

REVISTA NAVAL



Un país que es Pradera Verde y Azul



Agosto 2025

Montevideo - Uruguay

REVISTA NAVAL

PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXXVII N° 107

ISSN 0797 - 1222

AGOSTO 2025

DIRECTOR

CN (R) Italo M. SORRENTI

COMISIÓN EDITORIAL

CN (R) Javier BESIO

CN (R) Diego GROLERO

CN (R) Enrique ALBORNOZ

CF (CG) Marcelo OLIVERA

CN (R) Jose P. VIERA

CF (CIME) Fernando SARET

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

SECRETARIA DE REDACCIÓN

Sra. Laura CASTRO

www.revistanaval.com.uy

E-mail: secretaria@revistanaval.com.uy

Nuestra portada: La Educación Marítima se ha generalizado en nuestro sistema educativo en todos los niveles, auspiciando futuras generaciones con una cabal Conciencia Marítima Nacional, Esto es un verdadero logro después de muchos años de visualizar que vivimos de espaldas al mar y que asegura un mejor desarrollo y protección de nuestros Intereses Marítimos.

Se autoriza la reproducción de los artículos de la Revista mencionando su fuente de origen.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: Gral. French 1661 ex 1641 - CP 11300 - Montevideo, R.O. del Uruguay - Telefax: (598) 26010203

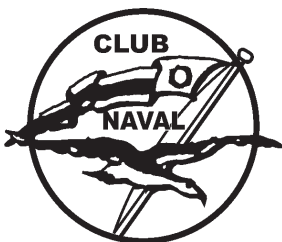
La Revista Naval, es publicada en el Club Naval y es un órgano de difusión de cultura general y profesional, cuya Dirección actúa bajo el más amplio criterio de libertad y responsabilidad intelectual. Por consiguiente, las opiniones editoriales corresponden exclusivamente a la Comisión Redactora, no debiendo interpretarse necesariamente como reflejo del pensamiento o políticas de la Comisión Directiva del Club Naval.

Del mismo modo las expresiones contenidas en los artículos publicados responden únicamente a sus firmantes.

La bienvenida que se brinda a los colaboradores, no debe entenderse como identificación de esta Revista con los conceptos de ellos ni de ningún otro organismo, a menos que sea explícitamente indicado.

REVISTA NAVAL

AGOSTO

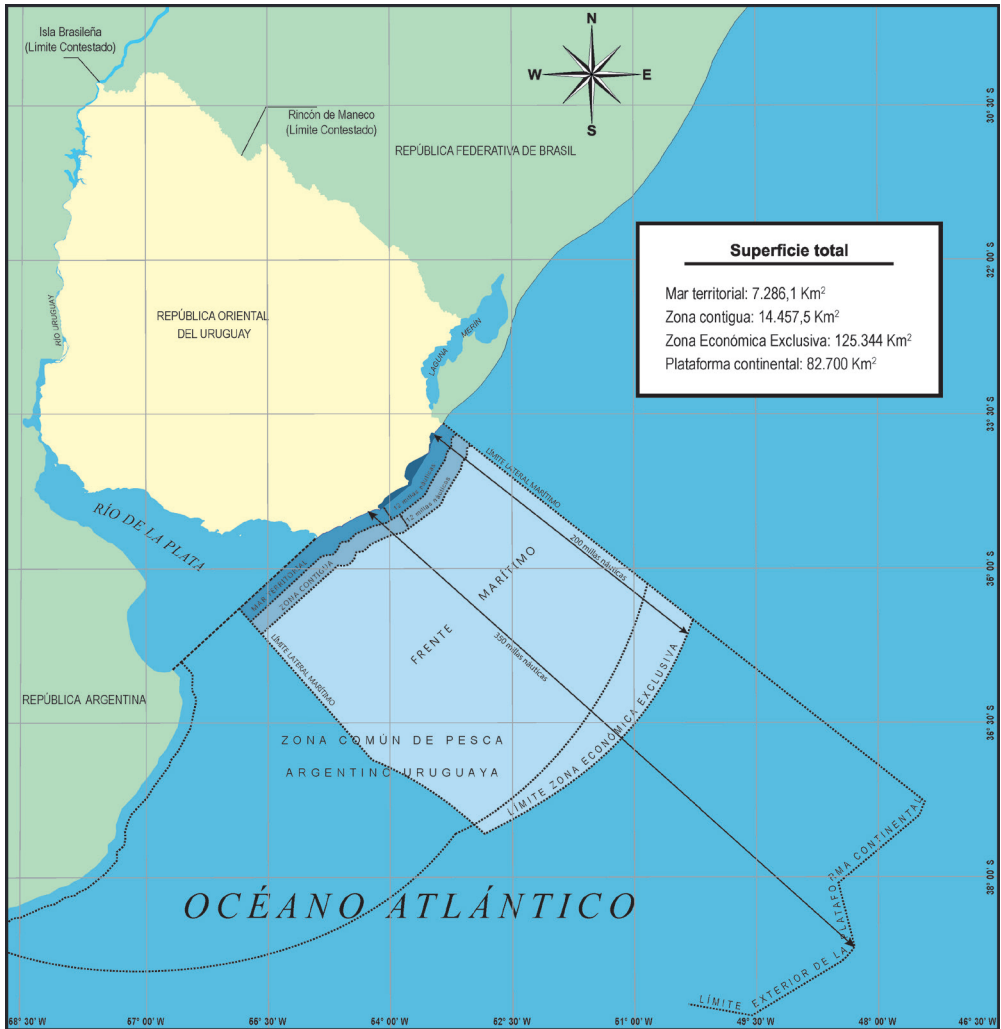


2025

Montevideo - Uruguay

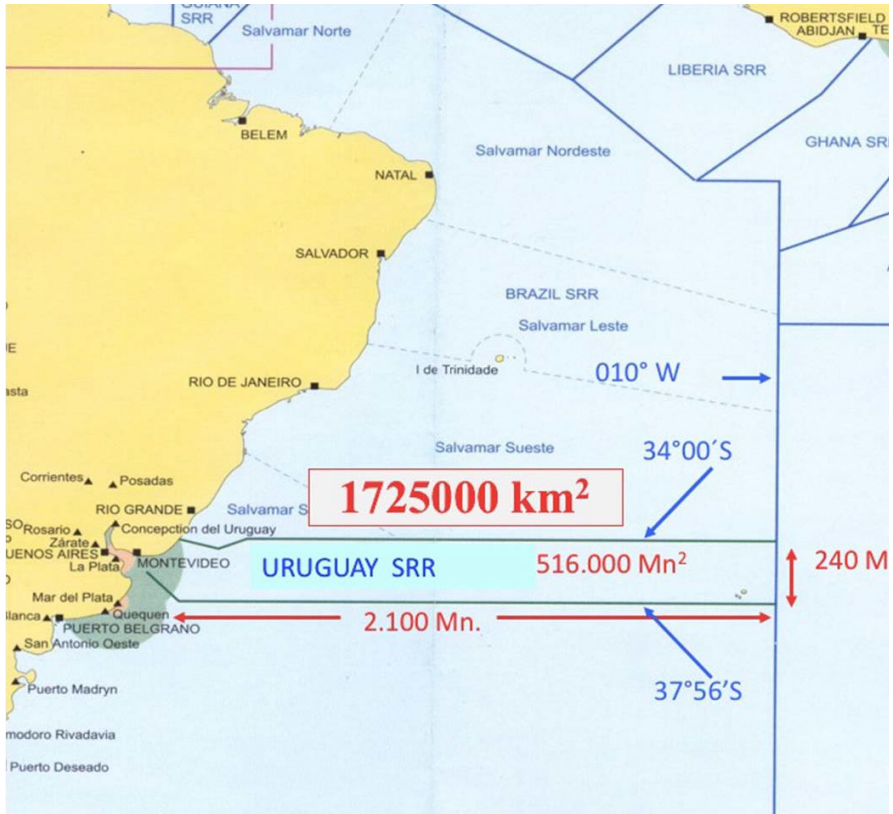
ÁREAS DE JURISDICCIÓN Y RESPONSABILIDAD DE LA ARMADA.

JURISDICCIÓN (Áreas establecidas en la CONVEMAR)



Fuente: Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada

ÁREA DE RESPONSABILIDAD DE BÚSQUEDA Y RESCATE EN EL ATLÁNTICO SUR.



ÍNDICE

A nuestros lectores	7
<i>Rumbo firme hacia una Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (2da Parte)</i>	
Por el Capitán de Navío (R) Rodolfo Diego GROLERO.....	9
<i>Primeras Jornadas Académicas de Maritimidades e Intereses Marítimos 29 y 30 de Octubre. Montevideo, Uruguay. Escuela de Guerra Naval - Armada Nacional</i>	25
<i>Las Fuerzas Armadas, nuevas formas de guerra y su papel en la lucha antiterrorista global en el siglo XXI</i>	
Por el Alférez de Navío de la Armada Española Guillermo TALAVERA CEJUDO	27
<i>La carrera armamentista naval versión siglo XXI</i>	
Por el Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS.....	51
<i>Conflicto de soberanía en el mar de la China Meridional</i>	
Por el Capitán de Fragata (CG) Marcelo L. OLIVERA.....	63
<i>La modernización institucional antártica para el escenario 2048</i>	
Por el Contralmirante (R) Daniel H. NÚÑEZ.....	75
<i>Francisco Xavier de Viana y Alzáybar (1764-1820). Primer marino militar oriental</i>	
Por el Almirante (R) Alberto CARAMÉS.....	85
<i>La Antártida en la Segunda Guerra Mundial</i>	
Por el Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN	95
<i>El estrecho de Ormuz: llave del 30% del petróleo global y la próxima crisis económica</i>	
Por el Lic. Pablo QUINTANA.....	101
<i>Breve relación de acontecimientos del sábado 8 de febrero de 1997 durante el rescate de naufragos del B/P “Mirage”</i>	
Por el Capitán de Corbeta (R) Leonard WEBSTER.....	107

A NUESTROS LECTORES

Retomamos el contacto con nuestros lectores en un contexto crítico internacional debido al agravamiento de los conflictos regionales en medio oriente, reeditando antiguas y concurrentes disputas, que amenazan con la generalización de estos al resto del mundo en especial en el aspecto económico, social y de las Relaciones Internacionales. Esto compromete en alguno de estos casos, la libre utilización de rutas marítimas y zonas focales de gran importancia para el comercio mundial. Un segundo aspecto de este contexto es la importancia cada vez más creciente del cuidado de los mares y océanos, primero en el aspecto de la protección del medio ambiente y sus recurso vivos y en segundo término concientizando a los Estados en su protección y la necesidad de su presencia en estas áreas para proteger la depredación de los recursos vivos y submarinos así como en suma, de todo el tráfico comercial, que en el caso de nuestro país significa aproximadamente el 80% de nuestras importaciones y exportaciones de mercaderías, de las amenazas del tráfico de drogas, piratería, armas y de personas que ponen en riesgo la seguridad de los Estados, la propia actividad de este en nuestras aguas jurisdiccionales y en la explotación de nuestros Intereses Marítimos. Es así que la comunidad internacional clama por un mayor compromiso en estos aspectos. Si hay una incidencia clara en esta coyuntura es el cambio de

paradigma en la actividad naval en todo el planeta y en la conciencia marítima internacional. La actividad naval históricamente ligada a la Defensa territorial y al Poder Marítimo esta también direccionándose a estos aspectos que se suman a sus responsabilidades tradicionales y constitucionales. Para realzar esta temática y el contexto presentado presentamos interesantes artículos sobre lo que es la carrera armamentista naval hasta nuestro siglo, la visión de cambios que algunas Armadas están realizando para adecuarse a las nuevas formas de la guerra y las amenazas emergentes, la discusión del conflicto en el Mar de la China, la importancia para el comercio del petróleo de la zona del estrecho de Ormuz y, en forma muy especial, la segunda parte del desarrollo de la Estrategia de Seguridad Marítima desarrollada por la Armada Nacional desde hace unos años y en estudio de implementación por el Mando Superior. También es de destacar, como lo muestra nuestra portada, la inclusión de la Educación Marítima en nuestra enseñanza primaria, secundaria y superior que asegura en el futuro nuevas generaciones educadas y formadas con verdadera Conciencia Marítima, que vean desde joven que nuestro país es "Pradera Verde y Azul" y que allí también trabajan y generan riquezas para la Nación uruguayos de ambos sexos, en la pesca, en el comercio, en los servicios portuarios y en la protección de

A nuestros lectores

esa inmensa porción del País de todos los recursos, de la vida humana en el mar y en el cumplimiento de las Con-

venciones referidas a la protección del medio ambiente y el combate al crimen organizado.

La Redacción



RUMBO FIRME HACIA UNA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA NACIONAL (2da Parte)

Por el Capitán de Navío (R) Rodolfo Diego GROLERO
diegogrolero@hotmail.com



El autor Rodolfo D. Grolero, es Capitán de Navío en retiro de la Armada Nacional de ROU, Licenciado en Sistemas Navales, Magister en Relaciones Internacionales de la Universidad Salve Regina de Newport-RI, EEUU. Es diplomado del curso de Estado Mayor Naval en las Escuelas de Guerra de Uruguay, China y EE.UU., además del Curso de Estado Mayor Conjunto de la Escuela de Guerra Conjunta y Combinada de EE.UU. Además, realizó varios cursos relacionados con la planificación estratégica en centro estudios nacionales y extranjeros, y ha desempeñado varios cargos en la Armada Nacional relacionados con dicha área. Es docente de Estrategia Marítima y Oceanopolítica de la Maestría en Asuntos Marítimos de la Escuela de Guerra Naval y es integrante del Comité Académico de dicha Maestría. Integra la comisión editorial de la Revista Naval, habiendo publicado otros artículos referidos al tema.

“una nación que se enfrenta a las alternativas de prosperar o declinar; no tendría otra alternativa; no hay Nación que pueda conservar lo propio si se queda inactiva”

Almirante Alfred Mahan

INTRODUCCIÓN

En la “1ra parte” de este artículo, editado en la edición anterior de la *Revista Naval N.º 106* (abril 2025), se presenta un ensayo que conjuga el análisis de hechos históricos y actuales, tomando como punto de partida una síntesis crítica sobre la evolución de las Fuerzas Armadas en las últimas décadas. El “disparador” del enfoque fue la pregunta **“¿Para qué necesitamos una Armada?”**, título del artículo publicado en la edición *Revista Naval N.º 100* (abril 2023), cuya tesis advertía que no basta con que la Armada lo sepa internamente: debe poder explicarlo de forma clara y convincente a la sociedad,

y más, al estar sometido a un escenario de cambios que desafían paradigmas tradicionales.

Uno de esos cambios de mayor trascendencia ha sido la **anexión geoestratégica del territorio marítimo –la llamada ‘Pradera Azul’–** al patrimonio nacional. El diagnóstico resultante fue contundente y contradictorio: **la Armada Nacional** -que doctrinariamente ha ido evolucionado a los cambios- **carece de una narrativa con un concepto estratégico actualizado y convincente, situación que ha debilitado su gravitación institucional, lo que ha contribuido a generar la apatía del sistema político y la sociedad, y acentuado una preocupante descapitalización.** Esta apatía también alimentada por factores culturales arraigados, reflejo de una **identidad nacional históricamente construida de espaldas al mar.**

Ante ese **paradójico contexto** -se descapitaliza a la Armada mientras el mar toma

una significancia geoestratégica histórica para el Uruguay- se decidió transitar un nuevo camino: **asumir el rol de “conspirador proactivo”** mediante el diseño de una **Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (ESMN)**. Este proyecto busca no solo responder la pregunta fundacional sobre el propósito de la Armada, sino además **proporcionar una hoja de ruta integral para consolidar el Poder Marítimo del Estado**, articulando capacidades, intereses y proyección nacional en clave oceánica.

Parte I: Limitaciones estructurales de la Defensa Nacional

Este apartado profundiza las variables identificadas en la 1ra parte de este artículo, agrupadas en dos dimensiones: las que afectan al sistema de Defensa Nacional en general y las específicas de la Armada Nacional como órgano responsable de la seguridad marítima.

Variables identificadas que inciden en la evolución del sistema de Defensa Nacional:

- Falta de conciencia societal sobre defensa y seguridad nacional: La ciudadanía uruguaya no percibe amenazas externas como relevantes o cercanas, a pesar de la existencia de riesgos transnacionales multidimensionales. La falta de un “Libro Blanco de Defensa”, y el correspondiente debate público para su confección, tampoco contribuyen a valorar en el sistema político y la sociedad, el rol de la Defensa Nacional.
- Ausencia de rumbo estratégico claro: Uruguay no cuenta con una Estrategia de Defensa Militar ni con un Concepto Estratégico Militar moderno que establezca con claridad el rol, des-

pliegue, capacidades y empleo de sus fuerzas. Esta carencia se explica, en parte, por la falta de centros de análisis estratégico y una escasa cultura nacional de planificación estratégica ascendente, tanto en el ámbito político como institucional. Aunque la Política de Defensa Nacional (PDN 2020-2025), por primera vez mandató a las fuerzas para que elevaran un proyecto de Estrategia correspondiente a sus espacios de actuación, sus insumos o propuestas no se integraron en estructuras superiores, diluyendo su impacto.

- Predominio del imperativo corporativo sobre el funcional: Las decisiones estructurales y doctrinarias en materia de defensa han estado más influidas por inercias históricas e intereses corporativos que por análisis de amenazas y escenarios contemporáneos. A pesar de la modernización que ha tenido el marco jurídico con, la Ley Marco de Defensa y la Ley Orgánica de las FFAA, las fuerzas continúan con casi el mismo aparato estructural (y tecnologías obsoletas) sin adecuación funcional a los desafíos actuales (amenazas híbridas, transnacionales, etc.).
- Brecha entre la política institucional y la ejecución operativa: Existe una desconexión entre lo que se plantea en los documentos normativos y lo que efectivamente se implementa. El presupuesto y la organización de las fuerzas se han mantenido estables en términos relativos por décadas, sin considerar los cambios en misiones ni las nuevas responsabilidades asumidas. Esta dinámica, coloquialmente descrita como la “ley del pedazo de torta”, debilita la eficacia estratégica del sistema de Defensa Nacional.

Condicionantes específicos de la Fuerza Naval

- Ceguera marítima y la “trampa de Miranda”: a pesar de contar con un territorio marítimo que supera en un 139 % al continental, Uruguay no ha incorporado plenamente su dimensión fluvio-marítima al modelo de desarrollo nacional. Esta omisión histórica -ya advertida a principios del siglo XX por el Capitán de Navío Francisco Miranda- ha generado un círculo vicioso: sin conciencia ciudadana sobre la importancia del mar, no hay desarrollo marítimo pujante, ni necesidad de una fuerza naval que lo proteja.
- Ausencia de concepto estratégico naval claro: aunque internamente la Armada Nacional ha definido con claridad su rol, no ha logrado construir una narrativa estratégica sólida, ni una estrategia comunicacional efectiva que explique la importancia de su función ante la sociedad y el sistema político. Esto ha limitado su proyección institucional, incluso frente al creciente valor geoestratégico de los espacios fluvio-marítimos nacionales y del Atlántico Sur.

Parte II: Cambios geoestratégicos globales, su incidencia en las teorías

Nos parece oportuno destacar que el concepto de Seguridad Marítima es un término emergente como concepto integral asociado a la seguridad en los mares y la Estrategia Marítima. Es un concepto estratégico porque impacta directamente en los intereses nacionales, la soberanía, el desarrollo económico de las naciones, influyendo en lo regional y lo global.

Del mismo modo, resulta pertinente explicar por qué la Seguridad Marítima emer-

ge como una novedad dentro de la Estrategia Marítima. Tradicionalmente, esta estrategia respondía al propósito de ejercer dominio sobre el mar, impulsada por una lógica imperial “talasocrática”. Mediante el desarrollo de poderosas fuerzas navales, el control de rutas marítimas y comerciales, y la posesión de territorios costeros e insulares, los imperios buscaban asegurar su hegemonía marítima e imponer condiciones al resto de los actores del sistema internacional. Esta lógica estaba sostenida por las relaciones de poder entre Estados, que con el surgimiento de la Geopolítica comenzaron a ser comprendidas en función de factores geográficos (ecúmene) y demográficos (grupos humanos). A pesar de la incorporación posterior de otros elementos, la preocupación esencial residía en analizar cómo la distribución espacial de esos factores condicionaba el ascenso y la declinación de los centros de poder, siempre desde una mirada global centrada en el balance de poder entre las unidades políticas.

La evolución de la Geopolítica clásica y el nacimiento de la Océanopolítica.

La Geopolítica clásica sostenía que quien dominara el “heartland” o “tierra corazón” -la Isla Mundial de Eurasia- tendría la llave del dominio global. Esta tesis, propuesta por Halford Mackinder (1861–1947) en su teoría del “Pivote Geográfico de la Historia”, contraponía a las potencias terrestres con visión telurocrática (continentales) frente a las potencias marítimas de visión talasocrática. Estas últimas, inspiradas en las ideas del Almirante estadounidense Alfred Mahan (1840–1914), sostenían que quien controlara los mares mediante una red de puntos estratégicos y un poder naval dominante lograría la supremacía mundial.

Estas corrientes de pensamiento fueron altamente influyentes en las relaciones internacionales del siglo XX, marcando el llama-

do “**gran juego**” por el *dominio del mar* y del *heartland*. Este juego no solo comprometía a las grandes potencias del hemisferio Norte —que, según Karl Haushofer, constituían el centro de la actividad humana—, sino también a los países de la periferia, como los sudamericanos. Esta realidad se evidenció con la firma del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) en 1947, donde los países de América del Sur, tutelados por la potencia marítima hegemónica (Estados Unidos), se integraron a su Estrategia Marítima bajo el concepto de seguridad colectiva.

En resumen, la geopolítica ha girado en torno a la necesidad de los Estados de disponer de espacios suficientes para su expansión, crecimiento y desarrollo. F. Ratzel (1844-1904), precursor de la geopolítica, denominaba este espacio como “espacio vital”, lo que lleva a una competencia por el control de los espacios geográficos, incluyendo el mar. Por ello, los conceptos tradicionales de Poder y Estrategia Marítima estaban íntimamente asociados a la capacidad de los Estados para mejorar su posición estratégica mediante enclaves de ultramar desde los cuales maniobrar sus fuerzas militares, dominar el mar y proyectarse sobre el continente, ya que para la **Geopolítica sus objetivos están en tierra**. En esa lógica, el mar era un medio funcional a esos objetivos.

Sin embargo, la geopolítica, como ciencia no exacta y con leyes que expresan tendencias más que determinismos, está sujeta a un proceso de evolución propio de las ciencias sociales. En este sentido, consideramos que dos hechos históricos, sucedidos simultáneamente, impactaron profundamente en la teoría Geopolítica clásica. Por un lado, la caída de la “cortina de hierro” y la posterior desintegración de la Unión Soviética en 1991, consagraron a Estados Unidos como la potencia marítima hegemónica, generando un nuevo reordenamiento del sistema

internacional. Por otro lado, fue la entrada en vigor en 1994 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), que codificó jurídicamente derechos, deberes y límites sobre aproximadamente la mitad del espacio oceánico (considerando la Plataforma Continental), otorgando jurisdicción nacional a los Estados ribereños y dejando la otra mitad (alta mar y la zona) como espacios abiertos a todos los Estados, con o sin litoral marítimo.

Este nuevo marco normativo alteró el paradigma de uso de los océanos, que hasta entonces se regía por la lógica de la *res nullius* —cosa de nadie—, lo que favorecía la tesis de *mare liberum* (mar libre), defendida por Hugo Grocio (1609), según la cual los mares eran libres para ser utilizados por quienes tuvieran la capacidad de hacerlo (Dávalos, 2018, p 55). En la práctica, esto significaba que los mares eran usados y dominados por las potencias marítimas. Un ejemplo de esto, fue la proclamación unilateral del presidente estadounidense Harry S. Truman en 1945, que apenas 26 días después de haber salido triunfal en la Segunda Guerra Mundial, declaraba -como ostentando la chapa de poder marítimo hegemónico- que “los recursos naturales del subsuelo y lecho marino de la plataforma continental” y “la pesca costanera en ciertas áreas de alta mar” quedaban bajo control jurisdiccional de EE.UU. (Rodríguez Ruiz, 2017, Cap VI, p 204).

En respuesta, en 1952, Chile, Perú y Ecuador firmaron la “Declaración de Santiago”, reclamando conjuntamente soberanía exclusiva sobre una franja marítima de al menos 200 millas desde sus costas (Rodríguez Ruiz, 2017, Cap VI, p 205). Estas acciones estratégicas sentaron las bases del posterior debate internacional y de la construcción de la CONVEMAR, alineándose con la tesis del *mare clausum* (mar cerrado) defendida por John Selden en 1635, quien argumentaba que el mar, al igual que la tierra, podía

ser objeto de apropiación soberana. Selden, al oponerse a la idea del mar como *res communis* (de toda la humanidad), defendía la apropiación desde una lógica hegemónica inglesa basada en el derecho consuetudinario. Sin embargo, en la discusión de la CONVEMAR (se necesitaron tres conferencias, de 1958 a 1982), los países más poderosos (desarrollados) propugnaban por una convención más laxa de carácter general, porque en definitiva cuánto menos estrictamente codificada, mayor libertad de acción (*mare liberum*) para ellos. Una demostración que los poderosos del S.XXI defienden una mayor libertad del mar, es que EE.UU. aún hoy, no es signatario de la CONVEMAR.

Se da entonces una situación llamativa: un tratado internacional que se construye sobre fundamentos del *mare clausum* (posición defendida anteriormente por Inglaterra) termina, en la práctica, favoreciendo el principio de *res communis*, al reconocer derechos amplios a los Estados ribereños sobre aproximadamente el 50 % del espacio oceánico y limitar el control de facto que ejercían las potencias marítimas. Considerando que los océanos cubren el 70 % del planeta, esto implica que el 35 % del territorio del mundo cambió de dueño, con una incidencia geoestratégica sin precedentes. Como afirmó Henry Kissinger: “la geopolítica existe con solo ver cómo se mueven los mapas” (Felix-Koutoudjian, 2015, p. 293); y este fue, sin dudas, uno de los mayores movimientos cartográficos desde que existe la Geopolítica.

En definitiva, al analizar el impacto conjunto de la disolución de la URSS y la entrada en vigor de la CONVEMAR, puede afirmarse que se produjo una reconfiguración geopolítica mundial de gran magnitud. Esta transformación no solo implicó la fragmentación del poder terrestre dominante sobre Eurasia, sino también la **revalorización estratégica del mar y del Poder Marítimo**. En esta nueva configuración geoestratégi-

ca, **surge una relación diferente entre los estados y el océano**, ya no desde la lógica tradicional de dominación continental, sino desde una conexión espacial directa con el entorno marítimo. Esa relación renovada, que le otorga al mar una influencia decisiva en las decisiones políticas, ha dado lugar al surgimiento de una **nueva corriente de pensamiento: la Océanopolítica**.

La Océanopolítica y sus diferencias con la Geopolítica

La Océanopolítica concibe al **mar como el centro geoestratégico** en sí mismo, y no simplemente como un medio alternativo que “puede” utilizar para sus fines terrestres, como lo plantea la visión Geopolítica tradicional. Se propone como una teoría y una nueva disciplina que introduce un cambio de perspectiva profundo, con el objetivo de influir en la gestión política del Estado. Siguiendo la visión de Ratzel, quien concebía a los Estados como organismos vivos que nacen, crecen, se alimentan y mueren, la **Océanopolítica interpreta al espacio marítimo como parte vital de esa expansión**, aprovechando los recursos del océano en sus cuatro estratos: superficie, masa acuática, suelo y subsuelo. En palabras de Ratzel, el mar es “el nutriente que le sirve para volverse fuerte” (Dávalos, 2018, p. 119). Desde esta perspectiva, la Océano política busca compatibilizar la explotación de los recursos marítimos con su investigación, protección y conservación, en pos del crecimiento y desarrollo sostenible del Estado.

A diferencia de esta visión, la Geopolítica parte de un enfoque centrado en la tierra. Considera al mar como un recurso complementario que puede ser utilizado en función de los intereses terrestres del Estado. En cambio, la Océanopolítica invierte esta lógica: analiza y contextualiza las relaciones desde una mirada sistémica costero-oceánica, en la

cual el mar constituye el espacio central desde donde el Estado debe proyectar su acción estratégica (planificación y gestión) en forma integral. Desde allí interpreta fenómenos económicos, políticos, sociales, diplomáticos y estratégicos que se desarrollan en el territorio marítimo y los océanos como verdaderos espacios de poder y desarrollo, capaces de influir en los acontecimientos en tierra firme. Esta perspectiva transforma la relación simbiótica entre tierra y mar, otorgando centralidad a la dimensión marítima.

En cuanto a las relaciones de poder, la Geopolítica se orienta a la competencia entre Estados por el control de espacios geográficos, donde el mar se entiende como un elemento de poder y comunicación. La **Océanopolítica**, en cambio, **sitúa las relaciones de poder en torno a los recursos que se obtienen del espacio marítimo** y su influencia geoestratégica. Mientras que la Geopolítica entiende el “territorio” exclusivamente como terrestre, la Océanopolítica introduce el concepto de **“territorio marítimo”** o **maritorio**, incorporando nuevas dimensiones al enfoque estratégico.

Océanopolítica y su influencia directa en la estructura del Poder Marítimo.

El Poder Marítimo se define como la capacidad que posee una Nación para utilizar el mar en su beneficio, en su acción de proyección político-diplomática, económica y social-cultural. En su forma más sintética, se expresa: Poder Marítimo = Poder Naval + Intereses Marítimos. Es así que equilibra dos dimensiones: por un lado, el desarrollo de activos marítimos (recursos, comercio, ciencia) netamente económica y social, definidos por los intereses marítimos, y por otro, el orden y la protección que ejerce el Poder Naval.

La perspectiva Océanopolítica, repercute directamente en los conceptos clásicos de Poder Marítimo y Estrategia Marítima, que se

ven enriquecidos por perspectivas orientadas al desarrollo marítimo sostenible (la hoy llamada economía azul), el proceso de territorialización (proceso de pertenencia que se hace del espacio) y de ejercicio de la soberanía.

Ello **implica asumir nuevas responsabilidades estatales en el ordenamiento, regulación, control, investigación, conservación patrimonial y medioambiental del espacio marítimo**. En consecuencia, emergen los conceptos de Soberanía Marítima, Gobernabilidad y Autoridad Marítima, y Gobernanza Marítima, todos ellos con significados diferenciados (en concepto y aplicación) respecto a sus equivalentes en tierra firme.

El reconocido pensador Geoffrey Till, en su obra *Poder Marítimo – Una guía para el siglo XXI*, identifica cinco atributos estratégicos del mar interrelacionados entre sí: como fuente de recursos, como medio de transporte y comunicación, como canal de intercambio de información, como entorno ambiental, y como fuente de poder y dominio.

Todos estos atributos se relacionan directamente con lo que se nutre económica y socialmente una Nación, a excepción del poder y dominio, que no tiene un fin en sí mismo. La Geopolítica tradicionalmente ha centrado su mayor interés en este valor del mar, como espacio de disputa por el poder político, utilizando el **“poder duro”** estatal, lo que se conoce como **seguridad dura**. No obstante, los demás atributos también enfrentan riesgos y amenazas -aunque estas de menor intensidad al provenir de actores no estatales- las que requieren protección constante para preservar su contribución al desarrollo humano. En este marco, Till introduce la noción de un **“buen orden del mar”**, asociado al concepto de **seguridad blanda**, que exige una vigilancia y autoridad policial marítima sostenida por parte del Estado.

Así, mientras **la Geopolítica se vincula predominantemente con el poder duro**, en rol tradicional del Poder Naval en el marco

de la Estrategia Naval, la **Océanopolítica** amplía su influencia hacia el **poder blando de los Estados marítimos**. Este poder blando es imprescindible para asegurar la soberanía marítima y el buen orden del mar, garantizando que las actividades legítimas —comerciales, científicas, recreativas, entre otras— puedan desarrollarse con normalidad y sin interferencias que afecten a los usuarios, sus bienes o al medioambiente.

Desde esta doble perspectiva, el **Poder Naval** comienza a visualizarse con una

doble función: por un lado, su papel tradicional dentro de la **Estrategia Naval como fuerza militar organizada - poder duro**; y por otro, una función emergente vinculada al **poder blando**, que da lugar al desarrollo de una **Estrategia de Seguridad Marítima**, orientada a la protección permanente del espacio marítimo y al ejercicio efectivo de la gobernabilidad marítima. El diagrama en bloques, representan en el campo teórico, como se estructura el Poder Marítimo en sus diferentes vertientes.

