

NuestroMar

Contraalmirante VGM (R) Carlos E. Cal, editor de www.nuestromar.org

Artículo publicado en su página web

Panorama de Defensa y Seguridad de los intereses argentinos en el mar

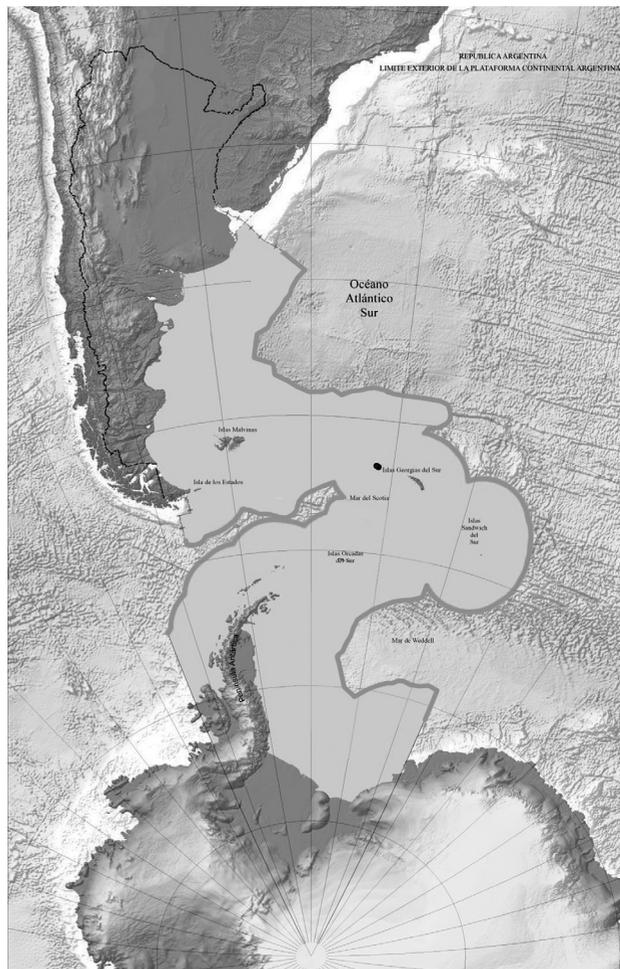
(FNM) El constante deterioro del material de las fuerzas de defensa y seguridad, y la falta de equipamiento y de recursos para la actividad, contrastan con el constante aumento de los intereses a proteger en nuestros vastos espacios oceánicos.

Cuando comprobamos que la República Federativa de Brasil se empeña en la construcción de un submarino de propulsión nuclear para la defensa de la “Amazonia Azul” –tal como llaman a sus espacios marítimos– no podemos más que sentir admiración por la visión estratégica que inspira a la dirigencia política de nuestros vecinos. No solamente están desarrollando ese medio naval de alta tecnología, y mantienen unas fuerzas navales de primer orden, sino que, además, han logrado captar y difundir adecuadamente el valor de ese mar en su población y advertir la necesidad de proveer a su defensa en forma proporcional a ese valor.

Esa no es la situación argentina

Pese a contar nuestro país con una plataforma continental de dimensiones colosales, que fácilmente duplican la extensión de la Argentina Continental, y a padecer un viejo conflicto con Gran Bretaña, país que ocupa más de la mitad de esas extensiones marítimas que legítimamente nos corresponden, la Argentina no ha desarrollado una conciencia común que nos haga sentir la necesidad de poseer una adecuada defensa de nuestro mar.

Nuestro país, que reclama ante la comunidad internacional unos 5 millones de kilómetros cuadrados de plataforma continental, ha asumido conforme a ello la responsabilidad de coordinar la protección de las vidas de los navegantes en los ríos interiores y en una extensión de mar que llega a los 10° de longitud Oeste, casi 1.000 millas marinas desde nuestras costas, donde debe ejercitar su responsabilidad de búsqueda y rescate. En esas áreas también es responsable internacionalmente de emitir los avisos a los navegantes como país coordinador en la denominada NAVAREA VI. La prolongación natural de esta enorme área de responsabilidad y la última frontera de la Patria es la



Antártida Argentina, lugar donde la presencia es vital para el futuro y cuyo sostenimiento logístico se realiza primordialmente por vía marítima.

La pesca comercial en la Zona Económica Exclusiva llega a casi un millón de toneladas anuales, sin contabilizar con lo que se llevan de ella quienes pescan alrededor de las Malvinas. El potencial de gas y petróleo suscita el interés internacional y promete rendir sus frutos ni bien se consoliden los proyectos de inversión de la exploración y explotación *offshore*. Un aumento del precio del barril del crudo puede disparar este proceso en forma inmediata.

