misión primaria no afecta lo dispuesto en la Ley N° 24.059 de Seguridad Interior y en la Ley N° 24.948 de Reestructuración de las Fuerzas Armadas, en lo concerniente a los escenarios en los que se prevé el empleo del instrumento militar y a las disposiciones que definen el alcance de dicha intervención en Operaciones de Apoyo a la Seguridad Interior.”

¹² “ARTÍCULO 3°. - Las Fuerzas Armadas enmarcarán su planeamiento y empleo en los siguientes tipos de operaciones: Operaciones en Defensa de los intereses vitales de la Nación; Operaciones dispuestas en el Marco de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) u otros organismos internacionales; Operaciones encuadradas en la Ley N° 24.059 y Operaciones en Apoyo a la Comunidad Nacional e Internacional. A tales efectos, ajustarán su formulación doctrinaria, planificación y adiestramiento, en la previsión de las adquisiciones de equipos y/o medios de conformidad a las previsiones de la Ley N° 23.554, con las limitaciones previstas en las Leyes N° 24.059 y N° 25.520”.

En el caso de las misiones establecidas en la Ley N° 24.059, el Ministerio de Defensa considerará como criterio para las previsiones estratégicas, la organización, el equipamiento, la doctrina y el adiestramiento de las Fuerzas Armadas, a la integración operativa de sus funciones de apoyo logístico con las Fuerzas de Seguridad.”

¹³ “ARTÍCULO 23.- El Ejército Argentino, la Armada Argentina y la Fuerza Aérea Argentina conforman el Instrumento Militar de la Defensa Nacional; el cual deberá concebirse como una única instancia integradora de las formas y modalidades de acción propias de cada una de esas Fuerzas.

La misión primaria fundamental del Instrumento Militar consiste en asegurar la defensa nacional ante situaciones de agresión externa.”

¹⁴ “ARTÍCULO 24.- Las Fuerzas que conforman el Instrumento Militar tendrán por misión alistar, adiestrar y sostener los medios puestos a su disposición, como así también aquellas funciones y responsabilidades asignadas por la normativa vigente, a los efectos de garantizar su eficaz empleo en el marco del planeamiento militar.”

¹⁵ “ARTÍCULO 24 bis. - El Sistema de Defensa Nacional ejercerá la custodia de los objetivos estratégicos referidos por el artículo 31 de la Ley N° 23.554, a través de los integrantes identificados en los incisos f) y g) del artículo 9° de la citada Ley.”

“...actividad consistente en la obtención, reunión, sistematización y análisis de la información específica referida a los hechos, amenazas, riesgos y conflictos que afecten la seguridad exterior e interior de la Nación” (Art. 2º, pte. 1).

En esta Ley se encuentra enmarcada la Inteligencia Estratégica Militar. En particular indica que ésta es “...la parte de la inteligencia referida al conocimiento de las capacidades y debilidades del potencial militar de los países que interesen desde el punto de vista de la Defensa Nacional, así como el ambiente geográfico de las áreas estratégicas operacionales determinadas por el planeamiento estratégico militar...” (Art. 2º, pte. 4).

La Ley de Seguridad Interior N° 24.059 (1991) y su Decreto reglamentario N° 1.273/92, entre otras consideraciones de su marco regulatorio, establece la diferencia fundamental que *separa taxativamente las áreas de competencia de la Defensa Nacional y Seguridad Interior.*

En ella se determina que “...la seguridad interior tiene como ámbito espacial el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y su espacio aéreo” (Art. 4º).

Las Fuerzas Armadas sólo podrán ser empleada en caso que el Comité de Crisis lo requiera para brindar apoyo a las operaciones de seguridad interior a través “...de sus servicios de arsenales, intendencia, sanidad, veterinaria, construcciones y transporte, así como de elementos de ingenieros y comunicaciones...” (Ley N° 24.059, Art. 27º; Dec. N° 1.273, Art. 21º).

También, (mencionado en la misma ley) en casos excepcionales en que el sistema de seguridad interior implementado resulte insuficiente, previa declaración del *estado de sitio*, las Fuerzas Armadas podrían ser empleadas para el restablecimiento de la normal situación de la nación. (Art. 27º y 32º).

Por otro lado, el Preámbulo de la Constitución Nacional especifica la necesidad de "...proveer a la defensa común..." como una de las responsabilidades insoslayables que tiene el Estado argentino.

La Ley de Reestructuración de las Fuerzas Armadas N° 24.948 (1998) establece el empleo del Instrumento Militar en operaciones convencionales para la defensa de los intereses vitales de la Argentina. Asimismo, indica la necesidad de dividir el territorio nacional en áreas estratégicas, cada una de las cuáles tendrá una organización y una misión particular.

Resulta pertinente mencionar, como antecedente normativo, que el Decreto N° 1.691/06 establecía las Directivas sobre la Organización y Funcionamiento de las Fuerzas Armadas. Dentro de sus principios disponía la adecuación y modernización del Instrumento Militar conforme a las nuevas realidades, manteniendo el criterio de *diseño de fuerza por capacidades*, como así también la *priorización de la estructura para lograr el control de los espacios terrestres, marítimos y aeroespaciales*. Sin embargo, este Decreto fue derogado por el artículo 6° del Decreto N° 683/18.

Por primera vez, en el año 2009, el gobierno argentino emitió la Directiva de Política de Defensa Nacional (DPDN), mediante Decreto N° 1.714/09.

La DPDN es el *principal documento que expresa los lineamientos políticos en materia de defensa*, emitido por el Presidente de la Nación, el Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas.

También, es un documento que da inicio a los sucesivos Ciclos de Planeamiento Estratégico de la Defensa Nacional, establecido por Decreto N° 1.279/07.

En ese entonces, la DPDN 2009 señalaba "...la *existencia de grandes espacios territoriales efectiva y potencialmente provechosos en materia de recursos naturales*, que serían objeto de reclamaciones soberanas en un futuro inmediato y que podrían derivar en la asignación de nuevos ámbitos espaciales que deberían, necesariamente, ser objeto

del ejercicio efectivo de actos soberanos por parte de los Estados Nacionales.”

Asimismo, la DPDN 2009 había indicado que “...el Sistema de Defensa debía conjurar y repeler mediante el empleo de las Fuerzas Armadas, instrumento militar de la Defensa Nacional, toda agresión externa militar, a fin de *garantizar y salvaguardar de modo permanente la soberanía*, independencia y autodeterminación de la Nación, su *integridad territorial* y la vida y libertad de sus habitantes.”

La Directiva había remarcado que “...la República Argentina concibe su defensa en la doble dimensión “*autónoma*” por un lado y “*cooperativa*” por otro.”

En relación con el límite exterior de la Plataforma Continental, la DPDN 2009 había precisado que la Argentina “...aspira a consolidar el ejercicio de los *derechos de soberanía sobre los recursos naturales* de un territorio de aproximadamente un millón de kilómetros cuadrados (1.000.000 Km²) adicionales...”, ya que aún no estaba precisamente definida por la CLPC.

La DPDN 2009 había establecido como único escenario de potenciales conflictos la Antártida, en relación con la Ley sobre la Antártida Argentina N° 18.513 (1969) y los Decretos N° 2.316/90 y N° 207/03.

Así fue que, según la DPDN 2009, la misión principal del Sistema de Defensa Nacional era conjurar y repeler, mediante el empleo del Instrumento Militar, las *agresiones estatales militares externas* (Estatuto de Roma, 1998, Res. 6°) a los fines de garantizar y *salvaguardar de modo permanente la soberanía*, la independencia y la autodeterminación de la nación, su *integridad territorial*, la *protección de sus recursos estratégicos* y la vida y libertad de sus habitantes.

En ella se especificaba que la política de Defensa Nacional se encuadraba bajo el concepto de “*legítima defensa*”, concepción establecida en el artículo 51 de la Carta de Naciones Unidas.

En este sentido, respecto a la segunda dimensión del Sistema de Defensa Nacional “*cooperativa*”, el Estado argentino había fomentado

la cooperación en el control de espacios limítrofes comunes y la complementación de capacidades.¹⁶

Hasta aquí se explicitaron algunos antecedentes de la DPDN 2009, que permitirían entender el devenir de la actualización realizada en diciembre de 2014, la segunda Directiva de Política de Defensa Nacional, emitida mediante el Decreto N° 2.645.

La DPDN 2014 exponía fundamentalmente que existía un desplazamiento del poder económico y de la riqueza mundial del eje Occidente/Norte al eje Oriente/Sur.

En ese escenario, los cambios económicos en las últimas décadas habían revitalizado la *pugna por los recursos naturales y el control de las rutas que transportan* desde las zonas de producción hasta las regiones de procesamiento.

Esta situación fundamentaría la presente escasez de los recursos naturales debido a las pocas reservas existentes en el mundo.

Sumado a esta problemática, señalaba que *la protección de las rutas de transporte marítimo* resultaría primordial para asegurar el flujo comercial de los Estados.

Hoy está vigente la DPDN 2018. En ella se determinó la visión, misión y criterios que orientan a la organización, funcionamiento, planificación, desarrollo de capacidades operacionales, empleo y administración de los recursos humanos, conforme a la apreciación estratégica del escenario global y regional.

También resaltó la necesidad de *proteger la soberanía, la integridad territorial, la capacidad de autodeterminación*, entre otros aspectos.

En particular señaló que el Océano Atlántico Sur es un *área de valor estratégico* en virtud del *potencial de recursos naturales, como vía principal del comercio internacional, como proyección hacia el Continente Antártico y regulador climático global*.

¹⁶ Por ejemplo, la consolidación de la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur (ZPCAS), en donde se incluyen a veintiún países africanos (Angola, Benín, Cabo Verde, Camerún, Congo, República Democrática del Congo, Costa de Marfil, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, Liberia, Namibia, Nigeria, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona, Sudáfrica y Togo) y tres suramericanos (Brasil, Uruguay y Argentina).

En ese contexto, la DPDN 2018 reconoció explícitamente que la ampliación de *la Plataforma Continental conlleva desafíos estratégicos, logísticos y operacionales*.

Con el Decreto reglamentario N° 683/18 de la Ley de Defensa Nacional, el gobierno argentino modificó los lineamientos de la política de Defensa Nacional, respecto al *empleo disuasivo o efectivo* del Instrumento Militar.

Este Decreto, tal como se especificó, modificó los artículos del Decreto N° 727/06 de la Ley de Defensa Nacional para establecer que los ataques externos no solo se limitarán a las Fuerzas Armadas de otro/s Estado/s, sino que deberán atender a los *desafíos y amenazas actuales*, como lo es el terrorismo internacional o el narcotráfico, los desastres naturales, la ayuda humanitaria, entre otros aspectos a considerar.

También, el Decreto reglamentó el *apoyo logístico* a las Fuerzas de Seguridad, que está contemplado en la Ley de Seguridad Interior N° 24.059.

Esto no implica traspasar los límites establecidos por la Ley de Seguridad Interior ni de la Ley de Reestructuración de las Fuerzas Armadas en cuanto al ámbito exclusivo de competencia que tiene el Instrumento Militar respecto de las Fuerzas de Seguridad.

Asimismo, el Decreto N° 683 establece la tarea de las Fuerzas Armadas para proteger los *objetivos estratégicos* del Estado argentino, conforme a lo establecido en el artículo 31 de la Ley de Defensa Nacional.

Por otra parte, por no tener relación con la política de Defensa Nacional establecida, el Decreto derogó la Directiva sobre Organización y Funcionamiento de las Fuerzas Armadas aprobada por el Decreto N° 1.691/06.

El Sistema de Defensa Nacional se basa en los lineamientos políticos que se expresaron en los Libros Blancos de la Defensa de la Argentina

de los años 1999 y 2010, que sirvieron para la elaboración del Libro Blanco de la Defensa 2015 (LBD 2015) que está vigente.

En el libro se hace referencia que la "...soberanía va a ser la palabra que va a definir el devenir de este siglo XXI" (p. 15).

En el análisis del marco internacional indica que "...se observa un progresivo desplazamiento del centro de poder "euroatlántico", predominante desde hace más de medio milenio, hacia el eje "Asia-Pacífico" y, como consecuencia de transformaciones demográficas, económicas y geopolíticas..." (p. 22).

También resalta que "...en los ámbitos de la Defensa nacional de temáticas que se han profundizado desde fines del siglo pasado, tales como las relativas a la difusión del poder tecnológico, la ciberdefensa y las tensiones provenientes de *la escasez de recursos naturales a nivel planetario.*" (p. 23).

El LBD 2015 expone que *las reservas de cuencas de hidrocarburos en el espacio marítimo argentino representan un potencial de recursos naturales* aún sin explorar ni explotar.

En tal sentido, existe una "...revalorización de la importancia de los *recursos estratégicos* en un contexto de relativa escasez." Resalta una "...*creciente demanda mundial sobre recursos naturales vitales no renovables o escasos, tales como los hidrocarburos, los minerales estratégicos...*" que "...instala un nuevo desafío a considerar en términos principalmente geopolíticos." (p. 28).

Por eso, se prevé que existan "...*pujas alrededor de la apropiación de tales recursos, sus rutas comerciales o los territorios* donde se encuentran en magnitudes importantes y de viable accesibilidad" (p. 28).

En ese contexto, existe una "...necesidad de *preservar la soberanía nacional* en los espacios geográficos con *reservas de recursos naturales vitales y estratégicos*" (p. 28), como lo es la Plataforma Continental.

En el marco regional, se señala que existe una unidad de convergencia de los Estados suramericanos para atender los "...temas estratégicos de urgente ponderación, tales como la *protección de los recursos naturales*" (p. 32).

Asimismo, se indica que "*las reservas de recursos naturales y activos estratégicos compartidos requieren de una preservación para las generaciones futuras*" (p. 32).

En ese contexto, existe la necesidad de consolidar la presencia de Argentina en los llamados *espacios semivacíos*, como lo sería el Océano Atlántico Sur Occidental (Koutoujian, 2004).

Por otro lado, se tiene una escasa conciencia marítima de la sociedad y de sus representantes, entendida como la "efectiva comprensión de todo lo que está asociado con el ambiente marítimo que puede causar impacto en la protección, en la seguridad y en la economía de un país" (Koutoujian, 2004), fundamentado en "...lo frecuente que es para los argentinos olvidarse de que la Argentina es un país marítimo..." (Estrandly y G., 2011), y que no está incluida como un tema prioritario en la agenda del gobierno de turno.

1.4. Conclusiones Parciales

1.4.1. El avance jurídico obtenido por la Argentina, el 11 de marzo de 2016, aprobado por unanimidad por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) de las Naciones Unidas, permitió avanzar en forma parcial con la delimitación de la Plataforma Continental (1/6 sobre el total que se reclama), expandiendo la jurisdicción del espacio marítimo argentino.

1.4.2. El reconocimiento explícito por la CLPC de un espacio marítimo en disputa entre la Argentina y el Reino Unido permite ratificar y volver a poner en la agenda internacional la necesidad de tratar esta controversia.

También manifiesta las pretensiones de la Argentina en el sector antártico que se superponen con las de Chile y Reino Unido.

- 1.4.3. El incremento en la demanda de recursos naturales -renovables y no renovables- a nivel mundial condicionan la política de defensa nacional a efectos de redefinir una Estrategia Militar que atienda a su defensa en el ejercicio del pleno derecho de soberanía en el espacio marítimo argentino, ahora extendido parcialmente.
- 1.4.4. El desplazamiento de los centros de poder o de comercialización hacia otras áreas geográficas, implica la necesaria previsión estratégica para la protección de las líneas de transporte marítimo, cuya importancia se aumenta dada la excentricidad que tiene la ubicación del territorio argentino en relación con los principales centros de consumo y de producción.
- 1.4.5. La falta de conciencia marítima de la sociedad y de sus representantes dificulta que la defensa del espacio marítimo argentino sea incorporada como un tema prioritario en la agenda del gobierno.
- 1.4.6. La ausencia de una Estrategia Nacional de Defensa -una política de Estado- dificulta, por ende, la implementación de una Estrategia Militar que atienda a la defensa de los intereses nacionales en el mar, con un horizonte que supere los períodos naturales de gobierno, en el mediano y largo plazo.
- 1.4.7. El marco regulatorio establecido en el Decreto N° 727/06 (derogado), que era reglamentario de la Ley de Defensa Nacional, limitaba el accionar del Instrumento Militar para orientarse estructural y organizativamente hacia la conjuración de situaciones de agresión estatal externa, solo cuando son perpetradas por Fuerzas Armadas de otro/s Estado/s.
Ahora, las modificaciones realizadas al citado Decreto y la derogación del Decreto N° 1.691/06 mediante el Decreto reglamentario N° 683/18 permite que el Instrumento Militar pueda ser empleado de forma *disuasiva* o *efectiva* contra las amenazas y los desafíos presentes de origen externo.

De esta forma, se siguen respetando los límites establecidos en la Ley de Seguridad Interior y en la Ley de Reestructuración de las Fuerzas Armadas en cuanto al área de competencia en que deben actuar las Fuerzas Armadas respecto de las Fuerzas de Seguridad.

- 1.4.8. La emisión de los lineamientos estratégicos en materia de defensa, mediante las DPDN, favorece el desarrollo de los diferentes planes contribuyentes de la Estrategia Militar.
- 1.4.9. El alcance que establece la Ley de Defensa Nacional N° 23.554, el Decreto reglamentario N° 683/18 y la DPDN 2018 facilitan el análisis del desarrollo estratégico en un sentido más amplio a efectos de atender la necesidad de garantizar de modo permanente la soberanía nacional, proteger los recursos naturales y enfrentar los riesgos y amenazas presentes, responsabilidades insoslayables del Estado argentino.

Capítulo 2

Espacio Marítimo Argentino

En este capítulo se describe aspectos de la situación del espacio marítimo argentino. Inicia con antecedentes generales que se conjugan para luego continuar con los particulares de la situación que tiene dicho espacio.

2.1. Antecedentes Generales

Pesca Ilegal

Hace más de 30 años que el Estado argentino aplica para la defensa de los recursos naturales, el empleo de los medios disponibles de la Armada Argentina y de la Prefectura Naval Argentina, a través de Patrullas de Control del Mar (PCM), a fin de monitorear, mitigar o evitar la pesca ilegal en la Zona Económica Exclusiva.

Sin embargo, por informes del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP)¹⁷, las PCM no han producido el resultado esperado para disuadir o detener el avance desmedido de otros Estados sobre los intereses argentinos en el mar.

En septiembre de 1991, la Corbeta ARA¹⁸ “Spiro” realiza la captura de los pesqueros españoles “Navegantes” y “Urbain”.



**Corbeta ARA “Drummond” en persecución ininterrumpida
Foto N° 1**

En febrero de 1992, la Corbeta ARA “Rosales” realiza la captura del buque pesquero japonés “Daito Maru” y en abril de 1993 del buque pesquero coreano “Kao Hsiun”. También en abril de ese mismo año, la Corbeta ARA “Drummond” (Foto N° 1), efectúa la captura del buque

pesquero japonés “Yaryu Maru 58” y en abril de 1994 del buque pesquero “Potero 301” bandera coreana.

¹⁷ Informes de la página oficial del INIDEP. Obtenido de: <http://www.inidep.edu.ar/solicitud-de-informes-catalogo.html>

¹⁸ ARA sigla que representa a la Armada de la República Argentina.

En febrero de 2000 se realiza la captura del buque pesquero taiwanés “Huou Chun 101”. En marzo de ese mismo año, la Corbeta ARA “Guerrico” materializa la captura del buque pesquero taiwanés “King 707”.

En marzo de 2001 se crea la División de Patrullado Marítimo de la Armada Argentina con asiento en la Base Naval Mar del Plata para contribuir a enfrentar el avance que estaba teniendo esta problemática.

En marzo de 2002 se realiza la captura del buque pesquero taiwanés “Fu Chang Chun”.¹⁹

En enero de 2004, la Corbeta ARA “Granville” realiza la captura del buque pesquero taiwanés “Ching Hsing”. El buque fue incendiado y abandonado por su propia tripulación, buscando refugio en el pesquero “Yunh Long Fa” que lo acompañaba durante la persecución. El pesquero incendiado no llegó a hundirse y fue remolcado a Puerto Madryn.

En febrero de 2004 se realiza la captura del buque pesquero taiwanés “Jim Chin Tsai”.²⁰

En febrero de 2005 se procede a la captura del buque pesquero taiwanés “Hsien Hua 6”. En marzo de ese año se realiza la captura del buque pesquero “Jae Sung” de bandera coreana y en abril se captura el buque pesquero “Win Lein Sheng 3”²¹ de bandera taiwanesa.

En marzo de 2006 se efectúa la captura del buque pesquero “Kum Yang 102” de bandera coreana.

También la Corbeta ARA “Espora” realiza las capturas de “Jing Yang”; “Miun Jing” y “Dong Wong” de banderas coreanas y “Garnela” de bandera española.

En diciembre de 2012 se procede a la captura de los buques pesqueros chinos “Lu Rong Yu 6177” y “Lu Rong Yu 6178” que estaban pescando ilegalmente. Después de ocho meses la empresa armadora pagó la multa y se hizo cargo de la tripulación abandonada.

¹⁹ Incendiado y hundido por su propia tripulación.

²⁰ Ibid. 20.

²¹ Ibid. 20.

En junio de 2013 se realiza la captura del buque pesquero “Fu Yuan Yu 873”. Luego, en abril de 2015 se lo captura nuevamente y su tripulación quedó abandonada por ocho meses en la Argentina.

En julio de 2013 se captura el buque pesquero español “Piscator” que estaba en actividad de pesca ilegal a la altura de Comodoro Rivadavia. El último puerto que utilizó para su abastecimiento logístico fue Montevideo, Uruguay.

En marzo de 2015 se realiza la captura del buque pesquero “Hu Shung Yu 809”, continuando detenido en Puerto Madryn, Argentina. En junio de ese año se logra cobrar la multa al buque pesquero “Lujiao Nanyuanyu 177”, al ingresar a Puerto Madryn por problemas de salud de un tripulante. Este buque anteriormente había estado realizando pesca ilegal y se había fugado.

En febrero de 2016, el buque pesquero “Hua Li 8”, tras comprobarse su actividad ilegal, se realiza una persecución ininterrumpida, pero al llegar a aguas jurisdiccionales de Uruguay se traspasa el control a ese Estado. El pesquero logra su fuga. No obstante, la Cancillería argentina pidió una orden de captura del buque por Interpol. El 22 de abril de ese año, el buque pesquero fue interceptado y detenido en el estrecho de Malaca por dos buques de guerra de Indonesia por resistencia a la autoridad y pesca ilegal (Fernández, K, 2016).

En marzo de 2016, detectado en actividad de pesca ilegal en la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA), después de una persecución ininterrumpida, fue hundido el buque pesquero de bandera china “Lu Yan Yuan Yu 010”, tras intentar colisionar contra un guardacostas del Estado argentino. Luego cuatro tripulantes, incluido el capitán, fueron rescatados y el resto escaparon en otros buques pesqueros chinos que escoltaban al infractor (BBC News, 2016).

En los primeros días del mes de febrero de 2018 se captura el buque pesquero “Playa Pesmar Uno” de bandera española con más de 320.000 kilos de pescado²² procesado (El País, 2018).

²² Merluza, abadejo, calamar y raya.

El 22 de febrero de 2018 se detecta el buque pesquero de bandera china “Jing Yan 626” realizando pesca ilegal a la altura del Golfo de San Jorge (El Universo, 2018). Este buque fue ayudado a escapar por otros cuatro pesqueros chinos, tras una persecución de ocho horas y desoír los disparos de advertencia que realizó el guardacostas GC-24 “Mantilla” de la Prefectura Naval Argentina.