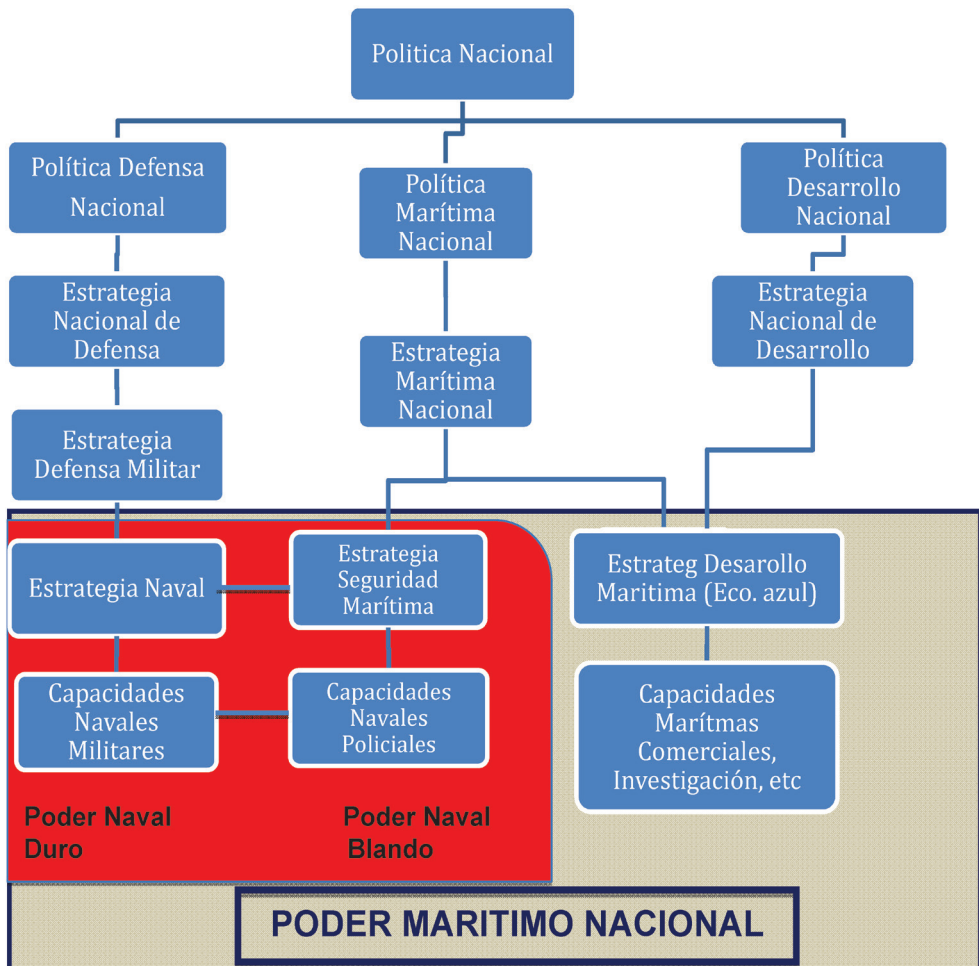


Figura 1 – Articulación estratégica del Poder Marítimo Nacional

Parte III: La elaboración de la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (ESMN)

Avanzado en esta dirección, además de identificar diferentes elementos o variables que han influenciado los procesos evolutivos del poder naval, también hemos encontrado oportunidades que permitan hacer algo diferente para salir de la trampa histórica. El camino elegido fue la elaboración de la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional, con el fin de contribuir a generar espacios de discusión estratégica, siguiendo un camino ascendente y asesorar a la dirección política y contribuir a mejorar las políticas públicas en la gestión de los Intereses Marítimos.

Fundamentos y necesidad de su Implementación

En el contexto actual, los océanos están sometidos a una revalorización estratégica que comenzó a gestarse con la entrada en vigor de la CONVEMAR y se ha profundizado por diversos factores: la globalización, el avance tecnológico, el crecimiento demográfico y la creciente escasez de recursos. Estas transformaciones han generado una presión sin precedentes sobre los espacios marítimos, exigiendo a los Estados un rol más activo, responsable y eficaz en su gobernanza y control.

Históricamente, los océanos han sido fundamentales como vías de comercio y comunicación, fuentes de recursos renovables y no renovables, puentes culturales y multiplicadores del desarrollo nacional. No obstante, en la actualidad, su valor estratégico ha aumentado considerablemente, siendo cada vez más aprovechado por las grandes potencias mundiales. En contraste, en muchos países en vías de desarrollo persiste una “ceguera marítima” que impide reconocer las oportunidades que ofrece el mar. Uruguay no es ajeno a esta realidad.

A pesar de contar con una posición geoestratégica privilegiada en el Atlántico Sur, como puerta de entrada a la Cuenca del Plata y siendo un Estado marítimo por naturaleza y génesis, Uruguay ha sido históricamente definido como un “país de espaldas al mar”. Esta expresión popular resume una desconexión persistente entre la ciudadanía, los tomadores de decisión y la dimensión marítima del país.

Ante esta situación, surge una interrogante clave dentro de la comunidad marítima nacional:

¿Cómo salir de esta ceguera? ¿Cómo revertir el rumbo histórico y fomentar una nueva conciencia marítima en el pueblo y en sus gobernantes?

A lo largo del tiempo, se han realizado diversos esfuerzos —muchos de ellos frustrados— por parte de actores clave del quehacer marítimo nacional para generar ese cambio de rumbo. En ese marco, el Ministerio de Defensa Nacional (MDN), a través de la Armada Nacional, ha desarrollado este documento estratégico sin precedentes, de forma de aglutinar esfuerzos e impulsar un cambio en el modelo de gestión del Estado.

Si bien este instrumento no pretende ser una solución definitiva, representa un paso inicial significativo para visibilizar la importancia real y potencial del territorio marítimo uruguayo, así como de los espacios marítimos de interés. La ESMN se elabora a partir de una visión integral que combina dimensiones históricas, geográficas, culturales y estratégicas, ofreciendo un diagnóstico del estado actual de la Gobernanza Marítima del país y delineando caminos para su fortalecimiento.

Además de responder a una necesidad de adaptación al entorno marítimo contemporáneo, la ESMN busca afrontar una debilidad estructural de la gestión marítima en Uruguay: la ausencia de un enfoque centralizado para la administración, coordinación y pro-

moción de las actividades marítimas. Esta fragmentación institucional genera, en ocasiones, solapamientos de competencias entre organismos estatales y conflictos operativos, lo que limita la eficacia de las políticas públicas vinculadas al mar.

Desde esta perspectiva, la ESMN no solo busca mejorar la **seguridad marítima y el ejercicio soberano del Estado en su maritorio**, sino también constituirse en un marco orientador que promueva la coordinación interinstitucional, la conciencia marítima nacional, y una verdadera proyección estratégica del país hacia el mar.

Estructura y contenido del documento

Comienza con un sumario ejecutivo. En el **Cap. I** se desarrolla un marco teórico en el que la Seguridad Marítima se inserta en el campo de la seguridad y defensa, asociándolo al marco jurídico y directrices políticas de la Defensa Nacional. Asimismo, se definen términos claves para la mejor comprensión conceptual y determinar un lenguaje común (al final también se incluye un glosario de términos). **Cap. II** describe el contexto nacional, desde la trayectoria histórica de Uruguay como Estado fluvial y marítimo hasta su posición estratégica en la Cuenca del Plata y el Atlántico Sudoccidental. Se detallan asimismo los fundamentos teóricos de la visión Océanopolítica de la Pradera Azul, así como jurídicos en cuanto a la soberanía marítima, sus delimitaciones vigentes y los tratados bilaterales y multilaterales que amparan el ejercicio de sus derechos. **Cap. III** aborda el espectro del riesgo marítimo, tipificándolos de amenazas, peligros y desafíos estratégicos. **Cap. IV** define Gobernanza, Gobernabilidad y Autoridad Marítima, y explica la estrecha relación de interdependencia de dichos términos. Particularmente desarrolla la función central que el Estado le asigna a la Armada Nacional en defensa de

los intereses marítimos nacionales, integrando su doble rol, de fuerza naval organizada (seguridad dura) y Autoridad Marítima Nacional (seguridad blanda). **Cap. V** desarrolla el enfoque estratégico con su plan de acción. **Cap. VI** desarrolla las consideraciones finales en cuanto a la importancia estratégica de su implementación. Cierra el documento con un **glosario** que aclara los conceptos empleados, y tres (3) anexos; **Anexo A**: detallan el estado final deseado de cada una de las prioridades; **Anexo B**: el Plan de Acción; **Anexo C**: marco jurídico de las entidades públicas que cooperan en la seguridad marítima.

Conceptos claves del documento

En esta línea, la estrategia incorpora una serie de conceptos esenciales que permiten comprender cuál es el enfoque abordado para que Uruguay avance hacia una visión marítima integrada.

La **Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (ESMN)** surge como una respuesta articulada frente a un escenario oceánico en transformación. Asume como premisa que la seguridad marítima, entendida en su sentido más amplio, solo puede lograrse mediante un esfuerzo coordinado y multisectorial que involucre a todos los sectores del país: públicos, privados, académicos, científicos y sociales. Dado que los riesgos marítimos afectan transversalmente a múltiples actores con intereses en el mar, la ESMN busca construir un marco común para fortalecer la proyección marítima del Uruguay, mejorar su capacidad de gobernanza y ejercer plenamente la soberanía estatal sobre su espacio marítimo. Su propósito último es contribuir al bienestar nacional a través de la estabilidad, el desarrollo sostenible y la protección de ese territorio extendido que representa el mar.

Soberanía marítima. Se vincula con el fortalecimiento del ejercicio soberano del

Estado en su territorio marítimo, entendido como una parte integral del territorio nacional. Por tanto, la Soberanía Marítima la podemos definir, como la facultad de ejercer cabalmente, la vigilancia, el control, la administración, la investigación científica marina, la exploración y la explotación sostenible del territorio marítimo nacional, en todas sus dimensiones, bajo el imperio de la constitución y las leyes, en beneficio de los intereses nacionales. En este marco, la **territorialización** del espacio marítimo supone un proceso mediante el cual se incorpora plenamente el mar como parte activa del territorio nacional, con el objetivo de superar la histórica “ceguera marítima” del país. Territorializar el mar implica reconocerlo como un espacio vital para el desarrollo económico, ambiental y geopolítico de la nación, y ejercer sobre él una presencia estatal efectiva, organizada y multisectorial.

Proyección Marítima Estratégica del Uruguay. Nadie duda que nuestro territorio tenga una posición geográfica privilegiada, siendo un enclave estratégico en la región. Pero ese determinismo geográfico no es suficiente para tener gravitación en la ecuación final para el desarrollo del Uruguay. Además, se necesita, de la visión y la voluntad estratégica, para que dicho potencial se convierta en verdadero poder. Es imperativo que el Uruguay comprenda que esta posición, con la constante evolución del Derecho del Mar, que ha dado surgimiento a un “nuevo orden oceánico”, está presentando nuevos desafíos, algunas oportunidades y al mismo tiempo, también amenazas. En ese sentido, la CONVEMAR y la posterior confirmación en 2016, de la extensión del límite exterior de nuestra Plataforma Continental hasta las 350 millas náuticas, ha provocado un cambio sustancial en el valor estratégico del mar. Asimismo, se sigue avanzando en la codificación de los espacios de los océanos aún no regulados, como es la inminente puesta en

vigencia del “Tratado de Alta Mar” (Acuerdo sobre la Conservación y el Uso Sostenible de la Biodiversidad Marina más allá de las Jurisdicciones Nacionales, BBNJ). Ante esta coyuntura, la proyección del Uruguay en el Atlántico Sudoccidental, la Antártida y el océano Austral, que es el escenario estratégico marítimo por excelencia, adquiere relevancia geoestratégica significativa. Esto requiere protagonismo internacional, presencia en los “espacios marítimos de interés estratégico” (EMIE) y rápida inserción en el marco legal surgente. Para el Uruguay, proyectarse en estos espacios oceánicos, significa, la conquista de nuestra próxima frontera. No es un objetivo en sí mismo, sino un medio para lograr el fin superior de contribuir al bienestar y prosperidad de la población.

Pradera Azul. El término evoca a su hermana terrestre “pradera verde”, identidad inequívoca de la riqueza del Uruguay. De esta forma, busca asociarse con un nombre poderoso, que la población puede identificar que existe otra región “azul”, también con gran valor estratégico, en términos de biodiversidad, investigación científica y potencial de explotación. Por otra parte, también se emparenta al concepto emergente de “Economía Azul” (que pone en el centro la importancia de los mares y los océanos como motores de la economía con un desarrollo sostenible). El país cuenta con todas las posibilidades para explotar la Pradera Azul en su beneficio y es vital visualizar la necesidad e importancia de su protección.

Intereses Marítimos Nacionales son aquellos objetos reales o ideales vinculados a lo marítimo; a los cuales la Nación les otorga valor, mediante la expresión colectiva de la sociedad de usar, proteger y aprovechar los recursos del ámbito marítimo para su beneficio. Por lo que debe reconocerse que en ellos convergen los intereses particulares de todas las entidades del Estado y de todas las fuerzas vivas e intereses privados, de los

sectores académico, científico, empresarial y social comprometidos con el mar a nivel nacional.

Espectro del riesgo¹ en la Seguridad Marítima. Refiere a una realidad compleja y dinámica, determinada por la interacción entre amenazas, vulnerabilidades y posibles consecuencias. Esta noción reconoce que el riesgo no es estático, sino que evoluciona constantemente según factores ambientales, sociales, tecnológicos y geopolíticos, lo cual exige una vigilancia continua y una adaptación estratégica permanente por parte del Estado. Con este propósito, la ESMN profundiza en la tipificación de los riesgos -de bajo nivel- asociado a la seguridad blanda, clasificándolos como *amenazas* y *peligros* presentes en el espacio marítimo. Los catalogados como **amenazas**, son riesgos generados por acciones maliciosas del hombre y actos ilegales deliberados perpetradas por organizaciones o agentes no estatales (pesca ilegal, tráfico ilegal, investigación científica ilegal, el terrorismo, sabotaje infraestructuras, etc.). Los **peligros**, son riesgos omnipresentes de naturaleza accidental o fortuita que se explican por conductas negligentes y por causas que impone las condiciones naturales del medio (accidentes marítimos, derrames, incendios, contaminación, pérdida de biodiversidad, etc.)

A estos riesgos se suman los **desafíos de naturaleza estratégica**, que no implican una amenaza directa pero sí la posibilidad de perder activos o ventajas si no se actúa con previsión. Estos desafíos incluyen la necesidad de proyectar al país en el orden internacional, cumplir con compromisos asumidos en tratados y convenios, preservar o explotar recursos fuera del territorio marítimo bajo jurisdicción nacional, y participar activamente en la construcción de un orden marítimo regional seguro. En suma, este concepto propone una comprensión integral de la seguridad marítima, que permite anticiparse y

responder de manera coordinada a un amplio abanico de riesgos y desafíos, orientando la acción estatal hacia la protección efectiva de los intereses marítimos nacionales.

Estos conceptos no solo fundamentan el alcance de la estrategia, sino que también delimitan sus objetivos y mecanismos de acción. La ESMN se presenta, así como un instrumento pragmático, para impulsar la proyección política del Uruguay en los espacios de interés estratégico, para el ejercicio de la soberanía marítima y generar las condiciones para el desarrollo de la economía azul y cooperación, control y sostenibilidad. Desde esta base conceptual, se despliega a continuación la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional, como hoja de ruta para asegurar el uso pacífico, sostenible y soberano del espacio marítimo uruguayo.

PARTE IV: Enfoque Estratégico – Ejes del Plan de Acción

La postura nacional para el abordaje de la Seguridad Marítima, consiste en actuar como un sistema, donde se involucren todas las partes del Estado y del sector privado, lo que exige un esfuerzo de adaptación conceptual a la hora de trabajar juntos en pos del bien común. En este sentido se determinó trabajar bajo los principios rectores de **Unidad de Esfuerzo** (Integrar, Colaborar y Comunicar) y **Acción Coordinada** (Conocer, Anticipar/Prevenir y Proteger/Responder). Estos principios se aplicarán a las cinco **prioridades estratégicas** (enunciados rectores que orientan a los actores en cuanto a en qué se debe poner énfasis) y luego se determinaron sus **líneas de acción** (estructuran a los actores para que realicen acciones concretas en forma integrada y coordinada, con foco en las prioridades), que a su vez estructuran en un **Plan de Acción**. Cabe destacar que se le llamó prioridades, porque de los diferentes ejes de trabajo identificados,

se entendieron que éstos eran los prioritario considerando su importancia, y otras variables como ser empleo de recursos, idoneidades técnicas, etc. que podían presentar mayores dificultades para llevar a cabo el plan de acción. Las prioridades establecidas son:

Prioridad #1: Lograr el Conocimiento Situacional del Entorno Marítimo

Se deberá implementar los sistemas y procesos necesarios para lograr una imagen operativa completa del Entorno Marítimo (Conocimiento Situacional Marítimo - MDA), a fin de conocer, casi en tiempo real, quién está en el mar, donde está, que está haciendo, para prevenir y/o anticiparse dando respuesta oportuna a los potenciales peligros o amenazas en evolución.

Prioridad #2: Fortalecer la Gobernanza Marítima, garantizando un dominio marítimo nacional seguro, ordenado y libre de interferencias

La complejidad y los desafíos que impone el entorno marítimo en la actualidad, hacen que las actividades marítimas se encuentren sometidas a peligros y amenazas de variada naturaleza, que atentan contra las personas, bienes y recursos naturales, generando así diferentes niveles de riesgo. Para su mitigación y control se deben llevar a cabo diferente tareas; entre ellas, medidas de prevención, investigación, fiscalización, protección, respuesta y contención. La garantía de los intereses del sector marítimo nacional no puede materializarse si no existe una concientización previa sobre la importancia de desarrollar una cultura de seguridad marítima nacional que se traduzca en acciones prácticas y proactivas desde las esferas pública y privada. La colaboración estructurada, normalizada y fluida en ambos sentidos constituye un facilitador básico para el logro de los objetivos previstos en esta Estrategia.

Prioridad #3: Proyectar al Uruguay en el orden Político Internacional, promoviendo y contribuyendo a un ámbito marítimo regional seguro con énfasis en el Atlántico Sudoccidental y la Antártida

El posicionamiento de Uruguay en resguardo de los intereses nacionales en los espacios marítimos internacionales, se materializa a través de una fuerte presencia y actuación en organizaciones, foros, grupos de trabajo, etc. del ámbito internacional. Con el fin de progresar en este esfuerzo, es necesario continuar con el proceso de incorporación de la normativa internacional en la materia a nuestro derecho positivo e impulsar los acuerdos bilaterales y multilaterales con otros países para la mejora del buen gobierno global de los mares. Esto incluye el intercambio de información marítima, realizar actividades operativas combinadas; y potenciar la coordinación y cogobierno con nuestros socios, en las aguas binacionales de uso común y también en las aguas del Atlántico Sudoccidental y la Antártida.

Prioridad #4: Contribuir al uso racional y sostenible de los ecosistemas marinos y costeros

La sostenibilidad es una característica del desarrollo que asegura la satisfacción de las necesidades del presente sin comprometer el patrimonio de las futuras generaciones, garantizando el equilibrio entre crecimiento económico, cuidado del medio ambiente marino y el bienestar social. Con el fin de progresar sobre la Consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 (ODS 14) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, es necesario continuar avanzando en la Planificación Espacial Marino y la gestión integrada de zonas

coasteras, en consonancia con el cometido de incrementar las Áreas Marítimas Protegidas, así como participar activamente en los procesos para concretar soluciones adecuadas a los intereses marítimos nacionales que sean concurrentes con dicho objetivo

Prioridad #5: Asegurar la cooperación multisectorial público-privada, que contribuya a la seguridad y desarrollo sostenible de la “Pradera Azul”

No contar con una orientación estratégica debidamente articulada desde el nivel político-estratégico, afecta la gobernanza en el ámbito marítimo. En consecuencia, es deber del Estado armonizar las políticas y las correspondientes estrategias de los diferentes actores, en los diversos sectores y niveles de Gobierno, de forma integrada y coordinada, con el fin de lograr y utilizar efectiva, racional y sosteniblemente nuestros espacios marítimos y sus recursos. Para ello, se tomarán diferentes medidas a fin de generar una cultura y conciencia marítima compartida, siendo prioritaria la formulación de la Política Marítima Nacional, la cual contemple en forma balanceada, la interacción de las diferentes actividades marítimas e intereses de los diferentes actores del sector marítimo, tanto públicos como privados.

Plan de Acción Integrado

En uno de los anexos se integra un plan de acción en forma de hoja de ruta, el cual, partiendo de las cinco prioridades estratégicas, se articula con las siguientes consideraciones:

- Cada prioridad estratégica define un “para qué” general y el “estado final deseado” (Anexo A del documento). Sobre ella se delinearán varias líneas de acción, que responden al “cómo” se

procurará alcanzar ese objetivo. Estas líneas son directrices amplias, no mandatos fijos: sirven para orientar el diseño de iniciativas específicas.

- El Plan de Acción se elabora de manera participativa y dinámica con talleres y grupos de trabajo que reúnen a todas las partes interesadas (deseable con equipos interinstitucionales o un gabinete especial con diversa representación de organismos y del sector privado). Con la coordinación centralizada se asegura que los distintos actores compartan información, herramientas, se cierran “zonas ciegas” y se crea una única visión operativa del dominio marítimo.

CONCLUSIÓN

La Armada Nacional es indispensable para asegurar el ejercicio soberano del Estado en su espacio marítimo, proteger sus intereses nacionales, y contribuir activamente al desarrollo sostenible del país.

Poner en práctica la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional propuesta, significa **avanzar sobre nuestra soberanía marítima, la Gobernanza de la Pradera Azul y sobre los espacios marítimos de interés estratégica**, con un enfoque moderno y actualizado a lo que nuestro entorno marítimo demanda.

Al mismo tiempo reafirma el compromiso de Uruguay -como país democrático y republicano respetuoso del derecho internacional- con la seguridad global y regional, aportando su esfuerzo en relación a lo que sus capacidades y posibilidades nacionales permiten.

Se estará dando un paso significativo hacia **la necesaria adopción una Política Marítima Nacional**, que, con este mismo enfoque, armonice las políticas vinculadas

GOBERNANZA MARÍTIMA



Figura 2 – Representación esquemática de la Gobernanza Marítima

con las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional, y así fortalecer y optimizar de manera sostenible, el uso de los espacios marítimos y la explotación de sus recursos naturales.

Esta estrategia incluye consideraciones más allá de la inherentes a la seguridad y a la defensa, al tener en cuenta **los intereses de todos los actores que intervienen en dicho entorno**. Asimismo, reserva un papel preponderante a la Armada Nacional, no solo por ser el punto convergente entre la relación de dichos actores, sino por ser el órgano que representa al Estado -en su doble rol de Fuerza Naval organizada y Autoridad Marítima-; y que tiene su razón de ser, en la medida que la Nación debe ejercer su soberanía marítima y tiene intereses en el mar.

En la figura 2 se aprecia la representación de la Gobernanza Marítima, donde debe existir un balance entre las regulaciones, controles y respuestas que ejerce la Gobernabilidad Marítima (representada por las organizaciones estatales que tienen puntos de contacto con la administración y autoridad marítima) y las demandas de los diferentes estamentos no estatales que tienen injerencias en el mar.

Reflexión final

Contar con la ESMN significa, disponer de un marco estratégico integral que define con claridad **“para qué está la Armada en forma permanente”**: está para ejercer soberanía marítima efectiva, proteger intereses marítimos nacionales, contribuir con el

desarrollo marítimo, la proyección política del país en clave oceánica. Refuerza la idea, de que la Armada Nacional ya no opera solo desde una lógica tradicional de poder duro como parte de la Defensa Militar, sino que asume una función ampliada —como Autoridad Marítima Nacional— que le otorga legitimidad en tiempos de paz y protagonismo en la gobernanza del espacio oceánico. En este nuevo enfoque, la Armada es un actor sustancial, para sumarse a la sinergia nacional de transformar el potencial de la “Pradera Azul” en verdadero poder estratégico.

En adelante, deberemos definir el **“para qué necesitamos una Armada en tiempo de crisis”**. De cómo es el concepto estratégico de **emplear el Poner Naval duro**, para lo cual deberíamos definir la postura estratégica en cuánto ¿los vamos hacer solos (autosuficientes) o con quiénes (alianza), en términos de alianza de seguridad colectiva regional, hemisférica?

En 2021, la Armada Nacional presentó al Ministerio de Defensa Nacional la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (ESMN), con la aspiración de que se consolidara como un verdadero plan de acción estatal capaz de articular la estructura de gobierno de un país marítimo. No obstante, hasta el día de hoy, continúa siendo un documento doctrinal de circulación interna, sin haberse traducido en la transformación estructural del modelo de gestión marítima que el contexto exige. En paralelo, los asuntos marítimos ganan peso estratégico y el número de actores vinculados crece constantemente. Esta realidad refuerza, más que nunca, la urgencia de transitar hacia un modelo de gobernanza marítima centralizada, integrada y coordinada, una necesidad que ha sido planteada reiteradamente por diversos sectores comprometidos con el ámbito oceánico nacional.

BIBLIOGRAFIA

- Dávalos Suárez, J. R. (2018). *Océanopolítica: El mar como imperativo de desarrollo y seguridad*. Ecuador: Universidad de las Fuerzas Armadas – ESPE.
- Duvauchelle, M. (1996). La geopolítica y la oceanopolítica. *Revista de Marina*, (11).
- Felix-Koutoudjian. (2015). *Geopolítica del mar argentino*. Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.
- Ministerio de Defensa Nacional– Armada Nacional de la República Oriental del Uruguay. (2022). *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional: Protegiendo nuestra “Pradera Azul”*. Montevideo: Ministerio de Defensa Nacional.
- Pérez Vaca, H., & Gómez, H. (2018). *Oceanopolítica y educación superior*. Ecuador: Universidad de las Fuerzas Armadas – ESPE.
- Rodríguez Ruiz, H. M. (2017). La soberanía marítima. En S. Uribe-Cáceres (Ed.), *El Estado y el Mar: Relaciones con el Poder Marítimo, el Poder Naval y el desarrollo nacional* (Cap. VI, p. 204). Bogotá, Colombia: Escuela Superior de Guerra.
- Till, G. (2004). *Poder marítimo: Una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.

NOTAS

1. **Riesgo:** es la combinación de la probabilidad y la consecuencia de no controlar la amenaza o el peligro

29 y 30 de Octubre
Montevideo, Uruguay.

Escuela de Guerra Naval - Armada Nacional

Primeras Jornadas Académicas de Maritimidades e Intereses Marítimos

*Desafíos para una Planificación
Espacial Marina en Uruguay*

Por inscripciones e información: www.esgue.edu.uy/jornadasAcademicas.html

Por consultas: maritimidadeinteresesmaritimos@gmail.com



REVISTA
NAVAL



LAS FUERZAS ARMADAS, NUEVAS FORMAS DE GUERRA Y SU PAPEL EN LA LUCHA ANTITERRORISTA GLOBAL EN EL SIGLO XXI

Por el Alferez de Navío de la Armada Española Guillermo TALAVERA CEJUDO

Publicado en *Global Strategy Report*, 11/2023



Máster en Estudios Avanzados de Terrorismo

Resumen: Este trabajo analiza la efectividad de las intervenciones estatales en los conflictos armados con participación de grupos terroristas, resaltando el empleo de los ejércitos como herramienta principal de estabilización. Para conseguir este fin, en primer lugar se describen los fundamentos esenciales para el análisis, mediante el desarrollo de conceptos clave para el estudio de conflictos, aunando elementos como la Guerra Asimétrica y Guerra Híbrida. En segundo lugar, se estudian las respuestas llevadas a cabo por los países occidentales en los escenarios del Sahel (Mali) y Asia central (Afganistán) empleando para ello el uso de los cinco instrumentos de poder del Estado (IdP): militar, político, económico, social y comunicativo. De este modo, a su cierre se valora la inversión en cada IdP, comparando las diferencias entre ambos escenarios, de donde se obtendrán unas conclusiones para determinar cuál debe ser el correcto balance de los mismos, con el objetivo de obtener los mejores resultados en términos de estabilización y pacificación del país objetivo.

El nuevo pensamiento militar y la reestructuración de los ejércitos

El panorama actual de conflictos está resaltando la importancia que los actores no estatales habían gozado, durante el predominio de los conflictos con implicación de grupos terroristas. Sin embargo, esto no implica que los ejércitos actuales no deban estar preparados para combatir ante tácticas no convencionales, propias de guerrilla. Por esta razón se continúan desarrollando y aplicando los procedimientos originariamente empleados contra Al Qaeda y los talibanes, cuidando de que dichos procedimientos también puedan ser empleados ante emboscadas y hostigamientos de fuerzas militares convencionales. De este modo, el horizonte entre la guerra convencional y no convencional se difumina conformando nuevos conceptos que se detallarán a continuación (WRIGHT, 2017).

Guerra Asimétrica, la rama bélica del terrorismo

Como punto introductorio, es necesario reseñar cuál es el modus operandi de estos grupos armados, aunque, si bien es cierto, este tipo de técnicas, basadas en la sorpresa



**BOLUDA
TOWAGE REYLA**

**SAFETY
AND EFFICIENCY
SAIL TOGETHER**



Boluda Towage Reyla · Piedras 172 · 11000 Montevideo · Uruguay
T. +598 2915.1216 | reyla.com.uy | info@boluda.com.uy





**EL PUERTO ES LOGÍSTICA
EXPRESIÓN EN TIEMPO REAL
DE LA ECONOMÍA DEL PAÍS**



ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay

y el engaño, pueden ser empleadas también por fuerzas armadas convencionales. Los grupos terroristas, por su parte, son conscientes de que para obtener los objetivos políticos deseados, y ser capaces de derrotar a un enemigo mayor en número y tecnológicamente superior deben emplear estrategias no convencionales. Si estos grupos apostaran por entablar un combate frontal, no tendrían ninguna opción ante un ejército pertrechado y preparado para tal fin (COOLEY, 2002).

De esta necesidad surge el concepto de *Guerra Asimétrica*, una forma de enfocar un conflicto armado que pretende incrementar el poder militar del grupo, recurriendo a elementos como la sorpresa, generando confusión, incertidumbre, neutralizando mediante el desgaste progresivo la capacidad militar del enemigo y, al mismo tiempo, tratando de mejorar la eficacia, basando sus ataques en una capacidad logística básica y economizando sus medios. No obstante, el empleo de la asimetría puede tener otros objetivos finales; puede ser una manera de desgastar al enemigo previo a una invasión o ataque mediante medios convencionales. Dicho de otro modo, una manera de generar inestabilidad y miedo en el conjunto de la población objetivo, antes de realizar un ataque, del que se espera que sea rápido y contundente, con el objetivo de sorprender a la población y sus instituciones. Sin embargo, existe una tercera opción: una combinación de tácticas convencionales y asimétricas (ARTEAGA, 2022).

Una cualidad inherente de este tipo de técnica es la vocación estratégica de sus procedimientos. Independientemente del ámbito en que se estén empleando, y apoyados en ocasiones por el denominado *efecto CNN*^[1], los procedimientos asimétricos utilizados por estos grupos terroristas hacia Occidente tienen como objetivo minar la voluntad de continuar el conflicto, una guerra de desgaste (RODRIGUEZ, 2001).

Guerra Híbrida

De esta modificación plausible de la forma de hacer la guerra, nace el concepto de Guerra Híbrida. En la guerra convencional, la importancia principal radica en el componente militar. El objetivo consiste en vencer al adversario y establecer un control territorial, empleando para ello un potencial destructivo mayor que el del enemigo. Para lograr dicho objetivo, existen un conjunto de elementos que *rodean* a la guerra, como el aspecto comunicativo (capacidad de influencia), psicológico, cultural, civil (apoyo popular), etc. Estos mecanismos apoyan a la acción bélica principal con el objetivo último de desestabilizar social, política y económicamente al adversario (GUTIÉRREZ, 2022).



Figura 1. Comparativa Guerra Convencional frente a Guerra Híbrida

Partiendo de esta base, en lo que respecta a la Guerra Híbrida, los elementos tradicionales de la guerra se convierten en centrales, restando la importancia que en un conflicto convencional se le atribuiría al componente bélico. Esto quiere decir que, el conjunto de componentes cuya función en la guerra convencional consistía en apoyar a la acción bélica, en este tipo de guerra se encuentran al mismo nivel que ella.

Concretamente, un buen ejemplo para poder desarrollar este concepto es el llevado a cabo por el DAESH. Si bien, en su punto más álgido, existía un potencial militar notable entre sus grupos armados, la totalidad de su estrategia iba mucho más allá (MOUBAYED, 2016).

Tras la salida de las tropas americanas de Iraq en 2010, el gobierno de Bagdad consideró aproximarse de manera más pronunciada a la población chií, discriminado a la sunní, algo que provocó considerables adhesiones a la causa del DAESH. Tras el completo desligamiento de Al Qaeda de las actividades del DAESH, comenzó de manera más acuciante su expansión. Su principal potencial se basaba en la guerra psicológica, conforme conquistaba territorios. Aquellos que no se sometían a su voluntad eran coaccionados de manera cruel, exponiendo cabezas decapitadas de personas de diferente edad, así como de cristianos que se habían negado a dar su conversión y apoyo (ALBERT, 2015).

