

UNIVERSIDAD DE LA DEFENSA NACIONAL
FACULTAD DE LA ARMADA
ESCUELA DE GUERRA NAVAL

**CURSO DE COMANDO Y ESTADO MAYOR (CUCOM)
ESPECIALIZACIÓN EN CONDUCCIÓN TÁCTICA Y OPERACIONAL
NAVAL (ECTON)**

TRABAJO INTEGRADOR FINAL



**La creación del Comando Conjunto Marítimo
y los Intereses Marítimos Argentinos.**

Autor: CC Ricardo Emilio Schroeder.

Profesora: Victoria San Martín.

Tutor: CN Alberto María Cohen Lernoud.

Lugar y Fecha: Buenos Aires, 26 de septiembre de 2023.

Resumen

En enero de 2022, el Comando Conjunto Marítimo asumió la conducción de las operaciones de vigilancia y control de los espacios marítimos y fluviales de jurisdicción nacional, bajo dependencia orgánica del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, a través del Comando Operacional de las Fuerzas Armadas.

Su creación podría entenderse como una decisión política que busca lograr la máxima economía de los recursos militares del Estado aplicados al control y la vigilancia de los espacios marítimos de jurisdicción y de interés nacional. No obstante, la integración de las diferentes fuerzas armadas para las tareas del Comando, responde a fundamentos legales, doctrinarios y aspectos particulares, que se relacionan con el desarrollo y la protección de los Intereses Marítimos Argentinos y que pueden analizarse, también, desde el pensamiento estratégico naval. Este pensamiento, cuyo máximo exponente fue el Contraalmirante Alfred Thayer Mahan, entiende al Poder Marítimo como la capacidad de un Estado de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos.

Este trabajo determina que existe una relación directa entre los fundamentos que originan la creación de este comando, sus tareas, su área de vigilancia y los Intereses Marítimos Argentinos, entendidos como el conjunto de bienes y atributos del mar que el Estado argentino considera útil y conveniente aprovechar y proteger frente a otros actores. En este sentido, el objetivo general es establecer cómo contribuye la creación del Comando Conjunto Marítimo al desarrollo y a la protección de los Intereses Marítimos Argentinos.

Palabras Clave

Comando Conjunto Marítimo- Poder Marítimo – Intereses Marítimos Argentinos- Poder Naval.

Tabla de contenido

Resumen	I
Palabras Clave	I
Listado de tablas	III
Listado de figuras	III
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I: LOS INTERESES MARÍTIMOS ARGENTINOS	7
1.1. Concepto de intereses marítimos.	7
1.2. Los Intereses Marítimos Argentinos según distintos autores	10
1.3. Los espacios marítimos	13
1.4. Identificación de los Intereses Marítimos Argentinos	16
1.4.1. <i>La conciencia marítima y la integridad territorial</i>	17
1.4.2. <i>Soberanía, vías marítimas, fluviales y puertos</i>	18
1.4.3. <i>Investigación y protección del medio ambiente marino</i>	19
1.4.4. <i>Los recursos pesqueros</i>	20
1.4.5. <i>Recursos del lecho y subsuelo marinos</i>	21
1.4.6. <i>El uso del mar en el orden político internacional</i>	22
CAPÍTULO II: EL COMANDO CONJUNTO MARÍTIMO	24
2.1. Los fundamentos legales y doctrinarios de la creación del COCM	24
2.2. La misión, las tareas y la organización del COCM	26
2.3. Área de vigilancia del COCM	31
CAPÍTULO III: EL PODER MARÍTIMO DE LA NACIÓN Y EL COCM.....	33
3.1. El Poder Marítimo, el Poder Naval y el COCM	33
CONCLUSIONES.....	37
BIBLIOGRAFÍA	40

Listado de tablas

Tabla 1 Personal que integra el COCM.....	28
---	----

Listado de figuras

Figura 1 Espacios Marítimos.	14
Figura 2 Mapa de la Argentina con Plataforma Continental Extendida	16
Figura 3 Mapa Físico Político previo ley 26.651 y Mapa Político Bi-continental.....	18
Figura 4 Foto de buques pesqueros de bandera extranjera en ZEEA.....	21
Figura 5 Estructura Orgánica funcional	27
Figura 6 Organización del COCM.....	31
Figura 7 Áreas de Vigilancia del COCM (sin sector fluvial)	32
Figura 8 Elementos del Poder Marítimo.	35

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo investigativo trata sobre la reciente creación del Comando Conjunto Marítimo (COCM) y el significativo aporte que este realiza al desarrollo y a la protección de los Intereses Marítimos Argentinos (IMA).

La creación de un comando conjunto, como fue expuesto precedentemente, se nutre de fundamentos doctrinarios, legales y aspectos particulares, que se relacionan con el desarrollo y la protección de los Intereses Marítimos Argentinos y que pueden analizarse, también, desde el pensamiento estratégico naval.

Para explicar la relación existente, es necesario remontarnos a finales del siglo XX, cuando el Contraalmirante Alfred Thayer Mahan publicó el libro *Influencia del Poder Marítimo sobre la historia, 1660–1783*, demostrando el carácter decisivo que había tenido el control del mar para el desarrollo del Reino Unido de Gran Bretaña y otras naciones. Este pensamiento naval establece que el Poder Marítimo de una nación es la capacidad de un estado de “crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos” (Cuadros, 2005, pág. 7). A su vez, esta perspectiva considera al Poder Marítimo integrado por dos elementos distintos, pero a su vez, complementarios. Por un lado, los Intereses Marítimos, que le confieren sustancia y valor económico-social. Por otro lado, el Poder Naval, que debe protegerlos, de connotación política y estratégica (Cuadros, 2005).

A ese mismo Poder Naval, Pertusio lo define como “el conjunto de medios militares en el mar o desde el mar, incluyendo todo lo referente a su sostén” y agrega que “Existe, porque el Estado tiene intereses que requieren de él para su preservación, o si se quiere, existe porque hay Intereses Marítimos que importan. Es en definitiva la expresión militar en el mar” (2005, pág. 66).

Con respecto a la importancia mencionada, quien fuera el máximo impulsor de los IMA, el Vicealmirante Segundo Rosa Storni, veía en ellos un factor de enriquecimiento tal, que sostenía que el comercio, junto a la explotación del mar y sus recursos, revitalizarían la economía, brindando a su vez el soporte necesario para asegurar la integridad territorial frente a las pretensiones de otras potencias marítimas. Con estos argumentos, influenciados fuertemente por la obra de Mahan, Storni arribaba a una conclusión similar, vinculando el Poder Naval con los intereses nacionales en el mar en una suerte de fusión,

en donde ambos conceptos se amalgaman en uno solo, el Poder Marítimo Nacional (Storni, 2009).

Por su parte, la Armada Argentina (ARA) entiende a los Intereses Marítimos de la Nación como “las vías de comunicación a través del mar, la explotación de las riquezas del mar y de su fondo, el empleo del mar en el orden político internacional y la protección del medio marino” (Intereses Marítimos, s.f.). A su vez, expresa que el mencionado Poder Naval “está conformado por las unidades de Superficie, la Fuerza de Submarinos, la Infantería de Marina y la Aviación Naval” (FADARA, 2021)

Es así, como al Poder Naval representado por la Armada Argentina, el Gobierno Nacional le asignó las tareas de “Vigilar y controlar los espacios marítimos y fluviales de jurisdicción nacional, y aquellos que el Poder Ejecutivo determine como de interés nacional” como así también, “contribuir al desarrollo de los intereses marítimos de la Nación” (Ministerio de Defensa, s.f.)

Después de 1982, la Guerra por las Islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur demostró la relevancia del planeamiento estratégico y del accionar militar conjunto. A su vez, esta experiencia bélica, así como la tendencia en las operaciones militares de los países rectores en asuntos de defensa, exigía la necesidad de seguir profundizando en esa dirección, dejando de lado visiones parciales que atenten contra la eficacia del accionar militar (Decreto N° 727, 2006).

En este sentido, se dispuso que la responsabilidad de la operación de los medios militares en tiempo de paz debía recaer en el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (EMCFFAA). Para ello, se le otorgó el control funcional y la conducción exclusiva de los medios militares a través del Comando Operacional del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (COPERAL). Por consiguiente, a partir de ese momento, al Ejército Argentino (EA), a la ARA y a la Fuerza Aérea Argentina (FAA) se les confirió, únicamente, la función contribuyente de alistar, adiestrar y sostener los medios puestos a su disposición para el cumplimiento de la misión asignada (Decreto N° 727, 2006).

El día 23 de febrero de 2021, el Ministerio de Defensa creó el COCM, bajo dependencia orgánica del EMCFFAA, a través del COPERAL. A partir del mes de enero de 2022, las operaciones de control y vigilancia de los espacios marítimos comenzaron a realizarse bajo la dependencia del COCM.

Entre los fundamentos principales de la creación del COCM, se estableció la necesidad inherente al Estado Argentino de ejercer la soberanía y jurisdicción sobre los diferentes espacios marítimos establecidos por ley, con arreglo a la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR). Así como también, se hizo énfasis en que “el control y la vigilancia de las aguas jurisdiccionales son funciones que pertenecen al Sistema de Defensa Nacional” (Ley N° 23.554, 1988).

A su vez, se definió a los espacios marítimos nacionales y al Atlántico Sur como “área de valor estratégico”, haciendo alusión a las reservas de recursos naturales existentes en ella, su importancia como vía de comercio internacional y su carácter de “puerta natural de los intereses nacionales hacia el Continente Antártico” (Resolución N° 244, 2021).

En el mismo sentido, se estableció que la importancia de la vigilancia que se delega al COCM radica en que permite contribuir con la alerta estratégica nacional, favoreciendo la detección e identificación de anomalías que “constituyen indicios de una afectación a los intereses nacionales en el ámbito marítimo” (Resolución N° 244, 2021). Como así también, que dicha vigilancia contribuye con la iniciativa Pampa Azul, entendida como una política de estado que busca crear mayor conciencia social sobre los servicios y beneficios que aporta el mar (Ley N° 27.167, 2015)

Como tareas complementarias, al COCM se le asignó la responsabilidad de intervenir directamente en la elaboración de doctrina militar conjunta y reglas de comportamiento para las operaciones de vigilancia y control de los espacios marítimos y fluviales, asegurando el intercambio de información pertinente con organismos internacionales y estatales afines (Resolución N° 244, 2021).

Por último, a este Comando se le confirió la tarea de control del tránsito marítimo en el Atlántico Sudoccidental y Austral, así como también, determinar cuáles serían los medios adecuados para las tareas mencionadas a los fines de adquisición (Resolución N° 244, 2021).

En base a lo precedentemente expuesto, puede inferirse que existe una relación directa entre los fundamentos que originan la creación del COCM y los IMA. Es en este punto donde el presente trabajo encuentra el planteo del problema y busca determinar cómo contribuye el COCM con el desarrollo y la protección de los IMA.

Con el mismo objeto, analizar la relación existente entre el COCM y el concepto de Poder Marítimo puede contribuir a los fines mencionados desde el enfoque del pensamiento estratégico naval. El cual, según entendieron Mahan y Storni, relaciona el desarrollo de los intereses marítimos de una Nación con el Poder Naval necesario para su protección, determinando en consecuencia, el Poder Marítimo de aquella.

A partir del planteo del problema expuesto precedentemente, la pregunta de investigación fue definida a través del siguiente interrogante: ¿Cómo contribuye la creación del Comando Conjunto Marítimo al desarrollo y a la protección de los Intereses Marítimos Nacionales? Como hipótesis de trabajo se establece que la creación del COCM contribuye al desarrollo y a la protección de los IMA porque coordina y centraliza las operaciones de vigilancia y control de los espacios marítimos jurisdiccionales y aquellos de interés para el Estado Nacional. Además interviene en el ejercicio de los derechos soberanos, la protección de los recursos naturales en el mar, la política exterior nacional, la Inteligencia Estratégica Militar, la Alerta Estratégica Nacional, la vigilancia de las Áreas Marinas Protegidas, la supervisión de las actividades científicas, el monitoreo de las actividades de buques no autorizados en la zona adyacente a la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA) y la supervisión del tránsito marítimo hacia y desde Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur. Estas son tareas íntimamente relacionadas con los Intereses Marítimos Argentinos y para las cuales el COCM integra a la Armada Argentina, al Ejército Argentino y a la Fuerza Aérea Argentina.