Por otra parte, cabe señalar que Uruguay, a través del puerto de Montevideo, oficia de base de apoyo logístico para los buques pesqueros que realizan pesca ilegal en el Océano Atlántico Sur (Funda Vida, 2018).



**Buque nodriza en un área
adyacente a la ZEEA
Foto N° 2**

Aquellos que no van a ese puerto, utilizan buques nodrizas²³ (Foto N° 2), ubicados estratégicamente en proximidades del límite de la ZEEA, para traspasar la carga de la pesca ilegal y continuar con sus faenas.

Los casos expuestos anteriormente darían fundamentos suficientes para llamarlos *buques pesqueros piratas*, que operan en el Océano Atlántico Sur, en el espacio marítimo argentino.

Según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (sigla en inglés FAO), la pesca ilegal representa hasta 26 millones de toneladas anuales, lo que equivale al 15% de las capturas totales en el mundo, con una pérdida económica de 23.000 millones de dólares (Naciones Unidas, 2017).

Asimismo, la organización Global Fishing Watch (GFW) señala que la flota pesquera industrial ha llegado al 55% de la superficie oceánica del planeta (El País, 2018). Confirma que las cinco flotas con mayor presencia mundial son China, España, Taiwán, Japón y Corea del Sur,

²³ Los buques nodrizas poseen una buena capacidad de carga y de congelamiento. También los denominan tipo “reefer”. Oscilan de 15 a 20 buques nodrizas que están ubicados en un área adyacente de la ZEEA para recibir las cargas de los buques pesqueros que están pescando ilegalmente en el espacio marítimo argentino y otros en la milla 201.

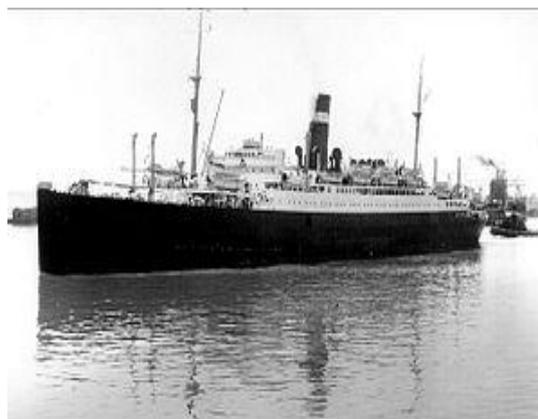
confirmando la bandera de la mayoría de los buques pesqueros capturados.

Transporte Marítimo

En relación con las amenazas al tráfico marítimo de cargas y de pasajeros, en puerto y en navegación, se podrían mencionar algunos hechos mundiales como referencia a las implicancias que producirían, de suceder, en el espacio marítimo que interesa.

Desde el comienzo del Siglo XX, precisamente el 7 de mayo de 1915, durante la Primera Guerra Mundial, un submarino alemán hundió al buque de pasajeros “Lusitania” para cortar el tráfico comercial en dirección al Reino Unido, con el trágico balance de 1.200 muertos (La Razón, s/f).

En la Segunda Guerra Mundial, el 3 de septiembre de 1939, el transatlántico de pasajeros “Athenia” (Foto N° 3) fue hundido por un submarino alemán dejando 112 personas fallecidas o desaparecidas. Un hecho parecido fue lo ocurrido con el “Lusitana”.



Buque “Athenia” - Foto N° 3

En el Océano Atlántico Norte, el 13 de octubre de 1939, un submarino alemán U-47, en las Islas Orcadas, en la base Scapa Flow, hundió al acorazado “Royal Oak”²⁴ y al averiado crucero “Repulse” que estaban fondeados (Ferrero, 2011, pp 7-47).

En el Océano Atlántico Sur, los alemanes disponían de una fuerza naval²⁵ en el área marítima frente a Mar del Plata para atacar el tráfico marítimo aliado. Así fue que hundieron 37 buques con un total de

²⁴ De la tripulación de 1.400 hombres en total, 833 perdieron la vida.

²⁵ Acorazados, Cruceros, Cruceros Auxiliares y Mercantes armados como buques corsarios de superficie para atacar el tráfico marítimo aliado.

187.000 toneladas. El objetivo era intentar cortar las líneas de comunicaciones logísticas.

El 7 de diciembre de 1941 se realizó el ataque japonés a la Base Naval de los Estados Unidos de América en la Isla de Pearl Harbour, evidenciando la fragilidad que tiene la protección de un puerto militar, extensivo a un puerto civil, ante la acción sorpresiva de fuerzas regulares, que podrían ser también irregulares, desde el mar.

Otro hundimiento fue el buque de pasajeros “Laconia” realizado por submarinos alemanes e italianos, desconociendo que llevaba entre 1.200 a 1.800 prisioneros italianos que quedaron en el mar como náufragos.

Tanto en la Primera como en la Segunda Guerra Mundial existieron muchos casos que evidencian la importancia de la protección del tráfico marítimo, la vulnerabilidad de los puertos/fondeaderos, como también las poblaciones ubicadas en o próximas a las costas.

Otra situación que atañe al transporte marítimo es el riesgo que implica el transporte de sustancias peligrosas por aguas jurisdiccionales propias y el impacto que produciría ante un suceso en el medioambiente marino.



Buque “Pacific Pintail” - Foto N° 4

En marzo de 1995, la ruta elegida por el buque de carga británico “Pacific Pintail”²⁶ (Foto N° 4) para transportar 14 toneladas de residuos de plutonio, altamente radioactivo, desde Francia a Japón, fue por aguas jurisdiccionales de

Argentina y luego por el Cabo de Hornos.

²⁶ Los buques para transporte de Desechos y Materiales Radioactivos: Pacific Swan (1979), Pacific Crame (1980), Pacific Teal (1982), Pacific Sandpiper (1985) y Pacific Pintail (1987). Estas unidades pertenecían a la empresa armadora Pacific Nuclear Transport Limited (PNTL), cuyo paquete accionario estaba distribuido: British Nuclear Fuel Corporation (BNFL) (Reino Unido) 62,5%, COGEMA (Francia) 12,5% y Federation of Electric Power Companies (FEPC) (Japón) 25%.

Las características de la contaminación marina que podría haber producido en el espacio marítimo argentino hubiera tenido un impacto ambiental mayor al que se produjo con el incidente de Chernóbil, sucedido en 1986.

Ahora este buque sigue transportando cargas radiactivas con el nombre “Oceanic Pintail” (Clarín, 2018).



Buque “Pacific Swan” - Foto N° 5

En enero de 2001, la ruta seguida por el buque de carga británico “Pacific Swan” (Foto N° 5) para transportar 80 toneladas de residuos nucleares también fue por aguas jurisdiccionales de Argentina, luego el Cabo de Hornos, dejando abierta esta

derrota para el tránsito marítimo con sustancias peligrosas.

En ese mismo año zarparon desde Francia el “Pacific Pintail” y el “Pacific Teal”, mellizos del “Pacific Swan”, con cargamento de óxido de plutonio (La Nación, 2001).

Piratería

En el marco de acciones ilegales en el mar, el 22 de enero de 1961 se produce el primer secuestro de un buque por motivos políticos, el crucero portugués “Santamaria”. Fue asaltado por el Directorio Revolucionario Ibérico de Liberación (DRIL) para protestar por las dictaduras de Franco y Salazar. El buque transportaba 612 pasajeros y 350 tripulantes.

El 12 de febrero de 1963, un comando de las Fuerzas Armadas de Liberación Nacional (FALN) secuestra al buque carguero “Anzoátegui”.

El secuestro era la herramienta de denuncia o propaganda política al sistema de gobierno imperante en Venezuela, Rómulo Betancourt. Esta situación duró 13 días, hasta que el presidente del Brasil, Janio

Cuadros, les concedió asilo político, arribando el buque al puerto de Recife.

En octubre de 1985, la Organización para la Liberación Palestina (OLP) secuestra el Crucero italiano “Achile Lauro”.

En 1989, un grupo de palestino asaltó al Crucero “City of Poros” con turistas franceses, británicos y estadounidenses.

En septiembre de 1998, el buque panameño “Tenyu” desapareció cuando navegaba por los estrechos de Malaca, desde Indonesia a Corea, con una carga de lingotes de aluminio. Luego fue encontrado en otra parte del mundo, con otro nombre y distinta tripulación.

En octubre de 1999, el buque de carga “Alondra Rainbow” fue abordado por piratas armados, dejando a la deriva a los 17 tripulantes en balsas salvavidas. Luego fue recuperado por la marina de la India.

En 2002, la policía marítima de Bangkok, Tailandia, pudo recuperar el buque tanque “Han Wei” de bandera hondureña, secuestrado por piratas.

En abril de 2009, piratas somalíes atacaron a un buque de pasajeros italiano “Melody” con 1.527 personas a bordo (El País, 2009). También secuestraron ese año al buque pesquero español “Alakrana”.

Por los hechos piratería, en diciembre de 2008 se implementó la “Operación Atalanta” -EU NAVFOR Somalía- en el marco de la Política de Defensa y Seguridad Común de la Unión Europea (Emad, s/f).



Buques de la Task Force 150 - Foto N° 6

También la Operación “Ocean Shield”²⁷ de la OTAN y la “Task Force 150” (CMF, s/f) de una coalición liderada por Estados Unidos de América (Foto N° 6).

En el 2009, la

²⁷ La Operación “Ocean Shield” fue implementada desde el 17 de agosto de 2009 al 24 de noviembre de 2016.

Declaración de Lanzarote²⁸ muestra la preocupación de los Estados para enfrentar las amenazas a la seguridad en el Océano Atlántico Sur, como lo es tráfico de drogas y de armas, *la piratería* y la inmigración ilegal (La Prensa, 2009).

En noviembre de 2010, para liberar al buque petrolero surcoreano “Samho Dream”, se pagó un rescate por nueve millones y medio de dólares.

Como referencia, el máximo de las acciones de piratería somalíes alcanzó en el 2011 con 237 ataques a los buques, tal como se representa en el gráfico siguiente, con una pérdida aproximada de 8.000 millones de dólares.

Piratería Somalí desde 2009 a 2014

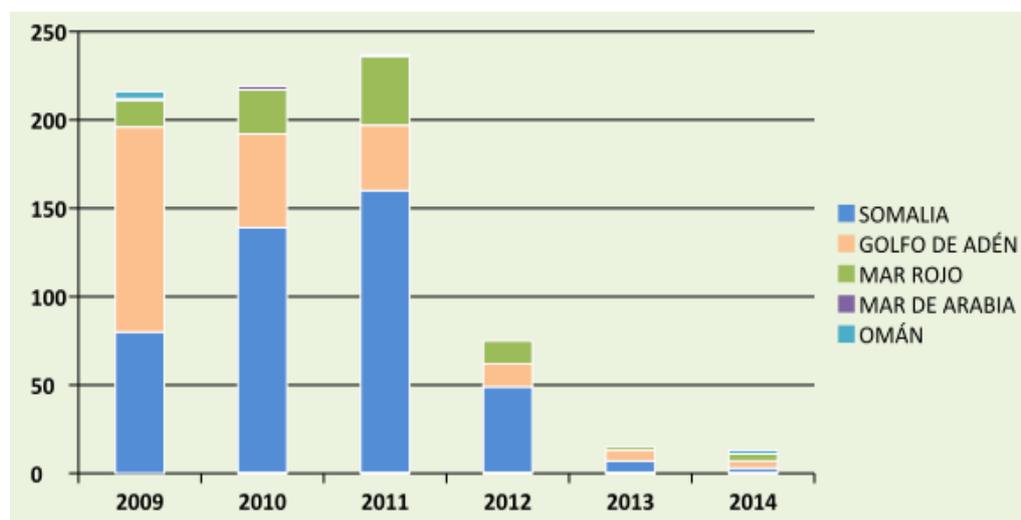


Gráfico N° 3²⁹

Por los controles existentes, si bien hubo una disminución de la piratería en el Cuerno de África³⁰, en los últimos años se ha evidenciado un desplazamiento de las actividades ilícitas hacia las

²⁸ La Declaración de Lanzarote fue realizada en el mes de junio de 2009, en el marco de la cooperación en espacios marítimos regionales de ambas márgenes del Océano Atlántico. En ese encuentro tuvieron la participación de doce países: Angola, Argentina, Brasil, Cabo Verde, Camerún, España, Francia, Marruecos, Nigeria, Portugal, Senegal y Uruguay. No asistieron Venezuela, Costa de Marfil y Sudáfrica.

²⁹ Incidentes de piratería y robo a mano armada relacionados con los piratas somalíes (2009 – 2014). Obtenido de: <https://elordenmundial.com/somalia-y-el-golfo-de-guinea-las-dos-caras-de-la-pirateria-en-africa>

³⁰ El Cuerno de África es la región de África Oriental, ubicada en la desembocadura del Mar Rojo con el Océano Índico en la parte meridional del Golfo de Adén, frente a la península arábiga. Está conformado por los países de Somalia, Yibuti, Eritrea y Etiopía.

costas de África Occidental (The Political Room, 2019) y en las del Océano Índico oriental (El Orden Mundial, 2015).

El 01 de abril de 2017, después de cinco años de aparente inactividad, piratas somalíes secuestraron un buque indio “Al Kausar”, con once tripulantes, en el Océano Índico (Clarín, 2017). Transportaba trigo y azúcar desde Dubái hacia el puerto de Bosasso. Los piratas pidieron una recompensa.

El 13 de marzo de 2017 secuestraron un buque petrolero con bandera de Sri Lanka, con ocho tripulantes. Fueron liberado tres días después.

El 24 de marzo de 2017 capturaron un buque pesquero que podría ser utilizado para plataforma de ataque a otras embarcaciones.

En el 2018 se produjo un marcado avance de diferentes acciones de piratería en el Golfo de Guinea (ANAVE, 2019).

Terrorismo

En el mundo han sucedido acciones terroristas tanto en puerto como en centros urbanos próximos a las costas.

En la Argentina, en el año 1975, en el Astillero Naval de Río Santiago, se produjo una explosión sobre el costado del Destructor ARA “Santísima Trinidad”, partiéndola al medio y quedando semihundida, con la operación de sabotaje realizado por un buzo de una organización terrorista (Montoneros). Tres años más tarde se ocasionó otro atentado en el Yate ARA “Itatí”.

En el territorio argentino, en la ciudad capital ubicada en la costa, el 17 de marzo de 1992 y el 18 de julio de 1994, se produjeron dos atentados terroristas. El primero a la Embajada de Israel³¹ y el segundo a la Asociación Mutual Israelita Argentina (AMIA)³².

El 12 de octubre de 2000 se produjo el ataque suicida -célula de Al Qaeda- con una pequeña lancha con explosivos sobre el destructor USS “Cole” en aguas de Yemen, en el puerto de Adén, con 17 tripulantes muertos y 39 heridos de consideración.

³¹ Resultaron 22 personas muertas y 242 heridas.

³² Resultaron 85 personas muertas y 300 heridas.

El ataque terrorista del 11 de septiembre de 2001 a los Estados Unidos de América, en las grandes urbes³³ representativas de la costa Este, produjo un antes y un después en la adopción de las medidas de seguridad portuaria y del tráfico marítimo, así como también en otras áreas³⁴ de responsabilidad del Estado.

Inmigración

En los últimos años se han producido crecientes corrientes migratorias que influyen en los Estados receptores. Por ejemplo, "...en 2013 el número de migrantes internacionales alcanzó los 232 millones en todo el mundo, frente a los 175 millones en 2000" (Gestión, 2015).

En el siglo XXI se puede señalar que son tres los flujos migratorios más notorios. El primero entre México y EEUU. El segundo hacia Europa de los países vecinos. El tercero entre el Medio Oriente y el norte de África.

A estos se podría sumar el permanente éxodo de venezolanos hacia los países de Sudamérica.

Las causas de las migraciones son diversas, pero pueden atribuirse que son productos de los conflictos armados, crisis humanitarias, desastres naturales, problemas políticos, desigualdades socioeconómicas, mejores oportunidades, entre varias causales.

Un ejemplo de ello es lo que se vive en Siria. La utilización de armas químicas (BBC, 2018) evidencia que la humanidad no tiene límite para dirimir sus conflictos hasta correr el riesgo de su exterminio total.

Las principales corrientes migratorias se producen por tierra, pero *la vía marítima* ha crecido en su empleo.

En ese contexto, según el censo 2010, la Argentina tiene una densidad de la población en la Patagonia de 2,5 hab/km²³⁵ en promedio. Esta región representa un "espacio semivacío" con recursos naturales que

³³ Washington DC (Capital de los Estados Unidos de América) y New York.

³⁴ Aeroportuarias, Fronterizas, Aeroespaciales, entre otros.

³⁵ Tierra del Fuego 0,1 / Santa Cruz 1,1 / Río Negro 3,1 / Neuquén 5,9 / Chubut 2,3. Obtenido de: <https://www.indec.gob.ar/buscador.asp?t=densidad>

podría ser ocupada, con asentamientos en el litoral marítimo, por flujos de migraciones ilegales, así como está sucediendo en la frontera norte de Brasil, en la región de la Amazonia, que tiene una densidad similar de 2,2 hab/km² (DB City, 2019).

Medioambiente Marino

Otro aspecto que incide en el espacio marítimo argentino es el cuidado del medioambiente marino.

El 18 de marzo de 1967, el incidente náutico del buque tanque Torrey Canyon produjo un derrame de petróleo -120.000 toneladas- que ocasionó un desastre medioambiental³⁶ marítimo en la costa sur del Reino Unido. A partir de este hecho, la Organización Marítima Internacional emitió regulaciones³⁷ que intentan mitigar las acciones de los buques sobre el impacto medioambiental marino.

Las petroleras³⁸ que operan en la Cuenca Norte de las Islas Malvinas (Telam, 2018) sin una regulación y fiscalización por parte del Estado



**Plataforma Petrolera “Deepwater Horizon”
Foto N° 7**

argentino podrían generar un impacto medioambiental marítimo, tal como lo que produjo la plataforma “Deepwater Horizon”³⁹ (Foto N° 7) en el Golfo de México (El País, 2010).

En febrero de 2018 se originó el derrame de combustible del buque tanque “Sanchi” (BBC, 2018), de bandera panameña, con 136.000 toneladas. Tras sufrir una explosión, el buque

³⁶ Fueron contaminadas 180 km de costas del Reino Unido y 80 km de Francia. Murieron aproximadamente 15.000 aves marinas y organismos marinos en un área de 380 km².

³⁷ Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78), con 119 Estados que lo han ratificado.

³⁸ Petroleras Rockhopper Exploration y Diamond Offshore.

³⁹ La plataforma petrolera “Deepwater Horizon” situada en el Golfo de México se hundió el 22 de abril de 2010 como resultado de una explosión que había tenido dos días atrás provocando el vertimiento de 779.000 toneladas de petróleo aproximadamente.

se hundió nueve días después del incidente náutico. Este desastre medioambiental marítimo equivale a tres veces la carga derramada por el incidente “Exxon Valdez”⁴⁰.

Cables Submarinos

En el espacio marítimo existe la vulnerabilidad estratégica que representa los cables de comunicación submarina.

El 29 de agosto de 1850 se extiende el primer cable telegráfico submarino. Poco tiempo después un pesquero francés corta el cable con sus redes. Desde ese entonces se han producidos muchos incidentes naturales y antrópicos, algunos de carácter intencional (La Información, 2013).

Como antecedente, el Reino Unido fue el primer país que desarrolló y aplicó técnicas para cortar cables submarinos al inicio de la Primera Guerra Mundial (BBC, 2017). El objetivo era limitar la capacidad de comunicación e interceptar las comunicaciones del enemigo.

En diciembre 2006 se produjo una de las más grandes interrupciones cuando un sismo rompió nueve cables submarinos entre Taiwán y Filipinas cortando las comunicaciones entre el Sudoeste Asiático y el resto del mundo.

En febrero de 2008 se produce una desconexión por tres días en Egipto, India y otros países por la rotura de cables submarinos (El País, 2008).

En abril de 2018 informan que “al menos seis países en África Occidental quedaron sin conexión de internet o con servicio intermitente a causa de la ruptura de un cable submarino” (El Siglo de Torreón, 2018). El sistema de cable se extiende 17 mil kilómetros desde Francia hasta Sudáfrica, proporcionando internet a 22 países.

⁴⁰ El derrame del buque petrolero “Exxon Valdez” fue luego de encallar el 24 de marzo de 1989 en el arrecife de coral Bligh Reef, Alaska. Se derramó aproximadamente 37.000 toneladas de hidrocarburos.

En el mapa se observa que los cables submarinos en el espacio marítimo argentino no representan un canal de conexión relevante en relación con otras regiones del mundo, pero al no tener muchas alternativas de enlace, existe la vulnerabilidad estratégica por la posible interrupción y/o manipulación de los datos⁴² que en ella circulan.

Es tal la preocupación, que el Comité Internacional para la Protección de los Cables Submarinos, contra los peligros naturales y los causados por el hombre, informó que existen por año entre 100 y 150 cortes de cables submarinos.

El Presidente del Comité Militar de la OTAN, Comandante Aéreo Sir Stuart William Peach⁴³, señaló que “los cables submarinos son *infraestructura indispensable de nuestro tiempo*, esenciales para nuestra vida moderna y la economía global” (BBC, 2017).

Búsqueda y Rescate en el Mar

La Búsqueda y Rescate (SAR)⁴⁴ de las vidas humanas en el mar es una responsabilidad asumida por los Estados signatarios del “Convenio SOLAS, 1974, enmendado”.

El Estado argentino, a través de la Armada Argentina como autoridad de aplicación (Ley N° 22.445, 1981), tiene responsabilidad SAR en un área marítima de aproximadamente 14.561.274 km² (Nuestro Mar, 2008), desde la longitud 10° Oeste hasta 70° Oeste y la latitud 38° Sur hasta el Polo Sur.