El 85% del comercio exterior argentino se desarrolla por vía marítima. Nuestra relación comercial con el mundo se lleva a cabo por el mar. Todo ello, en un contexto global de creciente interés por los espacios marítimos, sobre cuyos aprovechamientos y recursos se posan cada vez más la atención y pretensiones de países y grupos económicos de todo el mundo.

Planteados así, muy brevemente, nos encontramos frente a un cúmulo enorme de intereses, algunos de ellos enfrentados hoy a amenazas reales y presentes, en absoluta desproporción con los medios que el país destina actualmente a su defensa y protección.

En efecto, el deterioro de nuestras fuerzas armadas y de seguridad que actúan en los espacios marítimos no pasa desapercibido ya para ningún analista de la defensa en el mundo y se profundiza con el correr de los días, sin una perspectiva creíble de mejora en el corto ni en el mediano plazo.

Las fuerzas de superficie de la Armada sobreviven sin ver renovaciones ni actualizaciones en su material desde la finalización del último Plan de Reequipamiento Naval originado en el gobierno de Juan Domingo Perón en los años 70.

Los destructores Meko 360 de la Clase ARA *Almirante Brown* que llegaron al país después de la Guerra de Malvinas, alcanzan la mayoría de edad para un buque (los 30 años), sin que se les haya realizado ninguna reparación de media vida o una actualización o modernización de sus sensores, armamento o sistemas de control.

Las corbetas Meko 140 de la Clase ARA *Espora* que se fabricaron en el Astillero Río Santiago han corrido la misma suerte que sus hermanas mayores. Sólo la destreza y entusiasmo de las tripulaciones, apoyadas por la capacidad integral de los talleres navales, permiten que sigan navegando.

Las corbetas francesas A-69 Clase ARA *Guerrico*, compradas de ocasión para enfrentar una grave falencia en épocas de conflicto, allá por 1977, sufren un deterioro aún mayor, sin haber pasado jamás por una actualización de sus sistemas y ya próximas al fin de su vida útil.

El proyecto de los Patrulleros de Alta Mar (PAM), o Patrulleros Oceánicos Multipropósito (POM) como se los conoce más recientemente, que llevan una larga década de anuncios y postergaciones, no ha llegado todavía a ver la luz. A decir verdad, no ha llegado siquiera a ponerse la quilla de uno de ellos en algún astillero nacional donde supuestamente serían construidos. Su siempre demorada realización ha sido objeto de varias notas en este sitio. Mientras tanto, los países de la región –al igual que la potencia que ocupa nuestras islas–, ya han construido o adquirido los suyos, que navegan y operan en sus aguas de interés.

El programa de construcción de submarinos TR 1700, para el que se construyera el Astillero Almirante Domecq García (hoy parte del Complejo Naval Almirante Storni), fue suspendido en los años 90 y, pese a los anuncios, nunca rehabilitado como fábrica de submarinos. La liquidación de sus maquinarias y equipos con fines privatizadores destruyeron para siempre una costosa capacidad que alguna vez se estuvo a punto de adquirir. Yace en su predio a medio concretar el primer submarino TR 1700 de construcción nacional, como un ícono de esa decadencia.

En las gradas del complejo de reparaciones navales, ahora unido administrativamente a la empresa Tandanor, se puede apreciar desde hace tiempo a un submarino de la clase U-209 y se encuentra en un largo proceso de reparación otro de la clase TR 1700.

Con la baja del ARA *San Antonio*, que protagonizó la gloriosa jornada del 2 de abril de 1982, la Armada perdió su último buque anfibio, es decir, uno capaz de poner en tierra, desde el mar, vehículos, personal y carga, sin necesidad de contar con un puerto de atraque, directamente sobre una playa no preparada. Varios anuncios de la compra de un buque anfibio que la Armada Francesa daba de baja, quedaron simplemente en eso: anuncios nunca concretados.

Los buques de Transportes Navales, que otrora ayudaran a mantener abastecido nuestro litoral y daban una capacidad logística especialmente preparada para los difíciles puertos patagónicos continúan prestando servicios sin haberse encarado su reemplazo por vejez.

La pérdida del transporte polar ARA *Bahía Paraíso* en enero de 1989, debida a un accidente náutico en la Antártida, nunca fue compensada. Este buque construido en astilleros nacionales, prestaba un invaluable servicio de sostén logístico del ambicioso –e histórico– programa antártico argentino. Su reemplazo no llegó nunca.

La reparación del rompehielos ARA *Almirante Irizar* continúa con una incierta lentitud que asombra. Averiado por un incendio en sus máquinas al regreso de la Campaña Antártica de Verano, en abril de 2007, todavía continúa en el Complejo Naval Industrial Almirante Storni, con varios anuncios de próxima rehabilitación, pero sin fecha cierta de finalización.