Con respecto a los alcances y limitaciones, el presente trabajo busca determinar cómo contribuye el COCM con el desarrollo y la protección de los IMA. Para lo cual, se analizan los fundamentos doctrinarios y legales de su creación, así como también, las tareas que le han sido conferidas. Complementariamente, es necesario identificar los Intereses Marítimos Argentinos, así como también, el marco reglamentario, legal y doctrinario de la República Argentina. Esto implica analizar los diferentes espacios marítimos jurisdiccionales y de interés nacional en los cuales se presentan los intereses marítimos nacionales. No obstante, si bien es presentada, no se ahonda en la Cuestión Malvinas¹, por la complejidad y la extensión que el desarrollo de dicho tema exige en sí mismo. Así como tampoco, por causas similares, se describirá la relación con la Prefectura Naval

¹ La Cuestión Malvinas refiere a la disputa de soberanía entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte por las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes.

Argentina (PNA), cuya ley orgánica (Ley N° 18.398, 1969) le confiere funciones de control en los mismos espacios marítimos que tiene competencia el COCM².

En función de lo dicho, el objetivo general de este trabajo es establecer cómo contribuye la creación del COCM al desarrollo y a la protección de los Intereses Marítimos de la República Argentina. Para lo cual, se plantean los siguientes objetivos específicos: identificar los Intereses Marítimos Argentinos; describir los fundamentos legales y doctrinarios que motivaron la creación del COCM; explicitar las tareas que realiza el Comando y su área de responsabilidad; y reconocer la relación entre el COCM y el Poder Marítimo de la Nación desde el enfoque del pensamiento estratégico naval.

La investigación es de tipo exploratoria y descriptiva, en la cual se establecen antecedentes históricos, la situación actual, las funciones y competencias del COCM. Para el desarrollo del trabajo se emplea el análisis documental y bibliográfico de doctrina y documentación vigente, clases relacionadas y revistas militares. Del mismo modo, la información anterior es complementada utilizando informes periodísticos de fuentes abiertas y los medios de difusión oficiales del Gobierno Nacional. En lo que respecta a la doctrina, se concentra en el estudio de doctrina conjunta y la específica de la Armada Argentina. Además, el trabajo se basa en entrevistas a oficiales que participaron en la planificación que luego dio origen a la creación del COCM, a integrantes de este organismo y a expertos en asuntos navales e intereses marítimos. Su experiencia es de utilidad para complementar la información presente en la documentación y bibliografía escrita.

Con respecto a lo mencionado en el párrafo precedente, cabe aclarar que, el COCM ha sido creado recientemente, por lo tanto, la información escrita es escasa y no ha sido posible encontrar otros trabajos que vinculen las tareas de este nuevo organismo con la protección y el desarrollo de los Intereses Marítimos Argentinos. Tampoco existen trabajos que analicen los fundamentos de su creación o las tareas que este realiza, las cuales, además, se encuentran en etapa de desarrollo e implementación.

² Las dificultades aparejadas de dicha circunstancia, son morigeradas mediante la integración de la Comisión de Cooperación y Coordinación Interjurisdiccional, así como también, de la firma de varios documentos: Convenio Interministerial Ministerio de Defensa- Ministerio de Seguridad; Convenio Específico de Articulación Ministerio de Defensa- Ministerio de Seguridad (ARA- PNA) y convenios de detalle ARA-PNA (programas específicos) (Terribile H. A., 2021).

El trabajo está estructurado en tres capítulos. En el primero se identifican los Intereses Marítimos Argentinos, utilizando para ello el plexo doctrinario, legal y recurriendo a los escritos de referentes en la materia a nivel nacional.

El segundo se ocupa de los fundamentos de la creación del COCM y las tareas que desempeña. Se describen y analizan los fundamentos legales que motivaron su creación, así como también, la doctrina pertinente. Con la misma intención, se analiza cómo el COCM efectúa la integración de las tres Fuerzas Armadas para la realización de sus tareas. Así como también, los vínculos existentes entre el COCM y otros organismos nacionales y extranjeros, describiendo cual es la información que intercambian y su finalidad. Se determinan, también, los espacios marítimos donde el COCM realiza sus tareas.

El tercer y último capítulo se enfoca en la relación entre el COCM y el Poder Marítimo de la Nación desde el enfoque del pensamiento estratégico naval. Para lo cual se desarrolla cual era la visión u opinión de destacados exponentes del pensamiento estratégico naval sobre la integración de las tres fuerzas armadas al Poder Marítimo.

CAPÍTULO I: LOS INTERESES MARÍTIMOS ARGENTINOS

En el presente capítulo se define el concepto de intereses marítimos y se recurre al plexo doctrinario y legal, así como también, a prestigiosos autores nacionales con el objeto de identificar los Intereses Marítimos Argentinos. A su vez, contrastar estos últimos con políticas públicas desarrolladas permite comprobar su vigencia.

Por lo descripto precedentemente, se cumple con el primer objetivo específico, identificar a los Intereses Marítimos Argentinos en la actualidad.

1.1. Concepto de intereses marítimos.

Existen numerosas acepciones para la palabra interés. La lengua española la define como el “valor de algo” y “provecho, utilidad o ganancia” (Real Academia Española, 2022), es decir, un valor que se otorga a un determinado objeto y cuya ponderación dependerá de la conveniencia o necesidad del o los actores que en ese objeto estén interesados (FADARA, 2021). Así, cuando en este trabajo se habla de intereses marítimos, se refiere a los objetos entendidos como bienes y usos del mar que un estado considera útil y conveniente aprovechar y proteger frente a otros actores, estatales o no (Escuela Superior de Guerra de Colombia, s/f).

Su valor, entonces, estará dado por la importancia que el actor atribuye al objeto en cuestión, sea este un bien o un uso del mar. Incluso, en este entendimiento, un mismo objeto podría tener distinto valor para dos actores diferentes o, lo que podría provocar dinámicas más complejas, un mismo e importante valor para ambos. Máxime si se considera que el análisis de estos intereses, también debe tener en cuenta el escenario que incluye a los espacios marítimos en los cuales estos se manifiestan y que están regidos por determinadas reglas de juego³. Estas últimas definen las “maneras legítimas, convenidas o existentes como los actores deben relacionar sus intereses” (Cal, Carlos & otros, 2020, pág. 109), en el caso de los intereses marítimos, la CONVEMAR (1982) tiene significativa preponderancia.

³ El libro *La Cuestión Estratégica- Análisis y Conducción- 2ª Edición* propone un método para apreciar y resolver cuestiones estratégicas. El mismo establece que los intereses y actores de un determinado conflicto se relacionan en un mismo escenario. El cual, está constituido por los espacios donde se localizan los mismos y las reglas de juego que los rigen (normas, roles y reglas).

En este sentido, los extensos espacios de la República Argentina y sus recursos atraen la atención de otros estados, y, por consiguiente, son origen de relaciones políticas, económicas, sociales o militares, que desde una perspectiva estratégica pueden generar relaciones de cooperación o competencia (FADARA, 2021)

Si se entiende a los IMA como objetos valorizados, sería lógico que estos sean reemplazados o se alteren conforme el escenario estratégico evolucione. Se puede inferir por ello que, a lo largo de la historia de los pueblos, han surgido, y lo seguirán haciendo, nuevos bienes y nuevos usos del mar. De la misma manera, en función de otras circunstancias, antiguos usos o bienes pueden adquirir un nuevo valor, entre un sin número de otras posibilidades. Un ejemplo concreto es el hecho de que nuevas tecnologías estén permitiendo el aprovechamiento de los recursos minerales ubicados en el lecho y subsuelo submarinos, es decir, objetos del mar que no podían ser explotados (Diario El Día, 2009).

El desafío a la hora de identificar cuáles son los Intereses Marítimos Argentinos es considerar el contexto histórico actual y el valor que a estos bienes y usos del mar es atribuido en él. En este sentido, los Intereses Marítimos Argentinos son los intereses nacionales en el mar y como tales, se constituyen en instrumentos de acción política del Estado. Es a través de ellos que puede identificarse el objetivo que persigue un Estado cuando ejecuta una política pública, pero también, como parte esencial de la condición que motiva a la formulación y ejecución de dicha política, generalmente, en materia de política exterior y de defensa (Rosenau, 1971).

El concepto de interés nacional puede parecer un concepto difuso y subjetivo por estar definido por valoraciones. No obstante, hay una referencia ineludible cuando se analizan sus diferentes acepciones, el contexto histórico en que tales definiciones fueron establecidas, así como también, la articulación de iniciativas de nivel nacional con el escenario internacional (Terribile H. A., 2015).

En un sentido amplio, los intereses nacionales son múltiples, diversos y tienen diferentes grados de valoración e importancia. No obstante, pueden identificarse como el fin último que persigue el Estado cuando ejecuta una política pública, principalmente en materia de defensa y/o política exterior (Terribile H. A., 2015)

El Estado argentino tiene intereses nacionales claramente identificados y definidos en el plexo normativo nacional. Este es el caso de los intereses denominados vitales y

estratégicos, que tiene como obligación esencial e indelegable promover y proteger⁴. Los intereses vitales son aquellos a los que el Estado Nacional atribuye un carácter permanente, sin que ello implique inmutabilidad a través del tiempo. Se encuentran establecidos de manera implícita en el Preámbulo de la Constitución Nacional y de manera explícita en el artículo 2 de la Ley de Defensa Nacional (Ley N° 23.554, 1988). Los intereses vitales son la soberanía e independencia de la Nación Argentina; su integridad territorial; la capacidad de autodeterminación; la protección de la vida y la libertad de sus habitantes.

Estrechamente relacionados con los anteriores, se encuentran los denominados intereses estratégicos, considerados también intereses nacionales, pero de menor prelación, ya que, si bien son contribuyentes a los intereses vitales, su mayor relación con variables del escenario estratégico y de las relaciones internacionales entre países, les otorgan un carácter menos permanente que los primeros (Ministerio de Defensa, 2003).

Entre estos últimos, se pueden mencionar el crecimiento económico nacional sobre la base de un criterio de desarrollo sustentable; el desarrollo social y el científico tecnológico; la preservación sustentable del medio ambiente y de los recursos naturales; la integración en el marco del MERCOSUR; la preservación de la paz y la seguridad internacional, el fortalecimiento del control sobre nuestros espacios terrestre, marítimo y aéreo; la promoción del desarrollo en aquellos espacios territoriales del país, poco poblados; la preservación de la Nación respecto de las amenazas tradicionales y de aquellas reconocidas como nuevas amenazas, el mantenimiento del posicionamiento argentino respecto a la Antártida, la preservación de la libre navegación en los pasos bioceánicos; la consolidación de la institucionalidad democrática; la preservación de los derechos humanos; la preservación de la vida y la seguridad de los ciudadanos argentinos fuera del país, utilizando para ello el ejercicio de herramientas jurídicas legales actualmente vigentes en el marco de las relaciones internacionales, entre otros (Ministerio de Defensa, 2003)

Como puede apreciarse en los párrafos precedentes, existen intereses nacionales a los que se hace alusión en numerosas fuentes oficiales e, incluso, el Estado argentino ha

⁴ La Ley de Defensa Nacional 23.554 y su Decreto reglamentario N° 727 de 2006 establecen que las Fuerzas Armadas tienen como misión principal repeler y conjurar toda agresión militar estatal externa contra los intereses vitales y estratégicos de la Nación.

organizado grupos de trabajo para su actualización en la documentación oficial⁵. Este no es el caso de los Intereses Marítimos Argentinos, que, si bien son referidos en forma genérica, su identificación no es tan clara como la de los anteriores. Tampoco, pueden considerarse representados en un concepto generalizador que haga alusión directa a ellos, como es el caso del Libro Blanco de Defensa español, donde entre los intereses estratégicos de España, se mencionan aquellos que derivan de su situación geográfica y de su "condición marítima" (Ministerio de Defensa de España, 2000, pág. 69) en clara referencia a la valoración o importancia otorgada a sus intereses marítimos.

En la República Argentina, puede apreciarse que existen distintos objetos y usos del mar entre los intereses nacionales del Estado Argentino denominados como estratégicos (Ministerio de Defensa, 2003). Este es el caso de los recursos naturales, el fortalecimiento del control del espacio marítimo y la libre navegación por los pasos bioceánicos, entre otros.