Por otro lado, el armamento con el que el DAESH sometía a la población en los terrenos conquistados, no era tal comparado con el poder comunicativo e informativo, dentro del cual podría encuadrarse este carácter psicológico. Por ello, se puede expresar que el DAESH no sólo conquistó terrenos basándose en el empleo de la fuerza, sino mediante la conquista de voluntades, parte esencial de esta estrategia híbrida, fundamentada en los elementos periféricos de la guerra. Ciertamente

que un gran número de personas, principalmente de otras creencias, fueron sometidas en contra de su voluntad, pero un gran sector de su población fue consumidor de su propaganda. Muchos de ellos fueron víctimas del contenido que aparecía en redes sociales y diferentes medios de Internet, basado en videos espectaculares, con una gran producción y detalle. Este proceso siempre dispondrá de un ánimo propagandístico, buscando influir en un amplio espectro de actores y generando un fuerte sentimiento de pertenencia al grupo (BAQUÉS, 2021).

Dentro del departamento del DAESH dedicado a la comunicación, se elaboraban diferentes tipos de videos. Por un lado existían los dedicados a propaganda externa, dirigidos a Occidente, con objeto de amedrentar a sus acomodadas sociedades. Por otro, se encuentran videos enfocados al reclutamiento de combatientes extranjeros, los cuales, mostraban las capacidades militares del grupo terrorista desde una perspectiva similar a la de un videojuego (y, por tanto, enfocado más a los jóvenes). Asimismo, es interesante indicar, que dicho contenido audiovisual, mostraba la existencia de un *Gran Califato*, en donde se aplicaba la Ley Islámica, resaltando los valores tradicionales. Vislumbraba un Estado, en donde jamás estas personas serían discriminadas por motivo de sus creencias, y en donde podrían vivir junto a sus iguales, disponiendo de todos los servicios básicos propios de una gran nación. Finalmente, también se diseñaban videos de propaganda interna o de consumo propio, en los cuales, se motivaba a los combatientes para la lucha y se animaba a ser buen ciudadano y cumplir la *sharia*^[2]. De nuevo, se observa dentro de este marco de la Guerra Híbrida, la gran inversión realizada en disponer de una gran capacidad comunicativa frente a la bélica, con la cual, ser capaces de influir, desde el campo cognitivo, en el conjunto de la po-

TECHNO DIVE S.A

Desde 1987 brindando soluciones a armadores e industria.



+598 2 924 0121 / info@technodive.net

blación, reincidiendo en el hecho de que el centro de gravedad de ésta guerra, no es el terreno ni la potencia militar, sino la mente del enemigo (BOND, 2007).

Escenarios: Afganistán y el Sahel

En primera instancia, se expondrá la situación general y la respuesta llevada a cabo por la comunidad internacional, analizando, de manera pormenorizada, la inversión de recursos en cada uno de los cinco IdP: militar, político, económico, civil y comunicativo. Se realizarán subdivisiones de cada uno de estos IdP en sus ramificaciones correspondientes, desgranando el enfoque de la resolución del conflicto. Lo que se pretende con este análisis es estudiar la apuesta de los países por un cierto IdP concreto como modo de resolver el conflicto, o bien, si efectivamente se ha actuado de manera multidisciplinar.

También es necesario indicar que cada conflicto presenta intereses cruzados entre las diferentes entidades que en él participan. Por ello, existe cierta dificultad en tratar de exponer cuál fue la respuesta de la comunidad internacional ante cada conflicto. Bien se puede hablar de la respuesta de cada país, en mayor o menor medida, acorde a sus intereses, o bien de organizaciones como la OTAN o la UE como respuesta multilateral. Por esta razón, como aclaración, destacar que la respuesta expuesta en cada escenario se corresponde con la respectiva organización multilateral que lo lideró, concretamente: la OTAN en Afganistán y la UE en el Magreb. Debe entenderse, que, dentro de cada organización, hubo distinto nivel de implicación de los países, según su apuesta individual por el uso de un IdP u otro y un liderazgo ejercido por un país concreto, llevado a cabo por EEUU en el primer escenario y Francia en el segundo.

Al Qaeda: escenario de Afganistán

Lo característico de este escenario es que, a diferencia de otros como el sirio, hay muchas menos potencias estatales participantes, lo cual, permite proyectar una operación de estabilización con mayores garantías de la no existencia de injerencias que afecten a los intereses en juego de las potencias occidentales. Ciertamente, este conflicto significó una respuesta de la comunidad internacional, liderada por EEUU frente a la amenaza que suponía Al Qaeda, pero con una fuerte preponderancia del poder militar frente al resto de poderes. Como se expresará a lo largo de este apartado, el inadecuado balance de los IdP supuso un fallo estratégico fundamental, ya que aunque se eliminó la insurgencia en términos generales, no se tuvieron en cuenta las necesidades y la idiosincrasia del pueblo afgano (RUIZ, 2021a).

De igual importancia en este ámbito son los antecedentes históricos. Tradicionalmente, este país siempre ha actuado como “Estado tapón” (CALVILLO, 2013: 7) para contener las influencias de los países del este en Asia Central; su heterogénea población y otros factores como el demográfico y el geográfico lo dotan de gran complejidad y lo hacen propicio a acabar convirtiéndose en un *Estado fallido*^[3]. Para entender y desgranar esta complejidad de elementos, se va a comenzar realizando una descripción del escenario, enumerando y evaluando a los actores participantes.

Descripción inicial del escenario. Afganistán

Comenzando por las potencias implicadas, sobresalen esencialmente EEUU y sus aliados de la OTAN. Dichos aliados destacan en mayor o menor medida y con diferente nivel de implicación en el conflicto, pero todos con el mismo objetivo compartido con EEUU, derrocar al régimen talibán y acabar

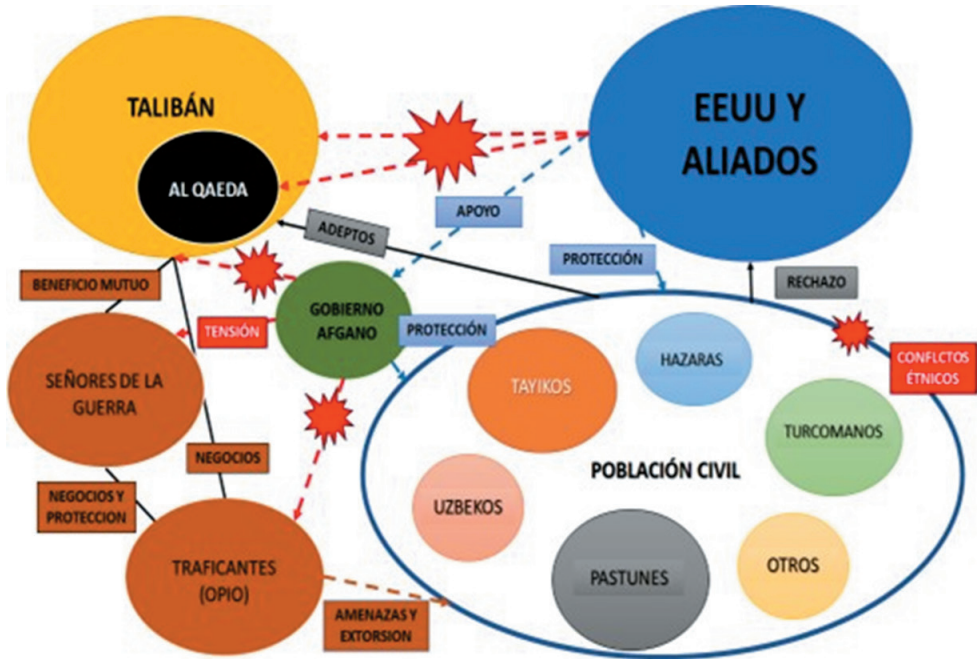


Figura 2. Esquema de alianzas en la Guerra de Afganistán

con la amenaza que suponían las bases logísticas de Al Qaeda allí establecidas. Posteriormente, y acorde al nuevo panorama estratégico, se defiende la *democratización* de la sociedad afgana, modificando sus estructuras y aprobando una Constitución en 2004. El corto espacio de tiempo en el que se produjo este intento de transición y la heterogénea realidad social del país, sumado a los elevados niveles de pobreza y subdesarrollo, propiciarían que todos los esfuerzos cayeran en saco roto (CALVILLO, 2013).

En contraposición, se encuentra el régimen talibán, que gobernaba el país en ese momento, dando protección a Al Qaeda y, el cual, tras los atentados del 11-S, se negó a las prerrogativas exigidas por EEU para evitar la invasión. Si bien el régimen talibán sobrepasaba con ciertas acciones los límites de los derechos humanos, también es cierto que proporcionaba estabilidad a un país al borde de convertirse en un *Estado fallido*

y con dos principales grupos de poder que buscaban aprovechar la escasa autoridad del gobierno: los señores de la guerra y los traficantes de opio (RUIZ, 2021a).

La trinidad que conformaban estos dos agentes con el gobierno talibán, era una cuestión de puro interés, negocios y búsqueda de beneficio mutuo, de ahí que una parte importante de la financiación obtenida para el conflicto contra la OTAN, proviniera del narcotráfico. Por su parte, los antiguos líderes tribales, jefes y señores de territorios delegados por la autoridad talibán y reconocidos por la población de su etnia, ante la inestabilidad producida por el conflicto, fueron acumulando poder y reforzando sus capacidades, convirtiéndose en auténticos señores feudales y conformando verdaderas milicias armadas, estableciendo regiones donde no existía autoridad gubernamental, dificultando la acción del nuevo gobierno (RUIZ, 2021a).

Por tanto, el recién creado gobierno afgano debía hacer frente a la insurgencia talibán, luchar para evitar la proliferación del narcotráfico y todo ello en un entorno con un creciente aumento del poder de los señores de la guerra, los cuales, si bien no pretendieron apoyar a los talibanes aparentemente, actuaban al margen del gobierno, propiciando la corrupción de las autoridades regionales y estatales. La peligrosidad de este aumento de poder, también se fundamentaba en que sus líderes más importantes, representaban a etnias diferentes (tayikos, uzbekos y hazaras), por lo que el apoyo de uno de esos grupos de poder a talibanes o gubernamentales hubiera supuesto que el conflicto adoptara peligrosos tintes étnicos (RUIZ, 2021b).

Finalmente, es necesario presentar un factor vital y un instrumento clave en el devenir de la guerra: la población civil. El “polvorín afgano” (GARCÍA, 1977: 16), está conformado por hasta 25 etnias, cada una de ellas fuertemente influenciadas directamente por sus países vecinos, según su localización predominante. Pastunes y tayikos conforman la mayor parte de la población, por lo que en ocasiones ha habido disputas de poder entre ellos, pero igualmente cabe destacar a los hazaras, situados en las provincias centrales, uzbekos, en el norte y turcomanos entre otros. Las citadas etnias se caracterizan por una serie de leyes consuetudinarias, basadas en sus costumbres históricas. Ejemplos de ello, los encontramos en el código *pastunwali*, por el cual si un pastún deja de tener el sentimiento de pertenencia a la etnia, no sólo dejarán de considerarlo pastún, sino también afgano. Asimismo, cabe destacar el *badal*, relacionado con el carácter igualitario que adopta para ellos la justicia y la venganza; esto quiere decir que si uno de ellos sufre una afrenta (una burla de algún soldado por ejemplo), este honor que ellos han perdido deberá de ser respondido con sangre o una gran ofrenda, por ejemplo el casamiento con

una hija. Este factor se muestra determinante en el apoyo de la población a señores de su propia etnia y a los talibanes, frente a la operación de la OTAN y su apoyo al gobierno (BEHZAD, 2011).

Como conclusión de este apartado, se puede asegurar que la realidad social del país es extremadamente complicada, y, por consiguiente, lo mismo podría decirse de los efectos de una intervención militar convencional. Además de eso, los países fronterizos de Afganistán iban a tratar de incrementar su influencia en sus respectivas regiones: Turkmenistán a los turcomanos, Uzbekistán a los uzbekos, Tayikistán a los tayikos, Pakistán a los pastunes e Irán a los hazara, defensores del chiismo en la región. En suma, esto significa que muchas de estas etnias han tenido más relación con su respectivo país de apoyo que con el gobierno central y otras etnias afganas.

Análisis del uso de los Instrumentos de Poder (IdP). Afganistán.

Comenzando por el IdP militar y en base a lo expresado previamente, en este conflicto la OTAN optó por asignar una gran cantidad de recursos y medios para el empleo de este instrumento, con objeto de garantizar una victoria segura y rápida frente al régimen talibán. La operación fue claramente un éxito, fruto de la abrumadora superioridad logística, operativa y tecnológica norteamericana durante la intervención. El problema vino tras el derrocamiento del régimen, con el proyecto de reconstrucción del Estado, el cual despuntaba tintes próximos a los intereses norteamericanos (CALVILLO, 2013).

En este ámbito, es necesario destacar que se produjeron dos diferentes operaciones militares claramente diferenciadas: *Endurance Freedom* y la *International Security Assistance Force* (ISAF). La primera fue una operación militar muy discutida y declarada ile-

gal acorde al derecho internacional público, al no ser aprobada oficialmente por el Consejo de Seguridad de la ONU. Su objetivo principal consistió en la búsqueda y captura de miembros de Al Qaeda, neutralizando del mismo modo a los talibanes que les estuvieran dando protección. El gobierno americano se amparó en la resolución 1373 y 1368 del Consejo de Seguridad y en la legítima defensa, aunque lo cierto es que debieron de producirse una serie de condiciones para dicha actuación, relativas a la necesidad, provisionalidad y proporcionalidad, las cuales no se cumplieron. Esta operación tuvo importantes daños colaterales en todo el país, debido al potencial bélico desplegado y a la crudeza del conflicto. Los intensos bombardeos y ataques hicieron retroceder rápidamente a los talibanes, los cuales se reorganizaron en Pakistán y, como aspecto positivo, dichos ataques causaron importantes daños a la estructura de Al Qaeda (POZO, 2006).

Por su parte, la ISAF, sin embargo, sí que disponía del paraguas jurídico de la ONU, al ser aprobada por el Consejo de Seguridad, y albergaba un triple objetivo: reconstruir física y políticamente el país, capacitar a las fuerzas de seguridad afganas y contribuir a la buena gobernanza. Con esta operación, se aprecia como una misión puramente militar, se complementa con una de estabilización multidisciplinar y de apoyo a la lucha antiterrorista del país (CALVILLO, 2013).

Es importante destacar, por tanto, esa doble vertiente de respuestas a la actividad terrorista. Si bien una considera el empleo de la fuerza, con indicios claros de represalia, y con objeto de neutralizar una amenaza, la otra busca enfrentar las causas profundas que generan inestabilidad en el país, con ánimo de reconstruirlo y garantizar la seguridad internacional. El problema reside en que dicha reconstrucción se hizo a partir de las cenizas de la primera operación, cuando desde un principio pudo haber sido tratada

de manera legal y con mayor asignación de recursos a otros IdP, siendo no pocos los que consideran que dicha operación se realizó para limpiar la imagen creada por la primera.

Relativo al IdP económico, no se refiere únicamente a los millones de dólares invertidos en la reconstrucción del país, sino principalmente a los métodos de coerción y lucha económica que se emplearon para tratar de desactivar la acción terrorista, fuera del ámbito militar. Ejemplo de ello pueden ser embargos, bloqueos económicos frente al régimen talibán y lucha contra la financiación directa de su actividad. Esta disciplina se mantuvo prácticamente inexistente durante los primeros años de la intervención y nunca obtuvo la relevancia que necesitaba.

Durante los veinte años de conflicto, los talibán recibían ingresos económicos de diferentes acciones en el país, tanto legales como ilegales: las cosechas, el opio, el comercio transfronterizo, las minas, etc. También recibían ingresos proporcionando protección a comercios y otros negocios, así como extorsionando a visitantes, viajeros y, principalmente, de las tasas aduaneras que se cobraban a las importaciones de mercancía ilegal. A estos ingresos se les debe añadir las donaciones de simpatizantes. Asimismo, como en las zonas de control talibán los servicios públicos básicos como la educación y la salud eran financiados por el gobierno y distintas ONG, estos ingresos podían destinarse íntegramente a financiar la yihad (RUIZ, 2022).

Escasas fueron las acciones que se tomaron al respecto por parte de la comunidad internacional durante los años de conflicto. Si bien el foco se centraba en la seguridad y la buena gobernanza de la región, los talibanes, en periodos de mayor o menor actividad, fueron acumulando recursos económicos y manteniendo esas fuentes de financiación. Mientras millones de dólares eran empleados en reconstruir las diferentes regiones,

gran parte de esas asignaciones eran depositadas de manera inconsciente en manos corruptas, inexpertas o fácilmente manipulables. Consecuentemente, los talibanes mantuvieron el poder y el conflicto cada vez se prorrogaba más (RUIZ, 2021a).

Dentro del nivel político, EEUU impulsó la gobernanza del país afgano, aunque creando unas estructuras demasiado dependientes de sus fuerzas de seguridad y con unos objetivos excesivamente genéricos y que se iban decidiendo ad hoc. Según DE MIGUEL (2021: 201): “En su inicio no se definió un objetivo político claro y alcanzable, siendo cambiado sobre la base de los intereses de los diferentes gobiernos de Estados Unidos”. Frente a este conjunto de objetivos diluidos, conforme se desarrollaba la operación, se mostraba una firme voluntad talibán en lograr sus fines e intereses: volver a implantar la *sharia* y crear un Estado Islámico, alcanzando finalmente y con paciencia estratégica sus objetivos a medio plazo.

Por ello, si bien es cierto que hubo una considerable inversión en este instrumento, y las relaciones con el gobierno afgano fueron positivas, se trató de buscar un giro político demasiado brusco, impulsando una *democratización* que posiblemente no tenía cabida a corto plazo en la población afgana, excluyendo de todo este proceso a los talibanes, los cuales recibían un fuerte apoyo de amplios sectores de la población. Asimismo, como se ha reseñado previamente, a nivel político existían gran cantidad de intereses de los países fronterizos, materializados en el impulso al conjunto de etnias afganas, con lo que la coerción mediante instrumentos políticos no se presentaba como una opción sencilla.

Considerando el IdP civil, ésta fue posiblemente la disciplina más decisiva de todo el conflicto, la cual, si bien fue recibiendo inversión de manera progresiva (aunque no toda la que debiera), también fue objeto de

graves errores como no disponer de tropas con el conocimiento necesario de la propia idiosincrasia del pueblo afgano, con objeto de decidir correctamente el proceder en las operaciones. Mencionando de nuevo a DE MIGUEL (2021: 201): “En la fase de estabilización, se cometieron errores que fueron provocando el progresivo alejamiento de la población afgana, olvidando el que es uno de los principios básicos de las operaciones COIN (contrainsurgencia) de ganar los corazones y las mentes de la población”.

Consecuentemente, con el paso de los años la población cada vez se encontraba más lejos de las tropas de la OTAN y más cerca de aquel gobierno que simplemente les trajera paz y estabilidad, el cual entendieron que eran los talibanes. Este fue uno de los principales motivos por los cuales la población no se rebeló de manera directa ante el progresivo avance de talibanes frente al gobierno auspiciado por EEUU, ya que aún muy probablemente sabiendo que el auge talibán iba a conllevar una reducción de derechos y libertades, la mayoría prefería vivir en paz que en un periodo de inestabilidad permanente.

El IdP comunicativo se compone de tres dimensiones diferentes, las cuales conviene definir. Dicha división fue la empleada por la estructura de comunicación del cuartel general de la operación ISAF, en ese momento de reciente creación y aún con medios comunicativos precarios comparados con los actuales. Dichos elementos son los siguientes (DE LA GUARDIA, 2012):

- Operaciones de información (Info Ops): Consisten en el conjunto de métodos y técnicas comunicativas enfocadas a ganar la batalla del relato y dirigida a la población local. Por tanto, su objetivo último es obtener el apoyo o consentimiento de la población civil ante la operación, influyendo de este modo en ellas.

- Información o asuntos públicos (PA): Este elemento comunicativo corresponde a la obligación de las fuerzas armadas de informar a la sociedad y a los medios de comunicación del Estado y transcurso de la operación, con la máxima veracidad. Aunque enlazada con la anterior, estas operaciones, concretamente, se encuentran enfocadas hacia la sociedad de procedencia, en este caso la occidental (BUESA, 2012).
- Operaciones psicológicas (Psy Ops): Estas operaciones se encuentran dirigidas hacia el ejército o insurgencia enemiga, con objeto de reducir su moral en el combate y obtener su rendición sin empleo de las armas. Asimismo tiene como objetivo contrarrestar la propaganda adversaria y disuadir que los indecisos tomen las armas.

Como se puede observar, ya entonces existía una robusta estructura en el ámbito comunicativo. Sin embargo, esta disposición quedó establecida a partir del año 2011 y se vio sometida a diferentes modificaciones menores con el transcurso de los años. El principal problema residía en que esta estrategia de comunicación (STRATCOM) llegaba diez años después del comienzo de la operación *Endurance Freedom*, con lo que fue arrastrando una escasa actividad comunicativa y de influencia, lo que se tradujo, principalmente, en un reducido apoyo civil al gobierno y en un rechazo, no sólo de dicha población local hacia los militares extranjeros, sino también de ciertos sectores de la sociedad occidental, que cuestionaba el conjunto de la misión.

Reflexiones y comparativa de respuestas. Afganistán.

Por todo lo mostrado anteriormente, en este análisis se puede apreciar como en un

primer lugar, con la operación *Endurance Freedom* se apuesta por una respuesta puramente militar apoyada por otros instrumentos de poder, pero cuya función es complementar ese esfuerzo bélico; un concepto propio de la guerra convencional. Con el transcurso de la operación y el impulso de *ISAF*, se refuerzan otros IdP clave para el conflicto, aunque este refuerzo llega tarde para contrarrestar el sentimiento negativo generado en la población afgana. De todo lo observado, se puede apreciar la principal diferencia entre una operación puramente bélica (*Endurance Freedom*) y una operación de estabilización propiamente dicha (*ISAF*).

Consecuentemente, ciertos sectores críticos con la operación realizada en Afganistán, consideran que la *ISAF* no fue más que un modo de blanquear el exceso de recurso bélico empujado en la primera operación (POZO, 2006), algo, según mi opinión, poco fundamentado, ya que esta reasignación de recursos nace de una nueva estrategia de estabilización. En la operación *Endurance Freedom*, el esquema de asignación de recursos a cada IdP es propio de un conflicto convencional, no de una operación de estabilización. Este reparto muestra una clara preponderancia al empleo de la herramienta militar con fines bélicos, llevando a cabo una reacción militar convencional ante un enemigo declarado.

En el caso de la operación *ISAF*, por su parte, se puede apreciar una nueva orientación de la respuesta al conflicto. Si bien, la respuesta militar sigue siendo mayoritaria, debido a que coexiste con *Endurance Freedom*, la asignación de recursos a otros IdP aumenta con objeto de iniciar una adaptación a los procesos de *Guerra Híbrida y Asimétrica* llevados a cabo por los talibanes y Al Qaeda. Asimismo, aunque se planteó la nueva estrategia comunicativa en 2011, el IdP comunicativo no se encontraba al nivel de desarrollo actual, ni tenía la misma im-

portancia en la *Guerra Híbrida* del momento. Por todo ello se puede sacar la primera conclusión: la *Guerra Híbrida* llevada a cabo por un actor no estatal se solventa con una operación de estabilización multidisciplinar, no con un conflicto convencional.

Por otro lado, ya en los últimos años del conflicto, la estrategia de los talibanes cambia a un enfoque de obtención de objetivos políticos en *Zona Gris (ZG)*; los talibanes, consiguieron trasladar el relato, dentro del mundo rural, de que los soldados afganos no eran más que títeres en manos de un gobierno controlado por los EEUU. Mientras esto ocurría, los principales apoyos del gobierno se atrincheraban en las grandes ciudades, ajenos al problema. A todo ello, se le suma la gran dependencia del ejército afgano de la inteligencia, apoyos de combate, logístico y aéreo y de los contratistas norteamericanos, cada vez más reducidos (MALKASIAN, 2020).

Progresivamente, el grupo insurgente se fue apoderando de más ciudades, en muchas ocasiones, sin encontrar resistencia. Todo ello, con motivo de la reducida moral, desercciones, desgaste, corrupción, diferencias étnicas y una logística deficiente del ejército afgano. En el ámbito político, se enfocaron en la explotación de las vulnerabilidades del gobierno, tratando de generar un conflicto interno, dentro de la fase de desestabilización en *ZG* (JORDÁN, 2020). Mediante sobornos y violencia, atacaron la voluntad de resistencia y perseverancia de funcionarios, policías y líderes locales, los cuales cada vez deseaban vivir en paz, sin importar el régimen. Asimismo, de manera coordinada con el avance en otros ámbitos, alcanzaron acuerdos con tribus y autoridades locales, aumentando su control territorial.

Por todo ello, finalmente triunfó aquello que la sociedad afgana, de acuerdo al relato aceptado, consideraba legítimo. Esta nueva estrategia de *ZG* ejercida por los talibanes,

no ha tenido una consecuente respuesta de la OTAN, reestructurando los IdP de la misión. Esto, posiblemente, fue debido a la reorientación del esfuerzo de EEUU por contrapesar el auge de China, restando el interés estratégico de Oriente Medio (YUSTE y COLOM, 2009).

Al Qaeda en el Magreb Islámico y sus herederos: escenario del Sahel

El segundo escenario a analizar se trata del conflicto maliense, encuadrado dentro de las pretensiones de grupos terroristas del Sahel como el Movimiento para la Unidad y Yihad en África Occidental (MUAYO) o Al Qaeda en el Magreb Islámico (AQMI). Se considera necesario plantear este conflicto por dos principales motivos: en primer lugar, por tratarse de un conflicto con intereses europeos en juego, y en segundo lugar, porque la respuesta establecida por la UE y la ONU se muestra como un correcto ejemplo de respuesta multidisciplinar, con empleo de la herramienta militar.

Los diferentes actores participantes, representan la complejidad de un escenario, que, si bien tuvo una respuesta militar francesa, bilateral y solicitada por el gobierno de Mali, afecta de modo directo a los Estados del sur de Europa. La permeabilidad de las fronteras de esta región facilita no sólo el cruce de elementos terroristas hacia las puertas de Europa, sino también el paso de narcotraficantes e inmigración ilegal orquestada por las mafias. Por todo ello, el interés estratégico en mantener la estabilidad de la región se convierte en un objetivo esencial, para Europa en general y España en particular (ARTEAGA, 2013).

Descripción inicial del escenario. Mali

A modo de breve contexto histórico, cabe decir, en primer lugar, que las raíces del conflicto provienen de grandes intereses postcoloniales franceses en la región. La

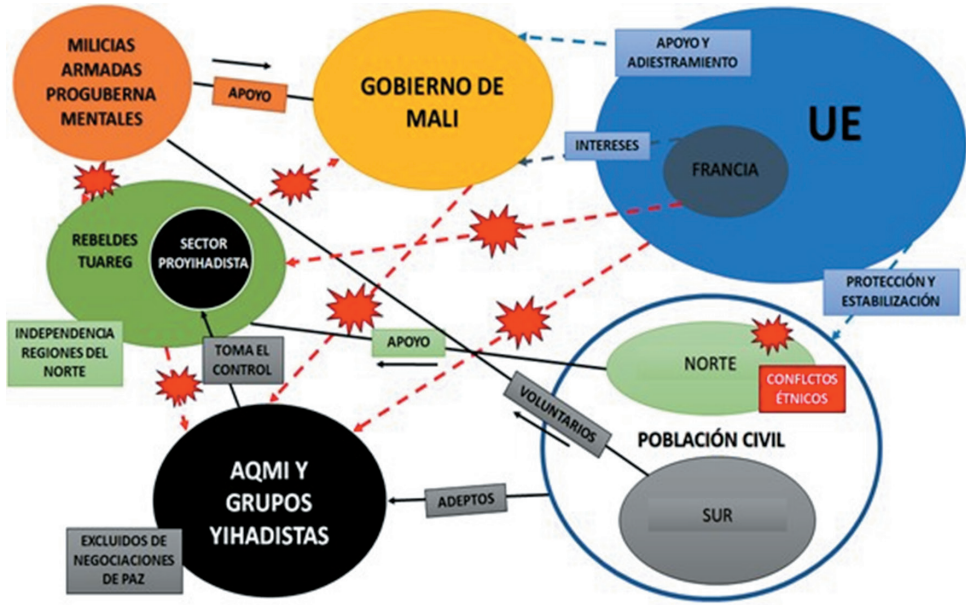


Figura 3. Esquema de alianzas en la Guerra de Mali

rebelión tuareg que tuvo lugar en 2012 es la cuarta en su historia, fruto de un latente sentimiento identitario de las tribus del norte del país. La política francesa se basó en fomentar la división y tensiones internas de las tribus del norte, con objeto de ser más fácilmente sometidas por la autoridad maliense, un elemento combinado con la colocación de líderes sureños en los distritos del norte y fuerzas militares de entidad en la región. De este modo, la región del sur de Mali siempre ha estado ostensiblemente más desarrollada que la región norte. Los tuareg, por su parte, no sólo habitan el norte de Mali, sino también en Libia, Argelia, Níger y Burkina Faso, con lo que las fronteras trazadas durante la época colonial dividen los emplazamientos tribales tradicionales y fomentan las tensiones con los pueblos nómadas (NAVARRO, 2015).

Concretamente, la revolución tuareg de 2012, fue dirigida por el Movimiento Nacional de Liberación de Azawad (MNLA),

nombre que recibe la región norte, que clama por su independencia. En este contexto, los actores participantes son los que se muestran en la Figura 3.

En primer lugar, como principal actor occidental se muestra la UE. Su objetivo, en pos de los intereses comunitarios, es velar por la estabilidad de la región, reduciendo la capacidad de los grupos terroristas, evitando así, que la influencia yihadista se extienda a países como Marruecos, Argelia y Mauritania, estableciéndose un “santuario yihadista” (ARTEAGA, 2013: 15) en el norte de Mali. Si bien, para Europa no es vital que el gobierno de Mali se mantenga en el poder, siempre y cuando se garantice la estabilidad en la región, Francia tiene unos intereses muy particulares en apoyar a este gobierno, fundamentados en la minería y el comercio energético con este país.

Asimismo, el gobierno francés no quiere perder la esfera de influencia en la región y el neocolonialismo instaurado, mostrándose

como un socio fiable que responderá cuando se le solicite auxilio. Ejemplo de ello es que Francia, en 2015, era el principal proveedor de Mali y Burkina Faso, y el segundo de Mauritania, con una gran cantidad de empresas francesas que se encuentran instaladas en la región. Por último, la ONU creó en 2013 una misión con el objetivo de estabilizar la región, complementando la acción de la UE (LE GOURIELLEC, 2015).

El gobierno de Mali, por su parte, combate a los grupos tuareg del norte y su rebelión violenta, habiendo sufrido también un golpe de Estado. El apoyo recibido por el gobierno francés le permite hacer frente a los rebeldes, así como a los grupos yihadistas. Su objetivo es mantener el control territorial de la región de Azawad, sofocando la rebelión tuareg y las pretensiones yihadistas. En este contexto, cientos de voluntarios se agrupan para conformar milicias armadas que combaten de manera más o menos coordinada frente a los secesionistas. Si bien, la mayoría de combatientes pertenecen a las regiones del sur, también existen tuareg que combaten a favor del gobierno por la unidad de Mali. En contraposición a los defensores del régimen, se encuentran los rebeldes tuareg, que claman por la independencia de Azawad, argumentando lazos históricos con esas tierras. Dentro de todas las tribus y movimientos rebeldes se puede hacer una primera diferenciación entre los movimientos de corte tuareg y los árabes, ambos agrupados por la Coordinadora de Movimientos de Azawad (CMA), la cual firmó los Acuerdos de Paz de Argel en 2015 (NAVARRO, 2015).

Finalmente, el conjunto de organizaciones terroristas de corte yihadista, cuyo centro de operaciones son los territorios del norte de Mali, se muestran como el último actor participante de este conflicto. Su objetivo: ocupar el vacío de poder generado por la falta de autoridad gubernamental en las regiones del norte tras la rebelión tuareg y

el golpe de estado. Su guerra se declara contra Occidente, pero dentro de sus atentados y secuestros no existe discriminación entre bandos, obteniendo la enemistad tanto de rebeldes como de progubernamentales. Estos grupos actúan de manera independiente pero coordinados por dos principales organizaciones: AQMI y MUYAO; siendo éstas las organizaciones terroristas predominantes en el Sahel, apoyadas por las del norte de Nigeria (Boko Haram y Ansaru). Es destacable que debido al carácter radical de estas organizaciones, ambas fueron excluidas de los Acuerdos de Paz de Argel (ALBARES, 2013).

Análisis del uso de los Instrumentos de Poder (IdP). Mali

El poder militar proyectado hacia esta región se puede definir como ponderado y con unos objetivos correctamente establecidos. En el conjunto del país coincidieron de modo más o menos simultáneo tres operaciones militares de entidades diferentes, siendo estas: *EUTM Mali*^[4], por parte de la UE, *MINUSMA*^[5] llevada a cabo por la ONU, y la *Operación Serval*, iniciada por el gobierno francés tras el golpe de estado en la capital (BUENO, 2019).