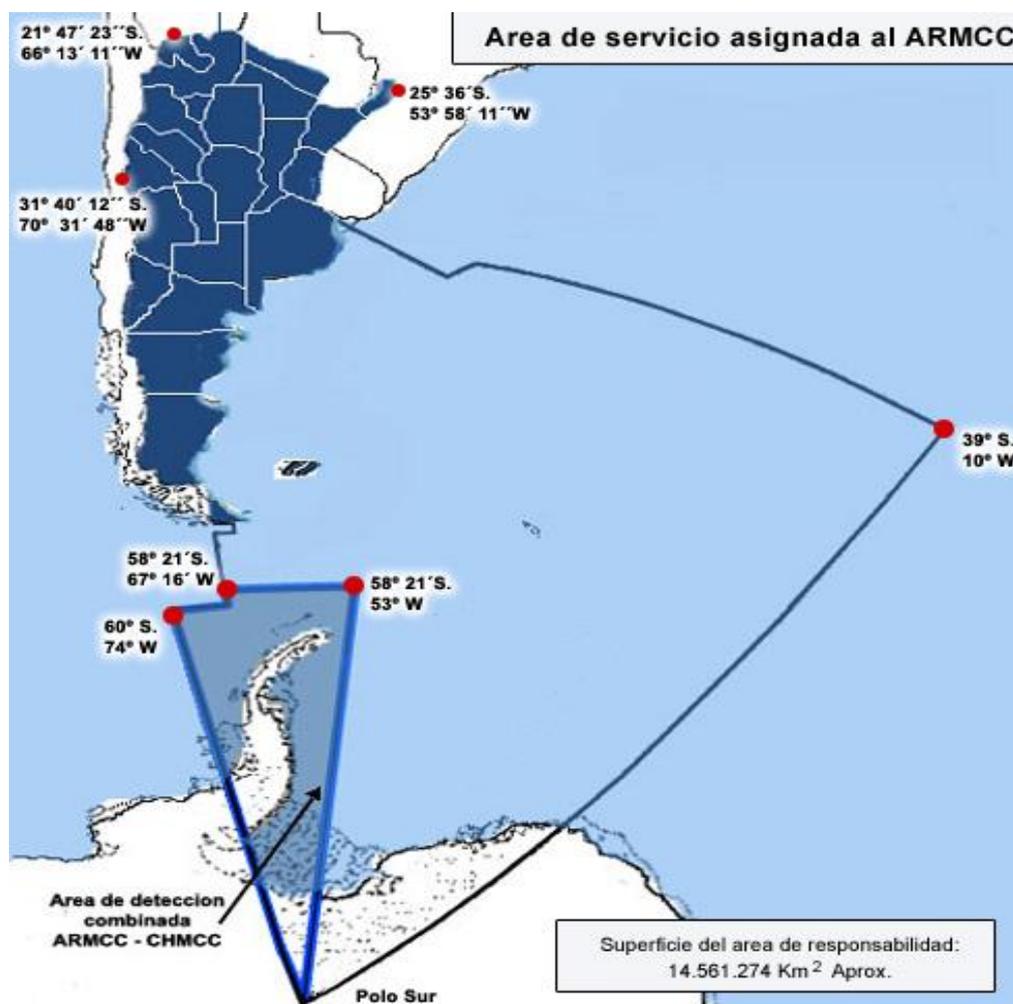
Para destacar la importancia y magnitud de los casos SAR asumidos por la Argentina, por ejemplo, en marzo de 2015, Taiwán solicitó la ayuda para encontrar al buque pesquero “Hsiang Fu Chun” que estaba a 700 millas náuticas de las Islas Malvinas. En esa ocasión fueron rescatados 49 tripulantes de origen chino, filipino y de indonesia (BBC, 2015).

⁴² Denominado ciberguerra o ciberataque.

⁴³ EL Comandante Aéreo Sir Stuart William Peach es el Presidente del Comité Militar de la OTAN a partir del 29 de junio de 2018.

⁴⁴ Búsqueda y Rescate cuyas siglas en el idioma inglés es Search and Rescue (SAR).

Área de Responsabilidad SAR de la Argentina



Mapa N° 3

Disputas de Soberanía

En 1978 existió el litigio de Argentina - Chile por la delimitación de la jurisdicción marítima del Canal Beagle y la adjudicación de las Islas Picton, Lenox y Nueva, a través del laudo papal, resolvió otorgar a Chile una proyección hacia el Océano Atlántico Sur y la Antártida.

Desde 1833 permanece la disputa entre la Argentina y el Reino Unido por las Islas Malvinas, Sándwich del Sur y Georgias del Sur, con los espacios marítimos circundantes, con un conflicto armado en 1982.

Después del conflicto bélico, el Reino Unido estableció una "Zona de Protección Militar" de exclusión alrededor de las Islas Malvinas de 150

millas náuticas, centrada en un punto del Estrecho de San Carlos. Luego, el 24 de octubre de 1986 se anunció la creación de la “Zona Provisional de Conservación y Administración de Pesquerías” (siglas en inglés FICZ) de 150 millas. En 1990, de manera unilateral, se estableció la “Zona Externa de Conservación” (sigla en inglés FOCZ), ampliando los anteriores a las 200 millas náuticas.

Con esta última delimitación, el Reino Unido ha autorizado a la explotación de hidrocarburos en la cuenca norte de las Islas Malvinas y ha otorgado licencias de pesca de manera unilateral.

También, en ese contexto, ha reforzado su base militar de Mount Pleasant, Islas Malvinas, siendo una de las más numerosas del mundo (Diario Popular, 2017).

En junio de 2015, la jueza Lilian Herrera de Tierra del Fuego, Argentina, resolvió embargar buques y otros bienes por valor de 156 millones de dólares a las compañías involucradas: Falkland Oil and Gas, Premier Oil, Rockhopper, Edison International y Noble Energy. Las perforaciones petroleras habían comenzado en el 2010 (BBC, 2015).

El Reino Unido sigue otorgando licencias ilegales de pesca a terceros, permitiendo extraer sin control los recursos renovables -pesca- de las aguas que circundan las islas en disputa.

Esta situación continúa generando un permanente conflicto de intereses sobre el control de los espacios marítimos argentinos, produciendo, en ciertas circunstancias, reclamos a terceros Estados que son autorizados por el Reino Unido y vedados por la Argentina.

En síntesis, en el espacio marítimo argentino, continúan dos casos de reclamo de soberanía sin resolver. Uno corresponde al sector de la Antártida que, por el momento, está destinado solamente a las actividades científicas-técnicas y de preservación del medioambiente. En ella, no se reconoce soberanía a ninguno de los Estados que la reclaman (Tratado Antártico, 1958; Protocolo de Madrid, 1991). La Argentina pretende un sector antártico en la cual existe un conflicto de

interés por estar superpuesto con los espacios de soberanía que pretenden Chile y Reino Unido.

El otro caso es el reclamo de soberanía con el Reino Unido sobre las Islas Malvinas, Sándwich del Sur y Georgias del Sur, incluyendo sus espacios marítimos circundantes.

Respecto a esta última situación, sin hurgar en argumentos históricos, desde una perspectiva geológica, está comprobado que las islas en cuestión se encuentran dentro de la Plataforma Continental Argentina, pero la CLPC no se expidió por ser un espacio marítimo en disputa.

Desde 1982, luego del conflicto armado con el Reino Unido, la Argentina continúa con los reclamos por vías diplomáticas, pero hasta ahora con resultado infructuoso.

2.2. Situación

El vasto espacio marítimo argentino se encuentra en una situación global de riesgo y amenazas, producto del potencial de recursos naturales que posee y la limitada capacidad que tiene el Estado para ejercer en plenitud su derecho de soberanía.

En relación con los recursos naturales, se está frente “...a 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” (Koutoudjian, 2011, p 71).

Por ese motivo, “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 ecuménicos, como las calotas polares, *las plataformas continentales marinas* e incluso la alta mar. En el gigantesco escenario geopolítico del Siglo XXI, el Mar Argentino es una de las perlas más preciadas del Planeta.” (Koutoudjian, 2011, p 72).

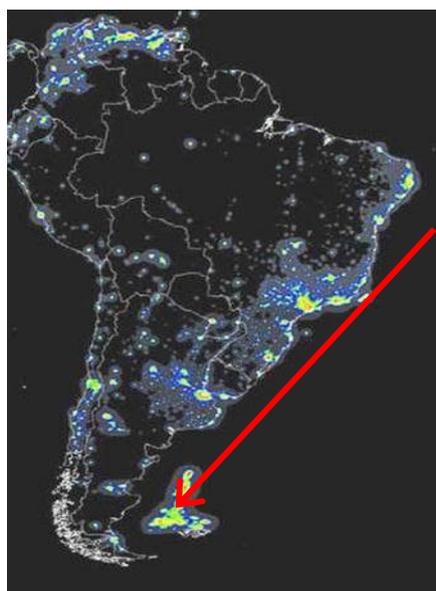
En ese contexto, cabe señalar que “el 90% de los caladeros del mundo se encuentran colapsados, sobreexplotados, o al límite de la explotación.

El océano sólo puede soportar la mitad de los buques pesqueros que operan actualmente” (Nuestro Mar, 2017) en el planeta.

En relación con los recursos renovables, en el espacio marítimo argentino y en las áreas adyacentes, los buques pesqueros utilizan luces potentes (Foto N° 8)



**Buque Potero en actividad de pesca
Foto N° 8**



**Imagen Satelital del mar
argentino y espacio adyacente
- Foto N° 9**

para atraer el “*illex argentinus*”, una preciada especie de calamar.

Por imágenes satelitales (Foto N° 9) se puede visualizar una intensidad lumínica que representa verdaderas ciudades flotantes.

La flota de buques pesqueros, que oscila en promedio entre 350 y 400 barcos, son de banderas china (40%), taiwanesa (17-18%), española (12-15%) y/o coreana (18-20%) (IRI, 2019).

Estos buques pesqueros⁴⁵ están acompañados por buques nodrizas⁴⁶, ubicados en un área adyacente del límite de la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA), para el trasbordo de las faenas de pesca.

⁴⁵ Buques pesqueros de bandera española, taiwanesa, china, rusa, etc. que pueden llegar a conformar en determinados períodos del año en más de 500 buques realizando actividades de pescar en el mar.

⁴⁶ Buques factorías de gran porte, denominado Buques nodrizas, que están posicionadas por fuera de la Zona Económica Exclusiva Argentina donde los buques pesqueros se amadrinan (atracan a sus costados) para traspasar la faena diaria de pesca.

Los guarismos que exponen los informes 2018 producidos por el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP) indican que se está hipotecando uno de los últimos caladeros más codiciados en el mundo.

El Doctor César Lerena, experto en Atlántico Sur y Pesca, dijo: “Estimamos que los buques extranjeros que sin licencia pescan al interior de la zona exclusiva y en el área adyacente de la zona exclusiva argentina capturan alrededor de un millón de toneladas anuales” (El Economista, 2019).

Además, expresó que ese volumen representa una pérdida de cerca de US\$ 2.000 millones anuales en materia prima, alrededor de US\$ 14.000 millones anuales en la comercialización final de esos productos. Respecto de los recursos no renovables, la Argentina tiene cierta capacidad para investigar y explorar, pero aún no cuenta con la tecnología y los medios necesarios para explotar los que se encuentran en el lecho y subsuelo de la Plataforma Continental.

En el mundo son pocos los Estados y/o empresas privadas que disponen de la capacidad tecnológica para explotar los recursos en aguas profundas.⁴⁷

Un ejemplo de ello es Brasil. El Estado brasileño adoptó una política de largo plazo para investigar, explorar y obtener la capacidad de explotar hidrocarburos a profundidades mayores a los 1.000 metros. Ellos tuvieron la visión estratégica de autosuficiencia energética, de crecimiento económico para su posicionamiento mundial y una *política de Estado* que, a pesar de los cambios de gobierno, acompaña las actividades que se están desarrollando en las Cuencas de Espiritu Santo, Campos y Santos.

Lo expuesto llevó a una campaña de difusión para transmitir la importancia que tiene la defensa de la denominada “Amazonia Azul”⁴⁸,

⁴⁷ Conforme a la Comunidad Petrolera la profundidad del agua a la cual se está perforando: Aguas Someras (0 – 300 metros) Aguas Profundas (300 – 1.500 metros) Aguas Ultraprofundas (mayores de 1.500 metros). Obtenido de: <https://www.lacomunidadpetrolera.com/2008/12/perforacin-de-pozos-en-aguas-profundas.html>

trasladando el concepto de la “Amazonia Verde” -territorial-, que cualquier ciudadano brasileño visualiza, al desafío de adecuar y equipar⁴⁹ a la marina para proteger los recursos naturales en ese vasto espacio jurisdiccional marítimo.

De la misma manera, el potencial de recursos naturales que tiene la denominada “Pampa Azul”⁵⁰ en el espacio marítimo argentino concita una intensa atención, debido a la posibilidad de traducir estas riquezas en beneficios económicos y de prosperidad para el país. Esto debería ser objeto, como en Brasil, de una estrategia de difusión.

En ese contexto, la usurpación del Reino Unido sobre las Islas Malvinas, Sándwich del Sur y Georgias del Sur y el espacio marítimo que las circundan genera una explotación ilegal, tal como lo es, por ejemplo, la extracción de petróleo en la cuenca noroeste de Malvinas y el otorgamiento de las licencias de pesca, cuyos datos de pérdidas económicas para el Estado argentino se desconocen.

En otro aspecto, por la excentricidad territorial que tiene la Argentina, respecto a las zonas de producción y de consumo del planeta, sigue dependiendo del *transporte marítimo* como medio principal para el traslado de sus productos comerciales.

En ella, la Argentina mueve aproximadamente el 87% del volumen del comercio exterior con el resto del mundo.

Cabe señalar que, por ahora, en el espacio marítimo argentino no se han registrado hechos de piratería que afecten a las vías de comunicación marítima.

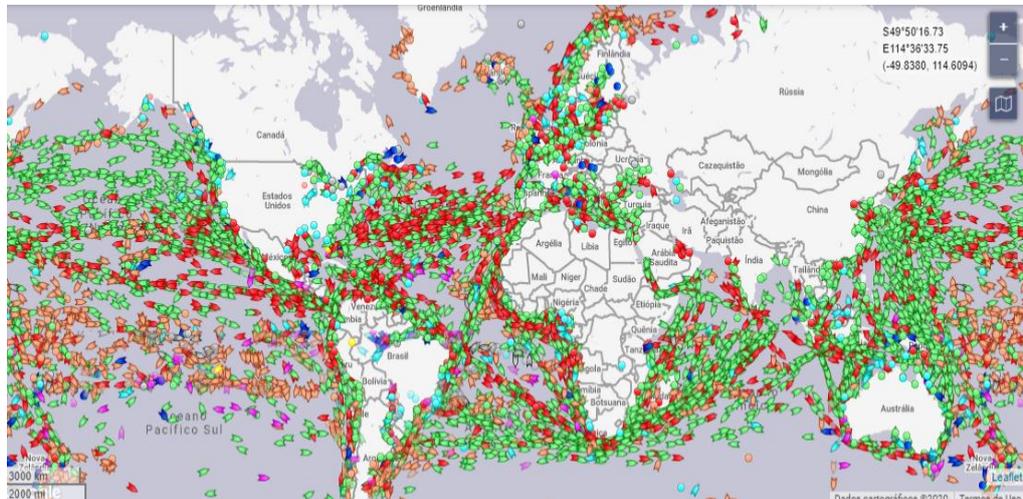
El volumen del tráfico marítimo (Mapa N° 4), tal como se muestra en la imagen siguiente, testimonia la trascendencia que tiene la actividad a nivel mundial.

⁴⁸ “Amazonia Azul” es un concepto estratégico para definir el espacio jurisdiccional marítimo brasileño que equivale aproximadamente al 52% de la superficie territorial (4,5 millones de km²). En ella, encierra un potencial importante de recursos naturales y de biodiversidad.

⁴⁹ Surgieron los proyectos estratégicos: Programa de Desarrollo de Submarinos (PROSUB); Programa Nuclear de la Armada (PNA) y el Programa de Construcción de Corbetas Clase “Tamandaré”.

⁵⁰ “Pampa Azul” responde a una política de Estado en el marco de una estrategia de investigación científica, pero falta una estrategia complementaria que *defienda* los intereses marítimos.

Tráfico Marítimo



Mapa N° 4⁵¹

Por otro lado, en las costas occidentales del continente africano ya existen actividades de piratería (Blasting News, 2018) que podrían llegar a afectar el transporte marítimo en el Océano Atlántico Sur, inclusive llegar a desplazarse hacia las costas orientales de Sudamérica.

La piratería se está moviendo en los mares evadiendo la acción defensiva de los Estados. Como se ha dicho, las actividades en las costas de Somalia se fueron desplazando y hoy existe otro escenario en el Golfo de Guinea.

También, respecto del transporte marítimo, las organizaciones terroristas están utilizando los contenedores para trasladar armas, materiales peligrosos o colocar en ellos explosivos y hasta armas de destrucción masiva.

La violencia terrorista ha tenido mutaciones para operar de forma premeditada, clandestina, sorpresiva y dirigida contra blancos no

⁵¹ La imagen captada en el mapa representa el tráfico marítimo mundial del día 11 de enero de 2020. Obtenido de: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-12.1/centery:24.8/zoom:2>

combatientes. Buscan fallas en la protección -en la defensa-, para incidir su vulnerabilidad y lograr efectos espectaculares. Estas dos condiciones, hoy se las pueden encontrar, tanto en el transporte marítimo internacional como en sus puertos.

Por otra parte, en los puertos de la Argentina se continuarían produciendo contrabandos de drogas, armas, trata de personas, mercadería ilegal, entre otros ilícitos.

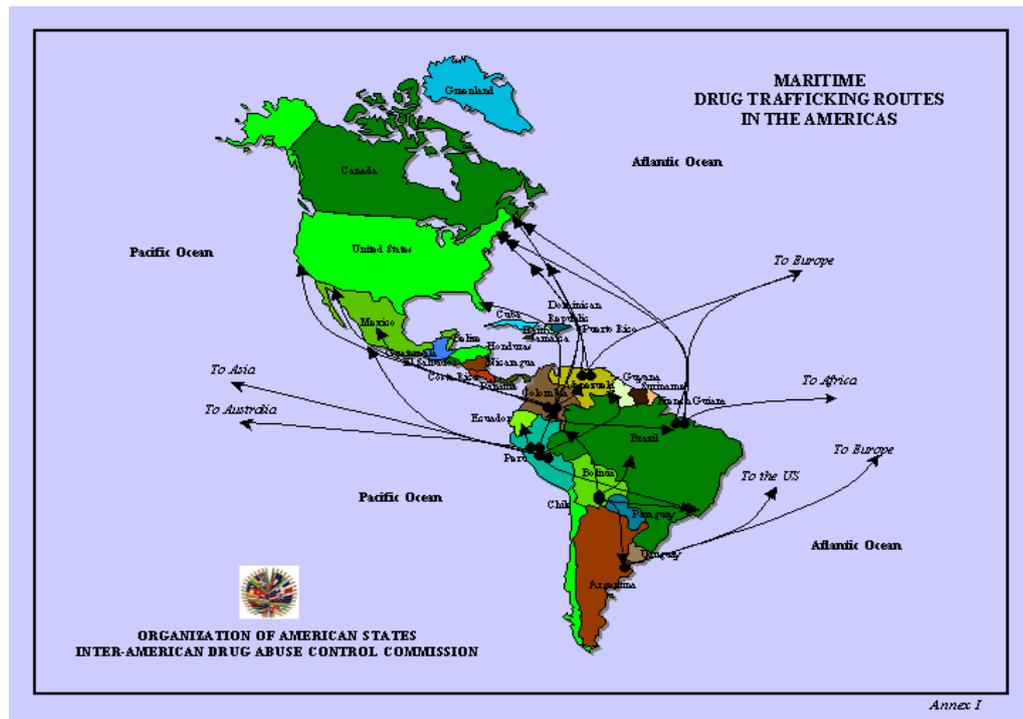
El Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (OEDT) expone el papel que tiene Sudamérica para el ingreso al mercado de drogas en Europa. En particular señala que la Argentina, entre otros Estados sudamericanos, es un punto de partida de las drogas (In Sight Crime, 2016). Luego pasan al Caribe y hacia África Occidental⁵² como dos zonas de tránsito.

También existe, en una escala menor, la utilización de los puertos patagónicos para el tránsito de estos ilícitos.

En el mapa N° 5 se muestra las principales vías marítimas del contrabando de drogas. En ella se puede visualizar la utilización de la hidro-vía Paraná-Paraguay y luego el Río de la Plata para el tráfico de drogas, a través de sus diferentes puertos, hacia los centros de mayor consumo, Estados Unidos de América y Europa.

⁵² Bahía de Benín, entre Ghana y Nigeria, y las Islas de Cabo Verde, Madeira y las Islas Canarias.

Rutas del Tráfico Marítimo de Drogas en América



Mapa N° 5 (CICAD, 2018)

Otro modo de operación consiste en lanzar la droga desde aviones al mar, donde embarcaciones piratas la recogen para llevarla a otras que están ubicadas para el transporte por alta mar (El Tiempo, 1991). Este “modus operandi” de los narcotraficantes podría ser utilizado a futuro en el mar argentino.

Además, la capacidad de transporte y el aumento del tráfico marítimo mundial son aprovechadas por el narcotráfico para enmascarar el traslado de las drogas.

La corrupción, la informalidad y la falta de recursos para ejercer con capacidad los controles en los puertos facilitan la introducción de las drogas por diferentes técnicas de encubrimiento.

Por otra parte, cabe señalar que los puertos de Rosario, Buenos Aires, La Plata, Mar del Plata, Bahía Blanca, Madryn, Comodoro Rivadavia y Ushuaia están con un bajo nivel de seguridad frente a sabotajes o cualquier otra amenaza para dejarlos inactivos.

Respecto del transporte de sustancias peligrosas, no existe una vigilancia y control exhaustivo que fiscalice el tránsito por los pasos

interoceánicos entre el Océano Atlántico y Pacífico, más concretamente por el Cabo de Hornos. Esta situación podría producir durante su derrota, en caso de un incidente náutico, un impacto inimaginable en el medioambiente marino en todo el espacio marítimo argentino.

En los últimos años se ha incrementado el transporte de pasajeros que realizan turismo hacia los principales puertos de la Argentina, Islas Malvinas, Punta Arenas y particularmente al Continente Antártico.

La proximidad que tiene el territorio de la Argentina con la Antártida⁵³ produce una constante circulación por el espacio marítimo argentino de buques de turismo, de investigación científica y logísticos que abastecen las bases científicas en el Continente Antártico. Estas actividades se concentran principalmente entre los meses de noviembre a marzo de cada año.

Los conflictos interminables y devastadores, la hambruna, las crisis socioeconómicas, el Estado ausente -fallido total o parcial-, la falta de medicamentos, entre varios motivos, producen migraciones masivas de personas que buscan otras oportunidades para su subsistencia.

En estos últimos años, la Argentina ha recibido un flujo significativo de inmigrantes de Venezuela por la actual crisis social y económica que atraviesa ese país.

Ante esa problemática y otras de nivel mundial, existiría una desprotección de los espacios semivacíos, como la región patagónica y su litoral marítimo. Ésta podría ser ocupada por una corriente migratoria ilegal, impedidas por los altos requisitos y/o cupos migratorios regulados por otros Estados.

Los cables de comunicación sumergidos en el espacio marítimo argentino estarían desprotegidos. Por ahora no se los tiene en cuenta. Esta situación representa una vulnerabilidad estratégica para la Argentina. Pueden ser susceptibles a ciberataques y hackeo

⁵³ La distancia de la ciudad de Ushuaia con la Península Antártica es de aprox. 1.000 km.

permanente para manipular y/o interceptar la información que circula por esta vía de enlace.

También el ciberataque está presente contra el Sistema de Identificación Automática (AIS) para el rastreo y localización de buques, obligatorio para todos los barcos comerciales (no pesqueros) de más de 300 toneladas. Ellos podrían generar falsos buques, diferentes posiciones, rumbos, señalar otro tipo de cargas, modificar las ayudas a la navegación y faros, entre otras modificaciones adrede.

La Argentina tiene asumida la responsabilidad internacional para atender los casos de búsqueda y rescate de las vidas humanas en el área marítima asignada. Sin embargo, no dispone de los medios ni de la tecnología adecuada para satisfacer con eficiencia esta tarea.

Por otra parte, si bien continúan las disputas de soberanía, después de 36 años del enfrentamiento bélico entre la Argentina y el Reino Unido, se podría considerar que el Océano Atlántico Sur está en un “status quo”, evitando escalar hacia un conflicto armado.

Por su parte, el Reino Unido sigue manteniendo un enclave estratégico y despliegue militar en las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur, para ejercer la vigilancia y control sobre el entorno marítimo que las comprenden, sin una intención abierta de negociación de soberanía con la Argentina, sin demostrar indicios de querer resolver en el corto plazo la disputa que se mantiene.

Además, todos los años el Reino Unido continúa realizando ejercicios de adiestramiento con las unidades de las Fuerzas Armadas emplazadas en las Islas en disputa. Una demostración disuasoria de su poder militar.

Por otro lado, la explícita alianza estratégica entre Estados Unidos de América y el Reino Unido se manifiesta abiertamente en el apoyo para sostener la presencia y predominancia militar en el Océano Atlántico Sur, para contrarrestar los avances que pretenden Rusia y China en estas latitudes.