Es en este punto donde, en un sentido genérico, se puede entender a los Intereses Marítimos Argentinos como aquellos intereses nacionales en el mar y desde el que el Estado nacional considera útil y conveniente desarrollar y proteger. Están compuestos por objetos, bienes y usos del mar, cuyo trascendente valor para el Estado es origen o consecuencia de acciones de gobierno o políticas públicas que tienen por objeto su promoción, desarrollo y protección.

No obstante, para una precisa identificación de los Intereses Marítimos Argentinos es necesario recurrir a diversos autores e instituciones que los han desarrollado anteriormente.

1.2. Los Intereses Marítimos Argentinos según distintos autores nacionales

Para comenzar, es ineludible hacer referencia al primero de todos ellos, que, a su vez, fue su máximo exponente a nivel nacional, el Vicealmirante Segundo Rosa Storni. Se dice que fue el primero, porque ya en 1916 este joven oficial de marina retomaba los postulados del Contralmirante Alfred T. Mahan y, aplicándolos al contexto nacional,

⁵ En el marco del Decreto 545/ 2003 Proyecto "La Defensa Nacional en la Agenda Democrática", un grupo de trabajo multidisciplinario fue conformado a los efectos abordar diferentes temas relacionados con la Defensa Nacional, entre ellos el análisis y actualización de los intereses vitales y estratégicos nacionales (<https://www.resdal.org/campo/ag-dem-an1.htm>)

realizaba sus dos celebres conferencias que, a cien años de haber logrado la independencia como país, definían cuales debían ser los Intereses Marítimos Argentinos.

En tales ponencias, afirmaba que aquellos bienes y usos del mar eran, a principio de siglo XX⁶, las rutas marítimas que vinculaban los sectores geográficos donde se realizaba y comercializaban determinadas producciones en función de los intercambios generados, tanto los que se realizaban dentro del país como los que se realizaban al extranjero (Storni, 2009). A ello, en forma genérica, sumaba las construcciones navales, el desarrollo de una marina mercante, las pesquerías y el impulso de una adecuada conciencia marítima en el pueblo (Aramburu, 2010).

Chingotto (1982), otro autor nacional que ha desarrollado los Intereses Marítimos Argentinos, refiere a ellos como los recursos y usos pacíficos del mar⁷. Incluye las algas, el plancton, la pesca, el krill, la caza de mamíferos marinos, la energía mareomotriz, el petróleo, el agua potable, la práctica de los deportes náuticos y la comunicación marítima con la Patagonia. A su vez, hace alusión a la infraestructura portuaria, tanto fluvial como marítima. Por último, menciona como intereses marítimos la Cuenca del Plata con su aprovechamiento hidroeléctrico, la cuenca del Bermejo, los esteros del Iberá y los problemas de soberanía tanto en la Antártida como en las Islas Malvinas, Sándwich e Islas del Atlántico Sur.

Por otro lado, la Secretaría General Naval de la Armada Argentina (2002) define los intereses marítimos nacionales a través de la conjugación de seis verbos, navegar, explotar, investigar, conservar, apoyar y proteger. Definiendo a los IMA como las vías de comunicación, la pesca, el conocimiento de las cosas del mar, la protección y preservación del medio marino. Refiere, a su vez, a la importancia de apoyar a los puertos, la hidrovía, la industria naval, la marina mercante y a la Antártida.

Hace referencia también al papel de la Armada Argentina, rol que, al igual que el resto de los autores expuestos, asocian con un concepto complementario al de los intereses marítimos, el Poder Naval. Ambos conceptos, Intereses Marítimos y Poder Naval, dan

⁶ En ese contexto histórico, la República Argentina presentaba un modelo de acumulación agroexportador y estaba vinculada comercial y políticamente con la principal potencia de la época, el Reino Unido de Gran Bretaña, a través de la vía marítima transatlántica.

⁷ Entiende que es al Poder Naval quien se encarga del uso no pacífico del mar, entendido como las operaciones navales relacionadas con la Defensa Nacional.

origen a un concepto totalizador que incluye a ambos, Poder Marítimo. Este concepto se desarrolla en profundidad en el Capítulo III de este trabajo.

Por su parte, Terribile (2018) entiende como IMA a las áreas marinas protegidas y la vigilancia de los espacios marinos de interés nacional, haciendo énfasis en que muchos de estos intereses en la actualidad se encuentran más allá de las aguas jurisdiccionales de la República Argentina. Con respecto a esto último, hace énfasis en la interrelación existente entre la problemática pesquera en la *milla 201*⁸ y la soberanía nacional.

Con el mismo sentido, describe que anualmente, flotas integradas por más de 250 pesqueros extranjeros, se estacionan en el área adyacente a la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA), o en las aguas en disputa con el Reino Unido, abocados a la explotación de un recurso natural, como es el calamar *Illex Argentinus*. Esta especie es altamente migratoria, se desarrolla dentro de la ZEE argentina y luego migra hacia la zona adyacente o en disputa donde es capturado y procesado por buques que pueden poseer licencia británica pero que al fin de cuentas no poseen autorización argentina (Terribile H. A., 2015).

La sobreexplotación de estos recursos vivos en alta mar afecta la conservación del caladero en la ZEE argentina. Es decir, cuestiones de soberanía, como la problemática de la Cuestión Malvinas, traen aparejadas consecuencias sobre otro interés marítimo, los recursos naturales.

De esta manera, queda expuesta la interdependencia existente entre diferentes IMA, haciendo alusión, además, a que “la creación de un nuevo desarrollo portuario nacional/ binacional y la importancia de construir un puerto de aguas profundas, así como un polo logístico antártico” (Terribile H. A., 2021, pág. 1) potenciaría las singularidades de la hidrovía Paraguay – Paraná y la interconexión de los corredores bioceánicos.

Pertusio (2005), por su parte, incorpora como interés marítimo el uso del mar y de los grandes ríos en el orden político internacional con la presencia de otros Estados cuyos intereses coincidentes o en discrepancia determinan operaciones o competencias.

Por otro lado, Aramburu analiza los IMA desde otra perspectiva, la Talasopolítica⁹. La cual identifica otra conveniencia o necesidad del mar. Menciona como IMA a la soberanía

⁸ Término con el que se alude al área allende e inmediata a la ZEE.

⁹ La talasopolítica es la parte de las Ciencias Políticas que se encarga del estudio de los espacios marítimos como componentes del territorio de un Estado o como ámbito del ejercicio de la jurisdicción estatal.

misma sobre los espacios marítimos y sobre los territorios que se encuentran en el mar, incluyendo a aquellos por los cuales se accede por sus vías de comunicación.

Es decir, Aramburu asegura que ejercer la soberanía o la jurisdicción, dependiendo cual sea el espacio marítimo o territorio, es un interés marítimo en sí mismo, lo cual, en base a lo desarrollado precedentemente, también constituye un interés vital de la Nación. Menciona, a su vez, a los que él llama "intereses marítimos desconocidos" (2010, pág. 4), para referirse a aquellos que no se conoce, pero cuyo conocimiento constituye un interés en sí mismo, haciendo referencia concreta a la investigación científica marina y haciendo alusión a todas las disciplinas que se relacionan y determinan su uso, como el derecho del mar¹⁰ y el derecho marítimo¹¹.

1.3. Los espacios marítimos

Con respecto a los espacios marítimos, es necesario aclarar que la Republica Argentina, como país firmante de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)¹², asumió las obligaciones y derechos que para los países ribereños en ella están establecidos. El mencionado instrumento internacional, establece los siguientes espacios marítimos:

Mar Territorial: El artículo 2 de la CONVEMAR (1982) lo define como el espacio marítimo, en el cual el estado ribereño mantiene soberanía, se extiende a una distancia mínima de 12 millas náuticas de la costa e incluye el espacio aéreo, al lecho y al subsuelo de ese mar con arreglo a la Convención y otras normas del Derecho Internacional

Zona Contigua: El artículo 33 de la CONVEMAR (1982) la define como el espacio marítimo, adyacente al mar territorial donde el estado puede tomar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir y sancionar infracciones a normas aduaneras, fiscales, migratorias o sanitarias, que se cometan en su territorio o mar territorial. Cuenta con una extensión máxima de 24 millas náuticas contadas desde la línea base.

Zona Económica Exclusiva (ZEE): El artículo 57 de la CONVEMAR (1982), la define como el área de jurisdicción situada más allá del mar territorial y adyacente a este hasta un máximo de 200 millas náuticas en las cuales el estado ribereño tiene una serie de

¹⁰ El derecho que regula las relaciones de los estados en el mar o en relación a él.

¹¹ El derecho de la navegación más los regímenes legales de los puertos, la industria naval y los que regulan todas las otras actividades vinculadas con el mar.

¹² La CONVEMAR fue firmada por la República Argentina incorporada al derecho nacional a través de la Ley 23.453 en el año 1995, habiendo sido firmada el 5 de octubre de 1984. Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994.

derechos exclusivos a los fines de exploración, así como también, de establecer las medidas necesarias para la conservación y administración de los recursos naturales de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, la construcción, autorización y/o reglamentación de islas artificiales, investigación científica marina y, en general, a la protección del medio marino.

No obstante, los terceros estados conservan las libertades de navegación y sobrevuelo, así como también, de tendido de cables y tuberías submarinas, considerando los derechos del estado ribereño (Organización de las Naciones Unidas, 1982)

Figura 1 Espacios Marítimos.



Fuente: <https://revistamarina.cl/es/articulo/es-necesario-un-ministerio-del-mar/es>.

Plataforma Continental (PC): Los artículos 76, 77 y 78 de la CONVEMAR (1982) establecen que la misma está comprendida por “el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental”, o bien “hasta una distancia de 200 Mn desde la línea base”, no pudiendo exceder las 350 millas náuticas o 100 millas náuticas contadas desde la isobata de 2.500 metros. En este espacio, el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía a los efectos de la exploración y explotación de los recursos naturales de manera exclusiva e independientemente de su ocupación ficticia o real.

Con respecto a esta última, es importante destacar que luego de más de una década de trabajo, en el 2009, la Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA)¹³ finalizó la entrega de estudios sobre la isobata de 2.500 metros para su evaluación y recomendaciones oportunas.

En el año 2016, la Comisión de Límites de Plataforma Continental (CLPC) aprobó por consenso, es decir sin ser necesaria la votación de sus miembros, las recomendaciones formuladas por la comisión argentina, absteniéndose de emitir opinión sobre aquellos sectores que se encuentran bajo disputas soberanas, refiriéndose a las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur entendiéndose Islas del y del sector antártico pretendido cuya soberanía se encuentra suspendida por el Tratado Antártico (Rodríguez Ibarra, 2017).

En el año 2020, con la sanción de la Ley N° 27.557, se incorporó la Plataforma Continental extendida a la normativa nacional, quedando pendientes los sectores en disputa o aquellos suspendidos por acuerdos internacionales. Esto constituyó un hito de significativa importancia por la ampliación de la PC, los derechos asociados y el establecimiento de un valioso antecedente para futuros reclamos. De esta manera, se materializaban, además, los resultados concretos de una política pública o “política naval” (2009, pág. 64) en alusión al concepto desarrollado por Storni, que supo trascender banderas políticas en los cambios de gobierno y cumplir con su objetivo (Fig. 2).

Alta Mar: Se encuentra referida en el artículo 87 de la CONVEMAR (1982). Está constituido por el espacio marítimo no abarcado en las clasificaciones anteriores. Debe comprender seis libertades principales: navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas, construcción de islas artificiales, libertad de pesca y libertad de investigación científica marina.