Comenzando a hablar de la *Operación Serval*, éste era el modo en que Francia respondía a la petición de ayuda enviada por el gobierno de Mali, al verse claramente sobrepasados por la situación. La escasa formación y material de sus fuerzas armadas propició una respuesta insuficiente del Estado maliense ante la revuelta tuareg y los grupos yihadistas. Su objetivo era frenar con apoyo militar el avance de los grupos yihadistas del norte de Mali, cuya incursión sobre la capital era inminente. Tras escasas semanas de conflicto y la recuperación por parte del ejército maliense de ciudades clave como Konna, la iniciativa fue recuperada. Progre-

sivamente, el avance de la guerra fue detectando asentamientos yihadistas en donde se descubrieron cultivos, arsenales, vehículos y diversa maquinaria, denotando que estaban preparados para resistir largas temporadas. La operación se caracterizó por la velocidad, fluidez, intensidad y el empleo único de medios ligeros además de la participación de una gran coalición integrada por diversos países de África Occidental, destacando el Chad (PÉREZ, 2015).

En segundo lugar, la reacción de la ONU tras la *Operación Serval*, se materializó en la misión *MINUSMA*, en la que los cascos azules de la ONU desplegaron una presencia relevante de unidades con objeto de garantizar la seguridad al norte del país y asegurar la presencia de observadores internacionales de la organización. Esta intervención, sumado al apoyo de la Unión Africana, apremió a los insurgentes tuareg y al gobierno a firmar los Acuerdos de Paz, excluyendo a los insurgentes yihadistas del proceso. Es destacable que los mayores contribuidores militares a esta operación fueran países africanos, como se observa en la Figura 4, fruto del notable compromiso de la Unión Africana en garantizar el proceso de paz en el país (DÍEZ, 2017).

Finalmente, analizando la intervención de la UE, dentro de sus objetivos generales de apoyar a países frágiles, en el marco de la reorientación de su política exterior encaminada al continente africano, se encuentran las denominadas *misiones de entrenamiento*. Estas misiones se han convertido en el principal enfoque de la política exterior de la UE con diferentes despliegues en países como Somalia, la República Centroafricana o escenarios de mayor entidad geográfica como el golfo de Guinea; entre ellos se encuentra la misión *EUTM Mali*. El objetivo de la disciplina militar en esta misión, consiste en adiestrar a las fuerzas malienses hasta que adquieran una capacidad operativa suficiente para garantizar el control de sus fronteras y la integridad de su territorio, principalmente en la región norte.

Por todo ello, cabe destacar que la principal condición de la operación, reside en la subordinación al ejército maliense, respetando su soberanía y con la confianza en que sus débiles estructuras militares pudieran ser reparadas, siendo ésta una de sus principales diferencias con el caso de Afganistán: la aprobación de la intervención por la nación anfitriona.

Top ten military contributors (as of June 2022)

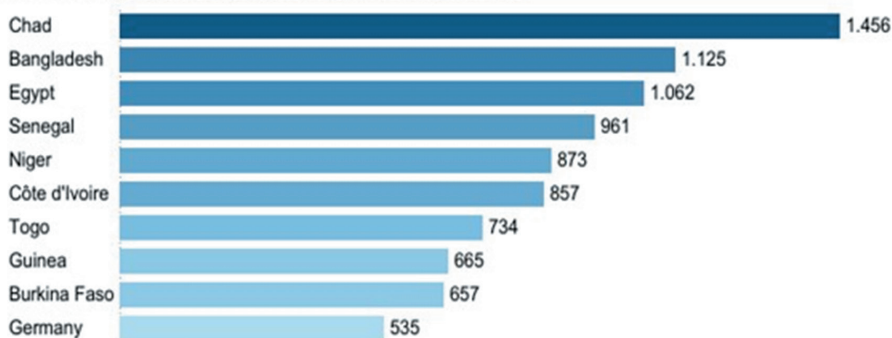


Figura 4. Principales contribuidores militares a MINUSMA

Fuente: <https://peacekeeping.un.org/es/mission/minusma>

En palabras de Alberto Bueno: “la misión no persigue tanto la derrota directa del yihadismo, sino potenciar los mecanismos del Estado maliense para que ellos mismos sean quienes lo enfrenten de manera autónoma” (2019: 33). En ello reside la principal estrategia militar: no centrar los esfuerzos en obtener resultados tácticos y operacionales, persiguiendo a cada célula terrorista, sino generar unas estructuras fuertes y cohesionadas para garantizar una disuasión fuerte y creíble, cimentando las bases para una seguridad duradera, desde una perspectiva estratégica (BUENO, 2019).

En los que respecta al entorno económico, en 2013, el país había recibido una ayuda de 3.200 millones de euros por parte de la UE con objeto de apoyar las diferentes medidas políticas y sociales, además del fortalecimiento de sus instalaciones, recuperando así su economía, devastada por la guerra. Es necesario expresar que Mali, previamente al conflicto, ya era un país empobrecido, con una débil economía fundamentada en la agricultura y ganadería, que lucha por sobrevivir ante la progresiva desecación de los terrenos. Motivo de ello es que existieran escasos recursos económicos que los terroristas pudieran emplear, y menos aún, por tanto, con los que la comunidad internacional pudiera influir o coaccionar para reducir su actividad terrorista (DÍEZ, 2017).

Comparado con Afganistán, por ejemplo, no existe una gran red de tráfico de opio ni unos señores de la guerra con cierto poder adquisitivo que puedan ser determinantes para el transcurso del conflicto. Por otro lado, el ya citado dominio rural en el Sahel tiene otro inconveniente principal y es el enfrentamiento entre agricultores y ganaderos (IZQUIERDO, 2021).

Por otro lado, la misión *EUTM Mali*, junto con *MINUSMA*, ha tenido y tiene un importante componente de coordinación y cooperación desde el nivel político. El objetivo

es, mediante las relaciones políticas entre los Estados, llevar a cabo una reforma progresiva del sector de seguridad, siendo capaces de garantizar unas fuerzas de seguridad competentes, correctamente adiestradas y subordinadas en todo momento a dicho poder. Esto último es particularmente difícil en muchos estados africanos, al encontrarse el ejército tradicionalmente ligado a la política, y Mali no es una excepción. Por ello, se busca desligar progresivamente al ejército de entornos como el jurídico, evitando, por ejemplo, que civiles sean juzgados por tribunales militares (BUENO, 2019).

Mali, previamente a la revolución tuareg, se mostraba como una democracia notablemente considerada a nivel africano, en términos políticos. Sin embargo, el golpe de Estado llevado a cabo tras la revolución tuareg, hizo que fuera necesaria una gran inversión en esta disciplina, reconstruyendo y fortaleciendo gran parte de las instituciones políticas del país. Todo ello se vio reforzado por la fuerte cohesión de los países africanos en la lucha contra el terrorismo en la región y canalizado mediante la influencia de la Unión Africana.

Como se ha mostrado anteriormente, el enfoque de todas las operaciones y misiones que se han producido en el país, han cumplido con la máxima de respetar la autoridad y legitimidad de las decisiones del gobierno maliense; se necesitaba recuperar la imagen internacional transmitida previamente al conflicto. Asimismo, los países intervinientes en el conflicto eran conscientes de que necesitaban un poder político local fuerte para evitar trasladar una imagen de injerencia externa en asuntos del gobierno, como ocurrió en Afganistán. Ante el problema político del país, la respuesta debía de ser política, rechazando frontalmente el golpe de Estado llevado a cabo por disidentes del gobierno local (DÍEZ, 2017).

En este punto conviene destacar los principales aspectos positivos de la gestión, en el aspecto de lo civil, ya que se consiguió evitar en gran medida la sensación de *invasión extranjera*, tan perjudicial en el conflicto de Afganistán. En primer lugar, en la operación *EUTM Mali*, una de las condiciones del Consejo Europeo para su aprobación, fue que los militares desplegados no pudieran entrar en combate directo por propia iniciativa, más que en situaciones de legítima defensa. Esto permitió justificar la actuación de las fuerzas europeas, prestando un verdadero apoyo al país, excluyendo otros posibles intereses espurios. Las operaciones puramente militares (Operación Serval), por su parte, estaban asimismo acordadas entre el gobierno de Mali y Francia. Su actuación, por tanto, estaba específicamente acotada, legalmente definida y respaldada por la ONU (BUENO, 2019).

Además de ello, en la *Operación Serval*, se tomaron ciertas precauciones para mejorar la opinión local de las fuerzas francesas. Por un lado se estableció una coalición de países africanos que respaldaban la acción militar, proporcionando mayor legitimidad a la acción. Para la población, no eran extranjeros los que les estaban *liberando*, sino, en muchas ocasiones, personas que pertenecían a una etnia o tribu afín, aunque de otro país. Chad se presenta como un país ejemplar en este aspecto; cuando los yihadistas abandonaron la ciudad de Kidal, en dirección al norte, debido a que ésta se encontraba habitada por civiles tuareg en su totalidad y con objeto de no generar tensiones con la población local, la ciudad fue liberada por tropas chadianas, seguidas de malienses. De este modo, el ejército local tenía el protagonismo ante su población (DÍEZ, 2017).

Por último cabe destacar que tanto la insurgencia tuareg, como la yihadista tuvieron un fuerte rechazo del entorno internacional africano. No obstante, se determinó verda-

deramente la necesidad de intervenir cuando un sector mayoritario de la revuelta tuareg, proclive a la ideología yihadista, se puso a las órdenes de los líderes yihadistas e impartieron la *sharia* en toda la región. Ante esto, gran parte de la población se vio obligada a huir del extremismo y la violencia impartida por los yihadistas, optando por buscar refugio en las ciudades del sur o en los países fronterizos. Este aspecto reforzó claramente la legitimidad de las actuaciones del gobierno de Mali ya que se encontraba defendiendo a su propia población. Pese a ello, no son pocos los conflictos intercomunitarios que se producen en las regiones del norte, siendo éstos aprovechados por los grupos yihadistas para mantener su influencia en algunas comunidades (NIEVAS, 2018).

En lo que concierne al aspecto comunicativo, en el desarrollo de estas misiones se puede apreciar una STRATCOM militar moderna y muy desarrollada, habiendo incorporado un componente fundamental de las mismas, esencial en la lucha terrorista: las redes sociales. Tras el comienzo del empleo de las redes sociales por parte de grupos terroristas, era necesario, en misiones de este tipo, enfocar la disciplina comunicativa en establecer una contranarrativa eficaz en este medio.

Se comenzaba a emplear por tanto la comunicación como un arma muy poderosa, comprendiendo que gran parte de las batallas se van producir en este nuevo entorno digital y realizando, en consecuencia, una gran inversión económica en estas capacidades. Las fuerzas armadas (FAS), en estas misiones de apoyo y entrenamiento, adaptan su STRATCOM directamente desde el nivel político y la aplican a las necesidades de cada escenario. En el caso concreto de Mali, si bien la diplomacia de defensa y las *Psy Ops* mantienen un tinte similar al empleado en Afganistán, el avance se puede notar considerablemente en el ámbito de las *Info*

Ops y la Información Pública (URTEAGA, 2017).

Por un lado, las primeras se han enfocado en emplear estos avances tecnológicos para monitorizar por completo las actividades terroristas, así como las de la población local, en busca de posibles apoyos o predicadores. Por tanto, este nuevo enfoque de las *Info Ops* se centra en el ciberespacio, monitorizando la red, analizando las preocupaciones de la población y obteniendo útiles productos de inteligencia. Sin embargo, tampoco se olvida la necesidad de proteger eventos especiales como procesos electorales o actos oficiales, siendo estos aprovechados para proporcionar una positiva visión de las FAS ante la población de la nación anfitriona.

Por otro lado, también se ha producido una reestructuración completa en el ámbito de los asuntos públicos. Ahora más que nunca la población occidental exige a sus gobernantes ser informados de los objetivos y la finalidad de enviar soldados al extranjero a combatir. Ser capaces de transmitir esa necesidad, es una responsabilidad que recae directamente sobre las denominadas *Oficinas de Información Pública*, creadas en cada ejército. Cada oficina recibe imágenes y videos proporcionados por canales seguros desde la zona de operaciones. Posteriormente, realizan un filtrado y selección del contenido y son subidos diariamente a las cuentas de Twitter, Instagram, Facebook, etc. De este modo, se multiplica la capacidad comunicativa de los ejércitos, transmitiendo la dureza del campo de batalla y el compromiso de sus soldados (MENDIGUCHÍA, 2011).

Reflexiones y comparativa de respuestas. Mali

La respuesta de la comunidad internacional ante este conflicto se puede definir como ponderada, desideologizada y sin tener como finalidad la represalia. La información

obtenida durante el análisis, denota que se produjo una transición adecuada de un estado de conflicto (contrainsurgencia) a un proceso de defensa y prevención de atentados terroristas (contraterrorismo). Dicho de otro modo, se produjo un proceso de cambio adecuado de una operación militar, cuyo objetivo era derrotar a la insurgencia yihadista, a un proceso de estabilización del país, con la finalidad estratégica de mejorar su estructura de defensa además de las condiciones políticas y sociales. A diferencia de Afganistán, en donde se mantuvo un enfoque contrainsurgente permanente en la totalidad del país, se puede decir que en Mali se ha llevado a cabo un proceso más respetuoso y con mejores resultados, aunque el fenómeno yihadista dista de ser derrotado.

Pese a ello, una muestra del resultado de esta estabilización, es el entusiasmo popular por iniciar la recuperación de la paz, que llevó a los Acuerdos de Paz de 2015 y a unas nuevas elecciones generales en Mali, las cuales, aunque con escasa participación, fueron impulsadas por el gobierno legítimo. Todo ello se pudo llevar a cabo de manera adecuada gracias a que la UE tomó las precauciones necesarias para evitar que la población sintiera que existía injerencia extranjera (BUENO, 2019).

Refiriendo a la estructuración de las inversiones en cada IdP, se observa claramente el enfoque multidisciplinar, objeto de este trabajo. El poder bélico significa un reducido porcentaje del total, enfocado al adiestramiento y la autodefensa, con objetivos estratégicos. Como principales pilares de la estabilización, se alzan la comunicación y el ámbito civil, encontrándose ambos combinados y conformando un fuerte poder para arrastrar voluntades. Finalmente el ámbito político, vital para el correcto funcionamiento del resto, toma mayor importancia debido al enfoque contraterrorista, ya que las FAS pasan de tener una función de contrainsur-

gencia al ámbito disuasorio y los medios policiales y de inteligencia, aunque precarios, empiezan a cobrar protagonismo. Asimismo, a pesar de que el apoyo europeo supone una ayuda innegable para las fuerzas malienses, en este caso no existe una dependencia de las estructuras de defensa del país a los militares europeos, como en Afganistán (RUIZ, 2021a).

Como cierre de este epígrafe, no considero que el conflicto presentado en la zona del Sahel se pueda catalogar como una Zona Gris, sino una Guerra Híbrida permanente, declarada por grupos yihadistas en la región que mantienen sus actividades latentes en pequeños grupos. Esto se debe a que desde 2012, tras la intervención europea, los diferentes actores no estatales, materializados en los grupos yihadistas e insurgentes tuareg, han superado el umbral de la guerra. Si bien, tras los acuerdos de Paz de 2015, no se ha apreciado en este análisis ningún proceso de configuración del entorno por parte de grupos tuareg para tratar de obtener las

condiciones estratégicas necesarias para su independencia.

Por otro lado, se han dado cambios de entidad en los grupos terroristas, como se aprecia en la Figura 5. Grupos como JNIM (heredero de Al Qaeda) han liderado el proceso yihadista absorbiendo grupos previos desde 2017 y se encuentran enfrentados actualmente a EIGS (franquicia del DAESH), con cuyas pretensiones entran en conflicto. Estos indicios muestran que no ha habido un cese en el empleo de la Guerra Híbrida de estos grupos; ésta ha permanecido aunque con menor intensidad y, por tanto, las doctrinas de *Force Protection* de los ejércitos permanecen en vigor. Muy diferente sería el escenario si existieran pretensiones claras de Estados limítrofes, como por ejemplo de Libia, aunque el hecho de que las armas de los yihadistas procedieran del arsenal Libio no es una muestra de intenciones en la región norte sino más bien una prueba de la inestabilidad de su gobierno.

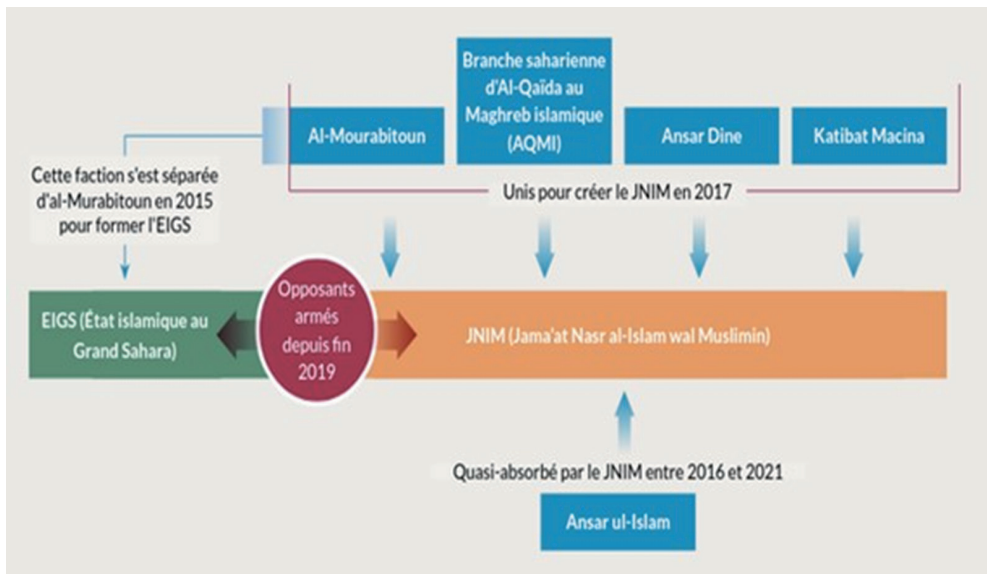


Figura 5. Grupos terroristas que operan en el Sahel desde finales de 2019
Fuente: Rangel, 2022

Conclusiones finales

Tras el análisis, se ha podido observar la compleja dimensión que adopta el tipo de conflictos del siglo XXI con presencia de grupos terroristas, como así se ha reflejado en las diversas políticas de intervención de las fuerzas armadas occidentales. Cabe señalar la importancia del carácter preventivo de la respuesta ante un proceso yihadista en auge, o los procesos de mejora institucional y de defensa de un *Estado Fallido*. Por ello, es preferible, que la implicación de las fuerzas armadas en estos conflictos, se lleve a cabo mediante despliegues con menor poder bélico, más prolongados en el tiempo y que permitan obtener el apoyo de la población civil, frente a una respuesta de tipo reactiva, rápida y excesivamente belicosa, la cual, aun venciendo al enemigo en primera instancia, no permitiera obtener objetivos estratégicos a largo plazo.

Asimismo, se ha resaltado la importancia de diferenciar el concepto de contraterrorismo del de contrainsurgencia. Si bien es posible que, previo al despliegue de fuerzas militares, la situación del Estado anfitrión sea inestable y por tanto haya que emplear tácticas contrainsurgentes, conllevando un mayor uso de la fuerza, el objetivo debe ser proceder a una transición hacia un entorno contraterrorista. Es importante que los Estados sean capaces de diferenciar cuando se encuentran ante un grupo terrorista que emplee atentados y técnicas violentas para esparcir el miedo en una sociedad, frente a un grupo insurgente que utiliza el terrorismo como herramienta complementaria de su acción violenta y asimétrica, siendo necesario, en el primer caso, potenciar las fuerzas policiales y servicios de inteligencia. Por tanto, como se ha expresado anteriormente, éste error de diferenciación se presenta como uno de los fallos nucleares de la intervención en Afganistán.

Por otro lado, se ha planteado el estudio de la multidisciplinaridad de la acción militar, en base a los dos escenarios estudiados. Se puede concluir que la complejidad de dichos escenarios, ha sido el factor que ha generado que los estados mayores de los ejércitos hayan tenido que adaptarse a este entorno multidisciplinar, respondiendo mediante el empleo de los citados Instrumentos de Poder (IdP). Los actores estatales y no estatales, que desarrollan las estrategias híbridas y la ZG, emplearán de un modo sincronizado múltiples IdP, dimensionados específicamente para atacar las vulnerabilidades del Estado objetivo. Por todo ello, la única respuesta posible ante esta forma de desestabilización, es la multidisciplinar; los cinco IdP estudiados deberán ser utilizados en forma de pequeños conjuntos de acciones sincronizadas, de modo que se pueda evaluar rápidamente su efectividad y redistribuir la inversión si fuera necesario, traducándose en una mayor capacidad de adaptación.

Otra conclusión esencial, es la necesidad imperiosa de entender la idiosincrasia de los pueblos y transmitir ese conocimiento a las tropas desplegadas. Este proceso se ha mostrado nítidamente con la cultura militar africana, más proclive a entenderse con otros militares antes que con políticos o diplomáticos, así como con la gran diversidad de etnias afganas, con costumbres que son ley en muchas regiones del país. Ante ello cabe comparar las dos operaciones de estabilización analizadas: *ISAF* y *EUTM Mali*, ambas precedidas por una operación puramente militar de entidad. La diferencia esencial entre ambas es que, en la primera, no se contaba con el apoyo de la población, debido a la excesiva capacidad militar empleada previamente durante *Endurance Freedom*; una aversión que, a pesar del esfuerzo y la voluntad estabilizadora de *ISAF*, no se pudo revertir. Por tanto, no se puede garantizar la capacidad defensiva ni apoyar la reconstruc-

ción política, social y económica sin el beneplácito de la población local.

Consecuencia de lo anterior, y relacionado con el porcentaje óptimo de inversión de cada IdP, se deduce que el poder militar no pudo superar un umbral determinado. Concretamente, para definir el IdP militar como ponderado y adecuado, determino como conclusión, que éste debe ser inferior a la cuarta parte de los recursos asignados al total de las disciplinas. El IdP militar empleado en *Endurance Freedom* e *ISAF* se ha visto reducido comparado con el desplegado en *EUTM Mali*, de lo que se puede inferir que para obtener mejores resultados estratégicos largo plazo, es preferible una acción militar focalizada, que proporcione seguridad de manera progresiva y estabilidad a largo plazo. Por su parte, el IdP económico juega un papel más importante en la ZG que en Guerras Híbridas. Las coacciones y embargos económicos pueden ser realmente útiles como elementos de configuración del entorno (JORDÁN, 2020) y para obtener ventajas estratégicas por debajo del umbral de la guerra. Los IdP restantes (político, civil y comunicativo) se tornan los más relevantes y, por tanto, los que necesitarán de una mayor inversión para los conflictos venideros, siempre que no se traten de conflictos convencionales. Esto demuestra la multidisciplinaridad de la acción militar como prueba de que los ejércitos seguirán adoptando un papel muy relevante en estos tres ámbitos, y, principalmente, respecto a proporcionar seguridad a la población civil.

Referencias

ALBERT FERRERO, J. (2015) “El Estado Islámico”, *Cuaderno de Pensamiento Naval*, núm. 18, pp. 47-61: <http://publicaciones.defensa.gob.es>

ALONSO BERRIO, M. (2003) “Los Estados Fallidos”, *Cuadernos de Estrategia*.

IEEE, nº 120, pp. 199-227: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=917283>.

ARTEAGA, M. (2013) “España, Mali y la Operación Serval de Francia: ¿qué hacer y qué no? ¿Solos o en compañía de otros?”, *Real Instituto Elcano*, 14 de enero: <https://www.realinstitutoelcano.org/comentarios/espana-mali-y-la-operacion-serval-de-francia-que-hacer-y-que-no-solos-o-en-compania-de-otros>

ARTEAGA, M. (2022) “La guerra y su tipología: crítica y evolución” *Global Strategy*, núm. 23, pp. 6-7: <https://global-strategy.org/la-guerra-y-su-tipologia-critica-y-evolucion>

BALLESTEROS, M. A. (2016), *Yihadismo*, Madrid: La huerta grande.

BAÑOS BAJO, P. (2018), *El Dominio Mundial*. Barcelona: Ariel.

BAQUÉS QUESADA, J. (2021), *De las guerras híbridas a la zona gris. La metamorfosis de los conflictos del siglo XXI*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).

BEHZAD, R. (2011) “La estructura social en Afganistán”, *Cuadernos de Estrategia. IEEE*, núm. 63, pp. 1-13: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7429816.pdf>.

BOND, M. (2007) “Hybrid War. A new Paradigm for Stability Operations in Falling States”, *US Army War College*: <https://www.comw.org/qdr/fulltext/0703bond.pdf>

BUENO, A. y BUENO, A. (2019) “La implicación de la Unión Europea en Mali: un balance de la reforma del sector de defensa”, *Política y Gobernanza. Revista de Investigaciones y Análisis Político*, núm. 3, pp. 21-47: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7043564>

BUESA GARCÍA, F. (2013) “La Información Pública en el mando conjunto de ISAF”, *Ejército de Tierra Español*, núm. 864, pp. 102-107: https://ejercito.defensa.gob.es/Galerias/multimedia/revista-ejercito/2013/R_Ejercito_864.pdf

CALVILLO CISNEROS, J.M. (2013) “Afganistán: marco normativo y relevancia para la acción exterior española”, *Anuario de la facultad de Derecho, Universidad Carlos III*, núm. 30, pp. 311-331: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4830876>

COOLEY, J. K. (2002), *Guerras profanas. Afganistán, Estados Unidos y el terrorismo internacional*, Madrid: Siglo Veintiuno de España editores.

DE LA GUARDIA RICART, L. C. (2013) “Comunicación estratégica (STRAT-COM) en el nivel operacional. ISAF, un caso práctico” *Ejército de Tierra Español*, núm. 864, pp. 96-102: https://ejercito.defensa.gob.es/Galerias/multimedia/revista-ejercito/2013/R_Ejercito_864.pdf

DE MIGUEL SEBASTIÁN, J. (2021) “Afganistán. Política sin estrategia o estrategia sin política”, *Cuadernos de Estrategia. IEEE*, núm. 92, pp. 201-214: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8175382>.

DÍEZ ALCALDE, J. (2017) “Mali: obstáculos y respuestas para enfrentar una amenaza compleja”, *Panorama geopolítico de los conflictos 2017. IEEE*, pp. 11-33: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/libro/705463/1.pdf>

GUTIÉRREZ DE LEÓN, B. (2021) “Amenazas híbridas y zona gris. OTAN, Unión Europea y España ante esta nueva forma de enfrentamiento”, *Global Strategy*, núm. 32: <https://global-strategy.org/amenazas-hibridas-y-zona-gris-otan-union-europea-y-espana-ante-esta-nueva-forma-de-enfrentamiento>

JORDÁN, J. (2020) “La escalada en las estrategias híbridas y en el conflicto en la zona gris”. *Global Strategy*, núm. 11: <https://global-strategy.org/la-escalada-en-las-estrategias-hibridas-y-en-los-conflictos-en-la-zona-gris>

LE GOURIELLEC, S. “La política de Francia en el Sahel”, *Cuadernos de Estra-*

tegia. IEEE, núm. 176, pp. 85-122: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5270494>.

MALKASIAN, C. (2020) “How the Good War Went Bad. America’s Slow-Motion Failure in Afghanistan”, *Foreign Affairs*: <https://www.foreignaffairs.com/articles/afghanistan/2020-02-10/how-good-war-went>

MARTÍNEZ-VALERA, G. (2021) “Amenazas híbridas y zona gris. Consideraciones al planeamiento en el nivel operacional”, *Global Strategy*, núm. 34: <https://global-strategy.org/amenazas-hibridas-zona-gris-planeamiento-nivel-operacional>

MENDIGUCHÍA MENA, M. (2011) “El oficial de información pública en operaciones”, *Cuadernos de Estrategia. IEEE*, núm. 148, pp. 161-182: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3838805>

NAVARRO, I. (2015) “Radiografía del conflicto de Mali”. *Africaye*: <https://www.africaye.org/conflicto-mali-acuerdos-argel>.

NIEVAS BULLEJOS, D. (2018) “Mali, epicentro de la insurgencia yihadista en el Sahel”, *Revista General de Marina*, núm. 275, pp. 465-471: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6678017>

PÉREZ TRIANA, J.M. (2015) “Operación Serval: El estilo francés de hacer la guerra”, *Política y Gobernanza. Revista Ejército*, núm. 891, pp. 42-49: https://www.researchgate.net/publication/333089499_Operacion_Serval_El_estilo_frances_de_hacer_la_guerra

RUIZ ARÉVALO, J. (2021) “La caída de Kabul II. ¿Dónde están los señores de la guerra?”, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, núm. 120, pp. 1-14: https://www.ieee.es/publicaciones-new/documentos-de-opinion/2021/DIEEEO120_2021_JAVRUI_Kabul.html

RUIZ ARÉVALO, J. (2021) “La caída de Kabul. Causas del colapso del Estado afgano”, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*

gicos, núm. 90, pp. 164-182: https://www.ieee.es/publicaciones-new/Especial_Recoleccion_Afganistan/DIEEEO90_2021_JA-VRUI_Kabul.html.

RUIZ ARÉVALO, J. (2022) “La caída de Kabul (y IV). ¿Y ahora qué? El oscuro horizonte económico de Afganistán”, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, núm. 16, pp. 698-708: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8494524.pdf>

TALAVERA CEJUDO, GUILLERMO (2023), «Las Fuerzas Armadas, nuevas formas de guerra y su papel en la lucha antiterrorista global en el siglo XXI», *Global Strategy Report*, 11/2023.

URTEAGA TODOÍ, D. (2017) “La comunicación estratégica en la lucha contra el terrorismo. El caso paradigmático del DAESH”, *Documentos de Seguridad y Defensa. IEEE*, núm. 72, pp. 103-148: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=723855>

YUSTE ECHARREN, P. y COLOM PIELLA, G. (2009) “Operaciones de estabilización y construcción nacional: marco para la lucha contra la contrainsurgencia”, *Boletín de Información. CESEDEN*, núm. 313, pp. 89 y ss.: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3238654.pdf>

Talavera Cejudo, Guillermo (2023), «Las Fuerzas Armadas, nuevas formas de guerra y su papel en la lucha antiterrorista global en el siglo XXI», *Global Strategy Report*, 11/2023.

NOTAS

[1] La teoría del efecto CNN, consiste en que los medios de comunicación tienen la capacidad de producir y emitir historias a un ritmo tal que puede modificar los ritmos de la diplomacia, en tiempo real, obligando a los gobiernos a dar una respuesta rápida ante la situación cubierta (STROBEL, 1996).

[2] Hace referencia a Ley Islámica, la cual consideran que debe imperar como norma política económica y social. El DAESH actualmente ha conformado una red de franquicias regionales con presencia en países del Sahel, norte y centro de África y Afganistán. Asimismo, se ha acrecentado su conflicto con Al Qaeda por el liderazgo del movimiento yihadista a nivel mundial, como el acaecido en el Sahel entre sus dos filiales.

[3] Se define como aquel Estado que no es capaz de mantener el monopolio del uso legítimo de la fuerza y, por tanto, conforma unas autoridades gubernamentales inestables. Esto provoca que diferentes grupos de poder tales como ONGs, empresas multinacionales y organizaciones criminales (también terroristas) vayan ocupando el vacío generado por el Estado, acrecentando la división (BERRIO, 2003).

[4] Del inglés *European Union Training Mission Mali*.

[5] En este caso, se traduce como *Misión Multidimensional Integrada de Estabilización de las Naciones Unidas en Mali*.



LA CARRERA ARMAMENTISTA NAVAL VERSIÓN SIGLO XXI

Por el Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS
komitre@gmail.com



Licenciado en Sistemas Navales por la Escuela Naval, diplomado de Estado Mayor General y de Estrategia y Política por la Escuela de Guerra Naval. Cursó otros estudios de postgrado en el Instituto Militar de Estudios Superiores y el Centro de Altos Estudios Nacionales de Uruguay, en la Universidad Georgetown de EEUU, y en la Universidad Nacional de la República Popular China.

INTRODUCCIÓN

De lo que nadie puede dudar en 2025 es que el nuevo siglo trajo su versión propia de la carrera armamentista naval que caracterizará el inicio del siglo XX. Por entonces fue entre Gran Bretaña y Alemania, con EEUU, Francia, Italia, Austria-Hungría y Japón siguiendo el camino uno o dos pasos atrás. Hoy en la lid compiten EEUU, China y Rusia, con Reino Unido, Francia, Alemania, Países Bajos, Japón y Australia siguiendo de cerca aunque a menor ritmo. En los hechos, el núcleo de la competencia es entre EEUU y China, los demás son actores secundarios que no han podido (o sabido) mantenerse al margen de la tendencia. Lo concreto es que hoy, año 2025, casi todos los países del mundo están mejorando sus arsenales.