En ese contexto, por los últimos avances en las negociaciones bilaterales, se han reanudado los vuelos desde el territorio argentino hacia las Islas Malvinas y viceversa.

También, el Reino Unido ha permitido que se inicien las tareas de identificación de soldados argentinos caídos en el conflicto, en el cementerio militar argentino⁵⁴ en las Islas Malvinas.

El buque científico del Reino Unido “Protector”, que participó en la búsqueda del Submarino ARA “SAN JUAN”, realizó en el mes de abril de 2018, por primera vez desde 1982, una escala técnica de diez días en el puerto de la ciudad de Buenos Aires.

El 14 de mayo de 2018, la Argentina firmó un memorándum de entendimiento con el Reino Unido para la cooperación científica en la Antártida (El Perfil, 2018).

También se está comenzando a dialogar para un acuerdo de cooperación e intercambio de datos para la conservación de los recursos pesqueros (Clarín, 2018).

A pesar de ese acercamiento, el Reino Unido aún continúa autorizando en forma arbitraria y unilateral a empresas⁵⁵ para explorar y explotar los recursos no renovables en la cuenca marina norte de las Islas Malvinas, en la Plataforma Continental sobre la que la CLPC no se había expedido porque representa un área marítima en disputa (Minuto Uno, 2015).

En ese entorno, hoy no existe una Estrategia Nacional de Defensa, por consecuencia, ni una Estrategia Militar que centralice, integre, coordine y articule los diferentes organismos del Estado que están involucrados con el espacio marítimo argentino.

Un ejemplo de estrategia interministerial e interagencial es la que Brasil está implementando para custodiar sus extensas fronteras: Sistema Integrado de Monitoreo de Fronteras (SISFRON).

⁵⁴ Cementerio Militar Argentino (también denominado Cementerio de Darwin) habilitado por el Reino Unido para sepultar a los combatientes que murieron en la guerra del Atlántico Sur en 1982.

⁵⁵ Rockhopper Exploration plc, Premier Oil plc, Falkland Oil and Gas Limited, Noble Energy Inc. y Edison International SpA.

Sistema Integrado de Monitoreo de Fronteras (SISFRON)



Gráfico N° 4

El SISFRON es un sistema que está siendo implementado para monitorear, controlar, accionar de manera oportuna y eficaz y ejercer presencia del Estado brasileño en las fronteras.

Asimismo, el sistema sirve para brindar apoyo a la decisión estratégica operacional, el empleo eficiente y eficaz de los medios del Estado brasileño hoy disponibles y los que se vayan a contratar.

Otro ejemplo de estrategia que está integrada es el Centro de Gestión Operacional del Sistema de Protección de la Amazonia (CENSIPAM). En ella se conjuga un trabajo interdisciplinario de diversas agencias civiles y de organismos del Estado brasileño.

Por falta de capacidad tecnológica, los brasileños utilizan medios civiles contratados -satélites orbitales italianos- y están emplazando tres estaciones de bajada satelital, para obtener información en el menor tiempo de procesamiento posible del vasto espacio territorial que representa la "Amazonia Verde", extensivo a la "Amazonia Azul".

El Estado argentino dispone del Instrumento Militar para coadyuvar a ejercer el pleno derecho de soberanía en el espacio marítimo.

Hoy los medios disponibles del Instrumento Militar están degradados y/o resultan obsoletos por el transcurso del tiempo y el continuo avance tecnológico.

Además, los diferentes medios que se emplean para realizar la vigilancia y control del espacio marítimo argentino se encuentran desarticulados de los demás organismos del Estado.

Por ejemplo, si bien existe una normativa que delimita el accionar de la Armada Argentina y de la Prefectura Naval Argentina, así como actas de acuerdos entre ambas instituciones, las tareas de vigilancia y control en el mar argentino, algunas veces, se superponen e/o interfieren (Eissa S. y Canto M., 2016).

2.3. Conclusiones Parciales

2.3.1. Los esfuerzos realizados por el Estado argentino, hace más de 30 años, mediante la utilización de medios de la Armada Argentina y de la Prefectura Naval Argentina para efectuar el monitoreo y control de los buques pesqueros que operan en la Zona Económica Exclusiva, fueron desarticulados y no han producido el efecto deseado para disuadir y/o evitar el avance ilegal de otros Estados sobre los recursos renovables (pesca) en dicho espacio marítimo.

2.3.2. La dependencia del transporte marítimo (87%) que tiene por la excentricidad del territorio argentino de los centros de producción y consumo genera una vulnerabilidad estratégica que, en caso de interrupción, dificulta el mantenimiento del desarrollo del comercio exterior y de las líneas de comunicación logística en el Sistema de Defensa.

La falta de monitoreo y fiscalización de los buques que transportan sustancias peligrosas impide evitar los riesgos del impacto medioambiental marino que puedan producir ante un incidente.

2.3.3. El aumento de los controles en el mar mediante fuerzas navales multinacionales permitió la disminución de la piratería en el Cuerno de África. Sin embargo, en los últimos años, se está produciendo un desplazamiento paulatino hacia el Océano Índico oriental y en las costas de África Occidental (Golfo de Guinea).

Respecto a esta última, los hechos de piratería deberían ser tenido en cuenta para la adopción de medidas para la protección de las líneas comerciales marítimas propias y la necesidad de un constante monitoreo ante un posible traslado hacia algún sector de las costas orientales de Sudamérica.

2.3.4. Las acciones terroristas sufridas en la Argentina, tanto en puerto -buques de la Armada Argentina- como en el centro de la capital costera -AMIA y Embajada de Israel-, tiempo antes de los atentados ocurridos en los grandes centros urbanos costeros de los EUA, el 11 de septiembre de 2001, señalan una vulnerabilidad estratégica que aún subsiste.

La inadecuada protección de los puertos/fondeaderos, militar y/o civil, como aquellas poblaciones ubicadas en o próximas a las costas, genera una vulnerabilidad estratégica que conlleva replantear la Estrategia Militar para su defensa.

2.3.5. Los flujos migratorios producidos por diversos motivos dificultan la capacidad de control y contención socioeconómica. En ese sentido, los espacios semivacíos con recursos naturales de la Argentina favorecen la ocupación ilegal, en particular, del litoral marítimo.

2.3.6. El escaso control para el cuidado del medioambiente marino dificulta la preservación de los recursos naturales del espacio marítimo argentino, incluyendo el asentamiento poblacional en su litoral marítimo.

- 2.3.7. La capacidad de conectividad internacional a través de los cables de comunicación submarina (aprox. 95% comparada con el flujo que se opera por medios satelitales de aprox. 5%), genera una vulnerabilidad estratégica, ante la posible interrupción, hackeo o manipulación de la información.
- 2.3.8. La responsabilidad asumida por el Estado argentino para la búsqueda y rescate de la vida humana en el mar, sobre un espacio marítimo de aprox. 14.561.274 km², con escasos y obsoletos medios disponibles, limita la capacidad para asumir con eficacia y eficiencia este compromiso internacional.
- 2.3.9. La disputa de soberanía con el Reino Unido por las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y, a futuro, sobre el sector antártico que la Argentina pretende, superpuestas con los intereses de Chile y el Reino Unido, en especial, los espacios marítimos circundantes, dificulta el ejercicio soberano para la vigilancia y el control del mar.
- 2.3.10. La iniciativa estratégica de investigación científica “Pampa Azul”, si bien es un ejemplo de política de Estado, por su carácter meramente técnico-científico, no resulta suficiente para atender la defensa de la soberanía en el espacio marítimo argentino, más aún con la reciente delimitación parcial de la Plataforma Continental.
- No obstante, el conocimiento científico que se adquiera y los avances en la tecnología aplicada en el mar contribuyen al desarrollo de concepciones estratégicas para el empleo eficiente y eficaz de los medios disponibles del Estado argentino.
- 2.3.11. La carencia de una política de Estado en materia de defensa -una Estrategia Nacional de Defensa y por ende de una Estrategia Militar- inclusiva y coordinada con las diferentes acciones ministeriales y agenciales que intervienen en el espacio marítimo argentino dificulta la realización de las tareas de vigilancia y control del mar de manera eficaz y eficiente.

- 2.3.12. La decisión arbitraria y unilateral del Reino Unido para seguir otorgando permisos de pesca en las aguas circundantes de los territorios insulares en disputa como autorizar a empresas civiles la explotación de hidrocarburos en la cuenca norte de las Islas Malvinas, dificulta avanzar en las negociaciones bilaterales para dar una respuesta pacífica sobre el reclamo de derecho de soberanía.
- 2.3.13. El potencial de los recursos naturales que contiene el espacio marítimo argentino, extendido parcialmente, favorecería el futuro crecimiento económico de la Argentina, por su valorización creciente ante su escasez en el mundo.
- 2.3.14. La incapacidad tecnológica de la Argentina para explotar sus recursos naturales en aguas profundas (+1.000 metros de profundidad), con medios propios, limita el potencial desarrollo económico a través del aprovechamiento de aquellos que se encuentran en el lecho y subsuelo de la Plataforma Continental.
- 2.3.15. La degradada y obsoleta disponibilidad de los medios del Estado limita a la capacidad del Sistema de Defensa Nacional, para que genere disuasión y, en caso de ser necesario, el empleo eficaz ante las amenazas que se presenten en el espacio marítimo argentino.

Capítulo 3

Factores en el espacio marítimo argentino

El presente capítulo tiene por finalidad exponer los principales factores⁵⁶ que se conjugan en el espacio marítimo argentino. En el desarrollo de cada uno existen aspectos que fueron expuestos en el capítulo anterior, pero dada la pertinencia fueron reiterados en un contexto que sirva de base para identificar amenazas y riesgos, para el análisis y revisión de la Estrategia Militar.

3.1. Factor Geopolítico

El planeta tiene más del 70% de su superficie cubierta por agua y los principales asentamientos de las poblaciones en el mundo se encuentran en o próximas a sus costas.

La utilización de los océanos como vías navegables sigue permitiendo el enlace con menor costo entre los diferentes establecimientos poblacionales. Asimismo, representan una fuente de recursos naturales en explotación o con un potencial a explotar.

En particular, el Océano Atlántico Sur se manifiesta como un espacio semivacío, por la escasa presencia de los Estados ribereños.

Ante esa situación, los Estados más desarrollados, visualizan esa oportunidad y avanzan sobre este espacio marítimo con fines propios, a través de la investigación, exploración y explotación de los recursos naturales, cada vez más escasos. También para obtener el control estratégico que representa el acceso a la Antártida y a los pasos oceánicos.⁵⁷

En este contexto, el territorio argentino es el segundo país de mayor superficie de América del Sur después de Brasil.⁵⁸

⁵⁶ “Entendemos por factores a aquellos elementos que pueden condicionar una situación, volviéndose los causantes de la evolución o transformación de los hechos. Un factor es lo que contribuye a que se obtenga determinados resultados al caer sobre él la responsabilidad de la variación o de los cambios.” Obtenido de: <https://www.definicionabc.com/general/factores.php>

⁵⁷ Los pasos naturales que existe entre los Océanos Pacífico, Atlántico e Índico.

⁵⁸ Conforme el Instituto Geográfico Nacional (IGN), Argentina tiene 2.791.810 km². Obtenido de: <http://www.ign.gob.ar/NuestrasActividades/Geografia/DatosArgentina/LimitesSuperficiesyPuntosExtremos>. Según el Instituto Brasileiro de Geografía y Estadística (IBGE), Brasil tiene

El perímetro fronterizo que tiene es de 14.493 km de los cuales 5.117 km corresponde a costas.⁵⁹ Este 35% de frontera marítima representa una oportunidad y una responsabilidad del Estado argentino.

La aprobación parcial del límite de la Plataforma Continental, por parte de la CLPC de las Naciones Unidas, ha otorgado a la Argentina una nueva frontera hacia el Este, que no existe físicamente como se puede visualizar en el continente. Que no permite dimensionarlo en la mente.

Sin embargo, el espacio marítimo argentino, incluyendo el total que se reclama de Plataforma Continental, representa⁶⁰ más del doble de la superficie terrestre y en su interior guarda un potencial de recursos naturales sin explotar.

En ese marco, este espacio marítimo tiene cuatro aspectos geopolíticos relevantes que se pueden considerar: Uno como vía de comunicación del transporte marítimo que permite, a través de pasajes naturales, conectar a la Argentina a través de los Océanos Atlántico, Pacífico e Índico al resto de las regiones desarrolladas, de mayor producción y consumo del mundo; otro como principal acceso a la Antártida por la proximidad territorial que tiene a ese continente; la tercera es el potencial de recursos naturales sin explotar, tales como hidrocarburos, minerales e ictícolas, por mencionar algunos; y la cuarta como enclave estratégico para ejercer la vigilancia y control del Océano Atlántico Sur, tal como lo está realizando el Reino Unido desde su base militar en las Islas Malvinas.

En un paralelismo, se tiene que la región patagónica y la “Pampa Azul” de la Argentina, al igual que la “Amazonia Verde” y la “Amazonia Azul” del Brasil, representan espacios semivacíos vulnerables a amenazas y riesgos presentes en el siglo XXI.

8.515.759 km². Obtenido de: https://ww2.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/default_territ_area.shtm

⁵⁹ Los datos están especificados por el Instituto Geográfico Nacional (IGN). Obtenido de: <http://www.ign.gob.ar/NuestrasActividades/Geografia/DatosArgentina/LimitesSuperficiesyPuntosExtremos>

⁶⁰ La superficie calculada por el Servicio de Hidrografía Naval señala que el espacio marítimo argentino es de 6.581.617 km².

La escasez de los recursos naturales a nivel mundial resulta de vital importancia para el desarrollo de los Estados.

En ese sentido, existe una creciente avidez en las políticas de los Estados para ocupar y controlar los espacios semivacíos que aún tienen recursos naturales sin explotar.

El constante incremento poblacional y las mayores demandas para la vida del siglo XXI generan necesidades que motivan a la activa acción de los Estados, inclusive por fuera de sus jurisdicciones.

Además, existen avances de actores no estatales transnacionales que aprovechan la precaria capacidad de defensa y seguridad que tiene un Estado, como podría ser el argentino, para actuar en beneficio propio.

Las tareas de vigilancia y control de los recursos naturales van más allá de lo que pueda ejercer el Estado en la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental reconocida por la CLPC.

Por ejemplo, los casos de capturas expuestos en el capítulo anterior, en ciertas circunstancias, han representado un problema diplomático del más alto nivel (Nuestro Mar, 2017).

Las denuncias que realiza la Cancillería argentina son por la pesca ilegal y, también, por la trata de personas (Página 12, 2016), por las condiciones inhumanas en las que son sometidas las tripulaciones de los buques pesqueros extranjeros. Se podría decir que son los esclavos del siglo XXI en el mar (Revista Puerto, 2016).

La pesca ilegal e indiscriminada sigue siendo una actividad que está socavando los cimientos de la sustentabilidad de la riqueza renovable en el espacio marítimo argentino, tal como lo confirman los informes anuales del INIDEP.

La piratería marítima es otra de las actividades que podría estar cada vez más presente en el Océano Atlántico Sur.

Esta práctica, por adoptar un concepto, responde a “actos de saqueos o despojos a embarcaciones o incluso islas haciendo uso de naves marítimas bien armadas, todo esto con el fin de venderlos y sacar provecho personal” (Mundo Antiguo, s/f).

El saqueo se lo podría asociar a lo que está sucediendo sobre los recursos naturales -pesca ilegal- en el espacio marítimo argentino. También la usurpación de las Islas Malvinas, Sándwich del Sur y Georgias del Sur y su espacio marítimo circundante.

Por ahora, no existen hechos de piratería que alarmen sobre las vías de comunicación en la costa oriental de Sudamérica. Sin embargo, las operaciones militares de interdicción que se están realizando en otras longitudes del mundo producen, paulatinamente, un desplazamiento de esta actividad hacia áreas marítimas menos vigiladas, pobremente controladas. Tal como está sucediendo en el Golfo de Guinea, costas de África Occidental.

La falta de una política de Estado -Estrategia Nacional de Defensa- que permita que la Estrategia Militar se encuentre integrada con los sistemas implementados en los Estados ribereños vecinos contribuye que la Argentina continúe sin enfrentar adecuadamente las amenazas en el Océano Atlántico Sur.

3.2. Factor Económico

El factor económico está afectado por los actuales problemas globales, tales como el constante incremento de población, la escasez de recursos naturales, los cambios socioculturales y medioambientales.

La competencia económica entre los Estados por el acceso y control a los escasos recursos naturales, en un entorno marítimo con límites difusos y discutibles, está generando una alta probabilidad de conflictividad entre los diferentes actores presentes en ese escenario.

La descendiente disponibilidad de los recursos críticos profundiza la desigualdad en las posibilidades de crecimiento económico entre los Estados.

En ese sentido, a nivel mundial, existe un aumento de la importancia económica que representa el mar, a raíz de la potencialidad de los recursos naturales que contiene.

Por ese motivo, cada vez más existen pujas por la explotación de los recursos no renovables del lecho y subsuelo tales como el petróleo, gas, minerales y los renovables como la pesca.

En esa pugna, los Estados están incrementando su presencia en los mares con tareas de investigación, exploración y explotación de los recursos naturales, algunos más allá de sus límites jurisdiccionales. Ellos invierten en el desarrollo tecnológico y científico propio para obtener la capacidad de investigar y extraer en aguas cada vez más profundas.

Es así que los Estados desarrollados van avanzando hacia los espacios marítimos que no tienen una permanente vigilancia y control de los Estados ribereños, como sucedería en el Océano Atlántico Sur.

En ese contexto, la pesca ilegal indiscriminada (CAPECA, 2019) que se está produciendo en el espacio marítimo argentino y aguas adyacentes, cortando los ciclos reproductivos de las especies ictícolas, va a impactar sobre el desarrollo sustentable de la economía de la Argentina.

La depredación desmedida (INIDEP, 2018) de este recurso renovable, de no mediar una pronta acción por el Estado argentino, se convertirá en un futuro no lejano como recursos en extinción.

Cabe resaltar que la 5/6 parte de la superficie -aprox. 1.700.000 km²- que se reclama de la Plataforma Continental aún no reconocida por la CLPC genera un desaprovechamiento del potencial de los recursos naturales, quedando una parte bajo el usufructo arbitrario y unilateral del Reino Unido.

Esta situación marítima no genera un interés en la ciudadanía, en los medios de comunicación social ni en los representantes del Estado argentino, ya que por ahora no condiciona la economía doméstica ni los guarismos económicos que comprometan en el corto plazo la gestión de gobierno.

Los Estados ribereños con litorales marítimos extensos, con dependencia de las vías de comunicación marítima por su

excentricidad respecto a los grandes centros de consumo y de producción, como es el caso de la Argentina, tiene una relación directa para el desarrollo económico.

Hoy más que nunca continúa vigente que “el mar fue desde siempre vínculo para el comercio y la comunicación entre los pueblos” (IMA, s/f).

Tal como indica el LBD 2015, resulta significativo considerar el desplazamiento del centro de poder “euro-atlántico” hacia el eje “asiático-pacífico”.

En tal sentido, el fomento de la industria naval, el desarrollo de los puertos y vías navegables como el transporte marítimo, continúan siendo ejes estratégicos para el futuro desarrollo económico.

El turismo marítimo es otra de las actividades económicas en constante crecimiento a nivel mundial que representa un ingreso para el Estado y fomenta el desarrollo de las infraestructuras portuarias y de las ciudades que las albergan.

En particular se denota un crecimiento del turismo marítimo en el Continente Antártico que genera un futuro económico promisorio.

Por otra parte, sumado al ingreso que proporciona la actividad pesquera, existe una creciente comercialización en el Occidente de las algas marinas como fuente de alimentación (AINIA, s/f) y para la producción de medicamentos.

Otro es el plancton, compuesto de microorganismos⁶¹, como uno de los principales alimentos que posee el Océano Atlántico Sur. Esto se fundamenta porque “el fitoplancton es responsable de la producción de más de la mitad del oxígeno del planeta y es el productor primario de la cadena alimentaria marina” (Econoticias, 2014).

Por otra parte, en 2016 se desarrolló en Puerto Deseado, Argentina, la primera planta potabilizadora de agua de mar de gran escala en el país. Esta producción resulta indispensable para áreas desérticas y con

⁶¹ “El plancton se subdivide en fitoplancton (vegetal) y zooplancton (animal). El primer grupo está integrado por cianobacterias y algas unicelulares (diatomeas y dinoflagelados son las más abundantes) que producen el alimento a través de la fotosíntesis.”

poco acceso al tratamiento de agua dulce. Los pioneros en utilizar la tecnología de desalinización del agua del mar fueron Israel, Arabia Saudita, España, Japón y Estados Unidos de América (Tecnología Sur, 2016).

Las mareas son una fuente inagotable de energía, que cuida el medioambiente. Las amplitudes de mareas que se producen en la



Costa del Faro San Jorge, Argentina

Foto N° 10

costa del litoral marítimo patagónico argentino (Foto N° 10), que oscilan entre los 12 a 3 metros de altura, ofrecen oportunidades para instalar turbinas que se muevan con el flujo de agua de entrada de la pleamar y que luego, giren en sentido contrario, cuando

retornan en la bajamar, aprovechando este sistema en áreas distantes de los centros de distribución como fuente alternativa de energía eléctrica (IMA, s/f).

También se están utilizando la energía de campos eólicos costeros (CERNE, 2018) instalados en el litoral marítimo. Otra es la fuerza de las olas para generar electricidad, pero la desventaja es que no son constante, dependen de las condiciones hidrometeorológicas y no tienen la periodicidad de las mareas.

Otras, aún no muy desarrolladas, son las corrientes marinas como fuentes generadoras de electricidad, que se producen por diferencias térmicas, entre las temperaturas de las aguas profundas y de las de superficie (IMA, s/f).

En particular, resulta trascendental analizar como factor económico el desarrollo de polos industriales para la defensa.

Por ejemplo, Brasil, en el marco de la Estrategia Nacional de Defensa (END 2008), tiene como uno de los objetivos la de promover el desarrollo de la Base Industrial de la Defensa (BID) del país.

Para el desarrollo de la BID, Brasil tiene implementado el concepto de las tres palas de una hélice: *Universidades – Empresas – Gobierno* (*Ministerio de Defensa-Fuerzas Armadas*, como principal comprador), que movilizan el desenvolvimiento sustentable de la economía a través de la industria para la Defensa.

Por ejemplo, la posición geoestratégica e infraestructura logística⁶² que tiene Anápolis, Estado de Goiás, Brasil, es considerado como el *centro estratégico para la producción de la Defensa*.

Ese municipio ha fomentado el establecimiento de *universidades* para la capacitación del recurso humano, la innovación e investigación para el desarrollo tecnológico, motivando la instalación de *empresas* a través de un tratamiento especial de tributación denominada “Régimen Especial de Tributación para la Industria de Defensa” (RETID), como también la adopción de medidas para la minimización burocrática estatal.

Asimismo, el municipio, dispone de accesos por vía férrea, autopistas y aeropuertos civiles y militares.

3.3. Factor Jurídico

El jurídico fue un factor clave para obtener los avales legales que permitan ejercer plena soberanía en la Plataforma Continental Argentina, reconocida parcialmente.

Además, el acto de no expedirse la CLPC sobre las áreas marítimas en disputa entre la Argentina y el Reino Unido, abre un nuevo fundamento jurídico para tratar el conflicto de soberanía sobre las Islas en los foros internacionales.