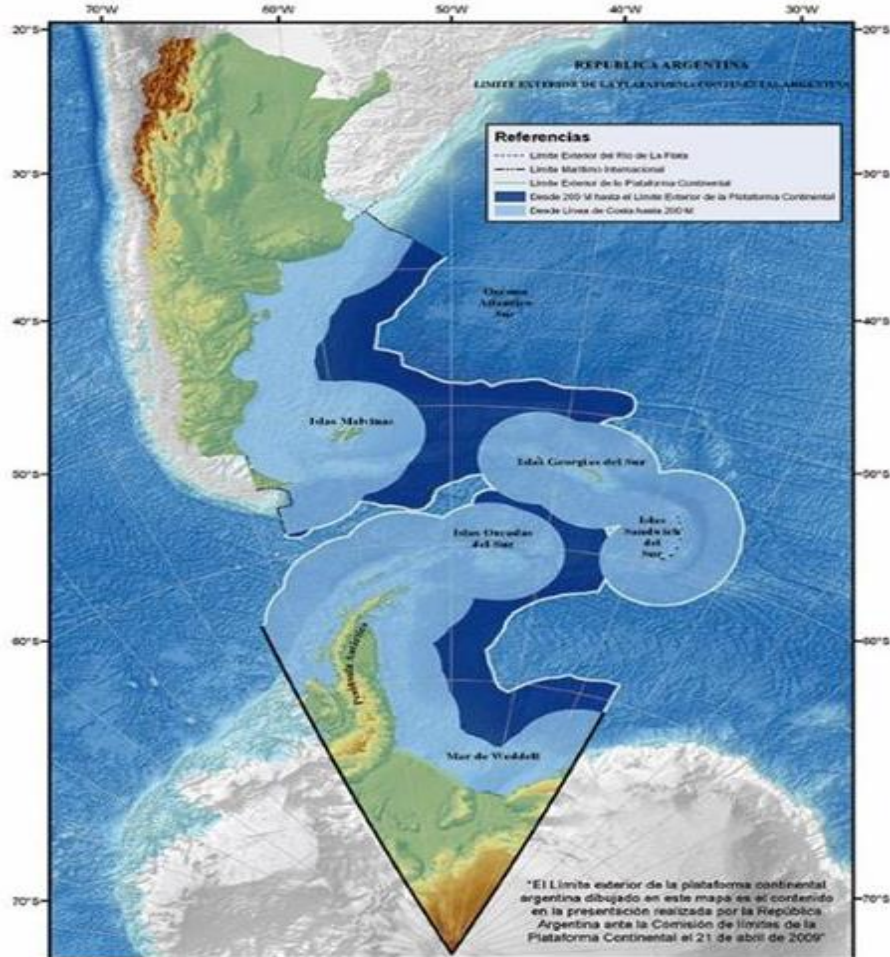
La Zona: La CONVEMAR (1982) utiliza esta clasificación para hacer alusión al sector de los fondos oceánicos que no se encuentran bajo la jurisdicción de ningún estado, perteneciendo a toda la humanidad los derechos sobre los recursos presentes en ella.

Aguas interiores: Definidas en el artículo 8 de la CONVEMAR (1982) como aquellas que están situadas en el interior de la línea de base del mar territorial de un Estado ribereño,

¹³ En 1997, por Ley N°24.815, se creó la Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA) para elaborar la presentación final del límite exterior de la plataforma continental argentina ante la Comisión de Límites de Plataforma Continental (CLPC) de las Naciones Unidas.

precisamente la columna de agua que se sitúa entre la superficie terrestre del Estado y donde inicia el mar territorial.

Figura 2 Mapa de la Argentina con Plataforma Continental Extendida.



Fuente: COPLA

1.4. Identificación de los Intereses Marítimos Argentinos.

En base a lo desarrollado precedentemente, entre lo expuesto por diferentes autores nacionales se define que los Intereses Marítimos Argentinos quedan identificados como la soberanía; la integridad territorial; la conciencia marítima, las vías marítimas, fluviales y los puertos, la investigación científica; la protección del medio marino; los recursos naturales y el uso del mar en el orden político internacional. Se agregan a estos últimos, la industria naval; el desarrollo de una marina mercante; los deportes náuticos y el turismo; así como también, otros recursos naturales y energéticos del mar, los cuales no

son objeto de un mayor desarrollo en función de la brevedad que impone el tipo de investigación y los objetivos propuestos para el presente trabajo.

A continuación, se desarrollan los Intereses Marítimos Argentinos más trascendentes para el Estado nacional cuya vigencia puede ser atribuida en función del valor otorgado por este a través de políticas públicas relacionadas.

1.4.1. La conciencia marítima y la integridad territorial.

La conciencia marítima, como una parte esencial de los intereses marítimos. Alude a la identidad de un pueblo y su “carácter nacional”¹⁴ con respecto a su vinculación con el mar (Covelli, 2021). La importancia o valor que la sociedad atribuye a esos objetos, a esos bienes y usos del mar, con los respectivos beneficios asociados. Para lo cual, es indispensable que la misma población los conozca, a través de su difusión y de la educación de los mismos que sin ser un interés marítimo en sí mismo, constituye una condición indispensable para la formación de una adecuada conciencia marítima de la población y, por ende, de sus representantes elegidos democráticamente.

Con respecto, al concepto de conciencia marítima aplicada a los gobiernos, Storni hizo énfasis que este factor debía reflejarse en una política marítima consecuente con los intereses marítimos, definiéndola como una “acción de gobierno”, enfatizando que para que tenga “nervio y continuidad” (2009, pág. 64) sus objetivos debían arraigar en la Nación entera y así definir el convencimiento en las clases dirigentes, convirtiéndose en una aspiración constante de todo el pueblo argentino y del Estado que lo representa. Pertusio, por su parte, se refirió a la aspiración mencionada como la “voluntad nacional”, pueblo y gobierno impulsando el uso del mar y potenciando los intereses marítimos. (2005, pág. 66)

Para Storni “las fuerzas geográficas, económicas y morales que obran sobre nuestro pueblo en virtud de la situación oceánica del territorio que ocupa, bastarían por sí solas para atraerlo hacia el mar, y así tendrá que ser, fatalmente, no obstante, la indiferencia y aun la acción contraria de los hombres o los gobiernos” (2009, pág. 84). Con esto, manifestaba la importancia de la conciencia marítima y a su vez, advertía de los riesgos

¹⁴ Mahan sostenía que uno de los principales factores que influían en el Poder Marítimo de una Nación era su carácter nacional, refiriéndose a sus aptitudes e inclinaciones comerciales (Mahan, 1935)

de darle la espalda al mar, dirigiendo toda la atención hacia la fuente de recursos por excelencia, el *hinterland*¹⁵ nacional, la Pampa Húmeda

En materia de educación y concientización, constituyo un hito importante, que el Estado argentino, a través, de la sanción de la Ley 26.651 en el año 2010, estableciera la obligatoriedad del uso del Mapa Bi-continental de la República Argentina en todos los niveles educativos, además, de establecer su exhibición en todas las dependencias de organismos nacionales y provinciales (Covelli, 2021).

Figura 3 Mapa Físico Político previa ley 26.651 (derecha) y Mapa Político Bi-continental.



Fuente: IGN.

1.4.2. La soberanía, las vías marítimas, fluviales y puertos.

Contar con vías marítimas y fluviales seguras constituye un interés significativamente importante para el Estado nacional, ya que por el medio marítimo parte el 80% de nuestras exportaciones y se importan el 95% de los insumos necesarios para producir y asegurar el sustento de gran parte de la población argentina (Terribile H. A., 2021).

¹⁵ El término *hinterland* fue acuñado por el geopolítico alemán Mackinder en 1904 para referirse al territorio adyacente al Heartland o también como el espacio existente entre este último y las Fronteras. Desde el nacimiento de un Estado hasta su más alto nivel de desarrollo, el Hinterland constituye para el mismo, su gran reserva, su fuente de crecimiento y desarrollo.

Las vías marítimas principales, se presentan en la costa americana, el cruce transatlántico y el Estrecho de Magallanes. Además, de la navegación por ellas surge la proyección argentina sobre los territorios que reivindica y pretende, como es el caso de las Malvinas y la Antártida Argentina. Como hemos mencionado, este último concepto se relaciona directamente con intereses nacionales vitales, como son la soberanía y la integridad territorial, los cuales hacen a la existencia misma de la Nación y del Estado.

Por otra parte, si hablamos de vías fluviales, no podemos dejar de mencionar a la Cuenca del Plata, que conecta a la Hidrovía Paraná- Paraguay (HPP) y, por ende, a las grandes regiones del hinterland con las rutas marítimas comerciales (Covelli, 2021).

La HPP, tiene una extensión de 3422 km y se constituye como principal salida comercial con que cuentan los países de Bolivia y Paraguay, pero también involucra a la Argentina, Brasil y Uruguay.

Como hito histórico, en el año 2020, el gobierno nacional otorgó participación en la administración del HPP a las provincias involucradas en la HPP, materializado a través del denominado “Acuerdo Federal Hidrovía”, firmado el 29 de agosto entre representantes del Estado argentino y de las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe. Este acuerdo comparte tanto la capitalización como los gastos de mantenimiento aparejados (dragado, etc.).

Es necesario, en esta instancia mencionar otro aspecto relacionado con el IMA mencionado, los puertos. En el HPP se pueden identificar al menos unos 110 puertos, de las cuales 21 son públicos y 89 son privados (Covelli, 2021).

1.4.3. Investigación y protección del medio ambiente marino.

La investigación científica marina y el conocimiento, en consecuencia, obtenido sobre los usos y bienes del mar hace a la misma identificación de los intereses marítimos nacionales. De su cabal comprensión surgirán las herramientas necesarias para su utilización responsable y aprovechamiento eficiente, así como también, las medidas necesarias para asegurar el menor impacto ambiental y la conservación del medio marino.

Con ese objeto, desde el año 2014, el Estado Nacional, en el marco de la Ley 27.167, creó el Programa Nacional de Investigación e Innovación Productiva en Espacios

Marítimos Argentinos (PROMAR) y avanza con la iniciativa denominada como Pampa Azul.

La misma se presenta como una política interministerial a largo plazo que coordina acciones de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación buscando el desarrollo de las bases científicas para políticas oceánicas nacionales, que, a su vez, propicien una mayor conciencia marítima, fortalezcan el ejercicio de la soberanía nacional en el mar, la conservación y el uso sostenible de los bienes del mar, destacando la creación y gestión de áreas marinas protegidas. Así como también, esta iniciativa, busca favorecer el intercambio de información con actores internacionales, apoyando la política exterior del Estado argentino (Presidencia de la Nación, s/f).

Con respecto a la protección del mar y del medio ambiente, es necesario destacar que, durante la última década, la República Argentina ha impulsado la creación de Áreas Marinas Protegidas, como la de Namuncurá- Banco Burdwood (NBB), en el año 2013 y la de Yaganes y Namuncurá-Banco Burdwood II (NBB II) en 2018 (Covelli, 2021)

1.4.4. Los recursos pesqueros.

Con respecto a la pesca, existen características oceanográficas (confluencia de corrientes frías y cálidas) y geomorfías (bajas profundidades) que hacen de la región del Atlántico Sudoccidental una zona fértil que permite la proliferación de diferentes especies, destacándose entre ellas las especies de la merluza (hubbsi o común), el calamar y el langostino (Covelli, 2021).

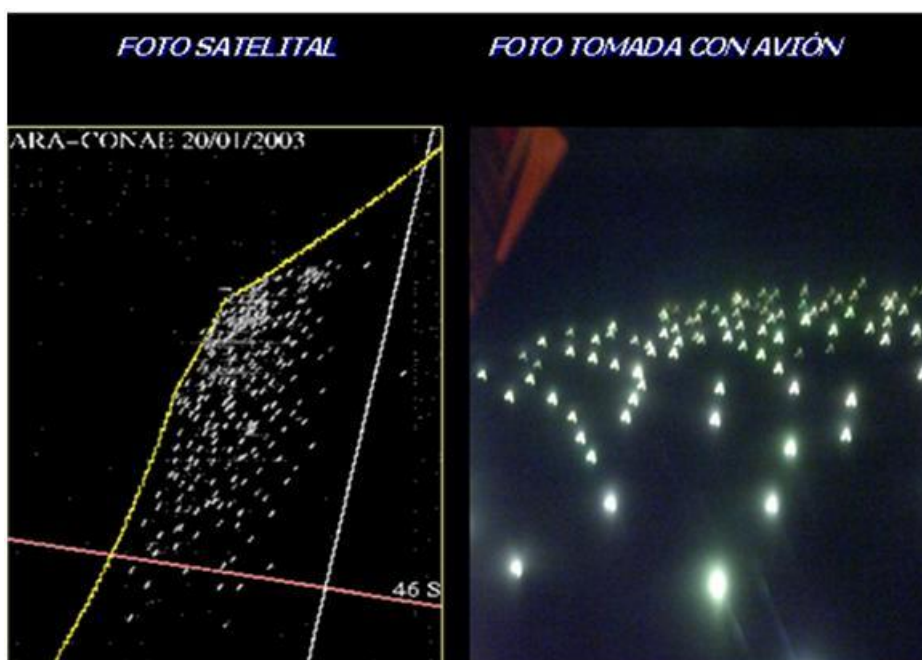
Los elevados niveles de productividad de la zona despiertan el interés de otros Estados que envían sus flotas pesqueras en consecuencia. De esta manera, en épocas de zafra, cientos de buques de banderas extranjeras se aglutinan en el Área Adyacente de la ZEE, también denominada *milla 201*.