El desaparecido portaaviones ARA *25 De Mayo*, nave insignia de nuestra Flota de Mar por dos décadas, que diera a la Argentina junto con su Grupo Aeronaval Embarcado una capacidad única en los mares del sur, agonizó por años en los muelles a la espera de una prometida remotorización y una ansiada actualización de sus siste-

mas nunca efectuadas, terminando sus días en las playas indias de Alang, como vieja chatarra desguazada.

La Aviación Naval, otrora pionera de los cielos argentinos sobre el mar y la Antártida, de heroica y altamente profesional actuación en la Guerra de las Malvinas, languidece por la ausencia de portaaviones, por la falta de presupuesto operativo y la inexistencia de renovación de su material.

Para ser justos con este desalentador –aunque realista– panorama de la defensa en el mar, debemos contar entre los hechos positivos a la adquisición del buque logístico ARA *Patagonia* en 1999, en reemplazo del ARA *Punta Médanos*, y la reparación y actualización de la fragata ARA *Libertad*, finalizada en 2007. También, la adquisición de los aviones de patrulla marítima P-3B Orión y la reposición de tres de los cuatro helicópteros H-3 Sea King perdidos en los accidentes de los buques antárticos. También se han adquirido lanchas y buques auxiliares menores de utilidad indiscutible, pero de poco peso a la hora de medir el poder naval de la Nación.

Pese a estas adquisiciones, no podemos dejar de advertir que las pérdidas han sido muy superiores a las ganancias en el balance general. Tanto en lo material como en lo personal. Los años de continuo y sostenido deterioro de la capacidad de defensa argentina en el mar ya muestran sus inequívocos efectos. Entre otros, una preocupante pérdida de relevancia en el marco regional, a cuya defensa mancomunada se dice querer contribuir en forma activa.

Los medios de la Prefectura Naval que colaboran en la custodia de los Intereses Marítimos, en particular aquellos con capacidad suficiente para llegara hasta los límites de nuestro amplio margen continental, tampoco pasan por un buen momento.

Los guardacostas de la Clase Mantilla pasan ya los 30 años de servicio sin que hayan recibido reparaciones de media vida ni la actualización de su equipamiento. El panorama en las lanchas costeras no es mucho mejor y la capacidad de aviación y de helicópteros de la Prefectura Naval son mínimos. Numeroso personal del Servicio de Guardacostas ha sido retirado del mar, las costas y las vías navegables, para ser empleado en la custodia de la seguridad ciudadana en la Ciudad de Buenos Aires.

La política de defensa en el mar

Ya nadie duda de la subordinación de las Fuerzas Armadas al poder civil, exitoso eje central de las políticas de defensa argentinas desde 1984 en adelante, bajo todos los colores partidarios. Ni se duda ya del decidido esfuerzo que han realizado sus integrantes para insertarse en el contexto democrático argentino, dejando definitivamente atrás la constante histórica de los golpes cívico-militares que caracterizaron a la política argentina durante décadas.

Pero, a nuestro entender, la política de defensa de una nación no puede basarse exclusivamente en este loable y deseado objetivo. El principio establecido en el Preámbulo de nuestra Constitución de “proveer la defensa común” implica un compromiso en la prevención (disuasión) y, llegado el caso, de acción defensiva concreta, que no puede dejar de lado el desarrollo, alistamiento, sostenimiento y mantenimiento de unas Fuerzas Armadas eficaces y proporcionadas a los intereses a proteger.

No atender a ello, en el caso de las fuerzas navales, implica lisa y llanamente hacer abandono del espacio geoestratégico marítimo nacional. Y no tengamos duda alguna que ese espacio vacío y abandonado por la Argentina será ocupado, son muchos los intereses en juego.

En sus históricas conferencias sobre los Intereses Argentinos en el Mar, Segundo R. Storni, analizaba en profundidad la necesidad de contar con una flota adecuada, basada en un programa naval de largo plazo. Entre otros conceptos referidos a la defensa nos recordaba las palabras de Aristóteles hace 2.400 años, cuando expresaba: “En cuanto a la potencia marítima, se ve suficientemente que lo mejor es poseerla hasta cierto punto. No solamente se debe ser capaz de defenderse a sí mismo; es necesario también poder alguna vez socorrer a sus vecinos y alguna vez también inspirarles respeto por tierra y por mar”. (*)

Argentina tiene muchas asignaturas pendientes. En este espacio particular de los intereses marítimos, que recordamos el 16 de julio pasado a raíz de la conmemoración del natalicio del Vicealmirante D. Segundo R. Storni, todavía estamos en deuda como sociedad. ■

(*) Storni, Segundo. Intereses argentinos en el mar. IPN. 1967. Pág. 113.