Los diferentes elementos normativos nacionales e internacionales que enmarcan el tema de investigación no se vuelven a detallar en este factor porque ya que fueron tratados en el primer capítulo del presente trabajo.

⁶² En relación con la facilidad de los accesos a través de diferentes carreteras, transporte ferroviario, aeropuerto, capacidades de almacenamiento y distribución, etc.

Sin embargo, cabe agregar que la CONVEMAR establece las normas correspondientes a los *actos de piratería; tráfico de esclavos; transportes de sustancias peligrosas; navegación internacional por los estrechos; tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas; referente a los cables y tuberías submarinas; sobre las medidas de conservación de los recursos vivos; protección del medio marino y de la vida humana, preservación del medioambiente marino*; aspectos que son tratados en varios puntos de la investigación.

Esta jurisprudencia habilita al Estado ribereño a actuar de pleno derecho para la defensa de los intereses nacionales.

En ese contexto, para la Argentina, cabe recordar que la CONVEMAR tiene entidad de Ley Suprema de la Nación.

Complementaria a esta Convención, por mencionar algunas, en 1983, la Organización Marítima Internacional (OMI) emitió la Resolución A.545 con las “Medidas para prevenir los actos de piratería y de robo a mano armada contra los buques”.

En 1985 promulgó la Resolución A.584 con las “Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación”.

En 1988 adoptó el Convenio para la “Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima”. Un protocolo posterior norma los ilícitos cometidos contra plataformas fijas localizadas en la plataforma continental de los Estados.

En 2002 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó una Resolución sobre “Océanos y Ley del Mar”, para contrarrestar la amenaza a la protección marítima que realiza el terrorismo. A partir de ella surgieron el Código Internacional para Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP o en inglés ISPS Code) que entró en vigor el 1° de julio de 2004.

Estas normativas contribuyen a dar respuesta a las amenazas de ataques terroristas. También ayudan a combatir la piratería, el robo de

cargamento, el sabotaje y la inmigración ilegal, a través de un mayor control de la interfaz que existe entre buque – puerto.

Ahora, en relación con la preservación de los recursos renovables, el Estado argentino sancionó la Ley Régimen de Pesca N° 24.922 (1998), indicando que “la Nación Argentina...promoverá la protección efectiva de los intereses nacionales relacionados con la pesca y promocionará la sustentabilidad de la actividad pesquera, fomentando la conservación a largo plazo de los recursos...” (Art. 1º).

Conforme a lo establecido, el Estado argentino ha promovido una serie de leyes y decretos reglamentarios para que la Armada Argentina, la Prefectura Naval Argentina y otros organismos actúen en consecuencia, pero aún las acciones se encuentran desarticuladas y son poco efectivas.

Por otra parte, a partir de 2012, el Estado argentino ha intentado incidir mediante acciones legales para evitar la exploración y explotación de los recursos naturales no renovables en el lecho y subsuelo de la Plataforma Continental en disputa, sin poder impedir la decisión unilateral y arbitraria adoptada por el Reino Unido.

En ese contexto, si bien la Argentina ha recibido el apoyo regional de los miembros del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Organización Latinoamericana de Energía (OLADE), aún no ha obtenido un resultado que posibilite una negociación por la vía diplomática.

Por otra parte, mediante la Ley N° 27.167 (2015), el Estado argentino implementó una iniciativa estratégica de investigación, a través de un Programa Nacional de Investigación e Innovación Productiva en Espacios Marítimos Argentinos (PROMAR) con el objetivo de “fortalecer la presencia de la República Argentina en el mar argentino.” (Art. 1º).

Lo significativo de esta Ley es que promueve a la articulación interministerial y que responde a una política de Estado. Mismo sentido debería tener la Estrategia Nacional de Defensa -por ende, la Estrategia Militar- que se implemente.

Uno de los objetivos generales del PROMAR es la de “fomentar desarrollos tecnológicos en todas las áreas vinculadas a la investigación del mar, incluyendo la seguridad marítima y la *defensa nacional*.” (Art. 2º). En relación con la *defensa nacional* no se ha evidenciado un avance que responda a esa meta.

También el PROMAR incluía el objetivo de “fortalecer la *conciencia marina de la sociedad* argentina y respaldar con información científica la presencia de nuestro país en el Atlántico Sur.” (Art. 2º, pte. c).

En ese sentido, tanto la sociedad como los representantes del Estado continúan con la misma mirada a espaldas del mar, que soslaya la importancia que tienen los intereses marítimos argentino.

Otro punto significativo que se vuelve a resaltar en este factor es el cambio de la política de Defensa Nacional que se implementó mediante el Decreto N° 683/18 y la emisión de la DPDN 2018.

Estas definen el empleo del Instrumento Militar para apoyar las acciones de la Fuerza de Seguridad -Gendarmería Nacional- en la frontera del norte del país.⁶³ También da una orientación estratégica que permitiría planificar el diseño de fuerza, prever una adecuada distribución estratégica de las Fuerzas Armadas, el alistamiento y adiestramiento, en aras del servicio que puedan brindar a la sociedad, en el contexto de los riesgos y amenazas presentes.

3.4. Factor Medioambiente Marítimo

El medioambiente marítimo es un factor que ha adquirido cada vez más preponderancia en el análisis de este contexto, en relación con las consecuencias que pueden producir en el espacio marítimo argentino.

⁶³ Se refiere a la “Operación Integración” que está en ejecución en la frontera norte argentino.

Este factor tiene impacto sobre el *cambio climático*, con secuelas de inundaciones y reconfiguración de áreas costeras, con la reubicación de poblaciones, efectos de enfermedades y pandemias, migraciones e/o inmigraciones de especies, entre diferentes repercusiones a considerar.

El factor medioambiente marítimo se conjuga con el jurídico. Por eso existe el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), estableciendo normas internacionales que deben ser acatadas por los Estados miembros que la ratificaron.

También está vigente el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, 1972 (Convenio de Londres y Protocolo de Londres de 1996).

En ese sentido, cabe señalar que existen una serie de normativas internacionales que regulan el accionar del hombre en este tema, hasta aquí sólo se mencionaron dos para entender que las actividades en el mar están reguladas y deben ser cumplidas/controladas por los Estados miembros.

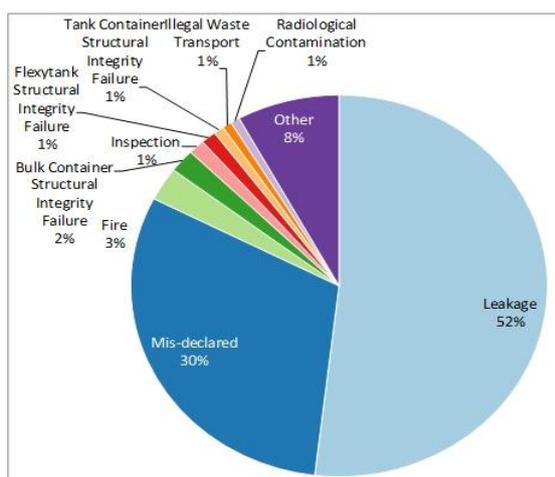
En el ámbito internacional existe el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (siglas en inglés UNEP) que coordina las actividades ambientales y ayuda a los países en desarrollo a aplicar políticas y prácticas racionales (UN, 2019).

En la Argentina, la Armada y la Prefectura Naval tienen implementado un plan de acción para contrarrestar los impactos medioambientales marítimos y fluviales. Sin embargo, existe una descoordinación ejecutiva para que mitigue o prevenga el impacto de este factor.

A nivel regional, existe el Coordinador del Área Marítima del Atlántico

Sur (COAMAS) que tiene como misión el intercambio de información sobre el control del tráfico marítimo.

Una de las tareas del COAMAS es la de monitorear



Incidentes registrados del transporte marítimo de sustancias peligrosas
Gráfico N° 5

el transporte de sustancias peligrosas -material radioactivo- en los espacios marítimos de Brasil, Uruguay y Argentina.

Para conocer las principales causas que pueden producir un impacto medioambiental, como referencia, el gráfico N° 5 muestra el análisis realizado de los incidentes registrados en el transporte marítimo de sustancias peligrosas en el año 2015 (Nuestro Mar, 2016), según la base de datos del Sistema de Notificación de Incidentes (sigla en inglés CINS), indicando que la mayoría se relacionan con fugas de material (52% Leakage) y declaraciones o manifiestos erróneos (30% Mis declared) y derrames de carga.

El espacio marítimo argentino, por la sensibilidad del ecosistema que lo constituye, se encuentra con el permanente riesgo que implica su contaminación (Nuestro Mar, 2016).

En el Océano Atlántico Sur existen dos corrientes marinas que pueden ser afectadas por contaminación que son las del Cabo de Hornos y de Malvinas.

De las dos corrientes, la de Malvinas tiene una notable productividad fitoplanctónica, asociados a concentraciones de peces, calamares y de áreas de alimentación para aves y mamíferos marinos.

En la latitud 38° aproximadamente, la de Malvinas se encuentra con la corriente que baja del Brasil. Esta confluencia, junto con la descarga del Río de la Plata, genera un área marítima sensible ante un incidente medioambiental.

Además, el impacto medioambiental tiene importancia porque en las márgenes del Río de la Plata se encuentran dos grandes urbes, correspondientes a las capitales de la Argentina y Uruguay.

También, cualquier suceso se extendería sobre los asentamientos poblacionales y turísticos de la costa atlántica de la provincia de Buenos Aires.

En las costas patagónicas argentinas hasta el canal de Beagle - Ushuaia- el impacto medioambiental marítimo y costero afectaría sensiblemente a su riquísima biodiversidad y, en particular, a los

aislados asentamientos de pobladores que, si bien es menor comparado con los centros del norte, estarían comprometidos para su normal desarrollo y supervivencia.

En esas latitudes, los buques que transportan sustancias peligrosas utilizan esa vía de comunicación marítima. Muchas veces se acercan a las costas o transitan por pasos o estrechos interoceánicos que, por algún descuido, podrían producir un elevado impacto en el medio de vida de los pobladores y la destrucción de la biodiversidad.

El *calentamiento global* es otro aspecto del factor medioambiental a considerar. Las consecuencias que ésta produce se evidencian con el derretimiento de los glaciares -en la Antártida-, el aumento del nivel del mar, la desconfiguración de las costas con el consecuente reasentamiento poblacional, cambio del ecosistema marítimo, variación de la temperatura atmosférica -produciendo olas de calor o de frío-, propagación de enfermedades -contagio de malaria-, cambios meteorológicos -tormentas y huracanes más intensos-, entre otras afectaciones (National Geographic, 2010).

El cambio climático afecta a las costas del litoral argentino produciendo inundaciones (Univision, 2017) con repercusión en los asentamientos urbanos costeros, por ende, al turismo. También existe el aumento de las alturas de las olas y ráfagas de vientos intensos que afectan el tránsito e ingreso por los canales y puertos.

Asimismo, la *corriente del niño -o de la niña-*, si bien se produce en la región ecuatorial del pacífico, es un fenómeno climático, que tiene un ciclo errático y que podría trasladarse con otras características a otro escenario marítimo, de no adoptar medidas preventivas por parte de los Estados.

El impacto medioambiental que produce esta corriente es el cambio en el ecosistema y en la meteorología, con afectación en la población y en la economía regional.

3.5. Factor de Ciencia y Tecnología

El disponer de los avances en la ciencia y tecnología es un factor que desnivela entre los diferentes actores presentes en el contexto mundial y regional.

El desarrollo de este factor permite incrementar la capacidad de vigilancia y control de los vastos espacios territoriales, aeroespaciales y marítimos.

Sin embargo, la accesibilidad a esta información en tiempo real es no solo de los Estados avanzados sino también de aquellos actores no estatales que generaran un ambiente complejo y de carrera hacia la obtención de la última tecnología para contrarrestar las acciones no deseadas.

La interacción de los avances informáticos, las tecnologías de información y comunicaciones (TIC), los vehículos no tripulados (robótica) y la inteligencia artificial, la miniaturización de componentes electrónicos y la nanotecnología, la tecnología aplicada a la propulsión hipersónica y nuclear, la precisión y alcances de los misiles, la automatización, la energía direccionable, la nanotecnología aplicada a los explosivos, de la tecnología *stealth*⁶⁴, por mencionar algunos, potencian la capacidad propia pero también permiten el accionar de otros actores, generando un desafío estratégico complejo para ejercer la plena soberanía sobre los espacios jurisdiccionales.

También los continuos y rápidos cambios tecnológicos generan una tendencia a la permanente actualización de los sistemas y medios que dispone el Estado, indispensables para poder actuar con eficiencia en las tareas que se deban desarrollar.

La *ciberdefensa -el ciberataque-* es un campo de la guerra moderna que tiene cada vez mayor vigencia por la vulnerabilidad que representa sobre las nuevas tecnologías aplicadas tanto en el ámbito militar como civil, pudiendo afectar a objetivos vitales y estratégicos del Estado.

⁶⁴ Las tecnologías *Stealth* o furtivas, son aquellas denominadas popularmente de invisibilidad. Cubren varias técnicas de ocultación, la mayoría usadas en aviones y barcos, para hacerles menos visibles a los medios de detección.

La vulnerabilidad estratégica se evidencia por la capacidad que tienen actores estatales y no estatales para interceptar, manipular o interrumpir el flujo de información, como, por ejemplo, la que se maneja en los cables de comunicaciones submarinas y en los satélites. También, podrían afectar en el control de las centrales termonucleares e hidroeléctricas, la administración bancaria, el tráfico aéreo de los aeropuertos, entre varios campos de acción.

El *hacking* a la información puede ser aplicado sobre muchas variables. En el espacio marítimo, se podría modificar el aviso suministrado por los buques a través del Sistema Identificación Automática (sigla en inglés AIS) para informar el puerto de origen y destino, nombre del barco, cantidad de tripulantes, tipo de carga, rumbo, velocidad, etc., pudiendo de esta forma encubrir ilícitos o acciones subrepticias.

Por otra parte, los avances en la ciencia marina, a través de los centros de investigación marítima, brindan conocimientos de utilidad para la economía del Estado e información sensible⁶⁵ -estratégica- para la defensa de la soberanía.

La tendencia en Sudamérica es la de profundizar el conocimiento científico, como medida de política de conservación y manejo de recursos naturales; para promover innovaciones tecnológicas aplicables a su exploración y explotación; al desarrollo de industrias destinadas al ambiente marítimo.

En ese sentido, ha aumentado la preocupación por disponer un mayor número de medios dedicados a las tareas de investigación científica oceánica, con capacidad de obtener, procesar, analizar y producir información.

En ese contexto, tal como fue mencionada en el capítulo anterior, por su trascendencia, resulta pertinente resaltar que la Argentina ha implementado en el 2015 una política de Estado denominada “Pampa Azul” que consiste en una estrategia “...de investigaciones científicas

⁶⁵ Por ejemplo, para la guerra antisubmarina o submarina el conocimiento de la salinidad y temperatura del agua de mar, tipo de fondo u obstáculos, etc. resultan importante en la estrategia y en la táctica de las acciones en un área de operaciones marítima.

en el espacio marítimo argentino que incluye tareas de exploración y conservación, de innovación tecnológica para los sectores productivos vinculados al mar y de divulgación científica dirigida al público en general” (MinCyT, 2019).

La Ley N° 27.167 (PROMAR) (2015) que da origen a “Pampa Azul” establece un fondo de financiamiento permanente para la investigación científica-tecnológica en el Atlántico Sur.

La estrategia científica “Pampa azul” abarca varias áreas⁶⁶ del Estado argentino. Está integrada por los ministerios de Defensa, Seguridad, Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, Relaciones Exteriores y Culto, Agricultura, Ganadería y Pesca, Turismo y la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable.

Esta estrategia tiene el objetivo de profundizar la gestión científica, promover innovaciones tecnológicas, entre otros.

“Pampa Azul” es un ejemplo de política de Estado. Ella permite profundizar acciones de largo plazo, interministeriales e interagenciales.

Las campañas científicas para explorar los recursos naturales en el espacio marítimo argentino demandan tiempo, logística y presupuestos plurianuales.

Hoy las tareas científicas interdisciplinarias se encontrarían centradas en cinco áreas: Banco Namuncurá conocida también como Burdwood; Agujero Azul; Golfo de San Jorge; áreas marítimas antárticas, islas

⁶⁶ Coordinado desde el Ministerio de Ciencia y Tecnología e Innovación Productiva a través del Gabinete Científico Tecnológico (GACTEC) integra los ministerios de Relaciones Exteriores y Culto, de Agroindustria, de Turismo, de Defensa, de Seguridad, y de Ambiente y Desarrollo Sustentable. También participa el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), la Dirección Nacional del Antártico (DNA), la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), el Instituto de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP), el Servicio de Hidrografía Naval (SHN), el Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC), el Centro Nacional Patagónico (CENPAT), el Instituto Argentino de Oceanografía (IADO-CONICET/UNS), el Instituto Investigaciones Marinas y Costeras (IIMyC-CONICET), el Centro de Investigaciones del Mar y la Atmósfera (CIMA-CONICET/UBA), el Instituto de Biología Marina y Pesquera Almirante Storni (UNCO), la Universidad Nacional de Comahue, la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, la Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, la Universidad Nacional de la Patagonia Austral, la Universidad Nacional de Mar del Plata, la Universidad Nacional del Sur, la Universidad Nacional de La Plata y la Universidad de Buenos Aires.

Malvinas, Georgia y Sándwich del Sur y el frente marítimo del Río de la Plata (MinCyT, 2019).

Por otra parte, se podría decir que la Argentina tiene una relativa capacidad científica y técnica para explorar e investigar el espacio marítimo argentino y limitada para explotar los recursos naturales, en relación con lo que disponen los Estados desarrollados.

El continuo avance de la tecnología se evidenció durante el apoyo recibido por parte de diferentes Estados⁶⁷ para la búsqueda del Submarino ARA "SAN JUAN". La presencia de submarinos no tripulados -robots- que pueden llegar en aguas muy profundas; la capacidad de análisis de imágenes satelitales; el emplazamiento de hidrófonos que reciben alteraciones de frecuencias para detectar una explosión anómala y repentina; los sensores de las aeronaves de última tecnología para la detección de anomalías magnéticas e hidro acústicas del fondo marino; la capacidad logística para el despliegue rápido, oportuno y con sostenimiento en el área de operaciones; demostraron los desniveles tecnológicos que tienen los Estados en el siglo XXI.

Sin embargo, las condiciones hidrometeorológicas y las características del fondo marino en las áreas de búsqueda siguen condicionado la capacidad tecnológica empleada.

La utilización de satélites de observación y de comunicaciones geoestacionarios en el espacio marítimo argentino resultaría fundamental para las tareas de investigación científica como para la vigilancia y control en esta vasta área marítima.

Un ejemplo de ello, es el Satélite Geoestacionario de Defensa y Comunicaciones (SGDC)⁶⁸ del Brasil que opera, desde el mes de mayo

⁶⁷ Estados Unidos, Rusia, Francia, Inglaterra. También de países de Sudamérica como Brasil y Chile.

⁶⁸ El SGDC fue un desarrollo del Ministerio de Defensa con Telebras (Telecomunicaciones Brasileñas). Dispone de Banda X para las comunicaciones estratégicas de Defensa y de Banda K para permitir el acceso a internet por banda ancha a las regiones más aisladas y de difícil acceso al país. El Programa Estratégico de Sistemas Espaciales (PESE) tiene como meta disponer tres satélites geoestacionarios. El próximo sería lanzado en el 2022.

de 2017, como parte del Programa Estratégico de Sistema Espacial (PESE).

También, el empleo de aeronaves de exploración tripuladas -o no tripulada-, combinadas con satélites geoestacionarios, con posibilidad de asumir una misión *dua*⁶⁹, permitiría componer un sistema de alerta temprana de vigilancia y control del vasto espacio marítimo argentino, como también para contribuir en el análisis y previsión de las condiciones hidrometeorológicas, herramienta de ayuda a la búsqueda y rescate de la vida humana en el mar, entre varias tareas que podría desarrollar.

Asimismo, el establecimiento de un sistema de intercambio de información científica y técnica entre los diferentes organismos del Estado argentino resultaría trascendente para el trabajo interdisciplinario que debe tener este factor en un ambiente complejo como lo es el marítimo.

Lo expresado en los últimos párrafos no intenta inducir el “cómo” se podría implementar una vigilancia y control. Lo que se pretende es resaltar la ayuda que proporcionan los avances tecnológicos para un trabajo eficiente y eficaz.

En ese contexto, resulta fundamental remarcar que “en las naciones desarrolladas los gobiernos, ...deciden políticas de Estado que trascienden las políticas partidarias...” Por ejemplo, “...en Francia con la energía nuclear; los Estados Unidos con el área de Defensa” (Noticias, 2018).

Es así que “...el Estado es quien invierte en los sectores estratégicos, en investigación y desarrollo, y genera políticas de incentivo y atracción del sector privado... les otorgan incentivos a las empresas para que incorporen tecnología, se sumen a través de lo que se denominan políticas de compras inteligentes del Estado. Este método se emplea incluso en los países más liberales, donde el Estado actúa como la locomotora que va hacia adelante con la inversión de riesgo,

⁶⁹ Civil y Militar.

generando negocios en sectores de conocimiento intensivo desde áreas públicas. Luego las empresas avanzan y se transforman en emprendedoras” (Noticias, 2018).

El gobierno argentino tendría suspendido los proyectos de los ArSat, el SARA (Sistema Aéreo Robótico Argentino, un avión no tripulado o dron para vigilancia y control de los grandes espacios aéreos, terrestres y marítimos del país) y los contratos con la Armada Argentina destinados a mejoras tecnológicas de destructores y corbetas, por mencionar algunos.

3.6. Factor Militar

El Estado argentino tiene la responsabilidad indelegable de defender el vasto espacio marítimo que por derecho le pertenece.

Para ello, dispone del Instrumento Militar y los demás organismos que están involucrados en la defensa de los intereses nacionales.

La defensa del espacio marítimo argentino, como fue señalado en varias oportunidades en el trabajo, precisaría de la coordinación interministerial e interagencial.

Las operaciones militares en el mar demandarían una fuerza naval flexible, con capacidad de brindar apoyo a las fuerzas conjuntas y combinadas desplegadas.

Además, precisaría potenciar el articulado estratégico de las bases y puntos de apoyo logísticos a lo largo del litoral marítimo argentino para sostener el esfuerzo que se establezca en el Sistema de Defensa Nacional.

El escenario marítimo tiene un marco vinculante y de alcance universal centrado en la cooperación entre las Fuerzas Armadas vecinas⁷⁰.

En ese sentido, resultaría significativo lograr un adecuado nivel de *cooperación regional* entre las Fuerzas Armadas en Sudamérica para fortalecer e integrar el intercambio de información profesional, operativa

⁷⁰ Experiencia de la Unión Europea con la Operación ATALANTA mostró que la cooperación y el esfuerzo mancomunado de un grupo de naciones tuvieron éxito en reducir el fenómeno de la piratería.

y de inteligencia, de ciencia y tecnología, de la industria para la defensa, entre varios objetivos.

En el marco de la vigilancia y control del espacio marítimo, existe un protocolo para el intercambio de información entre la Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay. La tarea de Control del Tráfico Marítimo en el Océano Atlántico Sur se realiza a través del Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS, 1966).

Hoy el Instrumento Militar de la Argentina tiene medios obsoletos y degradados, desarticulados con los demás organismos del Estado, que impide generar un sistema integrado de alerta temprana, con acciones *disuasivas y efectivas* en caso de ser necesarias.

Además, se estarían adquiriendo medios -oportunidades de compra- que no responderían a un diseño de fuerza armónica y equilibrada, sobre la base de una orientación estratégica establecida de largo plazo, que logre la necesaria interoperabilidad conjunta y combinada con los países vecinos.