La presencia y las actividades realizadas por los buques pesqueros extranjeros generan tensión y frecuentemente la violación del Derecho Internacional, en lo que se ha denominado como “Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada” (INDNR). Además, de la contravención al Régimen Federal Pesquero de la República Argentina (Ley 24.922, 1997), que se produce cuando estos buques realizan actividades pesqueras dentro de la ZEE (Covelli, 2021).

En el año 2008, el Consejo Federal Pesquero, organismo estatal, interjurisdiccional, encargado de definir la política pesquera del país y el principal regulador de la actividad pesquera marítima a nivel nacional, promovió la creación del Plan Nacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR (Resolución Nº 8, 2007). A partir de este documento, se establece el denominado Sistema Integrado de Control de Actividades Pesqueras (SICAP), el cual tiene a cargo el control y fiscalización de las actividades necesarias para el cumplimiento de este plan.

El SICAP está integrado por diversas instituciones del Estado, entre ellas se encuentran el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP), la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA), la Fuerza Aérea Argentina (FAA), la Armada Argentina (ARA) y la Prefectura Naval Argentina (PNA).

Figura 4 Foto de buques pesqueros de bandera extranjera en ZEEA.



Fuente: Exposición Intereses Marítimos- CN(RE)Terrible- 8 de julio de 2022

1.4.5. Recursos del lecho y subsuelo marinos.

Se destacan en este grupo los hidrocarburos y los minerales. Con respecto a los yacimientos hidrocarburíferos presentes en el subsuelo marino es importante destacar que la plataforma marítima argentina es una de las más extensas del mundo, se estima que existen recursos equivalentes por 31 billones de barriles de petróleo.

En el año 2020, luego de varios años de escasa actividad, la República Argentina puso en marcha un programa de búsqueda de hidrocarburos en el mar. En la actualidad, existen varias empresas adjudicatarias que se encuentran realizando tareas de exploración. Muchos de esos permisos adjudicados comprenden superficies que forman parte de los nuevos límites de la Plataforma Continental Argentina gestionados frente a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas (Navazzo, 2020).

A su vez, estudios preliminares recientes realizados por Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) y la Empresa Equinor revelaron que podría existir un yacimiento ubicado a 315 kilómetros de la costa de Mar del Plata con la capacidad de producir 200 mil barriles de petróleo por día (Penelli, 2022). Lo mencionado precedentemente refleja el valor tanto del desarrollo como de la explotación de este recurso para el Estado argentino.

Con respecto a los recursos minerales, su explotación es incipiente y se encuentra mayoritariamente en etapa de exploración y reconocimiento. No obstante, como se ha analizado anteriormente en el presente trabajo, el Estado argentino ha manifestado y ratificado su interés mediante la promulgación de la ley 27.557, que incorpora los espacios marítimos recomendados por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) y con el consecuente, reconocimiento de derechos de explotación sobre ellos.

1.4.6. El uso del mar en el orden político internacional.

En este punto, es necesario destacar que la República Argentina es miembro del foro de países ribereños del Atlántico Sur y conforma la denominada *Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur* (ZPCAS). Por ello, es voluntad de la República Argentina propiciar la cooperación con el resto de los miembros sudamericanos y africanos para mantener el área libre de amenazas y de armas de destrucción masiva. Maxime, si se consideran las evidencias de anhelo de proyección del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte desde una ilegítima ocupación en el Atlántico Sur, agravado por las capacidades nucleares que ostenta. Es decir, la presencia en el Atlántico Sur y en este foro, es de relevancia estratégica para el Estado nacional (Decreto N° 457, 2021). Así como también, la presencia en otros organismos internacionales como el de Coordinación del Área Marítima Atlántico Sur (CAMAS) integrado por Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay, cuyas acciones están orientadas al control naval y la protección del tráfico

marítimo, con el fin último de asegurar el uso de las vías de comunicación marítimas, las cuales además constituyen un intereses marítimo argentino en si mismas.

CAPÍTULO II: EL COMANDO CONJUNTO MARÍTIMO

En el presente capítulo se describen inicialmente los fundamentos legales y doctrinarios que motivaron la creación del COCM. A su vez, se desarrolla la misión y las tareas que le fueron encomendadas, así como también, la organización que presenta para cumplir con las mismas, integrando para ello, personal y eventualmente, medios de las Armada Argentina, el Ejército y la Fuerza Aérea Argentina.

Consecutivamente, se describen los organismos nacionales y extranjeros con los cuales intercambia información y cuál es su utilidad. Por último, se determinan los espacios marítimos donde el COCM tiene competencia.

Por lo descripto precedentemente, se cumple con el segundo objetivo específico, el cual consiste en describir los fundamentos legales y doctrinarios que motivaron la creación del COCM. A su vez, se da cumplimiento al tercer objetivo específico describiendo las tareas que realiza el comando conjunto y su área de responsabilidad.

2.1. Los fundamentos legales y doctrinarios de la creación del COCM

La Ley 23.554 (1988) establece que la Defensa Nacional tiene por finalidad garantizar de manera permanente los intereses vitales de la Nación y, por ende, los intereses estratégicos que contribuyen con los primeros y se enmarcan dentro de las competencias de la Defensa Nacional, como la preservación de los recursos naturales; la preservación de la paz y la seguridad internacional, el fortalecimiento del control sobre nuestros espacios terrestre, marítimo y aéreo; el mantenimiento del posicionamiento argentino respecto a la Antártida, la preservación de la libre navegación en los pasos bioceánicos; entre otros, todos ellos desarrollados en el Capítulo I e identificados como Intereses Marítimos Argentinos o relacionados de manera directa.

Con ese objetivo fundamental, el artículo 13 del decreto que reglamenta la Ley de Defensa Nacional (Decreto N° 727, 2006) faculta al Ministerio de Defensa para aprobar las readecuaciones necesarias de las estructuras orgánico - funcionales de las Fuerzas Armadas. Esto incluye disponer de la creación de unidades o comandos operacionales que se consideren necesarios como resultado del planeamiento estratégico militar, cuya ejecución corresponde al Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (Decreto N° 1691, 2006).

Es en el marco del planeamiento estratégico militar, cuyo punto de inicio han sido las sucesivas Directivas de Política de Defensa Nacional (DPDN), incluyendo a la actualmente vigente (Decreto N° 457, 2021), donde se establece que el Instrumento Militar de la Nación se encuentra integrado por las tres Fuerzas Armadas y en tiempo de paz debe priorizar el desarrollo de operaciones militares que aseguren la vigilancia y control de los espacios marítimos y fluviales jurisdiccionales y de aquellos de interés como lo es el espacio marítimo que comprende a la Plataforma Continental “extendida” (Ley N° 27.757, 2020).

Con respecto a las operaciones militares que conllevan al empleo del Instrumento Militar, el Estado nacional entiende a las mismas como aptas y eficaces para el cumplimiento de una misión, solo si son concebidas, planificadas y ejecutadas como "instrumento integrado" (Decreto N° 1691, 2006), refiriéndose a que la acción militar, debe ineludiblemente, concebirse como acción conjunta. Esto incluye a aquellas acciones militares, en las cuales por el ámbito en que ésta se desarrolle y/o por las características propias de la operación en cuestión, deba ser ejecutada por una fuerza específica en forma exclusiva.

Por otro parte, está establecido que en esta concepción del “Instrumento militar integrado” el responsable de la operación de los medios militares en tiempo de paz, es el jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, otorgándole a tales efectos la autoridad para impartir órdenes a cada una de las Fuerzas Armadas. Este tiene a su cargo, a través del Comando Operacional de las Fuerzas Armadas (COPERAL), el empleo de los medios y la ejecución de las operaciones militares, tanto las que están referidas a la misión principal, misiones complementarias y otras responsabilidades ordenadas por el Poder Ejecutivo Nacional, incluyendo a las ejercitaciones militares conjuntas y conjunto-combinadas (Decreto N° 727, 2006).

En función de los fundamentos legales y doctrinarios mencionados, resultó necesaria la creación de un organismo dentro del ámbito del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, dependiente del COPERAL, que asumiese el control operacional referido a la vigilancia y control de los espacios marítimos y fluviales tanto jurisdiccionales como de interés.

Fue así que el día 23 de febrero de 2021, el Ministerio de Defensa creó el COCM, bajo dependencia orgánica del EMCFFAA, a través del COPERAL (Resolución N° 244, 2021). A partir del mes de enero de 2022, el COCM asumió como Autoridad de Control

Operacional (ACO) sus primeras operaciones de control y vigilancia de los espacios marítimos.

En este punto se destaca que es la misma resolución de creación del COCM la que menciona entre los fundamentos que motivaron su conformación, el valor estratégico de los espacios marítimos nacionales y del Atlántico Sur en función de sus reservas de recursos naturales, como vía de comercio internacional y constituir una puerta natural de los intereses nacionales hacia el Continente Antártico (Resolución N° 244, 2021). Todos ellos, intereses marítimos identificados en el Capítulo I. Agrega, que la función de vigilancia que este llevará a cabo, permite contribuir con la alerta estratégica nacional ante la detección e identificación de anomalías que generen indicios de una afectación a los intereses nacionales en el ámbito marítimo, haciendo una clara alusión a los Intereses Marítimos Argentinos, nuevamente.

2.2. La misión, las tareas y la organización del COCM.

La misión para la cual fue creado el COCM es la de “Conducir las operaciones de vigilancia y control en los espacios marítimos y fluviales en forma permanente a fin de contribuir a la preservación de los intereses vitales de la Nación Argentina” (Resolución N° 244, 2021)

A su vez, le fueron asignadas una serie de tareas, entre las cuales, podemos citar: la tarea de coordinar y centralizar las actividades de vigilancia y control de los espacios marítimos; contribuir al ejercicio de los derechos soberanos; proveer alerta estratégica nacional; garantizar la protección de los recursos naturales en el mar; contribuir a la política exterior nacional; contribuir a la Inteligencia Estratégica Operativa Militar; vigilar las Áreas Marinas Protegidas (AMP); supervisar actividades científicas; monitorear actividades de buques en la zona adyacente a la ZEEA; supervisar el tránsito marítimo hacia y desde Islas Malvinas; Georgias del Sur y Sandwich del Sur (Cohen Lernoud, 2022).

Además, se le asignó la responsabilidad de intervenir en el establecimiento de los vínculos interinstitucionales que así dispongan el Ministerio de Defensa y el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. Esto último, a los efectos favorecer el intercambio de información relacionada con la vigilancia de los espacios marítimos y fluviales, tanto con organismos nacionales como internacionales, ya sean estatales o no (Resolución N° 244, 2021).

A su vez, se estableció también, que debe participar de la elaboración de la doctrina militar conjunta relacionada con la vigilancia y control de los espacios marítimos y fluviales (Resolución N° 244, 2021) . Al momento se encuentra en etapa de desarrollo el Plan de Vigilancia y Control de los Espacios Marítimos (PLAVICON) que, junto con el Plan de Vigilancia y Control del Espacio Aéreo, confeccionado por el Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial (SINVICA) son contribuyentes al Plan de Vigilancia y Control de los Espacios Nacionales, el cual también se encuentra en desarrollo.

Por último, se destaca que el COCM debe intervenir en las apreciaciones de Nivel Estratégico Militar sobre la determinación de las capacidades militares necesarias para la vigilancia y control de los espacios marítimos y fluviales (Resolución N° 244, 2021), participando así del asesoramiento con respecto a los medios militares y equipamiento que eventualmente constituirán el Poder Naval, entendido como la expresión militar en el mar.

De acuerdo a la Estructura Orgánica Funcional vigente, el comandante del COCM debe ser un oficial superior de la Armada Argentina y el resto de los cargos y áreas de estado mayor que se aprecian en la Fig. 5 están cubiertos por personal de la Armada Argentina, Ejército Argentino y Fuerza Aérea Argentina (Tabla 1).