LOS CAMBIOS DE PARADIGMAS

A lo largo de la historia por el dominio del mar (o al menos el control del mar) la planificación naval siempre se armó alrededor de paradigmas que en su momento intentaban reflejar lo mejor de la ciencia y la tecnología de cada Estado. Desde el fin de la Edad Media hasta avanzado el siglo XIX la propulsión a vela y el cañón de avant carga y ánima lisa fueron el paradigma impuesto.

Los buques variaron de tamaño, de calibre y número de sus armas, pero no de concepto de operación y empleo. Sin embargo, la revolución industrial introduciría cambios radicales en el diseño, capacidades y operación de las naves.

En 1853 la Guerra de Crimea presentó los primeros enfrentamientos entre buques de propulsión combinada viento y vapor, y de allí en más los cambios se sucedieron a velocidad vertiginosa. Durante la Guerra de Secesión de EEUU, el 9 de marzo de 1862, se produjo el primer combate entre barcos construidos enteramente de metal, cañones de ánima rayada y muy alto calibre, y propulsión mecánica, que rápidamente eclipsaron a los finísimos navíos de la era de la vela. Apenas cuatro años después, el combate de Lissa entre las marinas de Austria e Italia mostró el primer enfrentamiento naval con la ausencia total de velas. La propulsión mecánica había impuesto su cambio de paradigma.

Entrando al siglo XX se produjo la después llamada “carrera armamentista naval”, inaugurando una competencia de aceleración constante por la modernización en el diseño de los buques y sus tamaños, y en los sistemas de armas y sus calibres. El cambio más importante fue la dimensión de la guerra en el mar, que súbitamente dejó de ser

de superficie para convertirse en tridimensional, en la introducción del submarino y del avión. El acorazado pasó a ser el buque capital, la máxima expresión de la guerra naval, al menos por un par de décadas.

Desde el punto de vista político, la guerra se globalizó, y para 1918 se habían involucrado 48 naciones y sus apéndices coloniales, lo que llevó a los historiadores a dejar de llamarla “la Gran Guerra” y referirla como “Primera Guerra Mundial”.

En 1939 se inició la siguiente conflagración global, la “Segunda Guerra Mundial”, y esta vino acompañada con un importante cambio de paradigma. El dominio del aire pasó a ser requisito necesario de cualquier éxito en la superficie, imponiendo al avión embarcado como el primer vector del poder naval y al portaviones desplazando al acorazado del rol de buque capital. Además, la modernización de sistemas y equipos en los submarinos lo habían convertido en un enemigo formidable. Las unidades de superficie pasaron a ser casi blancos indefensos, y de manera súbita sus cubiertas se llenaron de sistemas de armas antiaéreos y antisubmarinos.

Un nuevo cambio de paradigma de la guerra en el mar, que a su vez despertó rivalidades internas enfrentado submarinistas y aviadores, y relegando a un plano secundario la vieja guerra de superficie. No obstante, el desarrollo de la misilería de largo alcance trajo nuevas misiones a los buques.

Hoy, entrado el siglo XXI, estamos presenciando un nuevo cambio en el paradigma de la guerra en el mar, con el avance arrollador de la automatización, de los sistemas no tripulados y de la inteligencia artificial, mientras se avanza en el desarrollo de medios autónomos que hará de los combates enfrentamientos a distancia, sin presencia humana en el lugar del combate.

¿DOMINIO O CONTROL DEL MAR?

El estratega ateniense Temístocles (525 – 460 AC) dijo: **“El que domina el mar, domina todas las cosas”**, reflejando lo que fue durante siglos el pensamiento de pensadores, intelectuales, analistas políticos y militares, y fue considerada casi como un dogma. El mar es un espacio muy vasto, el 70% de la superficie del planeta, y por lo tanto su dominio nunca fue completo, ni estuvo subordinada a una Corona o Estado.

En el siglo XXI la globalización de la economía y la interdependencia de los sistemas de producción han dado al comercio internacional una dimensión que antes no tenía. Hoy no existen países autárquicos, y no es necesario poseer las materias primas estratégicas para construir poder, sino alcanza con tener acceso a ellas. Y esa interdependencia depende de un único sistema: el comercio internacional, cuyos movimientos e intercambios se mueven mayormente por mar.

Con el desarrollo de los nuevos sistemas de vigilancia y contralor de movimientos nada de lo que se mueve por la superficie del mar puede pasar desapercibido a las grandes potencias o los organismos internacionales. En consecuencia, todo el comercio internacional está bajo la atenta mirada de las partes interesadas. Entonces ¿cobra nueva validez el pensamiento de Temístocles?

La respuesta es un “SI” parcial. El 82% del comercio internacional y el 63% del petróleo que consume el mundo se mueven por mar. Pero para controlar estos tráfico ya no es necesario contar con el dominio del mar, sino que hoy basta con la posesión o el control de un conjunto de estrechos o puntos de estrangulamiento por donde cruza el 90% de los tránsitos marítimos.

Estos apenas son cuatro, pero pueden poner en jaque a todo el comercio internacional, o llevar a una nueva crisis global, crear desconfianza entre países amigos y generar

un conflicto entre ellos. Todo gracias a unos recursos siempre escasos.

Ormuz, el Mar Rojo, Malaca y Panamá concentran la mayor parte del tráfico marítimo del globo, por lo que es fácil imaginar sus posiciones estratégicas en el contexto internacional.

Tampoco es casualidad que estos estrechos estén en las zonas más conflictivas del globo. Los estrechos siguen siendo lugares en los que el tráfico marítimo es más fácilmente controlable y más vulnerable que otros lugares. De ahí la necesidad de su control y estabilidad, algo que ha sido habitual en la historia en las distintas potencias.

Ahora bien, ¿cómo responder al corte en alguno de estos estrechos? Desde la crisis del petróleo de 1973, los países de la OCDE y China han desarrollado reservas estratégicas para un bloqueo de hasta tres meses, el tiempo que estiman necesario para poder restablecer el orden. Y más cuando los intereses cruzados impulsan a una estabilidad y cooperación general.

En marzo de 2021 el VLCR *Ever Given*, por entonces uno de los mayores barcos del mundo, varó en el Canal de Suez interrumpiendo la navegación por esa vía de comunicación marítima durante algo más de una semana. Una evaluación ligera de las pérdidas en las cadenas de suministros habló de 900 a 1.200 millones de dólares. En febrero de 2022 Rusia invadió Ucrania, alterando la libre navegación por el Mar Negro y sus estrechos. Al haber más Estados afectados por este conflicto, se llegó a una solución provisional que está permitiendo la circulación de los cereales ucranianos y de los fertilizantes e hidrocarburos de Rusia. En noviembre de 2023, en solidaridad con los palestinos de Gaza y su guerra con Israel, el movimiento terrorista Hutí que controla la mitad sur de Yemen decidió cerrar el tránsito del estrecho de Bab el-Mandeb para todo buque o naviera que mantuviera lazos políticos, económicos

o comerciales con Israel (exceptuó las naves de Irán, Rusia y China). Para complementar la tragedia, la escasez de lluvias obligó a disminuir los tránsitos por el Canal de Panamá, situación que pese a la reaparición de las precipitaciones aún no se ha logrado corregir del todo. En todos estos casos, la alteración de las cadenas de suministros no llegó a convertirse en emergencia por una situación coyuntural: exceso de oferta de bodegas, que absorbió el aumento de la demanda.

Los expertos resaltan, sin embargo, la coincidencia no casual entre la existencia de un punto clave para el comercio mundial y las zonas de fundamentalismo islámico: hay problemas en los estrechos de Indonesia, Irán, Arabia Saudí, Yemen, Somalia, Egipto. Detrás parece estar el mismo análisis que realizan en Washington DC, Bruselas, Beijing, Moscú o Riad: el interés de controlar zonas esenciales para, en este caso, dar estabilidad al comercio internacional.

Y es que tras Ormuz, Malaca, Bab El Mandeb, Suez y Panamá tampoco se pueden obviar otras rutas como la de los estrechos turcos de Bósforo y Dardanelos, el de Gibraltar, o los daneses entre el Báltico y el Atlántico. Porque todos ellos tienen relevancia comercial-económica.

Lo cierto es que hoy, en la tercera década del siglo XXI, el dominio del mar se redujo al control de un conjunto de puntos de estrangulamiento, que puede hacerse desde el mar, pero también desde tierra firme, como con efectividad lo están haciendo los hutíes (un simple movimiento terrorista de una nación del tercer mundo) en el sur del Mar Rojo. En estos lugares, dominio del mar y dominio del territorio van de la mano.

Y en un mundo que avanza hacia buques y aviones no tripulados, ahora con el mar controlado desde tierra, el dominio de las aguas y la guerra en el mar ya no son lo que eran antes, aunque conserven el mismo significado.

¿BUQUES O DRONES?

Dos cosas aparentemente contradictorias pueden ser ciertas al mismo tiempo. Esto es particularmente cierto en la guerra, que tiene una manera de poner patas arriba la sabiduría convencional en el curso de una batalla.

Si hubieran dicho hace una década que la flota rusa del Mar Negro había sido contenida por Ucrania, que no tiene una marina de guerra sino una guardia costera, nadie lo habría creído. Pero ocurrió. Las fuerzas armadas ucranianas ya han sacado del juego a la flota del Mar Negro de Rusia y la han degradado al nivel de peligro controlable. El buque insignia de la flota rusa del Mar Negro, el crucero de misiles guiados *Moskva*, fue hundido al comienzo de la guerra mediante una combinación de inteligencia y armas no tripuladas. Desde entonces, Rusia ha sido muy cautelosa a la hora de acercar su flota a la costa ucraniana. Aun así, los buques de guerra rusos han seguido sufriendo daños o hundiéndose a causa de los drones ucranianos.

A primera vista, esto podría significar la sentencia de muerte para los grandes buques de guerra de superficie. Si los drones y los misiles pueden neutralizar una flota sin armada, ¿qué posibilidades tienen los enormes destructores y cruceros, y mucho menos los mercantes, frente a adversarios equipados de manera similar?

¿Significa esto el fin de los grandes buques de guerra de superficie? Muchos analistas navales dicen “SI” categórico. Hoy los buques de superficie se parecen a la gran hilerera patos flotando indefensos, esperando el tiro del cazador.

¿Por qué, entonces, continúa y en auge la construcción de buques de guerra? China está superando con creces a Estados Unidos en la construcción de cruceros, destructores y fragatas. China tiene cerca de 300 buques de guerra de superficie y se calcula que cons-

truye entre 20 y 30 al año. Estados Unidos –junto con Japón, Corea del Sur, India, Australia y sus aliados de OTAN– también sigue construyendo estas plataformas, aunque en números menores. Frente a los drones y a los misiles cada vez más sofisticados, ¿por qué estas Armadas seguirían construyendo vulnerables buques de guerra de superficie?

La historia no es tan sencilla. La gran mayoría del comercio mundial todavía depende en gran medida de grandes barcos, y aunque los drones están reescribiendo las reglas del combate naval, todavía no podemos abandonarlos. Mientras el comercio mundial se mueva por la superficie del océano, se necesitarán buques de guerra para proteger rutas marítimas vitales. No se trata de una cuestión de elección entre una u otra. Las fuerzas navales en particular, están atravesando un cambio de paradigma que implicará el uso de más vehículos no tripulados: sistemas satelitales con capacidad de ataque, sensores de gran altitud y larga permanencia, grandes drones aéreos; vehículos de superficie sobre las olas del océano que se mueven a gran velocidad y están repletos de explosivos; y torpedos inteligentes. Y también sensores que los detecten.

Pero todos esos sistemas no tripulados no significan que los buques de superficie estén acabados. Será necesario defenderse de ambos durante algún tiempo. El doble futuro de la guerra naval necesita sistemas autónomos pero seguirá necesitando naves tripuladas. Los buques de guerra de superficie pueden ser vulnerables, pero son indispensables por ahora. Aún serán necesarios portaaviones, destructores y cruceros para proyectar poder y proteger a los buques comerciales de amenazas como los ataques hu- ties en el mar Rojo.

Aunque los ejércitos, las fuerzas aéreas y los submarinos son excelentes para proyectar poder, la estabilidad económica futura de occidente dependerá de la protección del

comercio (como sucedió en épocas anteriores) en lugar de librar guerras. Sin embargo, en la actual crisis del Mar Rojo, los activos militares tradicionales como los ejércitos, las fuerzas aéreas, los grupos de ataque de portaaviones y los submarinos están demostrando ser ineficaces para defender a los buques mercantes. Los buques de guerra de superficie, como el destructor misilístico, se destacan en esta función, pero simplemente no hay suficientes naves de este tipo en todo el poderoso arsenal de la OTAN para hacer el trabajo de manera efectiva.

Se necesitarán flotas de superficie para ejercer el control de rutas marítimas vitales. El comercio global, sin el beneficio de los buques de escolta, es demasiado vulnerable a los ataques. Los buques comerciales deben ser escoltados y protegidos por fuerzas de superficie con sistemas de armas que destruyan a los drones.

En los primeros meses de la guerra de Ucrania, la tecnología de los drones occidentales dominaba el campo de batalla, pero los rusos pronto empezaron a mejorar su capacidad de guerra electrónica, bloqueando y desactivando los enlaces de comunicación y los sistemas de guía de muchos de los incursores, contando con el apoyo de Irán, cuya alta tecnología en armas autónomas era hasta ese momento desconocida y resultó una sorpresa poco agradable.

Los buques de guerra de superficie actuales, como el destructor de misiles guiados, son muy capaces de derribar misiles con sus propios misiles, pero esas armas son costosas y se gastan mucho más rápidamente en combate (pueden costar diez veces más que los drones que derriban). La respuesta inmediata probablemente sean los láseres. Si un barco tiene suficiente generación eléctrica, hay suficiente energía para derribar las armas entrantes con láseres.

Así pues, es cierto que el papel de los vehículos no tripulados en la guerra naval

está cobrando cada vez mayor importancia, pero también es cierto que los buques de superficie, aunque más vulnerables en este momento de transición, siguen teniendo una importante capacidad ofensiva.

La carrera armamentista del siglo XXI ya largó, y la pregunta es: ¿buques de guerra de superficie o drones? La respuesta es “ambos”, el equilibrio de un poco de cada uno.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Estados Unidos parece estar saliendo de una confrontación de ideas sobre la guerra en el mar, que durante años ha tenido sumidos en la confusión a los diseñadores navales. Sus estrategias saben bien lo que quieren, pero no logran determinar la forma de lograrlo, y prueba de ello es la seguidilla de fracasos en el diseño de los nuevos sistemas de armas. Esto no es nuevo en la historia naval estadounidense, donde con frecuencia se produjeron errores costosos entre la idea y el producto final.

En 1917 se construyó más de una centena de patrulleros de alta mar Clase Eagle que resultaron en un total fracaso táctico. Sin embargo, el proceso de construcción de los Eagle enseñó que los barcos podrían ser construidos en cadenas de producción, lo que se aplicó con mucho éxito dos décadas después con los cargueros de las clases Liberty y Victory, y los petroleros T-2A3. Hubo otros fracasos (destruidores clase Forrest Sherman, por ejemplo), de los que se salió aprendiendo.

Iniciado el siglo XXI la Armada de EEUU comenzó a sustituir sus fragatas multipropósito de la clase Oliver Hazard Perry con el llamado “Buque de Combate de Litoral” (Litoral Combat Ship, o LCS), que se presentó en dos versiones: “Freedom” e “Independence”. Habiéndose previsto la construcción de 52 unidades, solo se concretaron 24 cuando se ordenó detener el proyec-

to. Estos buques resultaron ser de costo de construcción elevado, complejos de operar, caros de mantenimiento y con bajo grado de supervivencia ante un ataque, lo que llevó al mando a solicitarle al Congreso autorización para retirarlos de servicio antes de alcanzar la mitad de su vida útil. Se autorizó con la condición que fueran suplantados por las nuevas fragatas misilísticas de la clase Constellation (FFG 62), un nuevo diseño que debería haber comenzado a entrar en servicio a fines de 2023, pero que en los hechos lleva un estimado de tres años y medio de atraso, porque los pensadores navales no terminan de definir “que sistemas de armas deben dotarla” (lo que se inició como un proyecto de unas 4.000 toneladas de desplazamiento ya va por las 7.000).

Abocada a la necesidad de sustituir sus cruceros clase Ticonderoga (diseño de los 70s, FRAM en 2000) la Armada de EEUU introdujo el destructor misilístico de la Clase Zumwalt (DDG 1000), del que se llegaron a concretar solo tres ejemplares mientras se está discutiendo y luchando contra dos limitaciones: su elevadísimo costo de construcción y su muy avanzada tecnología. El buque posee equipos de última generación, que requieren de operadores y reparadores de altísima capacitación, a niveles muy demandados en el ámbito privado, personal de un nivel técnico casi imposible de retener con los exiguos sueldos que paga Defensa. Hoy los tres DDG 1000, 1001 y 1002 están integrados al servicio activo, pero en una especie de limbo de inactividad, mientras se decide qué sistemas priorizar. En principio se ha dejado de lado el misil hipersónico Conventional Prompt Strike (CPS) y sus programas asociados por carencias en los recursos humanos para operarlos.

Una solución provisoria ha sido extender la vida útil de la serie de destructores clase Arleigh Burke Flight I (DDG-51 a 71), construidos a partir de 1988 para llevarlos de 35 a

48 años de servicio activo, mientras se acenúan las discusiones de cómo será el destructor de misiles guiados de nueva generación (DDG-X) previsto para entrar al servicio en 2032 y que debería valer hasta 2070.

Algo similar viene ocurriendo con algunos sistemas de armas. El cañón LaWS (Laser Weapon System), probado desde el USS *Ponce* (LPD 15) ha demostrado que es el sustituto ideal de todos los sistemas CIWS, y a un costo de tan solo 59 centavos de dólar por disparo. Sin embargo requiere de mucha energía eléctrica, algo que no todos los buques de la flota le pueden proporcionar sin afectar el funcionamiento de otros sistemas. La misma situación se da con el cañón de riel. Son dos casos que están en estudio.

Lo que sí logró la Armada estadounidense fue definir su futuro de portaviones. Durante una década se discutió si en la era del dron y del avión VTOL era conveniente mantener una flota de once portaviones nucleares clase Nimitz (100.000 toneladas de desplazamiento y más de 5.000 hombres de dotación) o pasar a tener alrededor de 30 a 35 portaaviones de la clase Tarawa (39.000 toneladas de desplazamiento y menos de 2.000 tripulantes). La decisión fue que para 2040 EEUU tendrá una flota de seis portaviones clase Ford (hoy uno en servicio, tres en construcción y dos planificados) y los cuatro más modernos de la clase Nimitz (excepto el CVN 75 *Harry Truman* que será reconvertido solo para adiestramiento). Aún está pendiente de determinar la cortina que tendrá cada uno de ellos.

Y esto saca a la superficie otro problema que hasta ahora había pasado desapercibido: la pérdida de la capacidad industrial para construir unidades navales en tiempo y forma. En las últimas dos décadas los otros grandes astilleros se han ido achicando primero y finalmente muchos han cerrado. La mano de obra calificada ha ido desapareciendo. El descuido de ésta área ha sido tan

grande que recientemente comprendieron la real dimensión del problema cuando el constructor naval sudcoreano Hanwha Ocean adquirió las instalaciones completas del legendario astillero Philly Shipyard, de Filladelfia, que llevaba más de un año cerrado y en proceso de liquidación de activos, y de inmediato se lanzó a prepararlo para construir allí su fragata multipropósito FFG (X) Ocean 4300¹, versión mejorada de las fragatas clase Daegu, hoy presentes en las flotas de Corea del Sur, Filipinas y Australia, utilizando potencial humano técnicamente apto importado de Corea del Sur y de Colombia.

Esta adquisición podría marcar el inicio de una mayor participación de Corea del Sur en la revitalización del debilitado sector de la construcción naval estadounidense. Hanwha Ocean se está posicionando como un actor clave para ayudar a abordar el déficit de construcción naval de la Armada de los EEUU. El Secretario de Marina, Carlos Del Toro está buscando aliados en Asia, cuyos constructores navales son más eficientes y capaces de producir buques comerciales y militares, para invertir en Estados Unidos. La entrada de Hanwha en el mercado estadounidense es un paso crucial en esta estrategia a largo plazo, pero ¿serán capaces de aumentar la producción lo suficientemente rápido como para igualar a China?

Pero el hecho concreto es que hoy, EEUU no tiene la capacidad industrial de construir los buques necesarios para cumplir su misión, y su recuperación no ocurrirá de un día para otro.

REPÚBLICA POPULAR CHINA

La Armada del Ejército Popular de Liberación (en chino: Zōngguó Renmin Jiefāngjūg Háijung) es el componente naval del Ejército Popular de Liberación. Desde principios de la década de 1990, la Armada comenzó un rápido proceso de moderniza-

ción. Cuenta con un personal estimado en los 250.000 hombres, incluyendo los 35.000 de las fuerzas de defensa costera, los 56.000 Infantes de Marina y los 56.000 de Aviación Naval.²

Que la República Popular China es una gran potencia mundial en todos los ámbitos es algo que nadie niega, su economía va camino de convertirse en la primera del mundo y ese desahogo económico le permite tener unas Fuerzas Armadas de primera magnitud, que incluyen al mayor Ejército del mundo, una Marina con cerca de un millar de buques, de ellos 241 unidades mayores de combate, considerada la segunda en el ranking naval, después de EEUU, ya que posee dos portaviones operativos con aviones de despegue convencional: el *Liaoning* (ex ruso *Varyag*) y el *Shandong*, además de un tercero de 85.000 toneladas realizando pruebas de mar y un cuarto en construcción (posiblemente nuclear), en gradas, más una Aviación Naval, que en número de aparatos tan sólo se encuentra detrás del gigante norteamericano.

A este impresionante poderío aeronaval, habría que sumarle una Fuerza Submarina compuesta por 6 submarinos nucleares balísticos Clase *Jin* dotados de 12 misiles nucleares intercontinentales *JL-2* y *JL-3 SLBM* con un alcance de hasta 10.000 km, más 9 submarinos nucleares de ataque de las Clases *Shang* y *Hang*, a los que habría que sumarle un total de 59 submarinos convencionales de las Clases *Yuan*, *Song*, *Ming* y *Kilo* mejorados (tanto los EEUU como Francia y el Reino Unido carecen de este tipo de sumergibles muy operativos en aguas someras).

La Infantería de Marina cuenta con 3 buques porta helicópteros, 8 buques de desembarco de barcasas, 36 buques de desembarco de tanques, 36 buques de desembarco medianos (buques ya en el fin de su vida útil, diseñados en la década del 80 pensando en una operación sobre Taiwan).

Por último queda la gran milicia civil, integrada por la marina mercante y por las flotas de pesqueros que faenan por los mares del mundo. Sus tripulantes forman parte de activos estatales de colección de información e inteligencia al servicio de la Marina de China.

A partir de las definiciones del XVII Congreso del Partido Comunista de China (2007), la Marina china comenzó a evolucionar hacia una defensa en profundidad de su costa, lo que implicaba operaciones fuera de área lejos de sus aguas territoriales y por supuesto lejos del paraguas protector de la aviación basada en tierra, por lo que comenzaron a sentir la inquietud de contar con portaviones propios.

Mientras Occidente disminuía peligrosamente sus presupuestos de Defensa, China gracias a un PIB superior a los 18 billones de dólares con un crecimiento anual del 4%, aumentaba continuamente su inversión en Defensa a un ritmo próximo al 10% en la última década hasta llegar a la cifra actual de 294.000 millones de dólares, es decir el segundo en importancia mundial y tres veces superior al ruso que se queda en 86.000 millones. Estas cifras demuestran la importancia que da el gobierno chino a la Defensa, especialmente a la Marina Popular cuyo ambicioso Programa Naval ha conseguido una moderna Armada.

En principio esta modernización naval iría teóricamente dirigida a obtener no sólo la supremacía naval frente a Taiwán, sino también de cara a un conflicto de soberanía referente a los archipiélagos de las Islas Paracel, ocupadas por China y las Spratly, en el Mar de la China Meridional, en disputa con todos sus vecinos más próximos, como Vietnam, Taiwán, Brunei, Malasia y Filipinas. A su vez existe la disputa con Japón por la posesión de las Islas Senkaku, en poder nipón.

Para apoyar estos litigios, China ha ido construyendo una cadena de portaviones insumergibles gracias al relleno y ampliación

de diferentes islotes y arrecifes de la zona, para convertirlos en auténticas bases aeronavales, como los actuales atolones Mischief, Subi y Fiery Cross, dotados de puerto y pista de aterrizaje, conseguidos mediante una flota de dragas que ha ido extrayendo del fondo del mar el relleno necesario para realizar las obras de infraestructura.

El Gobierno chino ha comprendido en el siglo XXI la gran importancia de contar con una Marina Popular oceánica y moderna, capaz de navegar por los siete mares y hacer frente a cualquier amenaza a sus intereses marítimos y nacionales.

Las recientes tensiones en el Mar de la China Meridional con las disputas vecinales sobre los archipiélagos de Spratly, Paracel y Senkaku, hacen que la posesión de una Marina poderosa, facilite un instrumento indispensable en la política exterior china, sin olvidar su sempiterno contencioso con Taiwán, separado de China por el Estrecho de Formosa, que a modo de Canal de la Mancha asiático ha impedido al enorme Ejército Popular hacerse con la isla, apoyada por la política exterior de EEUU.

El espejo en que se mira hoy la Marina china es una síntesis entre Mahan y Gorskov, aunque levemente inclinada hacia el pensamiento de la marina estadounidense. Si bien reconoce estar 15 años retrasada frente al desarrollo tecnológico occidental, la Marina de China es consciente de estar acortando esa brecha. De seguir con su rápido crecimiento e incremento anual de un 10% en su presupuesto de Defensa, en la próxima década su Marina podría desbancar a la estadounidense y con el apoyo de Rusia, ser un enemigo crítico para las Armadas de EEUU y sus aliados.

El XVIII Congreso del PCCh (2013) no solo definió el futuro de la Armada China sino que, entre otras cosas, marcó el inicio de la llamada Iniciativa del Cinturón y Ruta de la Seda (conocida en occidente como OBOR), que se manifestó en dos líneas de

penetración: un desarrollo ferroviario que permitió conectar Shanghai con Europa Occidental, y una política marítima destinada a adquirir puertos y terminales en todo el mundo.

Así, Beijing fue obteniendo el dominio (parcial o total) sobre terminales marítimas en el área del océano Índico primero (Myanmar, Sri Lanka, Irán, mientras negocia con Tanzania y Djibuti) para dar después el gran salto a Europa Occidental. Aprovechando la gran crisis financiera de Grecia, China adquirió el 51% del Puerto Pireo, del Aeropuerto Venizelos de Atenas y de la red ferroviaria griega, ante la pasividad europea que quería solucionar el problema helénico pero sin invertir recursos propios.

Continuando con esa política, China fue adquiriendo terminales portuarias privadas que estaban en quiebra en Venecia, La Valletta, Valencia, Bilbao y Hamburgo. Luego cruzó el Atlántico. Hoy EEUU se queja de que China tiene el control del Canal de Panamá, lo que es negado por el gobierno panameño. Lo que sí está en manos chinas es la operación de dos de los cinco puertos panameños principales: Balboa, en el Pacífico, y Cristóbal Colón, en el Atlántico, ambos operados por filiales de CK Hutchison Holdings, una empresa basada en Hong Kong. En México tienen terminales en los puertos de Manzanillo, Ensenada, Lázaro Cárdenas y Veracruz. En el Caribe, hay una presencia china importante en Freeport, Bahamas, un puerto de aguas muy profundas donde barcos grandes descargan cantidades de contenedores que se llevan en barcos más pequeños a Miami y otros puertos estadounidenses. En Kingston, Jamaica, también tienen terminales. En Sudamérica, en la red de influencia china figura el puerto de Paranaguá, en Brasil, del que es accionista China Merchants Port Holdings (CMPort), uno de los mayores operadores de terminales de contenedores del mundo. Y el mega puerto de Chancay, construido por la naviera Cos-

co en Perú, que no es el primer puerto en manos chinas que existe allí (hace 20 años opera el puerto San Juan de Marcona, adquirido por el grupo estatal Shougang cuando se privatizó la empresa minera Hierro Perú). En Argentina, la estatal China National Cereals, Oil & Foodstuffs (COFCO) compró la mayoría de las acciones de las cerealeras Nidera y Noble, lo que le dio acceso a sus terminales del río Paraná. En Buenos Aires, en cambio, los operadores chinos se retiraron al vencer una concesión que no fue renovada en el terminal 5. También debieron retirarse de Ushuaia, donde habían planificado abrir un puerto hub entre los océanos y la Antártida.

En los últimos 20 años, China aumentó sus conexiones marítimas en más de un 60 por ciento. Hoy, es el país mejor conectado a nivel global por vía marítima. Tiene 95 puertos en todo el mundo, y seis de ellos figuran en el ranking de los 10 mayores del planeta. Es parte del proyecto chino OBOR, es presencia comercial. China lo tiene muy bien identificado como política de Estado

Los tres principales indicadores de construcción naval de China mostraron tendencias positivas en 2024, lo que marca el 15° año consecutivo en que el país lidera estos indicadores a nivel mundial, lo que a su vez refleja el potencial industrial que podría reconvertirse para la construcción de naves de guerra.

El volumen de construcción naval finalizado en China entre enero y diciembre de 2024 representó el 55,7% del total mundial, lo que significó que más de la mitad de los buques entregados en 2024 se construyeron en la nación asiática. Los nuevos pedidos de construcción naval representaron el 74,1% del volumen mundial y los pedidos en curso significaron el 63,1%. En 2024 ocupó el primer lugar en nuevos pedidos para 14 de los 18 tipos de barcos principales a nivel mundial, como buques multipropósito, transportadores de automóviles y portacontenedores.

Sin embargo, una investigación del Representante Comercial de Estados Unidos (USTR) emitió un dictamen histórico, concluyó que la estrategia de dominio de China abarca múltiples prácticas desleales, entre ellas subsidios estatales, políticas de abastecimiento preferencial y prácticas laborales injustas. Tal vez lo más preocupante sea la revelación de la investigación sobre la dependencia de Estados Unidos de la infraestructura marítima china. El comercio internacional estadounidense depende ahora en gran medida de buques fabricados en China, financiados por instituciones estatales chinas, propiedad de compañías navieras chinas y dependientes de una infraestructura marítima y logística global cada vez más dominada por China.

De seguro esta investigación terminará como denuncia de EEUU a China ante la OMC, contencioso que puede prolongarse por años antes de llegar a un dictamen definitivo, el cual, de ser desfavorable para Beijing será ignorado por los chinos, como hicieron ante el dictamen de ONU de 2006 sobre las fronteras marítimas en Paracel y Spratly.

RUSIA

La Armada de Rusia (en ruso: Voenno Morskóy Flot, 'Flota Marítima Militar') es la rama naval de las Fuerzas Armadas de la Federación Rusa. Fue formada después de la disolución de la Unión Soviética al final de la Guerra Fría en 1991, heredando la mayoría de las fuerzas navales de la ex Armada Soviética y está compuesta por las Flotas del Norte, del Pacífico, del Mar Negro y del Báltico, la Flotilla del Mar Caspio, la Aviación Naval, y la Infantería Naval y Artillería Costera.

La disolución de la Unión Soviética trajo un severo descenso en la cantidad de buques activos para Rusia, ya que debió repartir las flotas con las naciones que se independizaron de la URSS. No obstante, se quedó con todo el arsenal nuclear. Algunos tipos de uni-

dades se dejaron de construir (entre ellos los portaviones cuando el astillero Mykolaiev quedó en Ucrania). Otro tanto ocurrió con los submarinos de propulsión nuclear, que además cayeron en descuido y abandono (lo que convirtió al norte de Rusia en un lugar de riesgo de catástrofe nuclear).

La parte que más sufrió con la disolución de la Unión Soviética fue la aviación naval, que de unos 1.100 aviones estimados terminó en 2006 con 270. Sin embargo con la recuperación económica de Rusia y el programa de modernización de las Fuerzas Armadas implementado por el gobierno ruso, al día de hoy esa situación se viene revirtiendo y la aviación naval cuenta con 417 aeronaves.

De igual manera se recuperaron los astilleros, entregando submarinos y buques de manera constante para asegurar la presencia permanente de la Armada de Rusia en aguas internacionales. Asimismo la industria armamentística ha facilitado todo tipo de armas y equipos de alta tecnología para equipar las nuevas unidades navales de Rusia.

La flota de la Armada de Rusia hoy se conforma con: un portaviones (más uno en construcción), 4 cruceros CCG, 13 destructores DDG, 12 fragatas FFG, 79 corbetas, 45 minadores/barredores, 41 patrulleros de alta mar, 16 submarinos balísticos nucleares, 25 submarinos nucleares de ataque, 41 submarinos convencionales, 20 buques de desembarco de helicópteros, 34 buques de desembarco de barcasas. Como novedad, está experimentando con el *Varan*, un portadrones de combate, equipado conUCAV (Unmanned Combat Air Vehicle). Desplazaría unas 45.000 toneladas y podría llevar hasta drones de diferentes roles. La propulsión de ese portaeronaes ligero será de turbinas de gas. Pero aún está en una fase temprana de pruebas.