Por otra parte, el Instrumento Militar necesita de un sistema que proporcione inteligencia⁷¹ en los niveles de la estrategia operacional y táctica a efectos de disminuir los tiempos de reacción. Por la carencia de una adecuada inteligencia, existiría un marcado aumento del nivel de incertidumbre para la adopción de decisiones.

Las amenazas presentes en el espacio marítimo argentino tendrían acceso desde el mar hacia el territorio y en menor medida a la inversa.

En ese contexto, los satélites geoestacionarios combinados con las aeronaves de exploración de largo alcance y con buena autonomía en el área de operaciones serían fundamentales para obtener información en tiempo real de lo que esté sucediendo en el espacio marítimo.

También la utilización de aeronaves no tripuladas con capacidad de vuelo, bajo cualquier condición meteorológica, portante de sensores de detección diurno y nocturno, resultaría un elemento militar que proporcionaría una ventaja para la toma de decisiones.

⁷¹ Entiéndase “inteligencia” como la información precisa y oportuna debidamente procesada para beneficio propio.

La utilización del submarino como arma estratégica sigue siendo un factor disuasivo para operar en el espacio marítimo argentino. La dificultad de su localización se hace cada vez más presente, ratificada por las dificultades tecnológicas e hidrometeorológicas que impedían, por ejemplo, ubicar el Submarino ARA "SAN JUAN".

El submarino utiliza el factor sorpresa para realizar las tareas de inteligencia, de lanzamiento y recuperación de fuerzas especiales y, llegada la orden, de actuar contra unidades de superficie y submarina. También, dependiendo de sus características operativas, pueden lanzar misiles para atacar aeronaves y buques o misiles estratégicos de largo alcance para la proyección desde el mar a tierra.

Por las características de los golfos, bahías, pasos interoceánicos, entre otros, del escenario marítimo del Océano Atlántico Sur, existiría la posibilidad de implantar un campo minado estratégico inteligente⁷² a fin de dificultar o desgastar al enemigo, como lo fue, durante el conflicto de Malvinas y ante la escalada de la crisis limítrofe con Chile en el Canal de Beagle.

El emplazamiento de cañones costeros fue evolucionando hacia lanzadores móviles de misiles de largo alcance, en combinación con las plataformas de lanzamiento desde las unidades de superficie y aéreas.

Además, resultaría imprescindible contar con un sistema de defensa aérea integral⁷³ para dar protección a una Fuerza de Tarea nacional o multinacional⁷⁴ como así también defender las bases militares y los centros poblacionales costeros.

⁷² Hoy el campo minado estratégico inteligente dispone de tecnología que permite accionar desde diferentes métodos remotos como puede ser la orden a través de un satélite geoestacionario en el área o bien directamente desde el centro de información de combate del Comando de la Fuerza de Tareas.

⁷³ Defensa Aérea Integral es el proceso de control del espacio aéreo donde el Estado ejerce sus derechos durante la paz y niega su uso al enemigo en períodos de crisis o de guerra, anulando, neutralizando, atenuando o minimizando sus efectos desde antes que éste lance sus ataques, incluyendo la ejecución y asesoramiento en las acciones de defensa aérea pasiva en forma permanente. Obtenido de la publicación RC 00-02 Anexo I Diccionario para la Acción Militar Conjunta, 1998.

⁷⁴ Fuerza Multinacional de Coalición bajo mandato del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas o bien una Fuerza establecida bajo Acuerdos y Organizaciones regionales.

Por otro lado, ahora el factor militar está condicionado por el empleo de medios no tradicionales, de actores no estatales transnacionales.

El ataque de terroristas a los grandes asentamientos urbanos y del centro de los poderes del Estado en áreas costeras -por ejemplo, a la ciudad de Buenos Aires- genera una vulnerabilidad impredecible como lo fue el 11 de septiembre de 2001, en New York y Washington DC, EUA.

También existe la vulnerabilidad de la protección de los buques amarrados en los puertos, tal como aconteció en el ataque perpetrado por terroristas a una unidad de guerra de EUA con la utilización de una lancha con altos explosivos o en la incursión subrepticia de buzos contra un buque de la Armada Argentina en el Astillero Río Santiago.

Esta modalidad también podría ser utilizada contra buques de pasajeros en tránsito por aguas restringidas en canales, pasos, estrechos, golfos, bahías, entre varias situaciones.

Por otro parte, en lugar de explosivos, los terroristas podrían transportar sustancias peligrosas para provocar un ataque químico y bacteriológico, próximo a los grandes centros poblacionales.

En ese sentido, existe una fragilidad para brindar protección costera, pero se puede minimizar con la implementación de un sistema integrado de vigilancia y control en tiempo real, combinado con la rapidez de acción para actuar ante un posible riesgo y/o amenaza.

El emplazamiento móvil de baterías de misiles de defensa de área para el derribo de aviones y el sistema de defensa antidrones, resultan imprescindibles, como lo fue en la Cumbre del G-20, realizada en la ciudad de Buenos Aires.⁷⁵

⁷⁵ La Cumbre G-20 es un foro para abordar los grandes desafíos globales, representados por los altos miembros de los Estados miembros que forman el 85% del producto bruto global, dos tercios de la población mundial y el 75% del comercio internacional. Este evento se realizó en la ciudad de Buenos Aires, en los días 30 de noviembre y 01 de diciembre de 2018.

Conforme a las necesidades que demanda la sociedad, los medios disponibles o los que se vayan a adquirir del Instrumento Militar deberían tener capacidad para usos *múltiples*⁷⁶ y empleo *dual*⁷⁷.

La capacidad *múltiple* para poder tener la flexibilidad de configurar el medio acorde a las necesidades. La *dualidad* para afrontar no sólo lo atinente a la defensa, a lo militar, sino que además permita asistir, por ejemplo, ante un desastre natural que afecte a las poblaciones ribereñas, ayuda humanitaria para una evacuación o atención médica, entre diferentes misiones.

También los medios deberían tener características que le den una adecuada movilidad, autonomía, flexibilidad, autosostenimiento, que sea disuasivo y empleo eficaz, con capacidad de actuar en forma simultánea en un ambiente multidimensional⁷⁸, como lo es el escenario marítimo, y la posibilidad de proyección desde el mar hacia tierra.

Por otra parte, los sistemas/equipos y métodos de operación deberían orientarse hacia la interoperabilidad conjunta y combinada, así como lograr una adecuada compatibilidad y coordinación con los sistemas de defensa implementados por los Estados vecinos.

También, la condición anterior, sería extensiva para contribuir a brindar el adecuado apoyo a las Fuerzas de Seguridad nacional e internacional.

Por otra parte, así como los Estados vecinos, la Argentina tiene la responsabilidad internacional sobre las operaciones de *búsqueda y rescate de sobrevivientes en el mar*⁷⁹. En esta tarea, la Armada Argentina es la autoridad de aplicación.

Dentro del factor militar, sería dable también considerar las tareas que realiza el Instrumento Militar de carácter social, medioambiental, de apoyo a las políticas exterior del Estado, entre otras.

⁷⁶ Tenga la capacidad de ser multipropósito para enfrentar diferentes tipos de amenazas y en distintos ambientes de la guerra moderna.

⁷⁷ Civil y Militar.

⁷⁸ Amenazas de superficie, aérea, submarina, espacial, ciberespacio.

⁷⁹ Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (Convenio SAR) y el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS).

Muchas veces la sociedad tiene un desconocimiento de las misiones secundarias que desarrollan las Fuerzas Armadas. Por ello, resultaría sustancial dentro de la estrategia que se elabore y adopte, incluir un eficaz plan de comunicación -interna y externa- que transmita las diversas actividades que desarrolla el Instrumento Militar, con el objetivo de generar una mayor confiabilidad e inserción en la sociedad y una opinión pública positiva.

3.7. Conclusiones Parciales

3.7.1. La escasa presencia de los Estados ribereños del Océano Atlántico Sur permite el avance de otros Estados en beneficio propio, a través de la investigación, exploración y explotación de los recursos naturales. También para obtener el control del enclave estratégico que representa el acceso a la Antártida y a los pasos oceánicos.

3.7.2. El permanente incremento poblacional mundial, las mayores demandas para la vida del siglo XXI, los cambios socioculturales y medioambientales y la escasez de los recursos naturales condicionan las decisiones geopolíticas de los Estados, siendo motivos para potenciales conflictos de intereses, inclusive por fuera de sus jurisdicciones.

El control de los recursos energéticos y críticos favorece el crecimiento de los Estados.

3.7.3. El incremento de la presencia de piratería en las costas de África Occidental (Golfo de Guinea) podría dificultar la protección del flujo comercial marítimo de la Argentina con el resto del mundo.

También, la falta de una adecuada vigilancia y control en los puertos y en el tráfico marítimo por aguas jurisdiccionales permite la subsistencia de acciones como el narcotráfico, tráfico de armas, inmigración ilegal, terrorismo, trata de personas, transporte de sustancias peligrosas, entre otros ilícitos.

- 3.7.4. El transporte de cargas marítimas, el turismo marítimo, la utilización de las algas marinas, el plancton, las plantas potabilizadoras costeras, la generación de energía con el uso de las mareas, las olas, las corrientes marinas con diferencias térmicas y los campos eólicos costeros, entre otras, favorecen el desarrollo económico de la Argentina.
- 3.7.5. La depredación sobre los recursos renovables -pesca- y la explotación sin control de los no renovables -hidrocarburos y minerales- en el espacio marítimo argentino (Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental) están hipotecando las generaciones de la Argentina, en cuanto a su futuro sostenimiento y posibilidades de desarrollo económico.
- La 5/6 parte de la superficie que se reclama de la Plataforma Continental aún no reconocida por la CLPC, por estar en disputa de soberanía, limita el aprovechamiento del potencial de los recursos naturales en ese espacio marítimo, quedando un sector bajo el usufructo arbitrario y unilateral del Reino Unido.
- 3.7.6. La falta de una Estrategia Militar orientada sobre una Estrategia Nacional de Defensa -una política de Estado-, que integre y articule las diferentes acciones de todos los organismos del Estado argentino involucrados en el espacio marítimo argentino permite que las iniciativas de corto plazo emprendidas resulten ineficaces e ineficientes.
- Asimismo, esta situación se traslada a la escasa integración con los sistemas de defensa implementados por los Estados ribereños vecinos del Océano Atlántico Sur.
- 3.7.7. El continuo avance de la ciencia y tecnología con acceso mundial si bien favorece la capacidad de vigilancia y control en el espacio marítimo argentino, también permite el accionar de otros actores -estatales y no estatales- en perjuicio propio.
- 3.7.8. El aumento de la dependencia tecnológica en el ámbito civil y militar acrecienta la vulnerabilidad estratégica a los ciberataques,

posibilitando que actores desconocidos afecten objetivos vitales y estratégicos del Estado.

3.7.9. La implementación de la política de Estado “Pampa Azul” contribuye a ejercer una relativa presencia en el mar y a generar conciencia de las potencialidades de recursos naturales que puede brindar el espacio marítimo argentino.

Sin embargo, esta estrategia no resulta suficiente para atender las necesidades de defensa del espacio marítimo argentino, más aún con la reciente delimitación parcial de la Plataforma Continental.

“Pampa Azul” podría servir de base para promover una nueva política de Estado, una Estrategia Nacional de Defensa, para que, a partir de allí, se desarrolle una Estrategia Militar.

Esta decisión permitiría utilizar la misma plataforma de integración para lograr una adecuada coordinación con todos los organismos del Estado involucrados en la defensa del espacio marítimo argentino.

3.7.10. Las normas internacionales y nacionales -como la CONVEMAR, Leyes y Resoluciones, entre otras- atinentes a la defensa de los intereses nacionales en el espacio marítimo argentino (MT, ZC, ZEE y PC reconocida) permiten al Estado argentino tener el aval jurídico para actuar contra los riesgos y amenazas descriptas en el trabajo de investigación.

3.7.11. La degradada y obsoleta capacidad de los medios disponibles del Estado argentino y la falta de articulación con los organismos que intervienen en el espacio marítimo argentino, como así también la falta de integración con los sistemas de defensa implementados por los Estados ribereños vecinos, dificultan la ejecución de las tareas de manera eficiente para la defensa de los intereses nacionales en el mar.

3.7.12. Las escasas medidas preventivas, de vigilancia y control permanente, como así también el desarrollo de un plan

medioambiental articulado a nivel nacional y regional, permiten que exista el riesgo de que se produzcan consecuencias medioambientales negativas de magnitud e irreversibles en el espacio marítimo argentino.

3.7.13. La falta de una política de protección de la biodiversidad que posee el espacio marítimo argentino dificulta la conservación de las especies y afecta al ciclo del ecosistema.

3.7.14. El escaso desarrollo y capacidad tecnológica en la Argentina genera una dependencia externa para la exploración y, en especial, para la explotación de los recursos naturales en el lecho y subsuelo de la Plataforma Continental.

Asimismo, esta deficiencia tecnológica condiciona la vigilancia y control del espacio marítimo argentino y el empleo eficiente de los medios disponibles del Instrumento Militar, como también la vulnerabilidad del ciberataque.

3.7.15. La adquisición de oportunidad de los medios -nuevos/usados- para el Instrumento Militar, con escasa funcionalidad *dual*, sin flexibilidad para atender misiones múltiples, interoperable e integrada con los sistemas implementados en los países vecinos, con reducido tiempo de sostenimiento o de autosostenimiento, junto a la escasez de inteligencia estratégica para disminuir los tiempos de reacción y gestionar adecuadamente el nivel de incertidumbre, entre otros factores, condicionan la capacidad del sistema de defensa nacional en el espacio marítimo argentino.

Capítulo 4

Escenario global y local para la defensa del espacio marítimo argentino

Si bien “las predicciones son muy difíciles de hacer, especialmente sobre el futuro”⁸⁰, el capítulo presenta un escenario posible (Alexandra V.; Cely B., 1999, p. 27) con un horizonte de veinte años que, por la rapidez de los cambios actuales, tiene la necesidad de una continua revisión.

La prospección se realiza desde el punto de vista general del escenario global y luego local para la defensa del espacio marítimo argentino, ampliada con la delimitación parcial de la Plataforma Continental.

Como es sabido, en las ciencias sociales es imposible “predecir” y las metodologías más afianzadas⁸¹ emplean la metodología de escenarios múltiples, lo que implicaría un trabajo de equipo multidisciplinario de largo plazo, por lo que he preferido circunscribir a un número reducido las variables pesadas a un escenario englobante y posible, que de fundamento a la demostración planteada.

Este método es empleado periódicamente por la Secretaría de Defensa de los EUA, por la RAND Corporation y muchos otros institutos de estudio de la situación de las Relaciones Internacionales. Entre las definiciones de “escenario” apropiadas encuentro la de Michael Porter (1985) “Una visión internamente consistente de cómo el futuro podría resultar”; la de Peter Schwartz (1999) “Una herramienta para ordenar las percepciones propias sobre ambientes futuros, donde la propia decisión debe ser tomada correctamente” y la del Proyecto Fénix “herramienta intelectual para ordenar nuestras percepciones acerca de posibles entornos o contextos futuros, para orientar en el presente la toma de decisiones con proyección en el tiempo”.

⁸⁰ Según lo expresado por Niels Bohr, físico danés que realizó contribuciones fundamentales para la comprensión de la estructura del átomo y la mecánica cuántica.

⁸¹ Proyecto Fénix. Cuaderno Académico 2/2001- EDENA. Ejemplos de Escenarios se encuentran en los libros de George Friedman (La próxima década 2011 y Los próximos 100 años, 2009).

4.1. Escenario Global

En el contexto mundial, continuará el permanente incremento de la población⁸² y de mayores necesidades para la vida.

Por ese motivo, seguirán potenciándose las demandas de recursos naturales vitales y críticos, escasos en el mundo, surgiendo situaciones de crisis/conflictos entre los Estados.

La mayor urbanización de los litorales marítimos incrementará las concentraciones poblacionales. En ella, se profundizarán las desigualdades sociales y de oportunidades para el desarrollo personal. Esta situación producirá continuos flujos migratorios masivos desde el interior de una región hacia las costas y a los Estados desarrollados, ya sean por razones económicas, alimentarias, sanitarias, conflictos armados, entre otras.

La concentración de población en las áreas costeras⁸³ generará vulnerabilidad para la protección de las personas y sus bienes, produciendo en estos lugares espacios reducidos y de alta sensibilidad en el ámbito de la seguridad y defensa.

Este escenario también lo anticipa el escritor David Kilcullen (2013) en su libro “Out of the Mountains”, señalando que los conflictos del futuro estarán cada vez más presentes en las grandes ciudades con asentamientos costeros, en particular en las favelas, en las periferias de estas urdes.

El autor expresa que la resiliencia⁸⁴ será un factor fundamental para recomponerse de los continuos cambios que se produzcan y no la estabilidad que se pueda lograr.

En este sentido, expone que no habrá una única solución militar para atender a las luchas de enfrentamiento del futuro.

La solución para enfrentar los problemas de Estado implicará un trabajo multidisciplinario⁸⁵ que atienda varios ejes de acción, con

⁸² El incremento poblacional más significativo se producirá en las regiones de Asia Oriental, Asia del Sur, Asia Occidental y el Continente de África.

⁸³ El 80% de las ciudades del planeta son costeras y las más importantes así fueron fundadas.

⁸⁴ Resiliencia: “Capacidad de adaptación de un ser vivo frente a un agente perturbador o un estado o situación adversos.” Obtenido de: Diccionario de la Real Academia Española.

resultados que se verán en el largo plazo. Además, se precisará que la respuesta sea compartida y comprometida con los Estados vecinos, por el carácter transnacional que tendrán las riesgos y amenazas y, en especial, contar con el apoyo de la población para salir de estas encrucijadas.⁸⁶

Las exigencias de nuevos paradigmas culturales de la sociedad moderna, el continuo desarrollo industrial, la innovación y demanda de mano de obra calificada, producirán un constante desempleo y aumento del nivel de la pobreza, generando grupos sociales marginados que son permeables a la influencia de las acciones, en particular, de actores no estatales transnacionales, como podrían ser los narcotraficantes, terroristas, etc., que afectarán a la seguridad, comprometiendo la defensa de los Estados que no tengan implementada una estrategia integrada y coordinada con todos los organismos que deben contribuir a mitigar o evitar esta creciente problemática.

La dependencia y carencia de la última tecnología, la asimetría y la presencia de grupos armados no estatales incrementará la vulnerabilidad en los objetivos estratégicos y en las áreas de interés nacional del Estado y de una región.

El ciberespacio exteriorizará cada vez más una mayor vulnerabilidad en el contexto de un conflicto no convencional. El enemigo tendrá libertad casi absoluta para actuar, ubicuidad sin barreras de tiempo y espacio, actuando de manera silenciosa e imperceptible, con dificultad para que pueda ser identificada la presencia de la amenaza y quién es el atacante.

⁸⁵ Educación, infraestructura y urbanización, trabajo, social, cultural, tecnología, policial, judicial, etc.

⁸⁶ Tal es el caso del grupo terrorista Lashkar y Taiba (LyT) que literalmente atacó a Mumbai en noviembre de 2008, como una muestra de las manipulaciones en las poblaciones periféricas que presentan mayor debilidad para captar, infiltrar y atacar los centros importantes de la ciudad.

Otro hecho fue en San Pedro Sula (Honduras) como ejemplo de desestabilización de un ecosistema. También las favelas brasileñas, las organizaciones criminales en Kingston, comunidades delictivas en Jamaica, son puntos que fundamentan las predicciones de David Kilcullen.

El futuro escenario dependerá fundamentalmente de la capacidad de adaptación permanente a los cambios tecnológicos y a los nuevos paradigmas, para contrarrestar con estrategias y medios no habituales. Este escenario tendrá obligatoriamente la necesidad del desarrollo militar conjunto y combinado, flexible para enfrentar diversos desafíos en forma simultánea, incluyendo una buena capacidad de ciberdefensa, para combatir o contrarrestar amenazas inmediatas, latentes o potenciales.

Para actuar, necesitará de un sistema de vigilancia permanente que permita el análisis, prevención y defensa de los objetivos estratégicos y áreas de interés nacional.

En el espacio marítimo, la acción subrepticia del ciberataque generará alteraciones en la información del tráfico marítimo para ocultar o divertir la presencia de unidades militares, pesca ilegal, tráfico de armas, de estupefacientes, tareas de exploración científica o de inteligencia, transportes de sustancias peligrosas o de armas de destrucción masiva, por mencionar algunas.

También el mar se convertirá en la principal vía de acceso para las corrientes migratorias hacia otras regiones del mundo. Ellas buscarán esquivar las rígidas barreras que tienen las políticas de inmigración de los Estados desarrollados.

La actuación de una Fuerza Multinacional Conjunta y Combinada bajo mandato del Consejo de Seguridad de la Organización de Naciones Unidas continuará siendo una respuesta legítima ante cuestiones de defensa y seguridad internacional.

Los acuerdos y organizaciones regionales -Capítulo 8 de la Carta de las Naciones Unidas- permanecerán siendo utilizados para la resolución de las crisis o conflictos que puedan surgir.

Los Estados predominantes a nivel global seguirán con un diseño de Fuerzas Armadas en la cual las marinas no estarán limitadas a la defensa de los propios espacios marítimos jurisdiccionales, sino que tenderán a desarrollar la capacidad de proyección hacia las áreas de

interés mundial como son los recursos naturales, garantizar las vías de comunicación marítima, en los grandes asentamientos y espacios vacíos/semivacíos.

Las marinas, conforme a la política exterior de cada Estado, tendrán la misión de operar y estar presentes en los espacios que requiera su despliegue, tanto para participar en una operación multilateral bajo mandato de las Naciones Unidas o bien en el marco de ayuda humanitaria.

Los Estados Unidos de América, en su papel de seguir ejerciendo como actor principal estratégico a nivel global, buscará ampliar el empleo conjunto y combinado de fuerzas navales con capacidad de adaptarse a entornos regionales específicos, para que los medios principales de batalla estén disponibles para misiones complejas en otros teatros de operaciones. También perseguirá el emplazamiento de bases militares propias y/o aliadas que le sirvan para el apoyo y control regional y, desde allí, su proyección a otras áreas de interés.

En contraposición estarán cada vez más presentes las acciones de Rusia y China para desbalancear el liderazgo que sigue pretendiendo los Estados Unidos de América.

Los Estados fallidos, como podría considerarse el caso de Venezuela, seguirán comprometiendo la sobrevivencia de su población y la inestabilidad de la región, provocando un aumento de las corrientes migratorias hacia los países vecinos que, de agravarse, podrían producir una intervención multinacional conjunta y combinada de ayuda humanitaria.

Por otro lado, Brasil seguirá ejerciendo el liderazgo de Sudamérica en los diferentes ejes de acción que promueve el Estado. Sin embargo, enfrentará el desafío de las corrientes migratorias en la región norte, la creciente pobreza, desempleo y el decaimiento del nivel de educación, con la fuerte inserción del narcotráfico y/o grupos que buscan el poder económico para influir en las decisiones políticas del país.

4.2. Escenario Local

El incremento de los asentamientos poblacionales en la extensión costera del litoral marítimo argentino, la delimitación parcial -y lo que falta por reconocer- de la Plataforma Continental, la protección de las vías de comunicaciones marítimas, el potencial de los recursos naturales en la ZEE y PC, la diversidad de actores presentes tanto estatales como no estatales en los puertos y en el mar, la disputa de soberanía desde 1833 con el Reino Unido y, a futuro, en relación con el Continente Antártico, entre otros, generarán un escenario marítimo argentino complejo, de persistente incertidumbre y de mayor exigencia para su defensa.