Figura 5 Estructura Orgánica funcional



Fuente: Exposición COCM- CF Sepetich- 12 de octubre 2021

Tabla 1 Personal que integra el COCM

JERARQUIA \ FUERZA	ARMADA ARGENTINA	EJERCITO ARGENTINO	FUERZA AÉREA
Oficiales Superiores	3	----	----
Oficiales Jefes	7	1	1
Suboficiales Superiores	13	1	1
TOTAL	23	2	2

Fuente: Exposición COCM- CF Sepetich- 12 de octubre 2021

Con respecto al planeamiento militar estratégico, es necesario mencionar que, para cumplir con las tareas enumeradas, el diseño que presentan las operaciones de vigilancia y control de los espacios marítimos y fluviales conferido al COCM, está integrado por dos esfuerzos operacionales (Kenny, Locatelli, & Zarza, 2017). Un esfuerzo operacional principal (EOP), de carácter permanente, que corresponde a la vigilancia¹⁶ de los espacios marítimos y otro esfuerzo operacional secundario (EOS) de control, que con carácter *reactivo*¹⁷ se activa al iniciarse una operación.

Para cumplir con estos esfuerzos en operaciones de vigilancia y control de los espacios marítimos, el COCM integra una organización por tareas (Fig. 5), la Fuerza de Tareas 32 (FT 32). Dirigida por el COPERAL y de la cual, depende el Grupo de Tareas 32.1(GT 32.1), bajo control funcional del COCM. De este último, dependen cuatro Unidades de Tareas (UT).

La primera, la UT 32.1.1 está integrada por las unidades de superficie de exploración pertenecientes a la Armada Argentina.

Con respecto a las unidades que integran esta UT, se destaca que de manera contemporánea a la creación del COCM, avanzaba el proceso de adquisición y posterior arribo al país, de cuatro modernos Patrulleros Oceánicos Multipropósito (OPV). Los mismos fueron adquiridos a través del Fondo Nacional de la Defensa (FONDEF) y el último de ellos, se incorporó a la Armada Argentina el día 02 de junio de 2022.

¹⁶ La vigilancia entendida como una categoría de las operaciones de exploración, es decir, aquellas que buscando obtener información útil de un determinado contacto priorizan su detección inicial.

¹⁷ Se denomina reactivo porque se genera en función a otra acción.

La segunda, la UT 32.1.2 que está integrada por unidades aeronavales y/o aéreas dedicadas a la exploración. Las mismas son principalmente unidades aeronavales de la Aviación Naval.

Cabe destacar que el esfuerzo aéreo en operaciones de vigilancia y control de los espacios marítimos es llevado a cabo con aeronaves diseñadas para ese propósito, como lo son las aeronaves P3 Orión con que cuenta la Armada Argentina. No obstante ello, por no contar actualmente con aeronaves P3 operativas, el esfuerzo de exploración recae en otras aeronaves diseñadas para otras tareas, como lo son los Beechcraft B200M y los Grumman S2T de la Aviación Naval. Si bien dichas aeronaves son aptas para la tarea, la menor autonomía en zona no permite el uso más eficiente de los medios disponibles. Es por esa razón, que se llevó a cabo por personal especializado del COCM, el proceso de evaluación preliminar de las aeronaves C-130 Hércules de la Fuerza Aérea Argentina, a efectos desarrollar tareas de vigilancia y control de los espacios marítimos y fluviales. Las mismas luego de una serie de recomendaciones sobre el adiestramiento y el equipamiento de seguridad y de exploración fueron consideradas preliminarmente como aptas (COCM, 2022).

Por otro lado, con respecto a los medios del Ejército Argentino, podría considerarse también la utilización de helicópteros Bell UH-1 Iroquis para tareas de vigilancia y control de espacios fluviales de jurisdicción.

La tercera, la UT 32.1.3, está constituida por el Comando Naval de Tránsito Marítimo (COTM), el cual constituye el mayor órgano de recolección y fusión de información del COCM.

El COTM con dependencia administrativa del Comando de Alistamiento y Adiestramiento de la Armada Argentina (COAA), en materia de operaciones militares tiene la función de recolectar y de procesar información del tránsito marítimo, y compartirla con otras agencias militares y gubernamentales, tanto nacionales como internacionales.

A su vez, el COCM dispone de la renovada Central de Operaciones del COTM, diseñada bajo el concepto de Centro de Operaciones Marítimo (MOC)¹⁸, aprovechando las capacidades de comando y control que brindan sus modernos equipos de

¹⁸ El MOC es una organización que conlleva varias responsabilidades, diseñada para integrar efectivamente los elementos de planificación de las operaciones presentes y futuras de manera de prever precisas y oportunas asignaciones de medios y recursos que sean consistentes con la visión del comandante, los requerimientos del combate y de la batalla (Cárdenas, 2015).

comunicaciones y un sistema visualizador de representación, el Pollux. En este último, se integra la información del tránsito marítimo en tiempo real, utiliza fuentes propias, públicas o clasificadas, fuentes comerciales y fuentes de acceso libre.

Para obtener información sobre la flota pesquera, el COTM utiliza el Sistema de Posicionamiento de Buques Pesqueros, denominado VMS, de sus siglas en inglés *Vessel Monitoring System*, perteneciente al Sistema Integrado de Control de la Actividad Pesquera (SICAP) e implementado por la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura argentina. Con el mismo fin, utiliza también el Sistema de Monitoreo y Cuantificación de Flotas Poteras (Romano, 2021).

Por otro lado, a los efectos obtener información de los buques mercantes, utiliza el Sistema para Identificación y Seguimiento de Largo Alcance (LRIT) de la Prefectura naval Argentina (PNA), con la cual existe un convenio interministerial que facilita el intercambio de información y las coordinaciones operativas.

Con respecto al control integral del tráfico marítimo, utiliza el Sistema de Control de Tránsito Marítimo (CTM); el acceso a imágenes satelitales a través de la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE); el Sistema AIS (Sistema Automático de Identificación) Satelital y Costero a través del CAMTES- VSS; Red Naval Costera; Red Trans- regional Marítima (TRMN) y Red de Armadas del Espacio Marítimo del Atlántico Sur (AMAS), la cual está integrada por los países de Brasil, Paraguay y Uruguay. También, utiliza el Sistema Integrado de Fuentes Automáticas (SIFA) y convenios bilaterales con los países de Ecuador, Perú, Chile y EEUU (Romano, 2021).

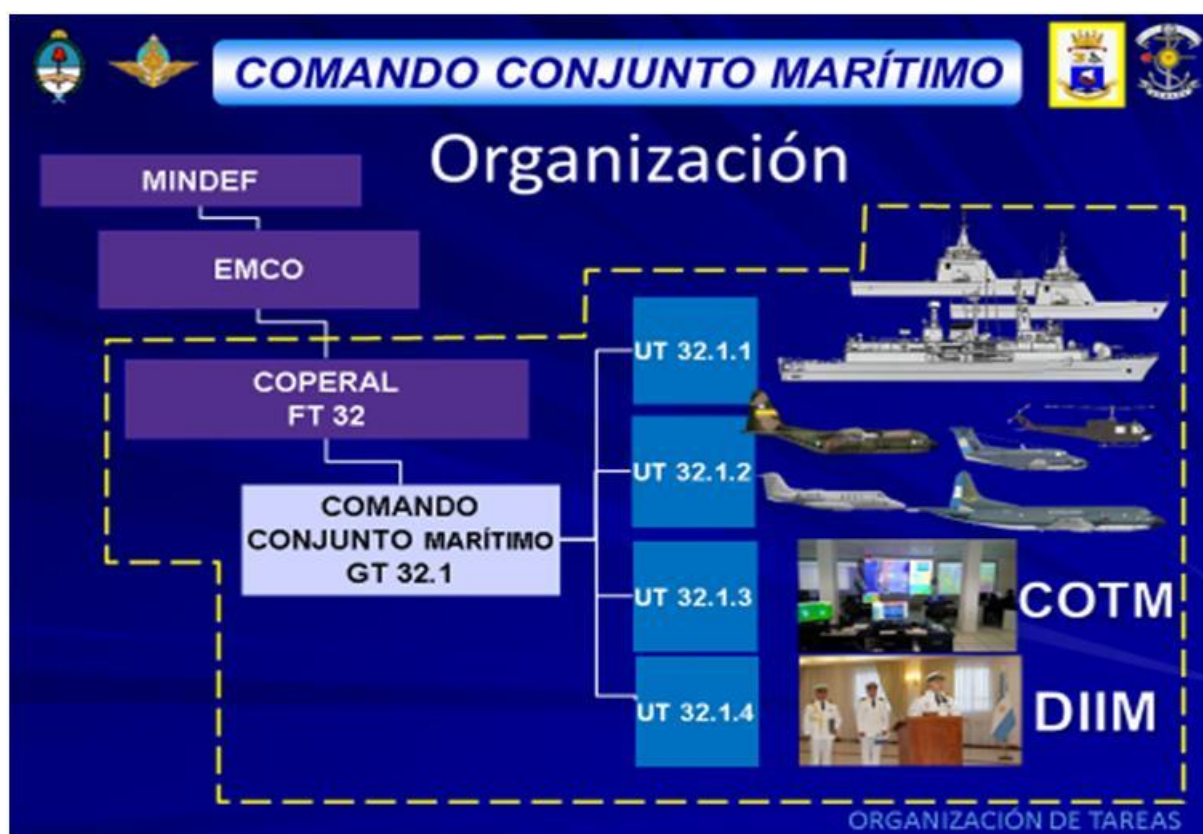
Por último, la UT 32.1.4 está constituida por la Dirección de Intereses Marítimos (DIIM). Dicha dirección tiene como función primaria la de desarrollar y mantener el vínculo con las organizaciones civiles que conforman la comunidad marítima argentina. Debiendo para ello constituirse como nexo técnico y profesional con los diferentes actores que desempeñan el conjunto de las actividades del sector, como es la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca, entre otros (Intereses Marítimos , s.f.).

Asimismo, la DIIM mantiene vínculo con la Organización Marítima Internacional (OMI), agencia de las Naciones Unidas con competencia en asuntos relacionados con la seguridad y protección del transporte marítimo, así como también, la prevención de la contaminación marina originada por los buques. Es en este ámbito, que la Armada Argentina participa en debates y en la elaboración de normas internacionales.

Básicamente, el rol que cumple la DIIM como U.T 32.1.4 es el de brindar el marco legal que relaciona las operaciones de vigilancia y control de los espacios marítimos con las actividades marítimas como la pesca (vedas), la explotación hidrocarburífera, de recursos minerales, entre otras.

Por otro lado, la Dirección General de Inteligencia de la Armada (DGIA) podría llegar a constituirse como una quinta UT, en el caso de requerirse inteligencia operativa militar sobre una eventual amenaza estatal externa.

Figura 6 Organización del COCM



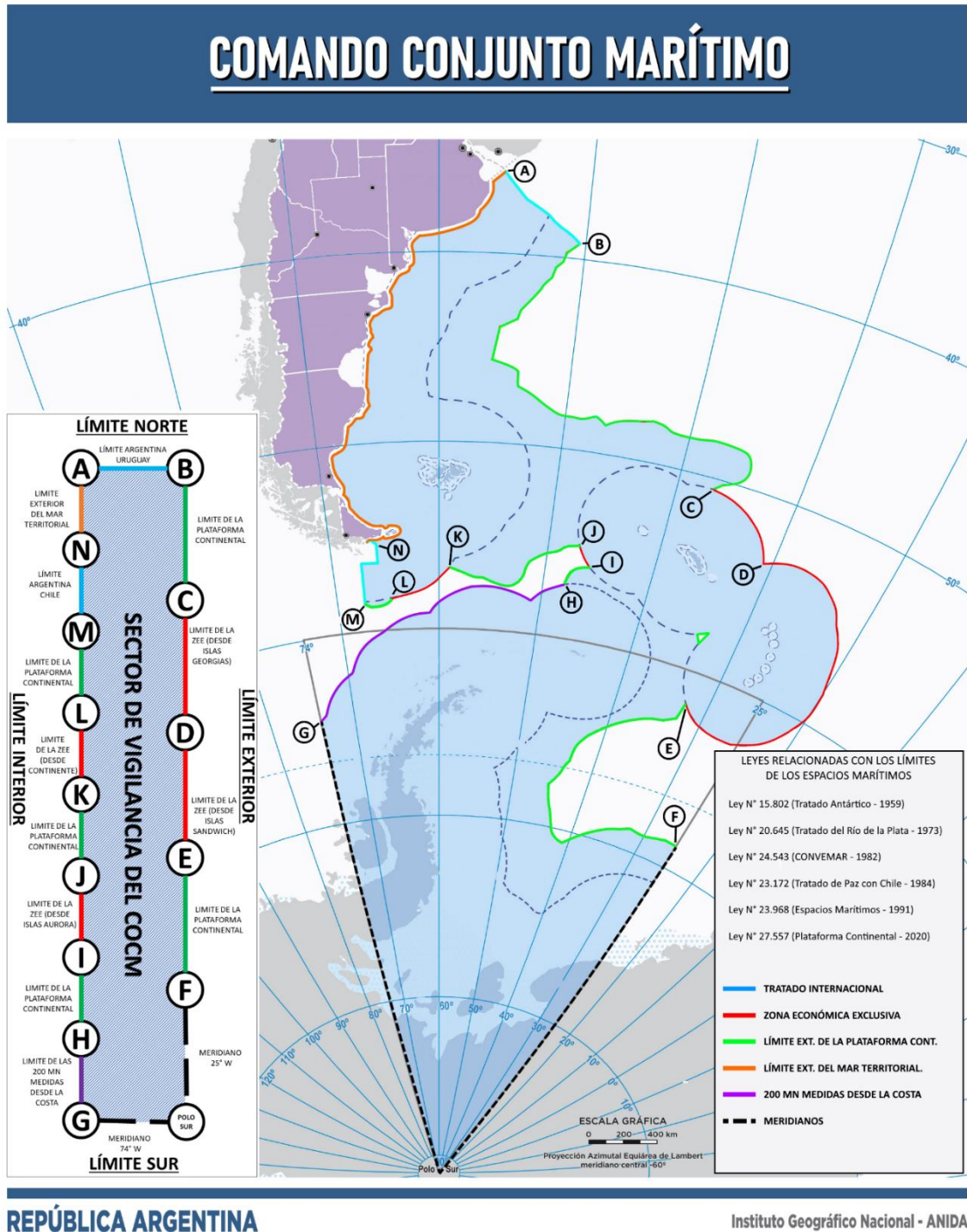
Fuente: Exposición COCM- CF Sepetich- 12 de octubre 2021.

