

# ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA AÉREA

## CURSO BÁSICO DE CONDUCCIÓN

CBC 1 - 2023



### TÉCNICAS DE LA COMUNICACIÓN ESCRITA II

#### Ensayo Argumentativo

**Docentes:** Mg. Mariana Berazategui

Prof. Valeria Rizzo Rodríguez

**Autor:** 1er Ten. Guillermo Van-Asten

**Título:** El dominio de los cielos en la Antártida.

Buenos Aires, 25 de abril de 2023.

## **El dominio de los cielos en la Antártida.**

Hay palabras que cargan con el peso de la solemnidad. Palabras que tienen la capacidad de abarcar principios, derechos y hasta aunar el sentimiento colectivo de un pueblo. Soberanía, es una de esas palabras. Una que se autoimpone la premisa de evocar el respeto por el pasado, y constituirse en un precepto para el futuro.

Y una palabra como esta, se incorpora de manera inconsciente a nuestro vocabulario, pues se vuelve funcional frente a cualquier discurso o efeméride que se desee redactar. Pero al repasarla con detenimiento, puede resultar tan abstracta y lejana, tan enorme, y hasta casi impersonal, porque ¿Cómo se puede sentir la soberanía? Es difícil de entender, hasta que se presenta la verdadera oportunidad.

Oportunidad como la que recibí en 2021, cuando me tocó operar con nuestros helicópteros en la Antártida. Allí viví el antes y después en el significado de aquella palabra. El antes, estaba representado sólo por lo que podemos intuir cuando, siendo jóvenes, nos enseñan sobre la Antártida. Sobre su importancia geopolítica y su potencial a futuro. El después, llegó al contemplar, misión tras misión, la vasta soledad de aquellos cañadones de hielo y piedra, moldeados a fuego lento durante eones para alcanzar una belleza que sólo el dedo de Dios podría dibujar. No sólo anhelaba que aquel lugar fuera indiscutidamente territorio de nuestra nación, sino que comprendí, tras ver el esfuerzo de los hombres y mujeres que permanecen allí durante todo el año, que el reclamo del derecho soberano era un desafío ineludible que habíamos asumido como país.

Por supuesto, no fui el primero en encontrarse con tales sentimientos. Salvando las distancias del tiempo y la importancia histórica, en el caso de un precursor, como lo fue el Vicecomodoro Olezza, siento que hubo un proceso similar. Un antes, cuando en 1962 escuchó del aterrizaje de los aviones de la Armada Argentina en la Antártida: sentía alegría como compatriota; pero su intuición lo llevaba internamente a experimentar vergüenza, pues creía que ésa era una misión que debía haber asumido la Fuerza Aérea (Olezza, 2015, p. 27). Y un después, cuando fortuitamente la tarea de su vida llegó a sus manos. Al encontrarse frente a la desafiante planificación, el entrenamiento, y al poner, finalmente, un pie en el reino del sastrugi y los mares de nubes, pudo formar su opinión definitiva al respecto.

Pese a perdurar en la historia como aquel que condujo las misiones a bordo de “El Montañés”; pese a alcanzar el hito, la epopeya y la gloria de la posteridad a costa de puro

sacrificio; a Mario Luis Olezza lo trasciende algo menos interesante desde la aventura. Es que, en este planteo de palabras solemnes que les propongo, él eligió incorporar una más a la discusión: la responsabilidad.

Allí se manifestó su apasionada lucha contra las barreras burocráticas de nuestra institución y contra la incomprensión de una visión que él podía percibir con claridad: el dominio de los cielos en la Antártida, debía tener como actor fundamental a la Fuerza Aérea Argentina.

Para nuestra buena fortuna, esa visión preponderó. Ni siquiera aquel traspie del accidente a bordo del TA-33 en Ellsworth, le impidió hacer prevalecer la idea de que teníamos una responsabilidad sobre aquel espacio. A partir de su influencia, y la de algunos de sus contemporáneos, la Fuerza Aérea asumió un rol clave en el sostenimiento de la presencia argentina más allá del Mar de la Flota<sup>1</sup>.

Pero no nos adelantemos. Durante la travesía, los antárticos de Olezza se fueron encontrando con distintos actores interesados en el dominio del Polo. Sus caminos se hallaron con algunos ilustres que buscaban aventurarse por tierra, como fue el caso del Coronel Leal.

Sin embargo, en el aire también había miembros interesados en la conquista del espacio. Claro, quizás la visión del Vicecomodoro intentaba demostrar al recurso aéreo como un medio estratégico, abriéndose una ruta transpolar. Pero el sostenimiento de la actividad en un ambiente tan hostil, era un punto fuerte a validar también. Y allí estaba la Aviación del Ejército Argentino presente.

Casi como un legado directo del notable impulso iniciado por el General Hernán Pujato, aquel Cessna 180, de matrícula AE-205 ya se encontraba operando en territorio antártico cuando “El Montañés”, en su travesía decisiva oía el llamado de auxilio (Olezza, 2015, p. 215). Es decir, mientras Olezza jugaba su última carta para demostrar una capacidad, el Ejército ya operaba con sus aeronaves en el continente blanco.