La Armada de Rusia también cuenta con decenas de buques auxiliares y de logística, desplazando un total de 1,2 millones de toneladas, lo cual la convierte en la tercera con mayor desplazamiento a nivel mundial,

detrás de la Armada de Estados Unidos y la Armada de China; y superior a la Armada Real Británica.

Recientemente se aprobó un programa de rearme naval, con un presupuesto de 192.200 millones de dólares, de los cuales el 25 % será para construir nuevos barcos en un menor tiempo. Autoridades navales rusas afirmaron que en un plazo de 20 años la Armada será la segunda fuerza combati-va mundial, gracias al programa de rearme que inició el gobierno. Se ha contratado la construcción de 40 fragatas por primera vez en 15 años y ya hay planes para construir seis portaaviones a largo plazo del Proyecto 23000E Shtorm. Las clases de barcos previstas son: destructores de Clase Líder, buques de asalto anfibio de Clase Lavina (Proyecto 23900), corbetas de Clase Derzky, buques patrulleros de Clase Vasily Bykov.

Entre 2015 y 2022 los destructores de la clase Udaloy fueron mejorados y modernizados, extendiendo 30 años su vida útil (hasta que sean comisionadas suficientes fragatas de la clase Almirante Gorshkov). Además de reacondicionar sus sistemas de soporte vital y de guerra radioelectrónica, se remplazaron los misiles Rastrub-B Sílex por lanzadores 3S-24 que utilizan el misil antibuque Kh-35 y añadieron un sistema de lanzamiento vertical de 16 celdas para lanzar misiles de crucero Kalibr o bien los P-800 Ónix de ataque terrestre y antibuque.

No obstante, el programa al que más prioridad le da la Armada de Rusia es la modernización de la flota de submarinos, pues el 70% de los sumergibles tienen 20 años o más de servicio. La Armada Rusa planea reemplazar a todos los viejos submarinos por tres clases: los nucleares Clases Borey (SSBN) y Yasen (SSN), y los diésel de ataque Clase Kilo. Si el presupuesto militar destinado a la Armada no sufre ningún tipo de recorte significativo se espera que para 2030 se incorporen al menos 11 submarinos Borey, 10 Yasen y 12 Kilo.

La Infantería de Marina y Artillería Costera cuenta con 1.800 tanques, 4.150 vehículos anfibios y 4.500 piezas de artillería.

Con respecto al potencial humano, Rusia cuenta con 150.000 efectivos en servicio activo y 2 millones de reserva disponible.³

Desde la disolución de la URSS, la Armada de Rusia ha participado en tres conflictos: el bloqueo a la costa de Abjasia (guerra con Georgia de 2008), intervención en la guerra civil de Siria (2015) en apoyo al gobierno de Bashir Assad, y bloqueo de puertos ucranianos en la reciente guerra iniciada en 2023. En la primera logró una fácil victoria destruyendo las fuerzas navales georgianas, aunque el bloqueo fue burlado con frecuencia por embarcaciones civiles. En Siria todo el peso recayó en acciones de bombardeo aeronaval sin casi resistencia. Y en Ucrania, hasta hoy, ha sido la gran derrotada frente a un país que más que una Armada tiene una Guardia Costera.

A MODO DE CONCLUSIÓN

Para un autor solitario, pretender obtener conclusiones valederas de este triángulo de intereses y fuerzas es una tarea imposible. Se necesita de un equipo multidisciplinario para analizar las interacciones probables y sus respuestas posibles.

Pero hay un hecho real y tangible que no puede ser obviado: existe en desarrollo una carrera armamentista entre las tres superpotencias, y no es solo naval, sino que se viene desarrollando simultáneamente en los ejércitos y las fuerzas aéreas de los beligerantes, así como en el nuevo campo de combate digital, y en el espacio exterior (es que en el siglo XXI una guerra global será diferente a las formas de combate hasta hoy conocidas).

Una posible alianza militar y comercial entre Moscú y Beijing es el escenario más temido por Washington, algo que Henry Kissinger ha venido advirtiendo desde 1985. Las fuerzas armadas de Rusia y China vienen

realizando ejercicios y maniobras combinadas en los distintos mares y en tierra, de los que se ha concluido que se trata de dos países con dos visiones y estrategias distintas en su interés por el control marítimo. Existe una expresión de deseo en el objetivo final, pero aún no han logrado el propósito común que sí tienen EEUU y sus aliados de OTAN.

El proyecto de la Ruta de la Seda marítima de China tiene músculo y poder económico propio (la fuerza del comercio). Su empuje es incontenible, porque está cimentado en las mismas bases que dieron fuerza a occidente. Detrás de esa solidez económica, el desarrollo militar crece en silencio.

Las ínfulas de Rusia a nivel marítimo pueden materializarse, aunque se han visto desintegrarse en su enfrentamiento del Mar Negro, mostrando rendijas la propia economía rusa, y el estado de su ejército y de un armamento obsoleto dependiente de chips taiwaneses y occidentales. La fuerza nuclear es su principal baza para una disuasión efectiva, quizá la única (porque sobre sus supuestas armas hipersónicas existe un cúmulo de dudas).

Hoy Rusia y China son compañeros de ruta en la intención de controlar los mares del mundo, pero pronto sus caminos comenzarán a separarse. Ambos emulan las ideas de Alfred Mahan y Serguei Gorshkov, pero los chinos las interpretan a la luz del pensamiento de Sun-tzu y de Confucio; Rusia con el pragmatismo bruto de Stalin. EEUU, por su parte, asiste hoy a un sacudón de su política interna bajo un nuevo gobierno de Donald Trump, cuyas ideas en temas militares nunca fueron totalmente claras.

Sin duda, se avecinan tiempos de cambios.

REFERENCIAS

• DIAMOND, Jared; “Armas, gérmenes y acero”, Editorial Penguin Ransom House, Barcelona, 2022.

• HARARI, Yuval Noah; “Nexus (las redes de información hasta la IA)”, Editorial Debate, Barcelona, 2024.

• KONRAD, John, “¿Están los barcos obsoletos en la era de los misiles y los drones?”, gCaptain, Los Ángeles, octubre 2024.

• SCHULLER, Mike; “El ambicioso plan de construcción naval de la Armada de EEUU para 2025”, Congress Library, Washington DC, 20224.

• STAVRIDIS, Almirante USN (R) James: “The Restless Wave: A Novel of the US Navy”, USNI, Annapolis 2011.

• STAVRIDIS, Almirante USN (R) James: “¿Más buques o más drones?”, Washington Post, Washington DC, 2024.

• VILCHES ALARCON, Alejandro; “Las flotas mosquito”, Revista Española de Defensa, Madrid, 2020.

NOTAS

1. Desplazamiento de 4.300 toneladas, 126 metros de eslora, 15,8 metros de manga y sistema de propulsión híbrido CODLOG, con una dotación de 96 marineros. El armamento del buque está diseñado para una amplia gama de misiones, con un sistema de lanzamiento vertical (VLS) Mk 41 de 32 celdas para misiles tierra-aire y de guerra antisubmarina, dos lanzadores de misiles antibuque cuádruples, un cañón principal de 127 mm, CIWS tipo Phalanx y lanzadores de torpedos. La cubierta de vuelo y el hangar pueden acomodar un helicóptero de clase Seahawk Romeo.

2. Estos números son engañosos, ya que no incluyen el Servicio Militar Obligatorio. Con una duración de 4 años, cubre las necesidades de alistados y clases en las seis armas que componen el Ejército de Liberación Popular. Cada año ingresan unos 17 millones de reclutas, lo que en el período da una masa de alrededor de 68 millones de efectivos.

3. Al igual que con China, son números inestables, ya que no mencionan el servicio militar obligatorio, que tiene una duración de dos años.

CONFLICTO DE SOBERANÍA EN EL MAR DE LA CHINA MERIDIONAL PERSPECTIVA DESDE EL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO

Por el Capitán de Fragata (CG) Marcelo L. OLIVERA



Egresó de la Escuela Naval en 2004 como Guardiamarina del Cuerpo General. Participó en el XXIV viaje de instrucción del ROU Capitán Miranda y en el crucero “Circunnavegación 2005/2006” del ARM Cuauhtémoc de la Armada de México. Prestó servicios en dos periodos en el Buque Científico ROU Oyarvide, formando parte de múltiples campañas batimétricas, incluyendo el último relevamiento realizado a los efectos de completar los estudios necesarios para la extensión de la plataforma continental uruguaya.

Dispone de más de diez años de experiencia en actividades de índole científica en el Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada (SOHMA), ejerciendo sucesivamente la jefatura de la División Cartografía y de los Departamentos de Ayudas a la Navegación, Meteorología Marina e Hidrografía, alcanzando el cargo de Sub Jefe en su última etapa.

Se ha desempeñado como delegado ante las comisiones binacionales del Río Uruguay (CARU), Río de la Plata (CARP) y Laguna Merín (CLM), así como en las comisiones hidrográficas del Atlántico Sud Occidental (CHAtSO) y de la Antártida (HCA). En 2023 representó al país en la 3ra. Asamblea de Estados Miembros de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), celebrada en su sede en Mónaco.

Entre sus principales cursos realizados se destacan:

- 2009: Especialista en Hidrografía en la República Bolivariana de Venezuela, recibiendo a través de su trabajo de investigación la condecoración “Honor al Mérito”, por su aporte al desarrollo de la cartografía náutica electrónica de aquel país.
- 2010: Especialista en Cartografía Náutica Electrónica en el Reino Unido.
- 2011: Primer lugar de precedencia en el Curso de Perfeccionamiento para Oficiales Subalternos.
- 2016: Licenciado en Sistemas Navales, mención “Mérito”.
- 2024: Diplomado de Estado Mayor.

Es docente de Oceanografía de la Escuela Naval desde 2015 y maestrando en Asuntos Marítimos de la Escuela de Guerra Naval desde 2024. Actualmente se desempeña como Jefe de la División Enseñanza del Estado Mayor de la Dirección General de Personal Naval.

INTRODUCCIÓN

El mar de la China Meridional se encuentra desde tiempos recientes, en el centro de

una compleja disputa territorial que involucra a buena parte de los Estados que comparten sus costas. Esta región, vital para el comercio internacional y rica en recursos naturales, es

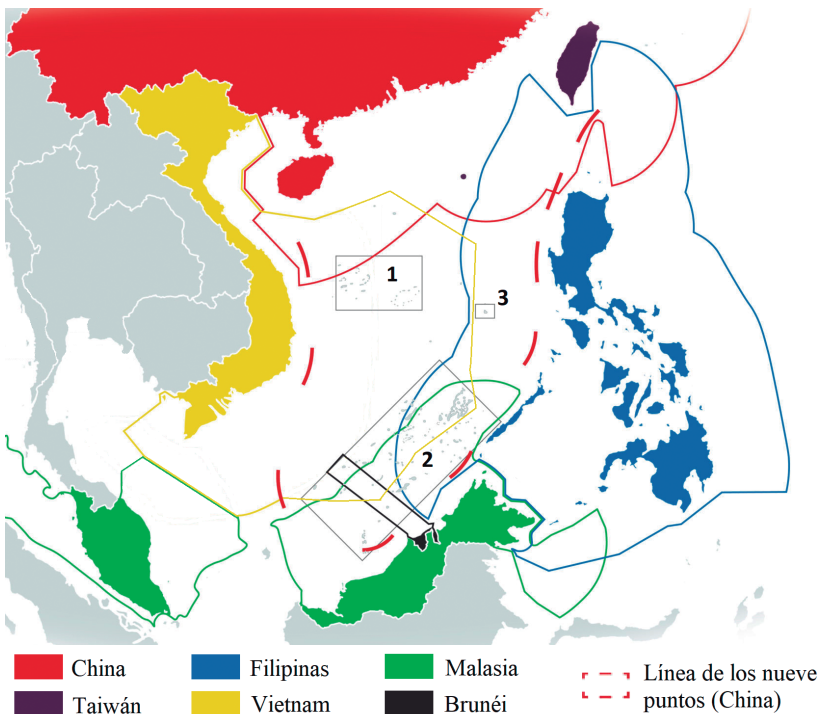
objeto de reclamos históricos y legales superpuestos. La creciente escalada de las acciones de la República Popular China en la zona, junto con la importancia estratégica de este mar, ha intensificado las tensiones y ha generado preocupación a nivel global.

A través de este ensayo, examinaremos el conflicto en el mar de la China Meridional, analizando las reivindicaciones de las diferentes naciones involucradas y el marco jurídico internacional aplicable, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Se explorarán las diferentes vías de resolución de conflictos, incluyendo los mecanismos diplomáticos y jurídicos, con el objetivo de comprender los desafíos y las posibles

soluciones a esta disputa geopolítica de gran relevancia actual.

CONTEXTO GEOPOLÍTICO

Ubicado en el sureste asiático y formando parte del océano Pacífico, este cuerpo marino tiene una superficie aproximada de un millón de kilómetros cuadrados y está rodeado por la República Popular China, la República de China (Taiwán), Filipinas, Malasia, Brunéi y Vietnam. En su interior existen más de 200 islas y arrecifes cuya soberanía es objeto de controversia entre estos Estados, principalmente concentradas en los archipiélagos de las Paracelso y las Spratly (Figura N°1).



Notas:

1- Islas Paracelso, 2- Islas Spratly, 3- Atolón de Scarborough

Figura N°1: Área del mar de la China Meridional y solapamiento de reclamos de ZEE de los Estados ribereños.

El valor de estos territorios insulares no reside en los beneficios directos que puedan aportar, sino en las ventajas derivadas de las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) que generan. Alrededor del 60% del tráfico marítimo mundial transita por estas aguas, cuyo volumen aumenta exponencialmente cada año gracias al desarrollo de la región, constituyendo el medio de transporte de mercaderías principal para las naciones antes mencionadas. Por citar un ejemplo, China depende en un 60% de su comercio a través de este mar, resultando crucial para su economía.

Otro aspecto importante es la pesca, ya que este espacio marítimo concentra alrededor del 10% del volumen de capturas a nivel mundial, siendo un bienpreciado para estos países de poblaciones particularmente extensas. Este hecho en particular ha generado tensiones entre China y Vietnam —el mayor productor de pescado de la zona— y también con Filipinas, con denuncias de intimidación e incluso ataques a pescadores por parte de navíos chinos.

Además, existe la posibilidad de aparición de otros recursos, como petróleo y gas natural, que aumentarían aún más la importancia del territorio. Según estimaciones, este mar podría albergar hasta 1.500 millones de barriles de petróleo en la zona sur de China y 490 millones en aguas cercanas a Filipinas, y decenas de miles de millones de metros cúbicos de gas natural. Estos recursos son especialmente relevantes para el gobierno de Pekín, dada su carencia y necesidad de importación, lo que implica su dependencia energética respecto a otros Estados.

POSICIONES DE LOS DISTINTOS ESTADOS RIBEREÑOS

FEDERACIÓN DE MALASIA

Malasia ratificó la CONVEMAR en 1996 y en base a esta reclama un mar territo-

rial (MT) de 12 millas náuticas (MN), ZEE y plataforma continental extendida en la parte sur del mar de la China Meridional. Hasta el momento no ha suministrado a la Organización de las Naciones Unidas (ONU) las coordenadas de los límites de estas áreas, tal como es requerido en el artículo 16.2 de la CONVEMAR.

Estas reivindicaciones son objeto de controversias por algunas situaciones de solapamiento con las aspiraciones de países vecinos, excepto con Brunéi gracias a un acuerdo alcanzado en 2009, y parcialmente con Vietnam, con la cual ha realizado en forma conjunta los estudios técnicos necesarios para definir una traza limítrofe común en su sector sur, pero no así en el área de islas Spratly. De un total de siete ubicadas en su plataforma continental, dos se encuentran ocupadas militarmente por Vietnam y una por Filipinas. Por otra parte, y en la misma área geográfica, dispone bajo su control al arrecife Swallow, ocupado desde la década de 1980 por más de 70 efectivos militares malayos, y reclamado también por China, Taiwán y Vietnam.

ESTADO DE BRUNÉI DARUSSALAM

Brunéi también ratificó la CONVEMAR en 1996. Sus reclamaciones consisten en un MT de 12 MN, ZEE de 200 MN y una plataforma continental definidas con apego a lo establecido en el artículo 76 de la CONVEMAR. Sin embargo, hasta el momento no ha publicado suficiente información para establecer sus límites con claridad.

Si bien no presenta conflictos de soberanía con su principal vecino, Malasia, mantiene una disputa con China y Vietnam por el arrecife Louisa en las islas Spratly. Este rasgo marítimo tiene una ubicación estratégica en el archipiélago, dado que según se establezca su naturaleza jurídica como isla, elevación de bajamar o superficie permanen-

temente sumergida, tendrá consecuencias relevantes en la delimitación de la zona, como se explicará más adelante.

REPÚBLICA DE FILIPINAS

Filipinas firmó la CONVEMAR en el mismo año de su redacción, ratificándola rápidamente en 1984. Sus límites marítimos incluyen una ZEE de 200 MN y una plataforma aprobada por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la ONU.

Los puntos centrales de disputa con sus vecinos se encuentran en torno al atolón de Scarborough, localizado en su ZEE y de permanente emersión por sobre el nivel de las aguas, lo que implica una condición de reconocimiento jurídico como isla y el derecho a reclamar MT y ZEE en torno al mismo. China y Taiwán superponen su reclamo soberano desde 1997, lo cual ha provocado algunos de los incidentes más tensos en la región. En particular en 2012, un buque de la Armada Filipina se enfrentó a ocho navíos pesqueros chinos, dando lugar a la llegada de buques de guerra de este último y a la retirada de la nave filipina. Desde entonces, China mantiene una presencia periódica de buques guardacostas y de la propia fuerza naval. Mientras Filipinas reivindica su soberanía por cuestiones históricas heredadas tanto del Reino de España como de los Estados Unidos, China argumenta su anexión en base a su tesis de la “línea de los nueve puntos” como se detallará más adelante, y por la presencia continua de pesqueros en la zona, lo que implicaría una ocupación efectiva al tratarse de un área de *terra nullius*.

Otro frente abierto es el archipiélago de las Spratly, donde Filipinas demanda un conjunto de 50 islas. Estas reclamaciones entran en conflicto con las de Taiwán, China y Vietnam, que ya han ocupado efectivamente una, siete y dieciséis islas respectivamente. Mientras Pekín afirma una vez más sus dere-

chos en virtud de evidencias históricas y de ocupación efectiva por parte pescadores nacionales, Vietnam lo hace en virtud de consideraciones sucesorias respecto a Francia, su potencia colonizadora.

REPÚBLICA POPULAR CHINA Y REPÚBLICA DE CHINA (TAIWÁN)

China, como firmante de la CONVEMAR en 1984, ha expresado de manera concreta sus pretensiones territoriales en esta región. En 2009, luego de que Malasia y Vietnam presentaran sus estudios de extensión de sus respectivas plataformas continentales, el gigante asiático envió a la Secretaría General de las Naciones Unidas dos notas afirmando su soberanía sobre las islas y sus aguas adyacentes, junto a un mapa en el que se presentan nueve líneas que abarcan más del 80% de la superficie de este mar (Figura N°2). Esta ambigua delimitación ha generado importantes controversias, ya que no se han proporcionado coordenadas precisas de su traza, lo que se interpreta como una estrategia política para negociar con los Estados vecinos. Algunos de estos segmentos se encuentran notoriamente próximos a las costas de Vietnam, Malasia, Brunéi y Filipinas.

Sus reivindicaciones se basan en diversos argumentos:

- **Evidencias históricas:** Afirma haber sido el primer Estado en descubrir y nombrar a las islas del mar de la China Meridional, citando documentos que se remontan a la dinastía Xia (2100 a.C. – 1660 a.C.).
- **Desarrollo económico:** En la misma línea que lo anterior, se argumenta haber desarrollado actividades pesqueras en la región desde la Dinastía Jin (265-420). Recientemente, una serie de conflictos directos con Vietnam han acontecido en relación con la explotación de recursos en estas aguas;



Figura N°2: Línea de los nueve puntos, reclamo de soberanía de China en el área.

en 2014 China autorizó la prospección de hidrocarburos en adyacencia a las islas Paracelso, a lo cual tuvo que retractarse dada la presión internacional y las tensiones diplomáticas. Anteriormente en 2011, tres navíos chinos se enfrentaron a un buque de una compañía petrolífera vietnamita que realizaba estudios dentro de la ZEE de este último y a más de 300 MN al sur de territorio continental chino. Dos semanas después un incidente similar ocurrió a sólo 60 MN de la costa vietnamita, cuando un pesquero chino embistió a un navío del otro país.

- Control efectivo: Según sus autoridades, se ha ejercido un control ad-

ministrativo y militar efectivo sobre las islas Spratly y Paracelso desde la Dinastía Yuan (1271-1368), sin conflictos con otras naciones hasta finales del siglo pasado. Asimismo, la soberanía se fundamenta a través de la construcción de instalaciones para el sostenimiento de actividades pesqueras, salvamento marítimo, observatorios meteorológicos y faros, así como bases navales.

- Objetor persistente: China afirma haber protestado constantemente ante las reclamaciones de otros Estados, llegando incluso a tomar acciones militares, como los enfrentamientos con Vietnam en 1974 que derivaron en la

expulsión de una guarnición en una de las islas Paracelso, y en 1988, donde varios buques vietnamitas fueron hundidos.

- Reconocimiento internacional: En este sentido, se citan diversos tratados y hechos que a su juicio sustentan su posición.

En relación con Taiwán, es importante recordar que se sostiene por parte de este país su legítima continuidad respecto a la República de China previo a la Guerra Civil de 1949, por lo cual mayormente sus aspiraciones territoriales están basadas en argumentos históricos coincidentes con su contraparte continental, aunque bajo una política menos agresiva.

REPÚBLICA SOCIALISTA DE VIETNAM

Vietnam tampoco es excepción como adherente a la CONVEMAR, habiéndola ratificado en 1994. Reclama la existencia de un MT y de una ZEE de 200 MN paralelas a su costa, así como de una plataforma continental hasta el borde exterior del margen continental.

Al igual que China, reivindica su derecho a la posesión de las islas Paracelso y buena parte de las Spratly. De hecho, actualmente es el Estado que ocupa un mayor número de enclaves en este último archipiélago. Los argumentos de Vietnam para sustentar sus reclamaciones se basan en varios aspectos:

- Antecedentes históricos: Se afirma que su presencia en las islas data del siglo XVII. Por otra parte, se sostiene que mapas chinos del siglo XIX excluyeron a estas posesiones como parte de aquel país.
- Desarrollo económico: Se alega la explotación sistemática de los recursos de las Paracelso desde el siglo XV, con la creación de una compañía co-

mercial que transitaba por estas islas, sin concurrencia de otras potencias, incluso hasta el siglo XVIII.

- Administración efectiva: A principios del siglo XIX, Vietnam envió hombres para izar su bandera en las Paracelso, construyó un templo y despachó misiones de reconocimiento, continuando estas actividades incluso cuando la nación estuvo bajo dominación francesa. Respecto a las Spratly, Francia realizó actos de exploración y toma de posesión al tratarse de *terra nullius* que Vietnam reclamó una vez independizado.
- Derecho de cesión: Vietnam argumenta que las reclamaciones ejercidas por Francia sobre las islas le fueron delegadas a Vietnam tras su independencia.

MARCO NORMATIVO APLICABLE

Habiéndose recorrido las distintas aspiraciones soberanas de los países ribereños del mar de la China Meridional y su contraposición, a continuación, analizaremos las condiciones del marco jurídico internacional que aplican a este conflicto y las consecuencias que pueden conllevar la calificación y reconocimiento de sus aguas para cada una de las partes.

LA CONVEMAR APLICADA A LOS LÍMITES MARÍTIMOS

No es objeto de este artículo describir los contenidos de este tratado, pero dada la importancia en la posible resolución de los desacuerdos antes detallados, vamos a enfatizar aquellas situaciones en las que la norma establece reglas correspondientes a este caso. Primero debemos recordar que como ya fue mencionado, la totalidad de los Estados que presentan reclamaciones superpuestas en el

mar de la China Meridional son firmantes de la CONVEMAR, por lo cual adhieren a sus obligaciones. La única excepción es Taiwán, dada la complejidad política que entraña su reconocimiento internacional. Pese a ello, se afirma que la Convención expresa en términos generales el derecho consuetudinario aplicable a los asuntos oceánicos.

En primer término, dadas las dimensiones del área marítima en cuestión, las ZEE y plataformas continentales de estas naciones se superponen en múltiples sectores, además de las consecuentes adopciones de límites previstos en la Convención en caso de reconocerse la condición de isla a las numerosas formaciones agrupadas fundamentalmente en los archipiélagos de las Spratly y Paracelso.

En cuanto al régimen jurídico de la ZEE regulado por los artículos 56 y siguientes de la Convención, se le reconocen derechos entre el Estado ribereño y los terceros Estados: a los primeros, le corresponden derechos de soberanía para “la exploración, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar”. Por otro lado, también se les reconoce su jurisdicción para “el establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; para la investigación científica marina; y para la protección y preservación del medio marino”. En cuanto a los terceros Estados, son titulares de derechos como la libertad de navegación o de sobrevuelo, pero sometidos a la legislación del Estado ribereño, como lo establece el artículo 58.

En cuanto a la pesca, como observamos, de vital importancia para los países de la región dadas sus elevadas poblaciones y la consecuente necesidad de abastecerles de alimentos, su explotación en la ZEE corresponde al Estado ribereño, pudiendo negar su acceso a flotas pesqueras de terceros Estados. Por lo tanto, el reconocimiento de estas

áreas puede aparejar limitaciones sustanciales en la adquisición de recursos para el resto de los países, lo que queda en evidencia al repasar que las mayores situaciones de tensión se han originado en torno a actividades de buques pesqueros y la consecuente respuesta de las autoridades que consideraban esas aguas como parte de su ZEE.

En la misma línea de razonamiento encontramos la plataforma continental, donde el Estado ribereño dispone de derechos para la explotación de los recursos vivos y no vivos del lecho y subsuelo marino, tal como lo expresa el artículo 77.4 de la Convención. Nuevamente hemos mencionado situaciones de confrontación por la genuina potestad de disponer la extracción de hidrocarburos y gas natural, que llevaron a incidentes graves por ejemplo entre China y Vietnam.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, resulta interesante considerar las consecuencias que podría tener el reconocimiento de la plataforma continental por parte de algunos Estados litorales en el mar de China Meridional. Algunos de los aspectos más controvertidos se dan en relación con las islas artificiales, considerando que a lo largo de los años China ha construido una gran cantidad de ellas que luego han sido utilizadas como bases militares, hecho que pudiera matizar el derecho a reconocer la plataforma continental en el área (Figura N°3). En cuanto a los conceptos más esperanzadores, cabe destacar los acuerdos bilaterales alcanzados por algunos países, que a través de criterios técnicos y científicos permiten establecer límites claros de la plataforma continental en algunas zonas, y resolver disputas con argumentos jurídicamente sólidos.

Sin embargo, aún se presentan numerosas controversias que resultan de suma complejidad en una eventual solución. En caso de no ser posible alcanzar una delimitación por parte de los Estados involucrados como establece el artículo 83.1, la jurisprudencia



Figura N°3: Arrecife de Fiery Cross, en las islas Spratly, antes y después de las obras militares realizadas por China a partir de 2014.

de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) ha puntualizado los aspectos necesarios de ser estudiados. Entre otros, ha considerado la prohibición de la limitación unilateral, y en caso de no poderse llegar a un acuerdo, la delimitación deberá ser establecida por una tercera instancia con competencia para llevarla a cabo.

RÉGIMEN JURÍDICO CORRESPONDIENTE A LAS FORMACIONES MARINAS

El régimen jurídico y la naturaleza de las formaciones marinas son extremadamente relevantes a la hora de analizar este conflicto, ya que pequeñas consideraciones como la determinación de la marea pueden suponer un gran cambio en la evaluación que se le podrá asignar a estos rasgos del fondo marino y los consecuentes efectos que estarán generando. Resulta importante mencionar que tan solo entre 25 y 35 del centenar de formaciones marinas que se encuentran en la zona están sobre el nivel del mar, pero no por ello se tratarán necesariamente de islas desde el punto de vista del derecho internacional, como se explicará a continuación:

- **Islas:** se encuentran definidas en el artículo 121 de la CONVEMAR como una extensión natural de tierra rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel del mar en marea alta. Además, deben ser aptas para mantener habitación humana y vida económica propia. Contrariamente a la creencia general, no existe un tamaño mínimo para que una formación sea considerada isla. Constituye la posesión que más derechos confiere a su titular, proporcionando un MT de hasta 12 MN, una ZEE de 200 MN y una plataforma continental coincidente con la anterior o de hasta un máximo de 350 MN. Esto explica el empeño de los Estados ribereños por calificar como islas las posesiones sobre las que tienen control, y negar dicha condición a las correspondientes de terceros Estados.
- **Rocas:** Son islas que no cumplen con los requisitos de habitación humana o de vida económica propia. Confieren únicamente un MT, sin ZEE ni plataforma continental. Existe consenso en que el requisito de “habitación huma-

na” requiere la posibilidad de una población civil permanente, por lo que la presencia de funcionarios militares no resultaría satisfactoria para la norma. En el caso de las Spratly, no existen indicios de habitación continuada, habiéndose ocupado recientemente y de manera temporal por pescadores. Por lo tanto, tampoco cumplen con el requisito de vida económica propia, ya que constituye una actividad sustentada por población distante desde la costa.

- Elevaciones en bajamar: Según el artículo 13 de la CONVEMAR, son extensiones naturales de tierra que se encuentran sobre el nivel del mar durante la marea baja, pero quedan sumergidas cuando ésta se encuentra en pleamar. Su única contribución es que, si se ubican total o parcialmente dentro de las aguas del Estado ribereño, el límite de las aguas en marea baja podrá ser utilizado como línea de base para medir la anchura del mar territorial. De estar totalmente fuera de la franja de las 12 MN, no generarán MT propio. Según la jurisprudencia de la CIJ, estas elevaciones no son aptas para ser apropiadas por los Estados.
- Otras formaciones marinas: Es relevante analizar jurídicamente otras formaciones muy habituales de encontrar en el mar de la China Meridional, como son las islas artificiales, instalaciones y estructuras (especialmente militares), que no poseen el estatuto de isla y cuya presencia no afecta a la delimitación de las zonas marítimas. El artículo 60.8 de la Convención busca evitar que los Estados reclamen este tipo de formaciones para beneficiarse de los derechos conferidos a las islas o rocas. En particular en este

caso de estudio, China ha construido numerosas islas artificiales.

- Adquisición del territorio: Los Estados ribereños de la región basan sus argumentos en razones históricas y legales para sustentar la posesión de determinadas zonas del mar. Los principales modos de adquirir territorio son: **acrecimiento** (aumento de forma natural), **cesión** (transferencia voluntaria de otro país), **conquista** (ya no válido en el ordenamiento jurídico internacional), **prescripción** (ocupación pacífica e ininterrumpida, sin contraposición de otras partes, lo cual no aplica a este caso de estudio dadas las permanentes protestas de todos los actores) y **ocupación** (toma efectiva de un sitio sin soberanía o *terra nullius*). Este último caso, alegado mayormente por China, no es aplicable a las elevaciones en bajamar y las formaciones sumergidas como ya fue explicado, correspondiendo únicamente su soberanía a los Estados titulares de las plataformas continentales sobre las que se encuentren. Este es un aspecto medular en la región, donde abundan este tipo de formaciones, por lo que resulta fundamental su correcta clasificación.

POSIBLES VÍAS DE SOLUCIÓN AL CONFLICTO

Al abordar este punto, es importante contemplar lo que establece la parte XV de la CONVEMAR, donde se detallan los medios de solución de controversias en el marco del derecho internacional. Al respecto cabe diferenciar dos categorías de medios: los diplomáticos y los jurídicos. En esta materia resultan especialmente relevantes en cuanto a medios jurídicos tanto el Tribunal Internacional del Derecho del Mar como la Corte

Internacional de Justicia de La Haya, a pesar de que el medio más recurrido sigue siendo con diferencia el del arbitraje.

La negociación es el procedimiento diplomático tradicional para resolver conflictos. Además de ser el más recurrido, debe ser el primero en ser utilizado, tal como lo establece el artículo 283 de la Convención. En este contexto, cabe destacar las negociaciones que han desarrollado los miembros del ASEAN¹ con China, en relación a este conflicto. El objetivo de estas negociaciones es establecer un código de conducta que permita rebajar la tensión en la región y mantener el *status quo*, de manera que ningún Estado ribereño ocupe nuevas superficies.