2.3. Área de vigilancia del COCM

Los espacios marítimos y fluviales donde el COCM realiza las operaciones de vigilancia están definidos de acuerdo a la Ley de Espacios Marítimos N° 23.968, tal como se ha analizado en el Capítulo I de este trabajo. A su vez, se incluyen también los espacios marítimos de interés que la legislación nacional o el Poder Ejecutivo Nacional determinen.

Específicamente, los espacios marítimos que conforman el área de vigilancia del COCM quedan definidos por la Ley N° 15.802 (Tratado Antártico- 1959); Ley N° 20.645 (Tratado del Río de la Plata- 1973); Ley N° 24.543 (COVEMAR- 1982); Ley N° 23.172 (Tratado de Paz con Chile- 1984); Ley N° 23.968 (Espacios Marítimos- 1991) y la Ley N° 27.557 (Plataforma Continental- 2020) (Fig. 7).

Figura 7 Áreas de Vigilancia del COCM (sin sector fluvial)



Fuente: COCM

CAPÍTULO III: EL PODER MARÍTIMO DE LA NACIÓN Y EL COCM.

En este capítulo se desarrolla la relación existente entre el COCM y el Poder Marítimo de la Nación, desde el enfoque del pensamiento estratégico naval. Para lo cual se define el concepto de Poder Marítimo y se describen sus elementos componentes, los intereses marítimos y el Poder Naval. Consecutivamente, en base a lo desarrollado por referentes de la estrategia naval se identifica como contribuyen al Poder Marítimo, el Ejército y la Fuerza Aérea Argentina.

Por lo descripto precedentemente, se cumple con el cuarto objetivo específico el cual radica en reconocer la relación entre el Poder Marítimo de la Nación y el COCM.

3.1. El Poder Marítimo, el Poder Naval y el COCM

El termino Poder Marítimo fue acuñado por el Contraalmirante Alfred Thayer Mahan en su obra *Influencia del Poder Marítimo sobre la historia, 1660–1783*, publicada a finales del siglo XX. Con este término denominó a la preponderancia que habían tenido en ese periodo de la historia los Estados que, aun con poca extensión territorial, eran considerados potencias marítimas, principalmente el Reino Unido de Gran Bretaña.

El termino Poder Marítimo ha sido objeto de numerosas interpretaciones, motivadas principalmente por las diferentes acepciones y traducciones del idioma inglés. No obstante, con este término, Mahan hizo alusión a la capacidad de un estado de “crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos” (Cuadros, 2005, pág. 7).

Por su parte, otros autores han desarrollado este concepto y a través de sus propias conclusiones han contribuido con el entendimiento que actualmente se da al término. El cual, alude también a la capacidad de un Estado de influir en el comportamiento de otros actores a través de lo que realiza en el mar o desde él (Till, 2007).

En este entendimiento, Sir Julian Stafford Corbett, otro pensador y estratega naval consagrado, sostenía que la verdadera importancia del Poder Marítimo no estaba dada por sus consecuencias en los acontecimientos en el mar sino por la influencia que ellos tenían sobre lo que sucedía en tierra.

Puesto que los hombres habitan en tierra y no sobre el mar, las grandes cuestiones entre las naciones en guerra han sido decididas siempre – salvo en los casos más excepcionales- ya sea por lo que el ejército propio puede hacer contra el territorio del

enemigo y su existencia como nación o, de otro modo, por el temor a lo que la flota posibilita que el ejército propio haga. (Corbett, 1911, pág. 16)

Desde el enfoque mencionado, el Poder Marítimo, incluye el aporte que las otras fuerzas armadas pueden hacer a los acontecimientos en el mar, así como también, el que las armadas pueden hacer a los sucesos en tierra y en el aire (Till, 2007). Es decir, el Poder Marítimo de una nación tiene como actor indiscutible a su Armada, pero a su vez, abarca la contribución que eventualmente pueden hacer el Ejército y la Fuerza Aérea.

En esa línea de pensamiento Corbett, a diferencia de Mahan, otorgaba una significativa trascendencia a las operaciones conjuntas. Aseguraba que el ejército y la armada deben operar como “los dos lóbulos de un cerebro, cada uno autocontenido y definido con su propia vida y reglas, aunque inseparable uno con respecto al otro: ninguno moviéndose excepto según un impulso conjunto y unificado” (Till, 2007, pág. 260).

A su vez, Poder Marítimo, que incluye los esfuerzos del ejército y la fuerza aérea, es entendido como la capacidad de influir en el mar o desde él, sobre la tierra y sobre otros actores, abarca también aspectos no militares del uso del mar (vías marítimas de comunicación, la pesca, la industria naval, etc.). Es en este punto donde surge el concepto de intereses marítimos descrito en el Capítulo I. Este término incluye al resto de los aspectos de seguridad y de desarrollo que vinculan a un Estado con el mar (Pertusio R. L., 1989).

Los intereses marítimos incluyen los aspectos económicos, políticos y sociales del Estado ribereño, abarcando los usos y bienes del mar, del orden material, moral o legal que un Estado considera útil y conveniente desarrollar, promover y proteger.

A su vez, el término Poder Naval hace alusión a las fuerzas navales de un país y a todo lo referente a su sostén en tierra (astilleros, arsenales, bases, escuelas, etc.). El Poder Naval encuentra su razón de ser en la protección misma de los intereses del Estado en el mar, es decir, “existe porque hay intereses marítimos que importan” (Pertusio R. L., 2005, pág. 66).

De lo precedentemente expuesto, surge que el Poder Marítimo de un Estado, se entiende también, como la relación existente entre el desarrollo de sus intereses marítimos y del Poder Naval necesario para su protección, fusionando los aspectos militares, económicos, políticos y sociales vinculados con el mar.

Un ejemplo concreto en cuanto a la relación existente entre los intereses marítimos y el Poder Naval que debe protegerlos, es la reciente adquisición a través del Fondo Nacional de la Defensa (FONDEF)¹⁹ de cuatro Patrulleros Oceánicos Multipropósito (OPV) por parte de la Armada Argentina. Dicha adquisición, tuvo como objetivo incrementar la capacidad de patrullado del Poder Naval, por ende, el incremento de la presencia y la vigilancia de la Zona Economía Exclusiva (ZEE) y el área adyacente, con el respectivo aporte a la preservación de los recursos pesqueros (Valiente, 2018) entre otros IMA que fueron identificados en el Capítulo I de este trabajo.

Figura 8 Elementos del Poder Marítimo.



Fuente: <https://bibliotecadigital.ipb.pt/bitstream/10198/22389/1/1.pdf>

En la República Argentina, el Poder Naval está representado por la Armada Argentina y está conformado por sus cuatro componentes, las unidades de superficie (incluye a la Flota de Mar y a las unidades auxiliares), la Fuerza de Submarinos, la Aviación Naval y la Infantería de Marina. Estos componentes funcionan sinérgicamente integrando sus capacidades específicas orientadas hacia un mismo propósito, el cumplimiento de operaciones en los ámbitos fluviales, marítimos y costeros. Sus esfuerzos se complementan con el Ejército Argentino y la Fuerza Aérea Argentina (FADARA, 2021).

En función de lo expuesto en los párrafos precedentes de este capítulo, así como también, en la misión y tareas asignadas al COCM desarrolladas en el Capítulo II, se aprecia que dicho comando conjunto o *purpura*²⁰, conducido por un oficial superior de la Armada Argentina (Resolución N° 244, 2021), contribuye al Poder Marítimo de la Nación. Esto se debe a que el COCM conduce las operaciones de vigilancia y control en los

¹⁹ El Fondo Nacional de la Defensa (FONDEF) fue creado por la ley N° 27.565 en el año 2019 con el objeto de financiar el reequipamiento de las Fuerzas Armadas.

²⁰ Expresión informal angloparlante para lo conjunto en función del color que se obtendría mezclando el color de los uniformes de las fuerzas armadas (Till, 2007)

espacios marítimos y fluviales de jurisdicción y de interés nacional, coordinando el Poder Naval de la Nación, representado por la Armada Argentina, con los esfuerzos del Ejército Argentino y de la Fuerza Aérea Argentina.

Dicha integración de esfuerzos, se materializa en la Estructura Orgánica Funcional del COCM, la cual está conformada por personal de las tres Fuerzas Armadas (Tabla 1) y, a su vez, en la Organización por Tareas prevista para la Fuerza de Tareas 32 (Fig. 6) que prevé la eventual incorporación de medios del Ejército Argentino y de la Fuerza Aérea Argentina. Todo ello con el objeto de concebir, planificar y ejecutar operaciones aptas y eficaces según el entendimiento que el marco legal y doctrinario expuesto en el Capítulo II otorga al accionar militar conjunto.

A su vez, la participación en la generación de doctrina conjunta para las operaciones mencionadas y la consecuente mejora en la interoperabilidad de las fuerzas, es un factor potenciador de la eficacia de las operaciones conjuntas que conduce el COCM, favoreciendo de esta manera al Poder Marítimo de la Nación.

CONCLUSIONES

Durante el desarrollo del presente trabajo investigativo se logra cumplir con los cuatro objetivos específicos propuestos, conforme al objetivo principal de la investigación, el cual consiste en establecer cómo contribuye la creación del Comando Conjunto Marítimo (COCM) al desarrollo y a la protección de los Intereses Marítimos Argentinos (IMA).

Mediante el Capítulo I, *Los Intereses Marítimos Argentinos*, se establece inicialmente, que los intereses marítimos son objetos vinculados con el mar y cuya valoración puede variar en función de distintas circunstancias. Es el Estado, el que, en representación de sus gobernados y a través de la *voluntad nacional* considera que el desarrollo y la protección de estos intereses es conveniente y útil para la Nación.

Los intereses marítimos son los usos o bienes del mar, del orden material, moral o legal, a los cuales el Estado atribuye un valor trascendente, el cual manifiesta, principalmente, a través de políticas públicas que buscan su promoción, desarrollo y protección

En el mencionado capítulo se analizan, además, los intereses vitales y los estratégicos nacionales con el objeto de contribuir al concepto de intereses marítimos. Se demuestra que los tres conceptos guardan estrecha relación. En particular, los intereses marítimos con los intereses estratégicos, ya que, su valor es afectado de manera similar por las variables del escenario estratégico y de las relaciones internacionales entre países. Lo cual, puede traer aparejada una revalorización o una pérdida de ese interés marítimo. Tal es el caso, de los recursos hidrocarburíferos y minerales alojados en la Plataforma Continental argentina cuya explotación se vio favorecida, producto de las nuevas tecnologías y del cambio en las *reglas de juego* que significó la aceptación de los nuevos límites de la Plataforma Continental argentina por parte de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas.