Esta situación impondrá el esfuerzo de aplicar una Estrategia Militar para vigilar, controlar, disuadir o actuar para negar el uso de este espacio marítimo (Diccionario AMC, 1998, p. N-1-3).

Por la creciente necesidad de otros Estados, cada vez más, tendrá importancia la preservación de los recursos naturales de la Zona Económica Exclusiva Argentina y de la Plataforma Continental.

La defensa conjunta y combinada con los Estados ribereños vecinos para la protección de los intereses nacionales y los objetivos estratégicos del Estado argentino resultará fundamental para las futuras acciones que se quieran desarrollar.

En ese sentido, si bien existirán intereses comunes, por ahora, no estará una acción concreta de acuerdo estratégico que surja en el seno del Consejo de Defensa de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR, 2008) o en la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur (ZPCAS)⁸⁷ o en la Organización de Estados Americanos (OEA) con el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), que movilice la proyección de políticas de defensa marítima integrada y articulada, de mediano y largo plazo.

⁸⁷ La Zona de Paz y de Cooperación del Atlántico Sur fue establecida mediante la Resolución N° 41/11 de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas.

El Océano Atlántico Sur seguirá siendo considerado un escenario marítimo de relativa paz. Sin embargo, aparecerán los latentes conflictos de intereses entre los Estados que están presentes en esta área, tanto por la lucha de los recursos naturales como para consolidarse en el control estratégico que representa el acceso a la Antártida y a los pasos oceánicos, actuando directa o indirectamente para lograr este objetivo.

En ese contexto, el espacio marítimo argentino incrementará el nivel de incertidumbre, afectado por la pobre capacidad de vigilancia y control, de los tiempos de alerta estratégica y reacción que tenga el Estado.

La defensa de este espacio marítimo estará supeditada a la capacidad de integración y articulación interministerial e interagencial⁸⁸ de los diferentes organismos del Estado argentino. También, al menos, con los Estados vecinos⁸⁹, para dar respuesta a los riesgos y amenazas comunes.

La oposición a las amenazas -o riesgos- estará supeditada por el nivel de interoperabilidad alcanzado a través de la conducción conjunta de las Fuerzas Armadas, de su capacidad para articular con los medios de las Fuerzas de Seguridad y con los demás organismos del Estado argentino, conformando un sistema integrado de vigilancia y control, de carácter disuasivo y de acción efectiva, complementado con los sistemas que tengan implementados los Estados ribereños vecinos.

El control de las diferentes vías de acceso desde el territorio argentino hacia el mar y el desarrollo de las bases/puntos de apoyo logístico para sostener las fuerzas desplegadas en el mar, seguirán constituyendo un aspecto clave a considerar para una concepción estratégica.

El submarino continuará siendo el medio naval más efectivo para generar una incertidumbre estratégica, con la disuasión que tiene su probable presencia en el mar argentino.

⁸⁸ Entiéndase como interministerial e interagencial a todos los organismos del Estado puesto a disposición para un objetivo común como es la protección del espacio marítimo argentino.

⁸⁹ Se refiere a Brasil, Uruguay y Chile. De la costa occidental africana con Sudáfrica, Namibia y Angola.

Asimismo, la utilización de aviones tripulados -o no tripulados- de largo alcance, plataformas de misiles costeros de rápida movilidad, buques de rápida interdicción, apoyados por información satelital recibida en tiempo real, conjugarán un sistema de defensa creíble -disuasivo- en el espacio marítimo argentino.

Los medios o sistemas a emplear -y a adquirir- deberán estar orientados a una Estrategia Militar, alineada a una Estrategia Nacional de Defensa.

En el diseño de fuerzas se necesitará establecer orientaciones concretas para alcanzar y/o incrementar la capacidad del empleo estratégico disuasorio, teniendo en cuenta la necesidad de integración y complementariedad con los diferentes medios disponibles del Estado argentino y de los Estados ribereños vecinos.

Además, los medios de las Fuerzas Armadas deberán tener una funcionalidad *dual* tanto para atender la inherente responsabilidad de defensa de la soberanía y la protección de los recursos naturales como así también poder afrontar la misión de ayuda humanitaria -inundaciones, terremotos, incendios, pandemias, inmigraciones masivas, atención sanitaria en lugares inhóspitos e inaccesibles, etc.- y el fomento del desarrollo en los espacios semivacíos, a fin de que la inversión del Estado argentino refleje una utilidad tangible ante las necesidades presentes y futuras de la sociedad.

La disponibilidad de inteligencia en tiempo real del espacio marítimo argentino será un factor clave para el accionar eficiente de los medios del Estado.

Las vulnerabilidades por la falta de capacidad y dependencia tecnológica continuarán abriendo la brecha que separa entre los diferentes Estados, en relación con su desarrollo y, particularmente, en materia de defensa.

Por otra parte, el escaso desarrollo de la base industrial de la defensa propia y la falta de recursos financieros propios y externo afectarán las

capacidades de integración en el marco regional y en la finalización de los proyectos que se quieran emprender.

Conclusiones

El avance jurídico obtenido para delimitar en forma parcial la Plataforma Continental permitió incrementar el espacio jurisdiccional marítimo argentino, en 1/6 parte del total reclamado, aprox. 304.000 km². Si la CLCP reconociera el total (la 5/6 parte restante en disputa) la extensión del espacio marítimo argentino representaría más del doble de la superficie territorial, con todo el potencial de recursos naturales que eso significa.

La delimitación parcial de la Plataforma Continental permitió definir, en el siglo XXI, un nuevo límite fronterizo hacia el Este de la Argentina. Aún no se ha reconocido la trascendencia que ella tiene.

Por otro lado, el fallo de la CLPC posibilitó ratificar a nivel internacional la existencia de un área marítima en disputa entre Argentina y el Reino Unido alrededor de las Islas Malvinas, Sándwich del Sur y Georgias del Sur, así como, a futuro, en el sector que se pretende en el Continente Antártico.

El marco normativo internacional y nacional vigente atinentes a la defensa de los intereses nacionales en el mar, permite que el Estado actúe con los avales legales para enfrentar los riesgos y amenazas del espacio marítimo argentino.

Los esfuerzos realizados por el Estado argentino desde hace más de 30 años, mediante la utilización de medios de la Armada Argentina y de la Prefectura Naval Argentina para efectuar el monitoreo y control de los buques pesqueros que operan en la Zona Económica Exclusiva, fueron desarticulados y no han producido el efecto deseado para disuadir y/o evitar el avance ilegal de otros Estados sobre los recursos no renovables (pesca) en dicho espacio marítimo.

La escasa presencia de los Estados ribereños del Océano Atlántico Sur, en el mar argentino, permite el avance de otros Estados en beneficio propio, a través de la investigación, exploración y explotación de los recursos naturales. También, para obtener el control del enclave

estratégico que representa el acceso a la Antártida y a los pasos oceánicos.

El permanente crecimiento de la población mundial, las mayores demandas para la vida en el siglo XXI, los cambios socioculturales y medioambientales, el aumento de la escasez de los recursos naturales vitales y críticos condicionan a los lineamientos de la política de defensa para enfrentar los conflictos de intereses con actores presentes, en el espacio marítimo argentino.

La ausencia de una política de Estado en materia de defensa impide tener una orientación de largo plazo, en este caso un eje directriz para el desarrollo de una Estrategia Militar que sea independiente de las intenciones de los diferentes gobiernos, evitando de esta forma los vaivenes de la política de corto plazo.

Asimismo, esta situación dificulta que la Estrategia Militar articule con los organismos del Estado y se integre con los sistemas implementados por los países vecinos. También impide proyectar un diseño de fuerza armonizada y equilibrada, con funcionalidad dual, con flexibilidad para atender misiones múltiples y en forma simultánea, que responda a un plan de mediano y largo plazo.

En ese sentido, la política de Estado que se mantuvo durante casi once años para fundamentar la demarcación del límite exterior de la Plataforma Continental y, ahora, la estrategia científica “Pampa Azul” son ejemplos concretos que servirían para propugnar la necesidad de una Estrategia Nacional de Defensa y que, desde esa base, permita desarrollar una Estrategia Militar que sea revisada periódicamente en función de las variables presentes.

Las Directivas Política de Defensa Nacional actualizadas sobre las variables presentes de la situación mundial y nacional, facilitan la orientación política de gobierno en materia de defensa. Pero por su corta duración y fuerte variabilidad, escapan al concepto deseado de Política de Estado que sustente una Estrategia Militar estable.

A partir de emitida la DPDN, se pueden desarrollar los planes contribuyentes correspondientes a la Estrategia Militar para que, dentro de las funciones que abarca, atienda las necesidades de defensa del espacio marítimo argentino.

La iniciativa estratégica de investigación científica “Pampa Azul” como política de Estado, favorece a la sinergia del trabajo interministerial e interagencial.

Sin embargo, las actividades que desarrolla no son suficientes para atender las necesidades de defensa, a la que no le conciernen, en el espacio marítimo argentino, más aún, agravada por la dimensión que ahora tiene con la reciente delimitación parcial de la Plataforma Continental.

La dependencia de la Argentina para desarrollar su comercio exterior a través del transporte marítimo, correspondiente a un flujo comercial de aproximadamente 87% con el mundo, genera una vulnerabilidad estratégica ante la posible acción de la piratería. También dificulta los controles para evitar el tráfico ilícito de los narcotraficantes, de armas y de sustancias peligrosas, entre otros.

El transporte de cargas marítimas, el turismo marítimo, la utilización de las algas marinas, el plancton, las plantas potabilizadoras costeras, la generación de energía con el uso de las mareas, las olas, las corrientes marinas con diferencias térmicas y los campos eólicos costeros, entre otras, favorecen el desarrollo económico de la Argentina.

La pesca ilegal e indiscriminada y la explotación sin autorización de los hidrocarburos/minerales en el espacio marítimo argentino (Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental) socava los recursos naturales para futuras generaciones de la Argentina, afectando su sustentabilidad y posibilidades de crecimiento económico.

La 5/6 parte de la superficie que se reclama de la Plataforma Continental aún no reconocida por la CLPC, por estar en disputa de soberanía, limita el aprovechamiento del potencial de los recursos

naturales en ese espacio marítimo, quedando ese sector bajo el usufructo arbitrario y unilateral del Reino Unido.

El continuo avance en la ciencia y tecnología han generado un desbalance de las capacidades entre los Estados.

El acceso universal a sus desarrollos posibilita que actores no estatales puedan utilizarlos en beneficio propio. Disponer de la última tecnología permitiría aumentar la capacidad de vigilancia y control de vastos espacios jurisdiccionales bajo responsabilidad del Estado.

En ese contexto, existe una limitada capacidad tecnológica de la Argentina para investigar y explorar con la imposibilidad de explotar el potencial de recursos naturales en aguas profundas o muy profundas, restringiendo el aprovechamiento del potencial económico que dispone el país en el lecho y subsuelo de la Plataforma Continental.

Desde otro aspecto, el aumento de la dependencia de la tecnología en el mundo, tanto para el ámbito civil como militar, genera una mayor vulnerabilidad estratégica a los ciberataques, entre otras amenazas.

El Decreto reglamentario N° 683/18 permite que el Instrumento Militar tenga ampliado el empleo de forma *disuasiva o efectiva* para atender los desafíos y amenazas actuales de la Argentina y del contexto regional.

Esto enfatiza el mantenimiento de los límites establecidos en la Ley de Seguridad Interior y en la Ley de Reestructuración de las Fuerzas Armadas en cuanto al área de competencia en que deben actuar las Fuerzas Armadas respecto de las Fuerzas de Seguridad.

La degradada y obsoleta disponibilidad de los medios del instrumento militar, la falta de integración y articulación en la vigilancia y control del espacio marítimo argentino con los organismos involucrados del Estado argentino y Estados vecinos con intereses comunes, la incapacidad tecnológica para obtener información en tiempo real, dificultan la acción eficaz y eficiente para atender las necesidades de defensa en este espacio ampliado parcialmente.

El sistema de defensa no se aplica solamente a la protección de los recursos naturales, sino que también abarca la protección del transporte marítimo de carga y pasajeros; el resguardo de los cables de comunicación sumergidos en el mar por el volumen de información y la conectividad con el mundo; el apoyo a la lucha contra el narcotráfico y terrorismo; la búsqueda y rescate de la vida humana en el mar; la disputa de soberanía de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur; el reclamo del sector antártico con las jurisdicciones marítimas circundantes; entre diferentes aspectos a considerar, permiten contextualizar el futuro desarrollo de la Estrategia Militar.

La constante y prioritaria atención a los asuntos coyunturales, la prevalencia a lo considerado “urgente” sobre lo “importante”, la influencia que sobre las decisiones tiene la mayoría de la opinión pública, dificulta la incorporación a la agenda de Estado del tratamiento de una Estrategia Nacional de Defensa, que dé lugar a una Estrategia Militar que atienda las necesidades presentes.

La falta de medidas preventivas, de monitoreo y control, como así también el desarrollo de un plan medioambiental articulado a nivel nacional y regional, permite que exista el riesgo que se produzcan consecuencias medioambientales de magnitud e irreversibles en el espacio marítimo argentino.

La ausencia de un objetivo político que proteja la biodiversidad afecta la conservación de las especies y su ecosistema.

Así, la capacidad de explotación del Estado y el potencial de los recursos naturales renovables -ictícolas- y no renovables -hidrocarburos, minerales- en el espacio marítimo argentino favorecerán la sustentabilidad y el futuro crecimiento económico de la Argentina, recursos que son cada vez más escasos en el mundo.

En el siglo XXI, la delimitación parcial de la Plataforma Continental fue un hito histórico en materia de límites y fronteras de la Argentina. En ese sentido, el esfuerzo realizado para obtener el aval jurídico de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones

Unidas no debería quedar soslayada y circunscripta solamente a los argumentos de la legitimidad de los derechos soberanos en este espacio marítimo, sino que ahora, más que nunca, es el momento para proponer una política de Estado en materia de Defensa.

La política de Estado -que dé lugar a una Estrategia Nacional de Defensa- que se proponga debería incluir y articular con los diferentes organismos del Estado que intervienen en la defensa del espacio marítimo argentino, como así también integrar a los sistemas implementados por los Estados vecinos.

A partir de esta base estratégica, podrán surgir cada cuatro años las diferentes Directivas de Política de Defensa Nacional de los sucesivos gobiernos, para actualizar las variables presentes en el escenario marítimo.

Con esa directiva, sería posible alinear los planes contribuyentes de la Estrategia Militar en relación con el Sistema de Defensa Nacional, para atender las necesidades de defensa del espacio marítimo argentino.

En el presente, como hace más de tres décadas, para dar un inicio, la Estrategia Militar está afectada por la política de corto plazo. No existe un documento base del Estado que de una orientación estratégica de defensa; razón por la cual el Instrumento Militar continúa con permanentes vaivenes que afectan a su funcionamiento.

Dicho instrumento sigue respondiendo a un paradigma de defensa del siglo anterior, con una directiva de empleo disociado con respecto a los riesgos y amenazas que tienen actualmente, por ejemplo, en el espacio marítimo argentino, extendido con la delimitación parcial de la Plataforma Continental y, también, sobre aquella que aún no fue reconocida.

Sumado a ello, los medios disponibles están degradados y obsoletos sin un diseño de fuerza que sea equilibrado y armónico entre las Fuerzas Armadas, organismos del Estado y con los elementos que emplean los Estados vecinos.

La actual Estrategia Militar si bien intenta atender la protección de los recursos naturales, deja soslayada la importancia que tienen las vías de comunicación marítima que comprenden los puertos, el transporte comercial y turístico marítimo. También, en la tarea para contribuir con apoyo logístico para la lucha contra el narcotráfico, tráfico de armas, inmigración ilegal, piratería, etc.; el cuidado del medioambiente marino; el resguardo de los cables submarinos de comunicación; la responsabilidad internacional para la salvaguarda de la vida humana en el mar, entre otros aspectos tratados en el presente trabajo.

Por otro lado, la escasa presencia del Estado argentino en el mar, la falta de un sistema integrado de vigilancia y control permanente, la poca disuasión y credibilidad en la capacidad de acción, han permitido que otros Estados avancen sobre la protección de los intereses nacionales en el espacio marítimo argentino.

Ellos han comprendido la importancia estratégica que tiene el Océano Atlántico Sur, en cuanto a la potencialidad de los recursos naturales sin explotar, el control de los pasos oceánicos y el acceso a la Antártida.

Por los motivos expuestos y los elementos de juicio aportados en esta investigación, se concluye que lo planteado como hipótesis inicial: *“La actual Estrategia Militar no resulta adecuada para atender las necesidades de defensa del espacio marítimo argentino a partir de la delimitación de la Plataforma Continental”*, se ha corroborado.

Dicho esto, se propone reflexionar sobre: ¿Cuáles serían los riesgos y amenazas que se presentan en el espacio marítimo argentino a partir de la delimitación parcial de la Plataforma Continental? Sumado a ello, ¿Cómo incidir en aquellas áreas marítimas que se reclaman y aún no han sido reconocidas por la CLPC? ¿Qué factores intervendrían para su análisis? ¿Cuáles serían los posibles escenarios marítimos en los próximos veinte años? ¿Qué aspectos deberíamos tener en consideración para lograr una eficacia y eficiencia en las acciones estratégicas? Son estas algunas de las tantas preguntas a debatir antes de comenzar con el desarrollo de una estrategia.

También, el trabajo invita a tomar conciencia en la sociedad y en sus representantes sobre la responsabilidad que se tiene para no seguir dejando de lado la prioridad del tratamiento del tema, en relación con la necesidad de proponer una *política de Estado en materia de Defensa* para que, a partir de allí, se establezcan los ejes que movilicen a una Estrategia Militar que atienda las necesidades de defensa a partir de la reciente delimitación de la Plataforma Continental.

Antes de proponer causales que limiten la adopción de una política de Estado, en la investigación se promueve la necesidad de debatir y analizar, en diferentes ámbitos -civiles y militares-, para que a través del consenso amplio se genere continuidad en el tiempo, en el largo plazo, logrando una adecuada sinergia para el desarrollo sustentable de la Estrategia Militar que se elabore y adopte.

Bibliografía

Libros

- Kilcullen, D. (2013). "Out of Mountains". 3ra. Ed, United Kingdom.
- Podestá Costa L. y Ruda J. (1996). "Derecho Internacional Público". 1° Ed. Buenos Aires.
- Real Academia Española (2001). "Diccionario de la lengua española, vigésima segunda edición". Madrid.
- Storni, S. (2009). "Intereses Argentinos en el Mar". Armada Argentina. 2° Ed. Buenos Aires.

Revistas

- Alexandra V. y Cely B. (1999). "Metodología de los Escenarios para Estudios Prospectivos. Revista Ingeniería e Investigación N° 44.
- Armas Pflirter, F. (2010). "Diálogos". Revista de Relaciones Internacionales. Instituto de Relaciones Internacionales (IRI). Ejemplar N° 39.
- Balmaceda, Leonardo J. (2015). "Espacios Jurisdiccionales Marítimos: Argentina y su Desafío". Revista ESGN. Ejemplar N° 61.
- Bargas, I. y otros (2004). "Políticas hacia el mar: Estudio comparado orientado al caso argentino". Sede de Investigación y Estudios Estratégicos Navales (SIEN). Revista del Instituto Universitario Naval (INUN). Ejemplar N° 3.
- Cely B., Alejandra V. (1999). "Metodología de los Escenarios para Estudios Prospectivos". Revista de Ingeniería e Investigación. Ejemplar N° 44; p. 27.
- Eissa S. y Canto M. B. (2016). Delimitación de las responsabilidades de la Armada Argentina y de la Prefectura Naval en el mar argentino. Revista Política y Estrategia N° 127; pp. 183-206.
- Ferrero, J. A. (2011). "Presentación Batalla Atlántico". Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN). Ministerio de Defensa de España. Boletín de Información N° 318; pp. 7-47.

- García, D. (2014). “Recursos Naturales Estratégicos, el rumbo a seguir”. Revista Estado y Políticas Públicas FLACSO. Ejemplar N° 3; pp. 13-15.
- Jordán, M. (2012). “Desafío futuros en materia de geopolítica para la Argentina: la lucha por los hidrocarburos en la Antártida”. FAIA. Vol. I. Ejemplar N° IV.
- Koutoudjian, A. (2011). “Geopolítica del Mar Argentino”. Revista de la Escuela de Guerra Naval. Ejemplar N° 57; pp. 69-93.
- Molina Pico, E. y Valladares, J. (2015). “Intereses Marítimos y las deudas pendientes, leyendas y realidades”. Revista Megatrade. Año XXIII. Ejemplar N° 268; pp. 18-20.

Ponencias

- Alessandrini, R. y otros (2010). “Zonas de Interés Estratégico y Geopolítico para la Nación: Situación en el Atlántico Sur y Antártida”. Instituto Universitario Naval; Sede de Investigación y Estudios Estratégicos Navales; Buenos Aires.
- Altamonte, H. (2014). “Los Recursos Naturales en la agenda de desarrollo regional de UNASUR”. *Ciclo de Conferencias sobre “La Defensa y los Recursos Naturales”*. Consejo de Defensa Sudamericano. Centro de Estudios Estratégicos de Defensa; Buenos Aires.
- Bertotto, J. (2014). “La Isla de los Estados (RA) un lugar para el control de navegación (aérea y marítima) del Mar Argentino, que permitiría el ejercicio responsable de la soberanía nacional”. Tesis Doctoral.
- Bruckmann, M. (2014). “Recursos Naturales y la Geopolítica de la Integración Suramericana”. *Ciclo de Conferencias sobre “La Defensa y los Recursos Naturales”*. Consejo de Defensa Sudamericano. Centro de Estudios Estratégicos de Defensa; Buenos Aires.
- Cardoso, D. (2011). “El Control del Mar en la Concepción Geopolítica Nacional”. Trabajo de Investigación Profesional. Instituto Universitario Naval; Unidad Académica Escuela de Guerra Naval. Buenos Aires.
- De la Torre, M. (2016). “Plataforma Continental: Un fallo que fortalece nuestro reclamo de soberanía sobre Malvinas”. Buenos Aires.

- Estrandy y Gendre (2011). "La Argentina en el Atlántico Sur en el Siglo XXI"; Consejo Argentino de Relaciones Internacionales; Buenos Aires.
- Ferreira, F. (2014). "Energía y Minerales en Suramérica"; *Ciclo de Conferencias sobre "La Defensa y los Recursos Naturales"*. Consejo de Defensa Sudamericano; Centro de Estudios Estratégicos de Defensa. Buenos Aires.
- Forti, A. (2014). "La Defensa y los recursos naturales en Suramérica - Aportes para una estrategia regional". Centro de Estudios Estratégicos de Defensa; Buenos Aires.
- Jaunarena, H. (2016). "Atlántico Sur". Centro de Estudios para la Defensa Nacional; Universidad de Belgrano. Buenos Aires.
- Koutoudjian, A. (2004). "Lineamientos Estratégicos para la Argentina". *Ciclo de Conferencias – "La Argentina y sus desafíos estratégicos"*. Instituto de Estudios Estratégicos y de Relaciones Internacionales. Buenos Aires.
- Narvaja, F. (2011). "Medios Navales para el Control del Mar en el Contexto Regional". Trabajo de Investigación Profesional. Instituto Universitario Naval. Unidad Académica Escuela de Guerra Naval. Buenos Aires.
- Pena, A. (1997). "Control del Mar – La Armada Argentina en el Control del tránsito Marítimo – La Infantería como Contribución al Control de los Pasos Interoceánicos e Islas del Atlántico Sur". Trabajo de Investigación Profesional. Instituto Universitario Naval. Unidad Académica Escuela de Guerra Naval. Buenos Aires.
- Podesta L. y Ruda J. (1996). Derecho Internacional Público. Tipografía Editora Argentina. Buenos Aires.
- Recalde, C. (2010). "Luces y Sombras en la Milla 201 – La amenaza de la pesca no regulada en la Zona Adyacente Argentina". Trabajo de Investigación Profesional. Instituto Universitario Naval. Unidad Académica Escuela de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas, Buenos Aires.