Cuando la controversia no haya podido ser resuelta por los medios diplomáticos, el artículo 286 de la CONVEMAR dispone que esta será sometida a la corte o tribunal que sea competente a petición de cualquiera de las partes, las cuales podrán ser:

- a) El Tribunal Internacional del Derecho del Mar, constituido de conformidad con el Anexo VI, no dispone de jurisdicción automática en todas las materias tratadas en la Convención (excepto en materia de los fondos marinos), por lo que las partes deberán haber aceptado someterse al Tribunal. Si bien su competencia es más limitada que la de la CIJ, permite abordar controversias derivadas de tratados internacionales que giren alrededor de materias tratadas en la CONVEMAR.
- b) La Corte Internacional de Justicia (CIJ), cuyas competencias consisten en resolver controversias que se originen entre los Estados y a diferencia del Tribunal, puede abarcar cuestiones no solo marinas sino de soberanía en general.
- c) Tribunal arbitral constituido de conformidad con el Anexo VII (para laudar en desacuerdos entre las partes

sobre cuál de los medios jurídicos se aplicará para la solución de la controversia) o Tribunal arbitral especial, constituido de conformidad con el Anexo VIII (para laudar la controversia en sí misma).

Un ejemplo de este tipo de instancias, relacionado al caso de estudio lo constituye el laudo arbitral de la República de Filipinas contra la República Popular China. En 2013, luego de varios incidentes acontecidos en el año anterior, Filipinas inició un procedimiento arbitral contra China. El laudo final, emitido en 2016, fue muy desfavorable para las pretensiones de Pekín. En primer lugar, el Tribunal declaró que sus reclamaciones sobre la “línea de los nueve puntos” en el mar de la China Meridional son incompatibles con la CONVEMAR y carecen de validez legal. Además, determinó que los derechos históricos de China han sido reemplazados por los límites marítimos establecidos en la Convención.

Con respecto al atolón de Scarborough, el Tribunal lo clasificó como “rocas” al no mantener habitación humana ni vida económica, no pudiendo generar una ZEE ni plataforma continental. Asimismo, consideró que las actividades de exploración y explotación de recursos energéticos realizadas por China en la plataforma continental de Filipinas vulneran los derechos de soberanía de este país, de acuerdo con el artículo 77 de la CONVEMAR. De similar forma se estableció que China quebrantó lo establecido en el artículo 56 al permitir que sus pescadores operen en la ZEE de Filipinas.

El Tribunal también concluyó que la construcción de instalaciones e islas artificiales por parte de China en las islas Spratly constituye una violación

de los artículos 60 y 80 de la Convención, al no respetar los derechos de Filipinas en su ZEE y plataforma continental, además de tratarse de una elevación en bajamar en ningún caso susceptible de apropiación.

A pesar de ser vinculante para ambas partes, la administración de Xi Jinping rechazó el laudo arbitral, declarándolo nulo y no vinculante. Como consecuencia, el *statu quo* preexistente se ha mantenido en gran medida, sin que el laudo haya podido ser impuesto.

Finalmente, una posible solución pacífica a esta controversia es la propuesta de desarrollo conjunto de los bienes que allí se encuentran. Esta alternativa se encuentra inspirada en el Tratado de Svalbard de 1925, que estableció el derecho a explotar los recursos naturales en zonas ocupadas por varias naciones (en este caso, Rusia, Italia, Japón, Países Bajos y Estados Unidos), a pesar de la soberanía exclusiva de Noruega sobre el archipiélago.

La idea sería extrapolar este modelo al contexto del mar de la China Meridional; para ello, en primer lugar, sería necesaria la presencia de un tercer Estado no reclamante que actuaría como administrador de la zona, identificando en Indonesia el candidato más oportuno, dada su pertenencia a la ASEAN. Se reconocería a todas las partes el derecho a mantener sus posesiones sobre el nivel del mar, pero se sustituirían las unidades militares ya existentes por personal civil. Además, se dismantelarían las estructuras construidas en elevaciones en bajamar o permanentemente sumergidas. Los Estados deberían comprometerse a no realizar reclamaciones territoriales alrededor de los enclaves, con la excepción de una zona de seguridad de 500 metros, tal como lo prevé la CONVEMAR, por cuestiones de libertad de navegación.

El administrador establecería los dere-

chos de pesca de los Estados involucrados, con acceso equitativo a las mismas zonas marítimas y el mismo porcentaje de captura. Respecto a la minería y explotación de petróleo y gas, cada parte tendría derecho al mismo porcentaje sobre los beneficios. Dicho administrador sería el único con legitimidad para instalar personal militar en la zona, con el fin de supervisar el cumplimiento de los acuerdos. Esta opción de solución a la controversia podría significar un interesante punto de partida, facilitando la desmilitarización del área y su tratamiento como un espacio internacional conjunto o “*terra communis*”.

CONCLUSIONES

El mar de la China Meridional es una de las regiones más relevantes en la actualidad. Su influencia trasciende el sudeste asiático, debido a la gran proporción de todo el comercio marítimo que transita por esta zona. Por lo tanto, el tratamiento del conflicto de soberanía en la región debe involucrar cada vez más a instituciones supranacionales, y es necesario replantearse el nivel de conciencia mundial al momento de ejecutar las resoluciones emitidas por órganos jurisdiccionales y arbitrales, dado su aporte a la paz y seguridad global.

El análisis de las posiciones enfrentadas en la controversia revela la gran complejidad de su naturaleza. Las características de las reclamaciones de hasta cinco Estados diferentes sobre un área tan vasta, donde se mezclan pretensiones insulares y marítimas sobre espacios prácticamente deshabitados, suponen un desafío considerable. Además, la historia ha demostrado los altos niveles de tensión que pueden alcanzarse en la región, y algunos de los actores, como China, han adquirido una proyección mundial. Las argumentaciones de los países implicados son incompatibles entre sí, y rara vez se han mostrado dispuestos a dialogar, al considerar

la soberanía como un aspecto no negociable.

En cuanto a las pretensiones de los Estados ribereños, cabe destacar que el desequilibrio de fuerzas, con China en una posición favorable frente a los demás, ha propiciado el desarrollo de una creciente cooperación por parte del resto. Fruto de ello han sido los acuerdos alcanzados bilateralmente por algunas naciones de la región, como Vietnam y Malasia, o Malasia y Brunéi. Por ello, la ASEAN podría representar un foro en el que los Estados ribereños puedan abordar sus diferencias y negociar en forma conjunta con el gigante asiático, adquiriendo mayor fortaleza en bloque y fomentando el diálogo y la discusión de soluciones.

El estudio del marco jurídico ha permitido constatar que las normas sobre el derecho del mar son claras y adecuadas para resolver estas disputas, y la creciente jurisprudencia permite afianzar este conjunto normativo, al interpretar algunas de las disposiciones más controvertidas y eliminar vacíos. En este sentido, la CONVEMAR goza de un alto grado de reconocimiento internacional, lo que legitima su validez. La Convención ofrece una pluralidad de medios jurisdiccionales para alcanzar soluciones pacíficas, lo que puede valorarse positivamente, dada la cooperación existente entre el Tribunal Internacional del Derecho del Mar y la CIJ.

En definitiva, si bien existe una regulación suficiente para abordar las controversias de esta disputa, el gran problema que afecta a este asunto es el mismo que aqueja a gran parte del derecho internacional público: la falta de capacidad para imponer su aplicación, debido a la complejidad histórica y actual que encierra la soberanía de cada Estado, reforzada por el principio de no intervención. Por lo tanto, todo indica que la vía más factible para resolver esta controversia será la negociación, ya que la propuesta de desarrollo conjunto, aunque posible, difícilmente será aceptada por China, que probablemente prefiera alcanzar acuerdos bilate-

rales en los que pueda imponerse al resto de Estados ribereños.

El ascenso del régimen de Pekín augura un futuro cercano en el que difícilmente habrá un diálogo equilibrado que pueda dar solución al conflicto, por lo que se hace cada vez más urgente una respuesta multilateral, preferiblemente a través de la ASEAN, dada su naturaleza regional que le permitiría revertir la escalada de tensión en la zona.

BIBLIOGRAFÍA

Fernández Cardellach, A. (2021). *Estudio sobre la realidad política y jurídica del Mar de la China Meridional. El derecho como garante de la paz.*

Naciones Unidas: UNCLOS / United Nations Convention on the Law of the Sea (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.*

Naciones Unidas: UNCLOS / United Nations Convention on the Law of the Sea (2009). *Joint Submission to the Commission on the Limits of the Continental Shelf pursuant to Article 76, paragraph 8 of the United Nations Conventions on the Law of the Sea 1982 in respect of the southern part of South China Sea.*

Naciones Unidas: UNCTAD / United Nations Conference on Trade and Development (2015). *Review of Maritime Transport.*

Pedrozo, R. (2014). *China versus Vietnam: an analysis of the competing claims in the South China Sea.*

Rosen, M. (2014). *Philippine Claims in the South China Sea: A Legal Analysis.*

Xu, B. (14 de mayo de 2014). *South China Sea Tensions.*

NOTAS

1. Organización Internacional regional conformada por Brunéi, Camboya, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Singapur, Tailandia y Vietnam

LA MODERNIZACIÓN INSTITUCIONAL ANTÁRTICA PARA EL ESCENARIO 2048

Por el Contralmirante (R) Daniel H. NÚÑEZ

El CA (R) Daniel H. Núñez ocupó los cargos de Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Comandante de la Flota y Director General de Personal Naval. Fuera de la Armada ocupó los cargos de Sub Jefe del Estado Mayor de la Defensa y Presidente del Instituto Antártico Uruguayo. En ese periodo también realizó el Curso del NWC para Comandante de Componente Marítimo de Fuerzas Navales Combinadas. Es Licenciado en Sistemas Navales, Magister en Dirección Estratégica de Recursos Humanos y Gestión del Conocimiento, y Diplomado de Estudios Polares en la Universidad Complutense de Madrid. Contribuye con el CENAV y es coordinador y docente del curso de posgrado de PEDECIBA, impartido en la ESGUE: “Introducción al Escenario Antártico”.



Introducción

Se aproxima el 2025 y con él comenzará un nuevo periodo quinquenal de gobierno; pero el rumbo del Sistema del Tratado Antártico (STA) no cambiará; la aproximación al “punto crítico” que significa el 2048, quincuagésimo aniversario del acuerdo sobre la protección al medio ambiente del continente blanco, alcanzado en Madrid, está cada vez más cerca.

Los esfuerzos de Uruguay por posicionarse convenientemente frente a posibles situaciones que se puedan desarrollar, si alguna de las Partes solicitara revisar –de acuerdo al Art. 25 Inc. 2– el Protocolo citado, en busca de habilitar la extracción de minerales, obliga a impulsar esos esfuerzos que, en mayor parte, están recogidos en el documento titulado “Hoja de Ruta 2045” (HR 45), que orienta el trabajo del Programa

Nacional Antártico (PNA) para los próximos 20 años. Pero, para que estas acciones sean coordinadas y las estrategias que se diseñen alcancen sus objetivos, se debe actualizar la institucionalidad antártica nacional, planificar en clave de escenarios y efectivizar los Planes Antárticos Quinquenales (PAQ).

Historia de nuestra institucionalidad antártica

La primera organización que emergió en nuestra constelación antártica fue el Instituto Antártico Uruguayo (IAU), en enero de 1968. El Instituto nació como una organización privada que, en 1975, el gobierno la incorpora al Ministerio de Defensa. A partir del cambio de dependencia, al IAU le insumió 6 años poseer su primer Reglamento de Organización y Funcionamiento (ROYF).

Definir qué es el PNA es diferente a definir qué es la institucionalidad antártica nacional. Entendemos esta última, a los efectos de este análisis, como la configuración de una distribución político-administrativa que atiende los asuntos polares del Estado, una especie de “sistema” antártico nacional. Sin embargo, dos hechos hicieron que los actores le reconocieran al IAU una posición

etnocentrista en ese sistema: el momento histórico de su nacimiento y auge, y la ausencia de actores relevantes involucrados directamente en el quehacer polar, en determinados momentos del desarrollo de nuestro programa nacional.

En 1973 el gobierno, a través de la Junta de Comandantes en Jefe, crea el Comando Antártico Conjunto (COANCO), con la finalidad de estudiar cómo el Uruguay podía establecer bases en la Antártida y analizar las posibles reclamaciones territoriales que se pudieran efectuar.

El artículo 103 de la ley 14.416, de 28 de agosto de 1975, cometió al Ministerio de Defensa Nacional la integración y funcionamiento del IAU y su reglamentación. Su primer ROYF se promulgó por Decreto 137/981, del 24 de mayo de 1981. En él constaba que su Objetivo era: *“Formular, evaluar y efectuar investigaciones y exploraciones científicas, tecnológicas y de servicios en la Antártida, al sur del paralelo sesenta grados sur”*.

Poseía 4 funciones:

- Contribuir a desarrollar el interés del país en la Antártida.
- Constituir Grupos de Trabajo Científico, con científicos, investigadores, técnicos y especialistas de entidades públicas o privadas altamente calificados. Constituir Grupos de Trabajo Científico por disciplinas, con uno o más miembros de entidades públicas o privadas altamente calificadas.
- Asesorar acerca de las medidas a tomar con el objeto principal de coordinar la participación del país en las actividades científicas que se desarrollan en el continente antártico.
- Representar al país en las entidades científicas internacionales que tengan interés científico o técnico en la Antártida.

Estaba organizado a través de un Consejo Directivo integrado por siete miembros:

dos de cada una de las Fuerzas Armadas y un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores (un Presidente, 4 vocales, uno por cada una de las tres Fuerzas, el representante del Ministerio de Relaciones Exteriores, un Secretario y un Tesorero).

Del análisis de su Objetivo y Funciones puede desprenderse que la intención primera fue constituir al IAU como el centro de todo el esfuerzo nacional en el continente blanco, bajo la dirección de las FF.AA.. De hecho, sobre éste recae la responsabilidad de constituir los grupos de trabajo científicos y de representar al país en las organizaciones científicas relacionadas a la Antártida. Es decir, que la Academia y organizaciones de investigación científica no eran vistas como responsables directos de las investigaciones que podríamos llevar a cabo ni de determinar qué, dónde y cuando investigar o sobre qué tecnologías o innovaciones incorporar al ambiente polar.

Va de suyo que muy posiblemente fueran hombres y mujeres de ciencia quienes representarían al país en las organizaciones que les eran pertinentes, pero representando al IAU.

13 años después y por Decreto 555/994, del 15 de diciembre de 1994, el ROYF se cambia; entonces su Objetivo fue: *“Programar y desarrollar las actividades científicas, tecnológicas y logísticas antárticas a los efectos de establecer el Programa Antártico Nacional, dentro de la competencia de la normativa vigente, acorde a lo dispuesto en el Sistema del Tratado Antártico y a las directivas que emanen del Poder Ejecutivo”*.

Ahora poseía 10 funciones:

- Formular, efectuar y evaluar investigaciones y exploraciones científicas, técnicas y logísticas en el área del Sistema del Tratado Antártico, mediante la creación y administración de Grupos de Trabajo específicos.
- Promover y regular el estudio de ciencias aplicadas al área del Sistema del

Tratado Antártico, por parte de Organismos Públicos, Universidades e Instituciones Privadas Nacionales, a través de la formulación de Convenios con las entidades involucradas.

- Fomentar y difundir la enseñanza de los intereses nacionales antárticos a través de la colaboración con las autoridades de la Enseñanza Nacional en sus distintos niveles.
- Participar en tareas de difusión de las actividades antárticas nacionales, a través de exposiciones, programas de comunicación masiva, actividades literarias, artísticas, publicaciones, distribución de información u otras, relacionadas con este cometido.
- Mantener presencia en el área del Sistema del Tratado Antártico, a través de Bases, Refugios y Expediciones, administrando dichas actividades dentro de lo establecido en dicho Sistema.
- Formular, evaluar y ejecutar las normas necesarias para la preservación del medio ambiente antártico y sus ecosistemas dependientes y asociados.
- Asesorar al Poder Ejecutivo sobre temas de su competencia y ejecutar aquellos cometidos antárticos que este determine.
- Integrar las Delegaciones Permanentes y No Permanentes de la República ante Organismos Internacionales, Órganos, Entidades, Conferencias y eventos de carácter Público o Privado referidos a la temática antártica o afines y representar a aquella cuando el Poder Ejecutivo lo disponga expresamente.
- Proponer al Poder Ejecutivo, a través de la Secretaría de Estado que corresponda, la ratificación de los Proyectos de Convenios, Convenciones, Resoluciones y Recomendaciones acordadas

dentro del Sistema del Tratado Antártico.

- Gestionar y proponer la celebración de Convenios de carácter científico, tecnológico o logístico con entidades similares públicas o privadas de otros países.

Entonces, su Consejo Directivo se integraba por 6 Consejeros representantes del Ministerio de Defensa Nacional (dos por cada una de las Fuerzas), Consejeros representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores y del Ministerio de Educación y Cultura (con sus correspondientes alternos), todos los titulares con voz y voto. Con la particularidad de que los Consejeros representantes del Ministerio de Defensa Nacional deberían tener jerarquía de Oficial Superior en Actividad o en Retiro y que la Presidencia sería ejercida por el Consejero representante del Ministerio de Defensa Nacional con mayor antigüedad, pudiendo ser en este caso, un Oficial General o equivalente, en Actividad.

Los representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores deberían tener jerarquía igual o superior a Ministro Consejero y los del Ministerio de Educación y Cultura tener título Profesional Universitario con una antigüedad mínima de 10 años en el ejercicio de la Profesión.

Los Consejeros representantes del Ministerio de Defensa Nacional que no ejercieran la Presidencia del Consejo Directivo del IAU asumirían la jefatura de las Direcciones: Secretaría General, Administración de Personal, Planes y Operaciones, Logística y Financiero Contable; mientras que el Consejero del Ministerio de Educación y Cultura asumiría la Jefatura de la Dirección Coordinación Científica y el del Ministerio de Relaciones Exteriores haría lo propio con la Jefatura de la Dirección Relaciones Internacionales.

Entre ambos decretos cambia el Objetivo del Instituto, la constitución de su Consejo

Directivo y se ampliaron sus funciones de 4 a 10. Pese al cambio de objetivo el espíritu continuaba inalterable: *programar y desarrollar las actividades científicas, tecnológicas...* lo decía todo: idear, ordenar y llevar a cabo las acciones necesarias para desarrollar investigaciones. En 20 años el ADN antártico nacional tenía al IAU como cerebro y centro de todos los esfuerzos.

Pero hay otra cosa que llama la atención en el enunciado del Objetivo y era que todas esas acciones *“permitían establecer el Programa Antártico Nacional”*. En 1988, seis años antes de la promulgación del decreto, se creaba el Consejo de los Administradores de los Programas Antárticos Nacionales (COMNAP), una asociación internacional cuyo objetivo es promocionar las mejores prácticas para apoyar la investigación científica en el continente, por eso reúne a las agencias del gobierno responsables por el planeamiento y ejecución de las operaciones antárticas en apoyo a la ciencia. Uruguay está adherido a ésta. El IAU *“se establecía”* en PNA a través de la ejecución de sus esfuerzos de apoyo, ¡no por realizar investigaciones científicas!

Desde el año 2008 hasta el año 2016, dos Presidentes del IAU escriben sobre la necesidad de modificar el reglamento, pero no es sino hasta 2017 que el Consejo Directivo del Instituto se embarca en esa nueva y necesaria modernización del ROYF; las autoridades del MDN de entonces acceden, con la directriz de: *“solo en parte”*, al asesoramiento del IAU. Se promulga así el Decreto 60/018, del 12 de marzo 2018, donde el objetivo y las funciones se mantenían las mismas, variaba ligeramente su organización pero incorporaba un actor relevante a la institucionalidad antártica nacional, el Gabinete Interministerial en Asuntos Antárticos (GIMAA). La dirección estratégica del PNA estará, a partir de entonces, a cargo de este Gabinete, integrado por los titulares de los Ministerios que

integran el Consejo Directivo; que sesionará trimestralmente y establecerá los lineamientos políticos del Programa.

- El órgano que deberá implementar los lineamientos estratégicos establecidos por el Gabinete Interministerial y tendrá a cargo la Dirección Ejecutiva del Instituto será un Consejo Directivo integrado por 6 Consejeros representantes del Ministerio de Defensa Nacional (al menos 1 representante de la Unidad Ejecutora 001, y al menos 1 representante de cada una de las Fuerzas), 1 Consejero representante del Ministerio de Relaciones Exteriores, 1 Consejero representante del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, y 1 Consejero representante del Ministerio de Industria, Energía y Minería; todos con voz y voto.
- La Presidencia será ejercida por el Consejero representante del Ministerio de Defensa Nacional, perteneciente a las FF.AA., con mayor antigüedad en el grado, pudiendo ser un Oficial General, en Actividad o Retiro.
- Los Consejeros representantes del Ministerio de Defensa Nacional que no ejerzan la Presidencia del Consejo Directivo del Instituto Antártico Uruguayo asumirán la jefatura de las Direcciones: Secretaría General, Recursos Humanos, Planificación Estratégica, Logística y Financiero Contable.

El Consejero representante del Ministerio de Relaciones Exteriores continuaría ejerciendo la Jefatura de la Dirección Relaciones Internacionales y tendrá jerarquía igual o superior a Ministro Consejero; el Consejero representante del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente asumiría la Jefatura de la Dirección Coordinación Científica y Gestión Ambiental y deberá ser integrante del Sistema Nacional

de Investigadores; el Consejero representante del Ministerio de Industria, Energía y Minería asumiría la Jefatura de la Dirección de Tecnología e Infraestructura y deberá ser un profesional con experiencia demostrable en materia de tecnología y/o infraestructura. Definir los perfiles de los titulares de las direcciones, que no son del MDN, intentaba seguir la lógica utilizada para establecer al presidente y los consejeros.

Dependerían del Presidente del Consejo Directivo: el Centro de Capacitación Antártica, la Asesoría Jurídica, la Jefatura de Misiones y la de Expediciones.

Como se entenderá, la decisión de las autoridades ministeriales de realizar una actualización “*solo en parte*”, dejaron a la necesaria modernización a medio camino, al promulgarse el Decreto 60; de las 10 funciones que se le asignan, tres son hoy insostenibles (2.1., 2.2. y 2.9.) y dos (2.6. y 2.10.) debieran revisarse.

Solo 3 meses después, el 11 de junio de 2018 se creaba la Dirección de Asuntos Antárticos y Atlántico Sur (DAAyAS) en la órbita de la Dirección General de Asuntos Políticos del MRREE, con 11 competencias asignadas. Con esta nueva dirección se completaba un salto importante hacia adelante, en la institucionalidad antártica nacional, aunque el IAU siguiera necesitando un “*upgrade*”.

Nueva mirada (y necesaria) hacia la Institucionalidad Antártica

Para hablar de la institucionalidad antártica nacional, debemos tener primero una visión holística de cómo deberíamos desarrollar nuestras acciones para alcanzar los objetivos propuestos dentro del Sistema del Tratado Antártico (STA). Se haría en base a tres ejes de acción, que se efectúan en forma paralela y simultánea, y que configuran los esfuerzos más significativos de nuestra

actuación hacia y en el Sistema; estos son: el Diplomático, el de Ciencia, Tecnología & Innovación y por último el Sostenimiento Logístico.

El eje de acción Diplomático debe ser dirigido por la Dirección de Asuntos Antárticos y Atlántico Sur; el eje CT&I lo deben impulsar los Ministerios de Medio Ambiente, Industria, Energía y Minería (otras Secretarías de Estado podrían integrar el Consejo Directivo del IAU) y la Universidad de la República (UdelaR); el tercer eje es responsabilidad del Ministerio de Defensa.

El MDN esta representado por el ESMAD y el IAU (aunque éste último está dirigido por un Consejo integrado por 4 Ministerios, en el que las decisiones se toman por mayoría); las demás Secretarías de Estado determinan personas que lo representan. Puede algún lector preguntarse porqué al ESMAD se lo señala en el esfuerzo antártico; se debe recordar que por Decreto 294/017, del 16 de octubre de 2017, las responsabilidades inherentes a las operaciones conjuntas de sostenimiento al esfuerzo antártico nacional le corresponden (planificación y ejecución de los esfuerzos de transporte marítimos y aéreos, de carácter logístico).

Para que estos tres ejes se desarrollen paralela y coordinadamente nos falta la concreción de la Secretaría del GIMMA. Cuando se discutía la creación de este Gabinete, se manejó la idea de la incorporación de una secretaría cuya función principal fuera la de proponer lineamientos estratégicos, previamente discutidos con los actores del sistema antártico nacional, mantener actualizados los escenarios futuros y proponer insumos para los planes estratégicos que deberían emanar del GIMAA, además de tareas burocráticas. Esta secretaría no prosperó a nivel de los decisores finales, pero habiendo pasado el tiempo, se comprueba que la idea era acertada.

Por último, proponer una modernización del IAU, como organismo y en su organización interna nos lleva a manejar todas las opciones disponibles; pensando “fuera de la caja” una de ellas es la opción de la figura jurídica de Persona Pública No Estatal (PPNE) “... *aquellas entidades regidas en todo o en parte por el derecho público, pero que no integran el Estado, o el aparato estatal, ...*”. Evidencian elementos propios de su carácter público, tales como el régimen jurídico de creación mediante el poder de imperium derivado de la ley, los fines de interés público, las prerrogativas y sujeciones exorbitantes, control intenso y responsabilidad. Su no estatalidad se manifiesta en su régimen patrimonial, en su régimen presupuestal (aunque ahora se requiere la aprobación del Poder Ejecutivo), y de contratación, en el carácter de sus decisiones que no son actos administrativos, y en su personal, que no son necesariamente funcionarios públicos. Se la clasifica como ejecutora de políticas sectoriales trazadas por el Poder Ejecutivo. El rol de Estado es el de dirigir, controlar, estimular, ayudar, coordinar e integrar a los particulares o sociedades intermedias, en la consecución de los cometidos a su cargo, y suplirlos sólo cuando aquéllos no quieren o no pueden prestarlos en condiciones que aseguren la finalidad de bien común perseguida.

La UdelaR como actor de modernización

Por último y no por menos importante, no podemos dejar de mencionar los fantásticos esfuerzos de la Universidad de la República (UdelaR), donde lo más sobresaliente ha sido la apropiación, desde la Rectorado de la Universidad, del Espacio Antártico.

- En diciembre de 2017, a través de un convenio entre el MVOTMA y la UdelaR, se creaba el Programa de Apoyo al PNA, el “Espacio Antártico”, en la órbita del Centro Universi-

tario Regional del Este (CURE) como dependencia universitaria especializada en investigación y formación en medio ambiente, biodiversidad y ecología; sería el referente académico nacional en lo relacionado a la ciencia y gestión ambiental de las actividades programadas y desarrolladas con el apoyo del IAU. Este Programa tenía el doble objetivo de poner en diálogo a los investigadores entre sí y apoyar al MVOTMA en sus tareas de coordinación de ciencia y gestión ambiental, apoyo académico para la formulación, evaluación e implementación de medidas para la adecuada gestión ambiental de nuestras actividades en el continente blanco y en el desarrollo de investigación científica nacional de calidad.

- El 7 de marzo de 2022 la UdelaR firmó un convenio marco con el Comando Antártico Conjunto de Argentina, que permitirá que investigadores nacionales se capaciten en la Escuela de Montaña del Ejército Argentino en Neuquén; un curso básico que proporciona conocimientos y habilidades para la vida, supervivencia y movimientos seguros en terreno montañoso y sobre hielo, además de prestar auxilios y socorrer a otras personas.
- En 2023 se firmó un convenio marco entre la UdelaR y el IAU, donde se establece la conformación de una comisión de seguimiento, responsable de intercambiar acerca de todos los temas vinculados al citado convenio, que además incluye posibilidades para que las Facultades y servicios de la UdelaR realicen pasantías en el IAU, o de apoyo al Instituto en distintas temáticas.
- Durante ese mismo año el Programa de Desarrollo de las Ciencias Básicas

- cas (PEDECIBA), habilitó, entre sus cursos de posgrado, “Introducción al Escenario Antártico”, impartido en la Escuela de Guerra Naval, Polo Educativo Naval Miramar. Un curso que tiene por objetivo brindar un entendimiento general del rol que juegan el continente antártico y el océano austral en el sistema global; el marco legal que regula las actividades en el área, vinculando estas normas con aspectos de la política exterior y la geopolítica; los elementos políticos que sustentan a la cooperación internacional en el Área del Tratado Antártico; el rol que juegan en este contexto la investigación científica y la gestión ambiental; el Programa Nacional Antártico y los desafíos de futuro para el Sistema del Tratado Antártico y para Uruguay.
- En febrero de 2024, con el objetivo de promover y facilitar la investigación en la región antártica, la Agencia Nacional de Investigación e Innovación (ANII), la UdelaR y el IAU crearon el Fondo Sectorial de Investigación Antártica. Este fondo financiará proyectos de investigación que requieran realizar su trabajo en la Antártida. Es decir, se trata del único mecanismo de acceso para proyectos de investigación en el marco del PNA. (\$ 40.000.000)
 - En 2023 se crea el Espacio Antártico de la UdelaR coordinado por el Proctorado de investigación y el servicio de relaciones internacionales; agrupa a personas relacionadas con la investigación polar y tiene como objetivo recopilar, sistematizar y compartir información sobre las actividades académicas de todas las áreas de conocimiento en temas antárticos. El Espacio Antártico se conecta con la ya

existente Comisión Asesora Científica (CAC); los representantes de la UdelaR en esta comisión (un titular y un alterno). La UdelaR tiene a través de sus representantes, un vínculo entre los esfuerzos internos de coordinación, a través del Espacio Antártico, y las demás instituciones de Ciencia y Tecnología que asesoran al PNA.

- La necesidad de articular las campañas antárticas de verano (CAV) con los esfuerzos de investigación, hizo que también desde octubre de 2024 se cubrió el rol de “Gestor de Campañas Antárticas”.
- Un cuarto ámbito, en el marco del Espacio Antártico que están proyectando, es una estructura que permita llevar adelante una discusión político académica de estos temas. En esta estructura deberán participar los servicios involucrados en las actividades antárticas.
- Ya hay aprobado en todas las instancias, pero aún no firmado, un convenio marco entre nuestra principal casa de estudios y la Armada. Este convenio permitirá no solo establecer otros particulares, como por ejemplo con el Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada (SOHMA) y el Grupo de Buceo (GRUBU), sino también planificar las campañas de investigación a flote, a partir del verano 2025-26 con la incorporación del ROU “Oyarvide”, el pasado setiembre.

Aún queda camino por recorrer en el ámbito de la investigación científica; uno de ellos es la ausencia de una política nacional científica antártica o polar que nos permita planificar estratégicamente, basados en las fortalezas de la ciencia nacional y en nuestras capacidades en cooperación internacional, desarrollando y sosteniendo en el tiem-

po un programa de investigación amplio, diversificado y articulado con otros PNA.

Esa política debería primero preguntarse cuáles son nuestros objetivos de conocimiento en la Antártida, si estos están atados a un área geográfica específica o a todo el continente, qué investigaremos solos y qué en cooperación, cuáles son las áreas de conocimiento que hoy no poseemos y a las que debiéramos acceder, entre otras muchas preguntas.

Todos estos esfuerzos, no son aislados; y combinados, muestran una orientación estratégica en evolución por parte de la UdelaR hacia la Antártida, entendiendo sus responsabilidades en este objetivo nacional.

La Hoja de Ruta 2045

El 17 de junio de 2019, y luego de 1 año y medio de trabajo, el GIMAA promulgaba la HR 45. El referido documento establece lineamientos estratégicos que orientan a los distintos actores nacionales de dicho Programa, para alcanzar un posicionamiento nacional en caso de abrirse a deliberaciones el Protocolo al Tratado Antártico sobre la Protección del Medio Ambiente, en el año 2048.

Éste, también determina, principalmente, etapas de avances sustanciales en diversos aspectos del PNA para consolidar la posición uruguaya como un actor relevante del Sistema del Tratado Antártico (STA). Se convertía así, en el marco que orienta los Planes Antárticos Quinquenales (PAQ), y establece que éstos son: “...documentos de mediano plazo promulgados durante el primer año de cada período presidencial. ... deben ser capaces de asimilar los cambios de índole institucional, normativa, presupuestal, científica o tecnológica, y corregir la dirección general de este documento en virtud del desarrollo de los acontecimientos a nivel del STA”.

A la fecha (diciembre 2024) no se ha promulgado ningún PAQ.

Debería haberse elaborado el primero en el 2020 (primer año de la actual administración) o pudo haberse enmendado la frase –cosa aceptada en la propia HR 45– para hacerlo sin la restricción citada; esto tampoco ocurrió. En teoría, por tanto, debería establecerse el primer PAQ en el 2025. Partamos de la base que, en la elaboración de un documento de este nivel, contribuyen las Secretarías de Estado que integran el GIMAA y refrendado por el PE. El PAQ es una responsabilidad directa del GIMAA y su elaboración, coordinada y supervisada, es la tarea principal de la Secretaría del Gabinete –hoy inexistente–, que mencionábamos en la nueva institucionalidad.