Por último, también en el Capítulo I, se identifican los Intereses Marítimos Argentinos actuales, cumpliendo con el primer objetivo específico establecido. Para lo cual, se enumeran los intereses marítimos postulados por diferentes autores nacionales y se contrastan con políticas públicas relacionadas, analizando si las mismas tienen por objeto la promoción, el desarrollo y la protección de dichos intereses marítimos.

Del análisis precedente es posible identificar como IMA a las vías marítimas, fluviales y puertos; la conciencia marítima; la integridad territorial y la soberanía (incluye la Cuestión Malvinas y Antártida Argentina); el uso del mar en el orden político internacional; los

recursos pesqueros; los recursos del lecho y subsuelo marino; la investigación científica y la protección del medio ambiente marino. Se agregan a estos últimos, la industria naval; el desarrollo de una marina mercante; los deportes náuticos y el turismo; así como también, otros recursos naturales y energéticos del mar, los cuales no son objeto de un mayor desarrollo en función de la brevedad que impone el tipo de investigación y los objetivos propuestos para el presente trabajo.

Mediante el Capítulo II, *El Comando Conjunto Marítimo*, se cumple con el segundo y el tercer objetivo específico de este trabajo. En primer término, se demuestra que los fundamentos doctrinarios y legales de la creación del COCM guardan relación directa con el desarrollo y la protección de los Intereses Marítimos Argentinos. En segundo término, se establece que tanto la misión como las tareas asignadas al COCM en los espacios marítimos de su competencia están dirigidas al mismo efecto.

Con el objetivo anteriormente mencionado, se concluye que las operaciones de vigilancia y control de los espacios marítimos que conforman el área de vigilancia del COCM (Fig.7) se corresponden con los Intereses Marítimos Argentinos identificados como las vías marítimas y fluviales de comunicación, en especial, la supervisión del tránsito marítimo desde y hacia la Antártida e Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, contribuyendo De esta manera, el COCM contribuye al ejercicio de la soberanía nacional y a la integridad territorial. Estos últimos conceptos, son intereses vitales nacionales y además, se identifican como Intereses Marítimos Argentinos en el Capítulo I. A su vez, son enunciados como tareas explícitas del COCM en el Capítulo II.

Por otro lado, la preservación de los recursos naturales tanto pesqueros como minerales e hidrocarburíferos, así como también, la investigación científica y la protección del medio marino, identificados en el Capítulo I como Intereses Marítimos Argentinos, también tienen su correspondencia en las tareas asignadas al COCM. El cual, como se describe en el Capítulo II, tiene como tareas conferidas, la de supervisar la actividad científica y garantizar la protección de los recursos naturales en el mar, además de vigilar las Áreas Marítimas Protegidas (AMP) con el objeto de verificar el cumplimiento de las medidas de protección allí dispuestas.

Con respecto al IMA identificado como el uso del mar en el orden internacional, al COCM se le asignó la responsabilidad de establecer vínculos interagenciales, tanto nacionales como internacionales, a los efectos favorecer el intercambio de información relacionada

con la vigilancia y el control de los espacios marítimos y fluviales, contribuyendo de esta manera a la política exterior de la Nación.

Se concluye, además, que al COCM se le confiere la tarea de participar mediante su asesoramiento estratégico en la determinación de las capacidades militares necesarias para conducir las operaciones de vigilancia y control de los espacios marítimos y, por ende, en la selección de los medios necesarios que en el futuro integrarán el Poder Naval de la Nación.

Por último, mediante el Capítulo III, *El Poder Marítimo de la Nación y el COCM*, se cumple con el cuarto objetivo específico, estableciendo que la relación existente entre el Poder Marítimo de la Nación y el COCM, surge porque este comando integra al Poder Naval de la Nación, representado en la Armada Argentina, los esfuerzos del Ejército Argentino y la Fuerza Área Argentina para el desarrollo y la protección de los Intereses Marítimos Argentinos.

Se demuestra que, así como existieron políticas públicas tendientes al desarrollo y a la protección de los Intereses Marítimos Argentinos, también otras medidas en materia de política exterior y de defensa tendientes a incrementar el Poder Naval de la Nación y por ende, la protección de los Intereses Marítimos Argentinos. Tal es el caso de la adquisición de los cuatro Patrulleros Oceánicos Multipropósito y la creación del COCM.

BIBLIOGRAFÍA

- Aramburu, E. (2010). Intereses marítimos argentinos y talasopolítica del Atlántico . V *Congreso de relaciones internacionales*.
- Cal, Carlos & otros. (2020). *La Cuestión Estratégica- Analisis y Conducción*. Buenos Aires: Armada Argentina.
- Cárdenas, M. M. (2015). *El Centro de Operaciones Marítimos (MOC) y la gestión del ritmo de batalla*. Obtenido de Revista Marina Chile:
<https://revistamarina.cl/revistas/2015/5/mmerac.pdf>
- Chingotto, M. R. (1982). *El Mar y los Intereses Argentinos*. Buenos Aires : Ediciones Renglon.
- COCM. (2022). *Análisis Preliminar de Aptitud de Aeronaves C-130 para Operaciones de Vigilancia y Control de espacios Marítimos*. Buenos Aires.
- Cohen Lernoud, A. M. (31 de agosto de 2022). Exposición Conducción Fuerzas Navales. *UT 10 Metodos de Empleo de Fuerzas Navales, MDA y Control de Tráfico Marítimo*. Escuela de Guerra Naval.
- Corbett, J. S. (1911). *Some Principles of Maritime Strategy*. Londres: Longmans, Green and Co.
- Covelli, E. A. (2021). Intereses Marítimos en el Siglo XXI. *XV Congreso Nacional de Ciencia Política "La democracia en tiempos de desconfianza e incertidumbre global"* (pág. 23). Rosario: Universidad Nacional de Rosario.
- Cuadros, J. T. (28 de Octubre de 2005). *Alfred Thayer Mahan (1840-1914) Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico*. Obtenido de <http://www.cialc.unam.mx/pdf/mahan.pdf>
- Decreto N° 1691. (22 de noviembre de 2006). *Directiva sobre Organización y Funcionamiento de las Fuerzas Armadas*. República Argentina.
- Decreto N° 1691. (22 de noviembre de 2006). *Directiva sobre Organización y Funcionamiento de las Fuerzas Armadas*. República Argentina.

Decreto N° 457. (14 de julio de 2021). *Directiva de Política de Defensa Nacional*.

República Argentina.

Decreto N° 727. (12 de junio de 2006). *Reglamentación de la Ley de Defensa Nacional*.

República Argentina.

Diario El Día. (03 de mayo de 2009). *Nuevas tecnologías permiten el desarrollo de la minería submarina*. Obtenido de El día.com: <https://www.eldia.com/nota/2009-5-3-nuevas-tecnologias-permiten-el-desarrollo-de-mineria-submarina>

Escuela Superior de Guerra de Colombia. (s/f). *Fundamentos de estrategia marítima y estrategia naval*. Obtenido de

<https://esdeguelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/download/6/3/196?inline=1>

FADARA. (2021). *Cartilla de Intereses Marítimos y Poder Naval*. Obtenido de ESGN

Web site: <http://www.esgn.edu.ar/assets/files>

Intereses Marítimos. (s.f.). Obtenido de Argentina.gob.ar:

<https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos>

Kenny, A., Locatelli, O., & Zarza, L. (2017). *Arte y diseño operacional: una forma de pensar opciones militares*. Obtenido de

<http://cefadigital.edu.ar/handle/1847939/931>

Ley 24.922. (09 de diciembre de 1997). *Regimen Federal de Pesca*. República Argentina.

Ley N° 18.398. (10 de octubre de 1969). *Ley General de la Prefectura Naval Argentina*. República Argentina.

Ley N° 23.554. (13 de abril de 1988). *Defensa Nacional*. República Argentina.

Ley N° 27.757. (25 de agosto de 2020). *Espacios Marítimos*. República Argentina.

Mahan, A. T. (1935). *Influencia del Poder Naval en la historia (1660- 1783) Tomo I*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.

- Ministerio de Defensa. (2003). *Argentina. La Defensa Nacional en la Agenda Democrática. Informe de la primera ronda de discusiones - Dictamen de Mesa 1: Política Exterior y Defensa Nacional*. Obtenido de Red de Seguridad y defensa de America Latina: <https://www.resdal.org/campo/ag-dem-mesa1.htm>
- Ministerio de Defensa. (2003). *Proyecto "La Defensa Nacional en la Agenda Democrática"*. Buenos Aires: RESDAL y SER EN EL 2000. Obtenido de <https://www.resdal.org/campo/ag-dem-an1.htm>
- Ministerio de Defensa de España. (2000). *Libro Blanco de la Defensa*. Obtenido de <https://www.defensa.gob.es/Galerias/defensadocs/libro-blanco-defensa-2000.pdf>
- Navazzo, C. (16 de noviembre de 2020). *Argentina vuelve a apostar a la exploración offshore*. Obtenido de Más Energía Web site: <https://mase.lmneuquen.com/argentina/argentina-vuelve-apostar-la-exploracion-offshore-n747303>
- Organización de las Naciones Unidas. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)*. Montego Bay: Organización de Naciones Unidas.
- Penelli, S. D. (20 de octubre de 2022). *Ambito*. Obtenido de <https://www.ambito.com/energia/offshore/ypf-y-equinor-revelan-informacion-otra-vaca-muerta-el-mar-n5561806>
- Pertusio, R. L. (1989). *Una Marina de Guerra ¿ Para hacer que?* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.
- Pertusio, R. L. (2005). *Estrategia Operacional*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales .
- Presidencia de la Nación. (s/f). *Presidencia de la Nación*. Obtenido de Pampa Azul, una mirada sostenible sobre el Atlántico Sur: <https://www.pampazul.gob.ar/que-es-pampa-azul/>
- Real Academia Española. (22 de agosto de 2022). *Diccionario de la lengua española*. Obtenido de 23.^a ed., [versión 23.5 en línea]: <<https://dle.rae.es>>

Resolución Nº 244. (23 de febrero de 2021). *Creación del Comando Conjunto Marítimo*. República Argentina.

Resolución Nº 8. (05 de diciembre de 2007). *Plan de Acción Nacional para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada*. República Argentina.

Rodriguez Ibarra, J. (01 de abril de 2017). *Revista de Marina, Volumen 134, Numero 957*. Obtenido de Armada de Chile: <https://revistamarina.cl/en/articulo/la-plataforma-continental-extendida-o-ampliada/en>

Romano, R. A. (marzo de 2021). Exposición UT 18 COTM. *Sistemas Informáticos COTM*. Buenos Aires.

Rosenau, J. N. (1971). The national interest. *The Free Press*.

Storni, V. S. (2009). *Intereses Argentinos en el Mar*. Buenos Aires: Armada Argentina.

Subsecretaria de Intereses Maritimos, Secretaria General Naval. (2002). *Conjugando el Mar, comentario sobre los Intereses Marítimos*. Buenos Aires: Armada Argentina.

Terribile, H. A. (marzo de 2015). El régimen Internacional CONVEMAR y el conflicto pesquero en la milla 201. *Tesis doctoral*. Rosario: Universidad Nacional de Rosario.

Terribile, H. A. (17 de febrero de 2021). *Argentina y la necesidad de una Estrategia Marítima Nacional*. Obtenido de Confluencia Portuaria Web site: <https://confluenciaportuaria.com/destacada/argentina-y-la-necesidad-de-una-estrategia-maritima-nacional/>

Terribile, H. A. (08 de mayo de 2021). *El Área Marina Protegida Bentónica "Agujero Azul", antesala de la ausencia de una estrategia marítima nacional*. Obtenido de Confluencia Portuaria: <https://confluenciaportuaria.com/destacada/el-area-marina-protegida-bentonica-agujero-azul-antesala-de-la-ausencia-de-una-estrategia-maritima-nacional/>

Terribile, H. A. (2021). Exposición ARA- PNA. República Argentina.

Terribile, M. A. (2018). El conflicto en la Milla 201 ¿es esencialmente pesquero? *Visión Conjunta* , 62-74.

Till, G. (2007). *Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Valiente, I. (29 de noviembre de 2018). *infodefensa.com*. Obtenido de <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3056651/argentina-aprueba-contrato-adquirir-cuatro-opv-francia>