- Rua, G. (2009). “El Control del Mar en los Espacios Marítimos de Interés Nacional”. Trabajo de Investigación Profesional. Instituto Universitario Naval. Unidad Académica Escuela de Guerra Naval. Buenos Aires.
- Valladares, J. (2012). “Pautas para una Política Oceánica para la República Argentina”. Consejo argentino para las Relaciones Internacionales. Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos y Academia del Mar. Buenos Aires.

Tratados y Resoluciones.

- Carta de las Naciones Unidas; San Francisco; firmada el 26 de junio de 1945; en vigor el 24 de octubre de 1945.
- Carta de la Organización de Estados Americanos.
- Tratado Antártico de 1958.
- Protocolo de Madrid de 1991.
- Estatuto del Consejo de Defensa Suramericano (CDS) de la UNASUR de 2008.
- Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional.
- Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).
- Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- Resolución 41/11 de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas; Zona de Paz y de Cooperación del Atlántico Sur.

Documentos y publicaciones reglamentarias

- Directiva de Política de Defensa Nacional (2009).
- Directiva de Política de Defensa Nacional (2014).
- Directiva de Política de Defensa Nacional (2018).
- Libro Blanco de la Defensa 1999.
- Libro Blanco de la Defensa 2010.
- Libro Blanco de la Defensa 2015.

- Ministerio de Defensa; Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas; República Argentina; *"Doctrina básica para la acción conjunta de las Fuerzas Armadas"*; PC-00-01.
- Ministerio de Defensa; Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas; República Argentina; *"Estrategia Militar. Método de conducción del Conflicto"*; RC 20 03.
- Ministerio de Defensa; Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas; República Argentina; *"Planeamiento para la Acción Militar Conjunta en situaciones de Crisis"*; RC 20 04.
- Ministerio de Defensa; Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas; República Argentina; *"Planeamiento en el nivel Estratégico Militar"*; PC 10-04.
- Ministerio de Defensa; Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas; República Argentina; *"Diccionario para la Acción Militar Conjunta"*; RC 00-02.

Leyes

- República Argentina; Constitución Nacional; sancionada el 15 de diciembre de 1994, promulgada el 3 de enero de 1995.
- República Argentina; Ley sobre Tratado Antártico N° 15.802; sancionada el 25 de abril de 1961; promulgada el 5 de mayo de 1961.
- República Argentina; Ley sobre la Antártica Argentina N° 18.513; sancionada el 31 de diciembre de 1969; promulgada el 9 de marzo de 1970.
- República Argentina; Ley sobre el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo N° 22.445; sancionada el 24 de marzo de 1981.
- República Argentina; Ley de Defensa Nacional N° 23.554; sancionada el 13 de abril de 1988; promulgada el 26 de abril de 1988.
- República Argentina; Ley de Espacios Marítimos N° 23.968; Líneas de Base de la República Argentina; sancionada el 10 de septiembre de 1991; promulgada el 05 de diciembre de 1991.

- República Argentina; Ley de Seguridad Interior N° 24.059; sancionada el 18 de diciembre de 1991; promulgada el 6 de enero de 1992.
- República Argentina; Ley de adopción de la CONVEMAR N° 24.543; sancionada el 13 de septiembre de 1995; promulgada el 17 de octubre de 1995.
- República Argentina; Ley de Acuerdo Pesca en Alta Mar N° 24.608; sancionada el 7 de diciembre de 1995; promulgada el 12 de enero de 1996.
- República Argentina; Ley Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental N° 24.815; sancionada el 23 de abril de 1997; promulgada el 20 de mayo de 1997.
- República Argentina; Ley Régimen Federal de Pesca N° 24.922; sancionada el 9 de diciembre de 1997; promulgada el 12 de enero de 1998.
- República Argentina; Ley de Reestructuración las Fuerzas Armadas N° 24.948; sancionada el 18 de marzo de 1998; promulgada el 3 de abril de 1998.
- República Argentina; Ley de Inteligencia Nacional N° 25.520, sancionada el 27 de noviembre de 2001; promulgada el 3 de diciembre de 2001.
- República Argentina; Ley de Hidrocarburos para la Exploración y Explotación N° 26.154; sancionada el 11 de octubre de 2006; promulgada el 27 de octubre de 2006.
- República Argentina; Ley de Agencia Federal de Inteligencia N° 27.126; sancionada el 25 de febrero de 2015; promulgada el 03 de marzo de 2015.
- República Argentina; Ley Programa Nacional de Investigación e Innovación Productiva en Espacios Marítimos Argentinos (PROMAR) N° 27.167; sancionada el 29 de julio de 2015; promulgada el 1 de septiembre de 2015.

Decretos

- República Argentina; Decreto N° 1.273/92; Reglamentación de la Ley de Seguridad Interior.
- República Argentina; Decreto N° 2.316/99; Política Nacional Antártica.
- República Argentina; Decreto N° 839/01; Convocatoria del Consejo de Defensa Nacional (CODENA) - Sistema de Defensa Nacional.
- República Argentina; Decreto N° 950/02; Reglamentación de la Ley de Inteligencia Nacional.
- República Argentina; Decreto N° 207/03; Transferencia al ámbito de la Subsecretaría de Política Exterior dependiente de la Secretaría de Relaciones Exteriores, la Dirección Nacional del Antártico y el Instituto Antártico Argentino.
- República Argentina; Decreto N° 727/06; Reglamentación de la Ley de Defensa Nacional.
- República Argentina; Decreto N° 1.691/06; Directiva sobre la Organización y Funcionamiento de las Fuerzas Armadas.
- República Argentina; Decreto N° 1.168/06; Requierase al CODENA la realización del Diagnóstico Comprensivo de la Situación Estratégica Nacional.
- República Argentina; Decreto N° 1.729/07; Ciclo de Planeamiento de la Defensa Nacional.
- República Argentina; Decreto N° 1.714/09; Directiva Política de Defensa Nacional.
- República Argentina; Decreto N° 256/10; Transporte Marítimo.
- República Argentina; Decreto N° 2.645/14; Directiva Política de Defensa Nacional.
- República Argentina; Decreto N° 683/18; modificatoria del Decreto 727/06; Reglamentación de la Ley de Defensa Nacional.
- República Argentina; Decreto N° 703/18; Directiva Política de Defensa Nacional.

Recursos electrónicos

- Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (s/f). Esquema Ilustrativo de la Plataforma. Obtenido de: <http://www.plataformaargentina.gov.ar/es/esquemaPlataforma>
- Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (s/f). Gráfico Espacios Marítimos. Obtenido de: <http://www.plataformaargentina.gov.ar/es/gr%C3%A1fico-espacios-mar%C3%ADtimos>
- Consejo Argentino de Relaciones Internacionales (28 de abril de 2011). La Argentina en el Atlántico Sur en el Siglo XXI. Obtenido de: <http://www.cari.org.ar/recursos/cronicas/atlanticosur28-04-11.html>
- Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (2019). Informes Científicos. Obtenido de: <http://www.inidep.edu.ar/solicitud-de-informes-catalogo.html>
- Revista Puerto (25 de febrero de 2016). Atraparon al barco chino Hua Li 8 en Indonesia. Obtenido de: <https://revistapuerto.com.ar/2016/04/atraparon-el-barco-chino-hua-li-8-en-indonesia>
- BBC (15 de marzo de 2016). Barco guardacostas argentino hunde a pesquero de bandera china. Obtenido de: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/03/160315_buque_argentino_derriba_barco_chino_prefectura_bm
- El País (5 de febrero de 2018). Apresamiento de pesqueros. Argentina captura un pesquero español con 320 toneladas de pescado fresco, Obtenido de: https://elpais.com/internacional/2018/02/05/actualidad/1517808881_243000.html
- El Universo (26 de febrero de 2018). Buque chino sorprendido en Argentina en faenas de pesca ilegal. Obtenido de: <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/02/26/nota/6642049/buque-chino-sorprendido-argentina-faenas-pesca-ilegal>
- Fundavida (27 de marzo de 2016). Uruguay, una base de la piratería en el atlántico sur. Obtenido de: <http://www.fundavida.org.ar/web2.0/uruguay-una-base-de-la-pirateria-en-el-atlantico-sur>

- Naciones Unidas (2017). La FAO pide que más países se unan al tratado contra la pesca ilegal. Obtenido de: <https://news.un.org/es/story/2017/10/1387401#WnOeJ66nGM8>
- El País (22 de febrero de 2018). La pesca industrial llega a más de la mitad del océano. Obtenido de: https://elpais.com/elpais/2018/02/22/ciencia/1519312509_704116.html
- La Razón (24 de febrero de 2011). El hundimiento del “Lusitania” crimen de guerra. Obtenido de: https://www.larazon.es/historico/6333-el-hundimiento-del-lusitania-crimen-de-guerra-RLLA_RAZON_360633
- La Nación (13 de enero de 2001). El pacific swan dejó el mar argentino. Obtenido de: <https://www.lanacion.com.ar/48336-el-pacific-swan-dejo-el-mar-argentino>
- El País (27 de abril de 2009). La inseguridad de las rutas marítimas. Un crucero italiano repele a tiros un ataque de piratas somalíes. Obtenido de: https://elpais.com/diario/2009/04/27/internacional/1240783201_850215.html
- Ministerio de Defensa de España (s/f). Operación Atalanta. Obtenido de: <http://www.emad.mde.es/MOPS/060-Yibuti-ATALANTA>
- Combined Maritime Forces (CMF) (s/f). A-33 nation naval partnership. CTF 150: Maritime Security. Obtenido de: <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security>
- La Prensa (15 de junio de 2009). Atlántico Sur se alía contra piratas y narcos. Obtenido de: https://impresa.prensa.com/mundo/Atlantico-Sur-alia-piratas-narcos_0_2589491101.html
- El Orden Mundial (3 de junio de 2015). Geopolítica. África. Somalía y el Golfo de Guinea: las dos caras de la piratería en África. Obtenido de: <https://elordenmundial.com/somalía-y-el-golfo-de-guinea-las-dos-caras-de-la-piratería-en-áfrica>
- The Political Room (13 de agosto de 2019). Piratería, crimen organizado y misiones de paz en el Golfo de Guinea. Obtenido de: <https://www.thepoliticalroom.com/analisis/piratería-crimen-organizado-y-misiones-de-paz-en-el-golfo-de-guinea>

- Clarín (3 de abril de 2017). Los piratas somalíes vuelven a atacar: secuestran otro barco con 11 pasajeros. Obtenido de: https://www.clarin.com/mundo/piratas-somalies-vuelven-atacar-secuestran-barco-11-pasajeros_0_SJdg3CkTI
- ANAVE Asociación Navieros Españoles (18 de enero de 2019). Preocupante aumento de la piratería en el Golfo de Guinea. Obtenido de: <https://www.anave.es/prensa/ultimas-noticias/2047-informe-anual-imb-preocupante-aumento-de-la-pirateria-en-el-golfo-de-guinea-en-2018>
- Gestión (7 de abril de 2015). Los flujos migratorios más importantes en el mundo. Obtenido de: <https://gestion.pe/tendencias/flujos-migratorios-impor-tantes-mundo-84271>
- BBC (16 de abril de 2018). Guerra en Siria: cuáles son las pruebas sobre el supuesto ataque con armas químicas en la ciudad de Duma. Obtenido de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-43716170>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2016). Obtenido de: <https://www.indec.gob.ar/buscador.asp?t=densidad>
- DB City (2019). Amazonas. Obtenido en: <http://es.db-city.com/Brasil--Amazonas>
- Telam (3 de marzo de 2018). Una petrolera británica avanza sobre la exploración del norte de las Malvinas. Obtenido de: <http://www.telam.com.ar/notas/201803/255915-malvinas-petroleo-exploracion-reino-unido-rockhopper.html>
- El País (22 de abril de 2010). Se hunde la plataforma petrolera que explotó en el Golfo de México. Obtenido de: https://elpais.com/internacional/2010/04/22/actualidad/1271887218_850215.html
- BBC (13 de febrero de 2018). El desastre de Sanchi: el derrame de combustible más grande en décadas del que nadie habla. Obtenido de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-43047747>
- BBC (24 de diciembre de 2017). Cuándo y por qué cortó Reino Unido los cables submarinos vitales para la comunicación internacional. Obtenido de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-42466730>

- El Siglo de Torreón (11 de abril de 2018). Ruptura en cable submarino deja a seis países sin internet. Obtenido de: [https://www.elsiglodetorreon.com .mx/noticia/1449883.ruptura-en-cable-submarino-deja-a-seis-paises-sin-internet.html](https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/1449883.ruptura-en-cable-submarino-deja-a-seis-paises-sin-internet.html)
- ICPC - International Cable Protection Committee (2014). Obtenido de: www.iscpc.org (*file:///D:/Downloads/Spanish_About_SubTel_Cables_2014%20(1).pdf*)
- NSI - Noticias de Seguridad Informática (2016). Estados Unidos utiliza submarinos para hackear y espiar a otros países. Obtenido de: <http://noticiasseguridad.com/hacking-incidentes/estados-unidos-utiliza-submarinos-para-hackear-y-espiar-otros-paises>
- BBC (27 de octubre de 2015). ¿Pueden los submarinos rusos dejar al mundo sin internet? Obtenido de: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/10/151027_sub_marinos_rusia_desconectar_internet_jm
- TeleGeography (s/f). Submarine Cable Map. Obtenido de: <https://www.submarinecablemap.com>
- La Información (18 de marzo de 2013). Viaje al fondo de internet: 900.000 km de cable submarino. Obtenido de: https://www.lainformacion.com/ciencia-y-tecnologia/ciencias-general/viaje-al-fondo-de-internet-900-000-km-de-cable-submarino-ideografico_gRnTT3g3yth1uRGiBbwhZ6
- El País (20 de diciembre de 2008). La ruptura de tres cables submarinos deja a Egipto sin conexión. Obtenido de: https://elpais.com/tecnologia/2008/12/20/actualidad/1229767262_850215.html
- Nuestro Mar (2008). Obtenido de: http://www.nuestromar.org/noticias/antartida_01_2008_servicio_de_alerta_de_socorro_satelital_sistema_cospas_sarsa_13
- Consejo Argentino de Relaciones Internacionales (30 de agosto de 2012). Pautas para una política Oceánica Nacional para la República Argentina. Obtenido de: http://www.cari.org.ar/pdf/pautas_politica_oceanica_nacional
- Diario Popular (26 de diciembre de 2017). Malvinas es una de las bases británicas más fortificadas. Obtenido de: <https://www.diariopopular.com.ar/malvinas-es-una-las-bases-britanicas-mas-fortificadas-n335328>

- BBC (27 de junio de 2015). Argentina: orden embargos a petroleras que operan en Malvinas – Falklands. Obtenido de: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/06/150627_argentina_embargos_petroieras_malvinas_lav
- Fundación Nuestro Mar (3 de diciembre de 2017). Las fuerzas armadas y de seguridad en el control de la pesca furtiva en el Atlántico Sur. Obtenido de: <http://www.nuestromar.org/65645-12-2017/fuerzas-armadas-y-seguridad-en-control-pesca-furtiva-en-atlantico-sur>
- IRI - Instituto de Relaciones Internacionales (2019). Impacto Ambiental en la pesca em el Atlántico Sur. Obtenido de: <http://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/09/a2019medambArticulosBerardi.pdf>
- El Economista (25 de enero de 2019). Argentina pierde U\$S 14.000 millones por año por la pesca ilegal. Obtenido de: <https://www.eleconomista.com.ar/2019-01-pais-pierde-us-14-000-millones-por-ano-por-la-pesca-ilegal>
- La Comunidad Petrolera (13 de diciembre de 2008). Perforación de pozos en aguas profundas. Obtenido de: <https://www.lacomunidadpetrolera.com/2008/12/perforacin-de-pozos-en-aguas-profundas.html>
- Instituto del Transporte (2019). La planificación del transporte por agua en argentina. Límites y desafíos para los próximos años. Obtenido de: <http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/doc13.pdf>
- Marine Traffic (11 de enero de 2020). Obtenido de: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-12.1/centery:24.8/zoom:2>
- Nuestro Mar (10 de enero de 2008). Servicio de Alerta de Socorro Satelital. Sistema COPAS-SARSAT. Obtenido de: http://www.nuestromar.org/noticias/antartida_01_2008_servicio_de_alerta_de_socorro_satelital_sistema_cospas_sarsa_13
- Blasting News (21 de febrero de 2018). Piratas de África Occidental toman rehenes para pedir rescate. Obtenido de: <https://mx.blastingnews.com/mundo/2018/02/piratas-de-africa-occidental-toman-rehenes-para-pedir-rescate-002378547.html>

- CICAD (2018). Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico. Narcotráfico Marítimo. Obtenido de: http://www.cicad.oas.org/reduccion_oferta/grupoexpertos/GE_Maritimo_SPA.asp
- In Sight Crime (3 de junio de 2016). Reciente informe presenta detalles sobre el tráfico de cocaína hacia Europa. Obtenido de: <https://es.insightcrime.org/noticias/analisis/reciente-informe-presenta-detalles-trafico-cocaina-europa>
- El Tiempo (9 de junio de 1991). Centro Américas Ruta de Drogas. Obtenido de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-98653>
- El Perfil (14 de mayo de 2018). Argentina y el Reino Unido firman un acuerdo sobre cooperación en la Antártida. Obtenido de: <http://www.perfil.com/noticias/politica/argentina-y-el-reino-unido-firman-un-acuerdo-sobre-cooperacion-en-la-antartida.phtml>
- Clarín (11 de mayo de 2018). Deshielo de las relaciones con Londres. El gobierno busca reanudar la cooperación pesquera con Gran Bretaña. Obtenido de: https://www.clarin.com/politica/gobierno-busca-reanudar-cooperacion-pesquera-gran-bretana_0_Sket69QAM.html
- Minuto Uno (9 de abril de 2015). El gobierno presentó una denuncia a empresas que buscan petróleo en Malvinas. Obtenido de: <https://www.minutouno.com/notas/359806-el-gobierno-presento-una-denuncia-empresas-que-buscan-petroleo-malvinas>
- Ejército Brasileiro (2018). Integrando capacidades en la vigilancia y en la actuación en nuestras fronteras. Obtenido de: <http://www.epex.eb.mil.br/index.php/sisfron>
- Centro de Gestión y Operación del Sistema de Protección de la Amazona. CENSIPAM (2019). Obtenido de: <http://www.sipam.gov.br>
- Definición ABC (2018). Obtenido de: <https://www.definicionabc.com/general/factores.php>
- Instituto Geográfico Nacional (2018). Límites, Superficies y Puntos Extemos. Obtenido de: <http://www.ign.gob.ar/NuestrasActividades/Geografia/Datos Argentina/LimitesSuperficiesyPuntosExtremos>

- Instituto Brasileiro de Geografía y Estadística (2018). Obtenido de: https://ww2.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/default_territ_area.shtm
- Página 12 (16 de marzo de 2016). Un pesquero chino que no contó el cuento. Obtenido de: <https://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-294680-2016-03-16.html>
- Revista Puerto (18 de marzo de 2016). La hipocresía china ante el hundimiento del barco pirata. Obtenido de: <https://revistapuerto.com.ar/2016/03/la-hipocresia-china-ante-el-hundimiento-del-barco-pirata>
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (21 de noviembre de 2018). El Vaticano se une a la FAO en la denuncia de los abusos laborales en la industria pesquera. Obtenido de: <http://www.fao.org/news/story/es/item/1171296/icode>
- Mundo Antiguo (s/f). Piratería Marítima. Qué es, tipos de piratas y piratas famosos. Obtenido de: <http://mundoantiguo.net/la-pirateria>
- CAPECA - Cámara de Armadores de Pesqueros y Congeladores de la Argentina (22 de enero de 2019). Nadie controla la pesca en el Atlántico Sur. Obtenido de: <https://www.capecta.org.ar/index.php/2019/01/22/nadie-controla-la-pesca-en-el-atlantico-sur>
- AINIA (s/f). Las algas marinas en alimentos: ¿cómo validar sus beneficios para la salud? Obtenido de: <https://www.ainia.es/tecnoalimentalia/consumidor/las-algas-marinas-en-alimentos-como-validar-sus-beneficios-para-la-salud>
- Econoticias (21 de diciembre de 2014). El fitoplancton se ve desde el espacio en el Océano Atlántico Sur. Obtenido de: <https://www.ecoticias.com/naturaleza/98417/fitoplancton-espacio-Oceano-Atlantico-Sur>
- Tecnología Sur (15 de septiembre de 2016). Agua salada que has de beber. Obtenido de: <http://www.unsam.edu.ar/tss/agua-salina-que-has-de-beber>
- IMA- Intereses Marítimos Argentino (s/f). Recursos y usos de nuestro mar. Obtenido de: <http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/IIMM-02-Capitulo%202>

- CERNE - Centro de Estrategia en Recursos Naturales y Energía (21 de marzo de 2018). Tres eólicas offshore en licenciamiento en el IBAMA. Obtenido de: <http://cerne.org.br/tres-eolicas-offshore-em-licenciamento-no-ibama>
- UN - Naciones Unidas (2019). La ONU y el Estado de Derecho. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Obtenido de: <https://www.un.org/ruleoflaw/es/un-and.../united-nations-environment-programme>
- Nuestro Mar (8 de abril de 2016). Un análisis de transporte marítimo de mercancías peligrosas en 2015. Obtenido de: <http://www.nuestromar.org/noticias/categorias/62209-04-16/un-lisis-incidentes-transporte-mar-timo-mercanc-peligrosas-en-2015>
- National Geographic (5 de septiembre de 2010). ¿Qué es el calentamiento global? Obtenido de: <https://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/que-es-el-calentamiento-global>
- Univision (10 de abril de 2017). El cambio climático acecha a la costa argentina. Obtenido de: <https://www.univision.com/noticias/planeta/el-cambio-climatico-acecha-a-la-costa-argentina>
- Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (2019). Pampa Azul. Obtenido de: <http://www.mincyt.gob.ar/accion/pampa-azul-9926>
- Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (22 de abril de 2014). Noticias. La presidenta presentó las operaciones navales en la iniciativa de la Pampa Azul. Obtenido de: <http://www.mincyt.gob.ar/noticias/lapresidenta-presento-Operacionesnavales-la-iniciativa-pampa-azul-9931>
- Noticias (12 de agosto de 2018). Política Científica y crisis: un frenazo al desarrollo. Obtenido de: <http://noticias.perfil.com/2018/08/12/politica-cientifica-y-crisis-un-frenazo-al-desarrollo>
- Área Marítima del Atlántico Sur (2018). Historia y Evolución. Obtenido de: <http://www.coamas.org/historia.html>

- Revista Ingeniería e Investigación (s/f). Metodología de los Escenarios para Estudios Prospectivos. Obtenido de: <http://www.bdigital.unal.edu.co/24172/1/21296-72403-1-PB.pdf>
- Unión de Naciones Sudamericanas (2018). Consejo de Defensa. Obtenido de: <https://www.unasur.org/es/consejo-defensa-suramericano-unasur>
- OEA (s/f). Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca. Obtenido de: <https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/b-29.html>