---

<sup>1</sup> Nombre con el que Argentina rebautizó al Estrecho de Bransfield, por la expedición antártica de la Flota de la Armada Argentina de 1948.

Y, trasladándonos al presente, siento que olvidamos algo de eso. Hoy los medios aéreos predominantes en el territorio antártico son los helicópteros y aviones de la Fuerza Aérea, que actúan desde la Base Marambio. Sin embargo, siento que ronda, en mi opinión, una idea equívoca entre nosotros. Una idea que nos dice que fuimos designados para el desafío austral por ser los más aptos para la tarea, por nuestra capacidad y pericia. Pero, ¿es realmente así?

A pesar del nivel de arrojo, del valor y el profesionalismo demostrado por nuestro personal, no podemos confiarnos. Pues las ideas, una vez que nacen, nos dejan a merced de ellas. Bien interpretadas pueden ser fuentes de inspiración, pero incomprendidas pueden ser la principal causa de nuestros problemas. Es allí donde me pregunto: ¿Hemos comprendido correctamente aquella primera visión propuesta por Mario Luis Olezza?

Al día de hoy pareciera que perdimos de vista algunas cuestiones. El Vicecomodoro en su obra nos invitaba a entender que el dominio de un ambiente tan extremo era una responsabilidad a la que no debíamos eludir como institución. Sin embargo, hoy en día cada vez hay más actores nacionales interesados en el desarrollo de esa actividad aérea.

Desde la creación del Comando Conjunto Antártico, en 2018, un nuevo paradigma de operación vislumbra en el horizonte. Uno en el que se busca un nivel de participación diferente de todas las Fuerzas Armadas en los vuelos realizados en el continente blanco. Así se puede apreciar en lo establecido en el nuevo “Manual de operaciones antárticas”, donde el énfasis está en los medios aéreos disponibles y no en la especialización de las tripulaciones que operan. Es decir que, si se posee el medio aéreo, cualquier institución puede operar en la Antártida, independientemente de las tareas sobre las cuales forjaron su experiencia previa. Si bien la acción conjunta representa un objetivo deseable, la Fuerza Aérea debe conservar su autoridad en la materia, pues su aporte a la soberanía no se circunscribe a la operación, sino también a la responsabilidad de mantenerse a la vanguardia de las decisiones doctrinarias, para marcar el camino a los demás. Ése es nuestro deber como institución.

El camino para concretar ese designio, quizás nos lleve, tal como le pasó al Vicecomodoro, por un derrotero que dibuje sus huellas no precisamente sobre la nieve o el mar, sino más bien en el papel y en el nuevo marco doctrinario que se está desarrollando.

Las condiciones para lograrlo existen, pues nuestra fuerza opera de manera real, y en situaciones extremas, a lo largo de todo el país. La actividad antártica es un claro ejemplo, y al igual que la mayoría de las misiones subsidiarias en las que colabora la Fuerza Aérea Argentina,

ponen de manifiesto nuestra preparación frente al mundo. En muchos aspectos, esas misiones, hoy en día, son la verdadera puesta en valor de nuestra institución frente a la sociedad. Ese esfuerzo silencioso, esa experiencia adquirida y sostenida desde hace tiempo con sacrificio y un correcto sentido del deber, tienen que valer algo. Debemos hacerlo valer.

Será entonces, cuando asumamos la voz guía de la doctrina aérea conjunta, que nuestra misión estará más cerca de cumplirse; pero además, habremos honrado la visión de aquellos que nos precedieron señalándonos el camino.

El tiempo y el avance tecnológico nos enfrentarán con escenarios cada vez más desafiantes. Justamente, quizás la próxima frontera a explorar no se encuentre hacia el sur, sino mucho más alto de lo que acostumbramos a volar. Con el creciente interés por la actividad espacial, y en favor de la soberanía nacional, la Fuerza Aérea deberá imponerse nuevamente por su idoneidad técnica, pero para ello necesitaremos de visionarios como Olezza, que sepan defender la causa. Y no es de sorprender que, décadas atrás, casi como un aviso, él mismo publicara uno de sus ensayos más reconocidos, titulado precisamente “Poder espacial: ¿Una cuarta fuerza?”. El aviso existe. Pero ésa, ya es una historia para otra ocasión.

## **Bibliografía**

Decreto número 368/2018. Constitución del Comando Conjunto Antártico (2018). *Boletín Oficial de la República Argentina*, 25 de abril de 2018. <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/182299/20180426>

Díaz, E. (1958). *Relatos antárticos*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Losada S.A.

Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (2019). *Manual de Operaciones Antárticas Conjuntas. PC 23-04*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Comando Conjunto Antártico.

Fundación Marambio (s.f.). *Biografía del Vicecomodoro Mario Luis Olezza; defensor del espacio aéreo antártico argentino*. <https://www.marambio.aq/olezza.html>

Hernández, A. (2015). Futuro de la Antártida: hacia el ejercicio de los derechos de soberanía. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Aérea*, (número 237), 18-24.

Olezza, M. (2015). *El valor del miedo*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Argentinidad.