La ausencia del PAQ 2020-2025 dejó al PNA y al propio IAU sin orientación estratégica de mediano plazo (en acciones y objetivos) y por tanto todos los esfuerzos realizados (que han sido importantes) podrían no estar “hilvanados” con el concepto de esfuerzos concertados hacia el largo plazo y tampoco a las necesidades presupuestales para alcanzar esos objetivos y acciones estratégicas. Pero no solo ése es el problema.

En su Visión, la HR 45, ubica a nuestro país como un Miembro Consultivo valorado por su capacidad de articulación, y por su participación permanente, activa, propositiva y creativa en la gobernanza del Sistema. Cumplir con este ideal imaginario necesitaba del sostén del trabajo planificado y coordinado de todos los actores del Programa. De éste participan activamente comprometidos, entre otros actores, el IAU que, según la HR 45 debe contar “con una estructura organizativa, un funcionamiento y un presupuesto adecuado, y personal altamente capacitado y especializado”, objetivo no alcanzado.

Un PAQ podría estar integrado por 5 áreas: Desarrollo Institucional, Desarrollo Innovación, Ciencia y Tecnología, Protección Medio-ambiental / Sostenibilidad, Desarrollo Educativo y Esfuerzo Expedicionario.

Al ser la Antártida “*una política de Estado*” (como los políticos del gobierno y la oposición, en diferentes períodos, la han catalogado), requiere al menos, de un compromiso responsable de los principales actores, que trascienda coyunturas o gobiernos y dentro de esas perspectivas de largo plazo que señalamos anteriormente. De esta forma se pueden construir acciones de corto y mediano plazo concurrentes y coordinadas. En esta aproximación, una forma de constatación ha sido la incorporación en los programas de educación de primaria y secundaria.

¿Qué lugar queremos ocupar para enfrentar un posible cambio en las reglas de juego del Tratado Antártico a partir del 2048? Describir ese lugar nos obliga primeramente a

planificar escenarios, que una vez determinados nos habilitarán a la elaboración de planes estratégicos, aproximaciones desde la Diplomacia, la Geopolítica, la Ciencia, la Tecnología e Innovación, la Educación y la Autonomía Logística.

Al finalizar esta etapa deben adoptarse las posiciones finales respecto a ratificar nuestra posición inicial al momento de adherir al TA o ajustar nuestro posicionamiento atendiendo a nuevas realidades e intereses.

Los lineamientos político-estratégicos establecidos por el Gabinete Interministerial en Asuntos Antárticos (GIMAA), permiten la construcción y apropiación de una visión a largo plazo por parte de la sociedad y la agenda política en relación a nuestro futuro antártico.





A fin de mejorar la comunicación
y permitirnos acercar contenidos,
solicitamos a los suscriptores
el envío de su dirección
de correo electrónico a
secretaria@revistanaval.com.uy

La Revista se esta editando también en
versión digital,
aquellos suscriptores que la deseen recibir
en este formato informarlo a la direccion e-mail
de nuestra secretaria.

FRANCISCO XAVIER DE VIANA Y ALZÁYBAR (1764-1820) PRIMER MARINO MILITAR ORIENTAL

Por el Almirante (R) Alberto CARAMÉS



Comandante en Jefe de la Armada 2010-2012.

El 3 de diciembre de 1764 nació en Montevideo Francisco Xavier Antonio Nicolás de Viana y Alzáybar, hijo de D. José Joaquín de Viana y Sáenz de Villaverde, primero del apellido que llegó a la Banda Oriental, Mariscal de Campo del Ejército Real, Caballero de Calatrava, primer Gobernador Político y Militar de Montevideo, quien estaba casado con Dña. María Francisca de Alzáybar y Ealo.

Dña. Francisca conocida como la “Mariscalá”, era hija de D. Juan Alzaybar Padura y Dña. María Ealo y Guesala, sobrina de D. Francisco de Alzaybar y Arteta, armador vizcaíno vinculado al proceso fundacional de Montevideo. Este empresario en 1726, luego de construir cinco navíos, trasladó en los mismos a los primeros pobladores de la ciudad, inicialmente denominada San Felipe de Montevideo en honor del Rey Felipe V y posteriormente llamada San Felipe y Santiago por sus santos patronos.

Francisco Xavier de Viana tuvo cinco hermanos legítimos: José Joaquín, María Gabriela, María Teresa, María Josefa y María Francisca; ésta última, se casó con Francisco Antonio Oribe, siendo su hijo Manuel Ceferino Oribe y Viana, el segundo jefe de la expedición libertadora de los Treinta y Tres Orientales en 1825, Presidente Constitucional de la República Oriental del Uruguay

(1835-1838) y jefe del ejército sitiador durante la Guerra Grande (1843-1851).

Francisco Xavier (1764-1820) recibió su primera educación en el convento de San Bernardino de los padres franciscanos, donde seguramente tuvo como compañero de clase a José Artigas, ambos nacidos el mismo año y alumnos de la misma escuela.

En 1778 sus padres, embarcaron a Francisco Xavier en la fragata “Nuestra Señora de Asunción” con destino a Cádiz, quien se trasladó luego a Cartagena, donde sentó plaza el 10 de diciembre de 1778 en la Real Academia de Guardiamarinas, siendo el primero de los marinos orientales y natural de Montevideo, que ingresó en la Armada española y egresó de la Academia Naval de Cartagena.

En 1781 estando destinado en la fragata “Nuestra Señora del Rosario”, intervino en la reconquista para España de la Isla de Menorca. En ese año ascendió a Alférez de Fragata y en 1782 con la lancha cañonera Nro.90 bajo su comando, participó en múltiples ataques al Peñón de Gibraltar en manos del Imperio Británico, en apoyo a las “baterías flotantes” españolas, que infructuosamente intentaron tomar la colonia de ultramar a sangre y fuego y en donde el empleo de las temibles “balas rojas” incendiarias estuvo a la orden.

Las lanchas cañoneras como fuerzas sutiles, fueron desarrolladas por el teniente general de la Real Armada española D. Antonio Barceló, llevaban sólo una pieza de artillería, estaban blindadas con planchas de acero que cubrían la obra muerta con forma redondeada, a los efectos de hacer que los proyectiles rebotaran. Las pequeñas naves estaban propulsadas por remeros y una vela latina. Su tripulación no era mayor de 40 hombres.

En esos escenarios de combate, Viana fue forjándose como marino militar junto a varios oficiales, que posteriormente tuvieron destacada actuación también en el Río de la Plata, como fueron Santiago Liniers, Alejandro Malaspina, José Bustamante y Guerra, entre otros.

En 1783 prestó servicios en los arsenales de Cádiz y luego efectuó varios viajes por el Mediterráneo y el Atlántico; incluso con el bergantín “Ardilla” arribó al Apostadero de Montevideo, aprovechando la ocasión para visitar a su familia y retornando el mismo año a Cádiz en el “San Cristóbal”.

Entre 1786 y 1788 efectuó una circunnavegación al orbe con la fragata “Astrea”, no exenta de situaciones extremas, como fueron las vividas ante terribles temporales en alta mar o la muerte en navegación como sucedió rumbo a las islas Azores con 16 tripulantes, entre otros tantos enfermos por escorbuto, afección propia de los largos viajes marítimos ante la carencia de alimentos frescos.

En 1789 por sus méritos y singulares condiciones para adaptarse a la dura vida en la mar, fue seleccionado para integrar una importante expedición político científica, bajo el comando del muy experimentado Capitán de Fragata D. Alejandro Malaspina que se llevó a cabo entre 1789 y 1794.

Previo a la zarpada Francisco Xavier de Viana, contribuyó activamente con la transformación y alistamiento en la “Descubierta” al mando de Malaspina como jefe de flotilla,

que junto con “La Atrevida”, comandada por el Capitán Bustamante y Guerra, fueron los dos buques de similares características que integraron la expedición. En diciembre de 1789 estando en Puerto Egmont, Islas Malvinas, fue ascendido a teniente de fragata.

En toda la travesía el joven oficial cumplió una excelente labor profesional, interviniendo en múltiples observaciones y cálculos astronómicos complejos, contribuyendo técnicamente en diversos levantamientos hidrográficos y operaciones geodésicas, que permitieron trazar planos y cartas náuticas de lugares nunca antes explorados.

Durante el periplo, Francisco Xavier de Viana relató un exhaustivo “Diario de Viaje”, con una visión de rigor práctico y científico, pero también con observaciones, que transmiten un sentimiento humanista propio de su formación en época de la Ilustración y que marcó profundamente su posterior accionar político. En 1793 ascendió a teniente de navío.

En 1794, Viana regresó a Cádiz y embarcó en el navío “Infante Don Pelayo”, nave insignia de la escuadra del general D. Juan de Lángara, quien luego se desempeñó como capitán general de la Armada y ministro de Marina y del cual fue su primer ayudante en el teatro bélico marítimo contra los franceses en el Mediterráneo.

En 1796 ascendió a capitán de fragata y en la corbeta “Descubierta”, arribó al puerto de Montevideo con un viaje de azogue (mercurio), época en que el jefe del apostadero y gobernador de la ciudad, era el brigadier D. José de Bustamante y Guerra, antiguo comandante en la expedición Malaspina. El capitán Viana quedó con su nave agregado a la armadilla del Río de la Plata.

El 17 de marzo de 1798, estando Francisco Xavier de Viana en Puerto Soledad del archipiélago malvinense, asumió como gobernador de las Islas Malvinas hasta abril de 1799, cuando fue relevado por Luis Medina

y Torres. A continuación, retornó al Apostadero de Montevideo con la corbeta “Descubierta”.

El 15 de marzo de 1800, volvió a asumir como gobernador de Malvinas en Puerto Soledad hasta marzo de 1801. Este cargo, que Viana desempeñó en dos oportunidades, pese a las inclemencias del clima y lo inhóspito del terreno lo ejerció con inusitada energía. Refaccionó el estado ruinoso de las edificaciones de piedra, reconstruyó los terraplenes de baterías, los fosos y la vieja iglesia de la isla Soledad, dando cuenta al virrey del Río de la Plata de las mejoras efectuadas y otros requerimientos pendientes.

Debido a los intensos fríos de las bajas latitudes, Viana adquirió una grave enfermedad pulmonar, que sumada al escorbuto y una afección nerviosa lo obligó a pedir la baja del cuerpo general de la Armada. Sin embargo, en base a su brillante carrera como marino, se le concedió el pase en el año 1801 a la “Fuerza de Tierra”, luego de más de 22 años de servicio en la Armada y sólo 37 años de edad. Se le reconoció el grado equivalente de Teniente Coronel y se le asignó el cargo de Sargento Mayor de Plaza en Montevideo, su ciudad de origen.

El 11 de julio de 1802, Francisco Xavier de Viana se casó con su sobrina carnal, Dña. María de la Concepción Norberta de Estrada (1785-1878), hija de su hermana María Teresa de Viana y tercera hija del gobernador de Montevideo y de D. Tomás Estrada, capitán del regimiento de Infantería de Buenos Aires. El matrimonio tuvo cinco hijos, una mujer y cuatro varones: Consolación, José Joaquín, Francisco Javier, Tomás Francisco y Fernando Agustín.

Entre 1804 y 1805, por orden del virrey Sobremonte, Viana fue destacado para cumplir funciones como Comandante Principal de la Campaña Oriental y de la frontera luso brasileña, operando en los alrededores de la recién fundada Villa de Melo, desde donde

cumplió con la misión de detener los robos de ganado que efectuaban los lusitanos. Asimismo, distribuyó junto a José Artigas, su probable compañero de la niñez, tierras fronterizas a los efectos de consolidar los límites del territorio y evitar las correrías, depredaciones y asesinatos de los indios charrúas y minuanes.

También fue asignado como Comandante de la Frontera Norte, estableciéndose a orillas del Río Negro, donde la falta de jinetes diestros para terreno desconocido y los escasos medios materiales disponibles, fueron determinantes para no poder dominar a las tribus, que ocupaban el norte del extenso territorio de la Banda Oriental.

En 1806, ante información de la cercanía de los ingleses al Río de la Plata, efectuó una marcha forzada en tiempos mínimos desde Cerro Largo con destino a Montevideo, trayendo más de dos mil caballos con 400 hombres y dos piezas de artillería volante, a los efectos de contribuir con la defensa.

El 16 de enero de 1807, en la víspera de los primeros combates contra los ingleses que desembarcaron en nuestras costas, Francisco Xavier de Viana, fue designado en Junta de Guerra, mayor general del Ejército y luchó en el combate del Cardal junto al brigadier D. Bernardo Lecocq, recibiendo una herida en combate en su brazo izquierdo, en un infausto día para las armas españolas.

El 3 de febrero de 1807, Viana también participó en el sitio que los ingleses implantaron a Montevideo, defendiendo la brecha abierta en su muralla junto a los soldados y a su propia familia, demostrando con sus acciones gran coraje y valor en los muros de la ciudad frente a la superioridad de los atacantes.

Prisionero de los ingleses y ocupado Montevideo, el general D. Samuel Auchmuty, ordenó al Cabildo el restablecimiento del orden en la ciudad, quienes recomendaron a Francisco Xavier de Viana como jefe de po-

lucía bajo juramento de cumplir con la función. El general sitiador aceptó y lo designó en el cargo. La actuación fue muy honorable y permaneció hasta el retiro británico. Luego retornó al ejército español.

En 1809, Viana comandó un buque, probablemente el falucho “Fortuna”, que zarpó de Montevideo con rumbo a Carmen de Patagones por orden directa del gobernador interino D. Javier de Elío. A su arribo, procedió a liberar un grupo de españoles encabezado por D. Martín de Álzaga, político español de gran actuación en la capital del Virreinato y que, junto a varios cabildantes fueron deportados a la ciudad más austral de la provincia de Buenos Aires, por generar una asonada en la capital exigiendo la renuncia al virrey D. Santiago Liniers.

Francisco Xavier de Viana retornó por mar a los liberados y fue recibido en el puerto de Montevideo por una fervorosa multitud, que lo ovacionó y condujo al Fuerte en medio de cánticos y vítores.

En 1810, durante la “Revolución de Mayo”, Viana se encontraba en Montevideo, ciudad que no adhirió al movimiento generado en Buenos Aires, pues sólo reconoció al gobierno de Regencia instalado en Cádiz.

En junio de 1810, efectuó una petición al gobernador militar de Montevideo, a fin de permanecer en la plaza, dada la importancia estratégica de la misma y su situación personal. La solicitud fue denegada.

En julio de 1810, Viana fue enviado probablemente como gobernador militar a Maldonado, pero en mayo de 1811, decidió abandonar a los españoles y Maldonado pasó al campo revolucionario, dejando de responder al gobernador Francisco Javier de Elío. Fue así que viajó a Buenos Aires y se puso a disposición de la Junta Grande.

En 1811 fue designado coronel y jefe del Estado Mayor en el ejército revolucionario argentino, que inicialmente participó junto a los patriotas orientales. En 1812, intervino

en el segundo sitio de Montevideo, manteniendo una fluida comunicación con José Artigas. En diciembre de 1812 en la batalla del Cerrito de la Victoria, su sobrino carnal Manuel Oribe y Viana con 20 años de edad, recibió el bautismo de fuego, participando también del lado de las fuerzas patriotas.

En 1813, luego de diversos conflictos entre Artigas, Rondeau y Saratea, el coronel Viana fue designado Gobernador Intendente de Córdoba por las Provincias Unidas.

En 1814 Francisco Xavier de Viana fue ascendido a brigadier general y asumió como Ministro de Guerra, desempeñando el alto cargo con el apoyo del Director de las Provincias Unidas Gervasio Posadas, y después en 1815 con Carlos de Alvear.

Durante su periodo ministerial, se tomó una decisión trascendente con el apoyo gubernamental, pues se creó la primera escuadra argentina, que fue puesta bajo el comando del almirante Guillermo Brown para combatir contra la Real Armada, en la cual por más de 20 años había servido Francisco Xavier de Viana. Los marinos españoles tenían su base en el Apostadero de Montevideo, desde donde apoyaban logísticamente a más de una docena de naves de buques de combate y otros tantos mercantes armados a guerra, a fin de mantener el control de los ríos de la cuenca del Plata y bombardear Buenos Aires.

En mayo de 1814, se produjo el enfrentamiento entre ambas escuadras con el triunfo de Brown en las aguas platenses, frente a la ciudad de Montevideo. Sus consecuencias fueron decisivas, pues determinaron con la caída del Apostadero y la plaza fortificada, la expulsión definitiva de los españoles de estos dominios, el último bastión en el Virreinato del Río de la Plata.

Francisco Xavier de Viana vivió todos estos acontecimientos desde un cargo de la más alta responsabilidad como Ministro de Guerra, y todo indica, que tenía muy claro



25 AÑOS

Seguridad y conectividad para su embarcación



Y para su hogar cuando sale a navegar

Montevideo

Dómaso A. Larrañaga 3536
25093000

Maldonado

Avda. Martiniano Chiossi, local 27
Porton de San Fernando
4224 0095

Salto

Brasil 1202 esa, Invernizzi
(Edificio el Mirador)
4732 5238

HIKVISION EZVIZ FURUKAWA SOLUTIONS SOHO PLUS Wi-Tek Ruijie Fanvil GARNET Mircom

JFL ALARMES Netid srl resideo SEAGATE TAKEX AVIGILON AWASENWARE HOKOWITS HUAWEI

el alcance de sus decisiones políticas por la convicción con la cual actuó.

Tal vez no sepamos nunca cómo lo procesó internamente el ministro Viana, pero su espíritu clamaba por otra justicia y mayor libertad para estas tierras. En ese sentido, el Dr. Fernando Aguerre en un enjundioso estudio sobre el “Diario de Viaje” de la expedición de Malaspina redactado por Viana, concluye: *“La participación de D. Francisco Javier de Viana en la expedición de Malaspina no aparece en las referencias que sobre uno de los forjadores de las patrias rioplatenses hicieron sus contemporáneos. Sin embargo, el aprendizaje de esos años de formación no debe haber estado ausente en las graves decisiones en que Viana se vio comprometido y que, con aciertos y errores, ensayaban la idea de un mundo mejor, como había sido el sueño en sus años de juventud (sic)”*.

Finalmente, caído el directorio de Alvear por un movimiento revolucionario en 1815, Viana fue desterrado junto a Alvear y ambos enviados en una fragata inglesa a Río de Janeiro, donde fueron obligados a permanecer hasta 1818, año en que Viana retornó a Montevideo, bajo el dominio lusitano a cargo del general D. Carlos Federico Lecor.

El 5 de marzo de 1820 el Brigadier General Francisco Xavier de Viana a sus 55 años de edad, falleció en su amada ciudad natal, siendo enterrado en el cementerio de la Iglesia Matriz de Montevideo, actual Catedral Metropolitana.

Fue el primer marino militar oriental que, como cadete integró la compañía de guardiamarinas de una Academia Naval egresando como oficial de marina y que luchó en am-

bas orillas del Río de la Plata por la libertad de las tierras que consideraba su Patria.

Sólo una calle de una cuadra en el barrio de Pajas Blancas lo recuerda.

BIBLIOGRAFIA

AGUERRE CORE, Fernando: Del Atlántico al Pacífico: reflexiones del Diario de Viaje del Teniente de Navío D. Francisco Xavier de Viana. Revista Humanidades. Universidad de Montevideo, diciembre, 2013.

CAILLET BOIS, Teodoro: Historia naval argentina. EMECE, Buenos Aires, 1944.

CERVERA PERY, José: Francisco Xavier de Viana y Alzaibar. Real Academia de Historia. Portal “Historia Hispánica”. el 4-11-2024.

DE MARIA, Isidoro. Rasgos biográficos de hombres notables de la República Oriental del Uruguay. Tomo IV. Claudio García, Montevideo, 1939.

DE VIANA, Francisco Xavier: Diario de Viaje. 2 tomos. Biblioteca Artigas, Colección de Clásicos Uruguayos, volumen 27 (tomo I) y vol. 28 (tomo II), Montevideo, 1958.

GOLDARACENA, Ricardo: El libro de los linajes, tomos 1 y 2. Arca, Montevideo, 1976 y 1978.

OGUETA, Ezequiel: Retrato de un Prócer sin Rostro. Francisco Xavier de Viana. Claridad, Buenos Aires, 2021.

SUM SCOTT, Renee: La Familia de Javier de Viana. Cap. I Obra y Vida de Javier de Viana. Anáforas. de la Biblioteca Nacional, n 23. Consultado el 4-11-2024.





La Historia nos avala.
Primeros también en Digital

MOTOTRBO
REINVENTANDO
DIGITAL



SICOM

SISTEMAS DE COMUNICACIONES

Dr. Javier Barrios Amorín 1828,
Montevideo - Uruguay
Tel/Fax: (+598) 2924 9000*,
E-mail: sicom@sicom.com.uy
Web: www.sicom.com.uy



MOTOROLA, MOTO, MOTOROLA SOLUTIONS y el logotipo de la M estilizada son marcas comerciales o marcas comerciales registradas de Motorola Trademark Holdings, LLC y son utilizadas bajo licencia. Todas las demás marcas comerciales pertenecen a sus respectivos propietarios. © 2012 Motorola Solutions, Inc. Todos los derechos reservados.



Cardama

Astilleros/Shipyard

1916-2016
100
años aniversario

Cardama Shipyard, el valor de la experiencia y el impulso tecnológico

Fundada en 1916 por Francisco Cardama Godoy, Cardama Shipyard atesora una larga experiencia en la construcción y reparación de buques. Con gran proyección internacional, ha suministrado sus buques a clientes de 4 continentes, consolidándose como uno de los constructores navales referentes en España. Tradición e innovación posicionan Cardama Shipyard a nivel mundial como astillero de excelencia.



Cardama
Astilleros/Shipyard
Av. Beiramar, 12 - 36208 VIGO (SPAIN)
Tel: +34 986 231 662 (2122)
E-mail: cardama@cardamashipyard.com

www.astilleroscardama.com

En cuanto al progreso general de la obra de la construcción de las dos OPVs, hemos alcanzado varios hitos clave, cumpliendo con el proceso contractual, todos ellos bajo supervisión y control de la sociedad clasificadora seleccionada por el cliente, Lloyd's Register, seguimos firmemente encaminados para cumplir con el cronograma previsto.

A Julio de 2025 se indica la actualización sobre los recientes avances en la construcción del patrullero C-250. Se ha realizado la puesta de la quilla el pasado 15 de mayo en este astillero y a estas fechas ya se han colocado 5 bloques más y están previstos otros 5 en los próximos días.

En esta fechas ya están contratados todos los sistemas esenciales del barco (electricidad, habilitación, frío, hidráulica, etc.), del mencionado C 250 y del buque número Nro. 2, el C251.

Este logro refleja la dedicación y el esfuerzo de nuestro equipo para conseguir el cumplimiento de los objetivos.

(Texto extractado de nota de la Empresa recibida el 22 de Julio de 2025.)

Respuesta Global a Emergencias



**Seguridad primero...
Calidad siempre**



**24 Hours Worldwide
+1 713 534 0700**

www.ttsalvage.com • info@ttsalvage.com





A fin de mejorar la comunicación
y permitirnos acercar contenidos,
solicitamos a los suscriptores
el envío de su dirección
de correo electrónico a
secretaria@revistanaval.com.uy

La Revista se esta editando también en
versión digital,
aquellos suscriptores que la deseen recibir
en este formato informarlo a la direccion e-mail
de nuestra secretaria.

LA ANTÁRTIDA EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Por el Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN
comodorober@hotmail.com



El autor ha publicado varios libros dentro del tema marítimo naval, destacando EL GRAF SPEE EN LA TRAMPA DE MONTEVIDEO (7 ediciones); TACOMA (2 ediciones); BANCO INGLÉS; ALFÉREZ CÁMPORA, OYARVIDE, entre otros y más de 200 artículos en medios especializados nacionales y extranjeros destacando entre ellos: REVISTA GENERAL DE MARINA; REVISTA DE MARINA DE CHILE; REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA; REVISTA EJÉRCITO DE ESPAÑA; BARLOVENTO; GEOSUR: etc. Miembro de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial y actual vicepresidente de la misma. Profesor de Historia de los Conflictos Armados (IMES); Miembro de Número del Instituto Nacional Browniano. Miembro del Instituto de Historia y Cultura Militar “Cnel. Rolando Laguarda Trías”. Integró la Academia Uruguaya de Geopolítica y Estrategia desde su fundación. Participó en parte del viaje del XII Viaje de Instrucción del ROU CAPITÁN MIRANDA (1992). Miembro de Número del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay. Desde 1994 es miembro de la Comisión Editorial de la REVISTA NAVAL.

“Continente de la Paz”, quizás sea esta la denominación que se haya hecho más popular de la Antártida, una frase que consta subjetivamente en el mismo Tratado Antártico que en 1959 se firmó en Washington por una docena de países. Desde su posterior ratificación por otros Estados hasta la actualidad surge que el continente blanco ha estado exento de situaciones que pongan en peligro los estatutos de dicho documento que sindicaron que su inmensa geografía debe hallarse sujeta para el uso exclusivo de fines pacíficos. Contemporáneamente ello está plenamente confirmado dado que, entre otras cosas no menos importantes, en el inmenso teatro antártico se ha producido una extraordinaria convivencia entre todos aquellos países que han puesto su planta en ese medio¹, un elemento geopolítico ejemplarizante a destacarse en el marco general de estas últimas décadas donde subsisten tantos intereses en juego.

“Todo cuanto viene expresado revela que la importancia estratégica de la Antártida, tal cual se la concebía en esa época, se basaba tal vez no tanto en una valoración intrínseca y absoluta sino más bien en la conveniencia de no permitir su uso por fuerzas adversas o enemigas reales o potenciales. En este sentido, el análisis se focalizó en lo que podría ocurrir más que en lo que realmente había ocurrido. Así pues, se optó por lo que se conoce en estrategia como Rol Estratégico Negativo que supone, en última instancia, una neutralización de hecho del continente, la que ha sido lograda a plenitud por el Tratado Antártico. En efecto la desmilitarización y la desnuclearización del área, celosamente vigiladas y escrupulosamente cumplidas, un status sin duda paradigmático, ha servido no solamente como eficaz instrumento para el cumplimiento de las aspiraciones políticas y estratégicas de los signatarios del Tratado, sino que ha dado

Seguridad Oficial de la
Selección Uruguaya de Fútbol

<https://www.grupogamma.com.uy/>



	SEGURIDAD FÍSICA		TRANSPORTE DE VALORES		SEGURIDAD ELECTRÓNICA
	VIDEO VIGILANCIA		SERVICIO DE LIMPIEZA		DETECCIÓN DE INCENDIOS

28 444 333



satisfacción a la Carta de las Naciones Unidas en lo atinente”.²

Sin duda hubo una previa histórica que llevó hacia la concreción de este importante documento en la que estos doce países estamparon su firma³, si bien recién ello se dio luego del último gran conflicto mundial y durante la fase más caliente de la Guerra Fría. Hasta ese momento el continente blanco se había hallado virtualmente ausente de cualquier enojoso incidente que tuviera alguna escala peligrosa, aunque sí hubieran sucedido una serie de episodios históricos cuya cronología mostraba que a temprana hora los primeros impulsos hacia el teatro antártico habían estado ligados a motivaciones de tipo económico, como lo fue la extensiva caza de ballenas y la foca peletera⁴, todo hacia las primeras décadas del siglo XIX, un hecho que obligó a los navegantes a arrimarse más al Sur, en este caso muy en especial sobre la Península Antártica cuya geografía es la más septentrional del continente alcanzando los 61° Sur.

A partir de estas fechas que indicamos ya se observan las primeras expediciones con propósitos científicos, comerciales y políticos que paulatinamente se van alternando paso a paso sobre el continente helado, un hecho vigorosamente discutido por los historiadores por la importancia que ello supone de cara a los procesos de reclamaciones territoriales y sus futuras reivindicaciones que justamente se sucederán en forma constante hasta la firma del Tratado en 1959.⁵ No es casualidad que la primera base instalada permanentemente en este teatro haya sido de la República Argentina en 1904 en las Orcadas, seguida por la Gran Bretaña cuando a inicios de 1944 envió la denominada Operación Tabarín⁶ sobre la península antártica estableciendo cuatro bases que luego fueron pasadas bajo dominio de la administración civil de las Falkland. Es así que inmediatamente en 1947 Chile

inaugura su primera base sobre las Shetland del Sur bautizándola con el término “*Soberanía*”, una palabra significativa que impulsó, desde ese momento, un periodo donde sobre ese gran sector geográfico se van a sobreponer sucesivas instancias diplomáticas que abrirían juego a una lógica que conduciría a la comunidad internacional a dar pie a un Tratado Antártico. Aunque ciertamente ello no supone que las instancias reivindicatorias de muchos países no queden firmemente establecidas, en este caso, a la espera de una futura dilucidación dentro de los terrenos diplomáticos.

De tal manera en la bibliografía histórica existente en referencia a todo el vasto teatro antártico no se van a hallar instancias donde los azares bélicos fueran directos protagonistas de algún hecho donde se hayan escuchado la voz de las armas. Sin duda al contrario pues se entiende que el Polo Sur, merced a su inhóspito confinamiento geográfico, quedó saludablemente apartado de los conflictos armados que han cubierto gravemente los últimos tiempos.

Empero durante los inicios de la Segunda Guerra Mundial ocurrió sobre el espacio del Mar de Wedell, en el mes de enero de 1941, un breve capítulo del conflicto donde pese a que en su corto desarrollo no hubo necesidad de utilizar concretamente algún arma de fuego, la sola presencia de estas en pleno teatro antártico supuso que en adelante ningún rincón del planeta se hallara exento del arribo de los sonos de la guerra. Las víctimas de este poco conocido hecho fueron buena parte de la flota ballenera de Noruega que tradicionalmente operaba en esas aguas con absoluta tranquilidad⁷, buques que fueron sorprendidos en plena faena por la aparición del crucero auxiliar germano HSK PINGUIN⁸ que en pocas horas los redujo aprisionándolos en una operación sindicada históricamente como la más fructífera de la campaña de incursión alemana realizada en

toda la Segunda Guerra Mundial sobre las comunicaciones marítimas de los aliados.

“El PINGUIN fue un buque de la empresa Hansa Line con 7.800 toneladas de desplazamiento armado con seis cañones de 152 milímetros, ametralladoras antiaéreas y tubos lanzatorpedos. Llevaba también un par de hidroaviones de reconocimiento y trescientos cincuenta minas submarinas y era comandado por el capitán de navío Hans Kruder. Ya antes que zarpara de Alemania el 22 de junio de 1940, su comandante había recibido instrucciones para dar una batida por los mares antárticos a la caza de la considerable flota ballenera noruega que operaba en la zona. A fines de diciembre ya se avistaba el primer témpano, y el 18 se recibía un radio desde Berlín en el que se informaba a Kruder de que en ese teatro navegaban varios balleneros anglo-noruegos que repostaban en las islas Georgias del Sur dentro de un radio de 250 millas de las mismas señalando los nombres de los principales buques; un gran trabajo de inteligencia aprovechando la ocupación de Noruega. El PINGUIN había pasado del Indico al Atlántico Sur y navegaba hacia el Sudoeste bordeando el límite de la “banquise” con todos sus receptores radiotelegráficos en escucha permanente día y noche y el radiogoniómetro preparado, a fin de tratar de localizar a los balleneros por sus señales inalámbricas. El 23 de diciembre se recibieron aunque muy débiles todavía las conversaciones que por radioteléfono mantenían entre sí, y al parecer sin restricciones de ninguna clase, los buques de la flota ballenera. Al mediodía del 24 se puso en el mar al hidroavión que a las tres horas de vuelo y sin haber descubierto barco alguno, se vio obligado a efectuar un amerizaje de emergencia debido a una avería. Pero al día siguiente se volvieron a escuchar conversaciones entre los balleneros en las que se mencionaban los grandes buques-factoría PELAGOS y

OLE WEGGER, de más de 12.000 toneladas cada uno, y naturalmente a los alemanes se les comenzó a hacer agua la boca. El PINGUIN continuaba su aproximación siempre a la escucha, recogiendo ahora las conversaciones entre los arponeros y sus nodrizas, cada vez más fuertes y claras, pese a algunas interferencias debidas a la tormenta de nieve, enterándose de que la flota aguardaba la llegada de un buque cisterna que les daría petróleo y se llevaría el aceite de ballena cobrado en las tareas. El año se despedía con fuertes tormentas de nieve y el corsario alemán se vio rodeado de témpanos teniendo que navegar entre canales libres con todas sus superestructuras cubiertas de un frío y blanco sudario helado. Por temor a quedar aprisionado Kruder decidió arrumbar hacia la parte norte de los balleneros que se quejaban de la niebla y de la dificultad de recuperar las ballenas muertas con tan mala visibilidad, así como el retraso del buque-cisterna. La paciente espera pareció dar sus frutos cuando se escuchó por primera vez la llamada del buque –cisterna noruego SOLGLIMT de 12.000 toneladas que se puso de acuerdo con el OLE WEGGER para abarloadse a él suministrándole petróleo y recibir el aceite. Kruger decidió inmediatamente aprovechar la situación y apoderarse de ambos buques cuando estos estuvieran inmovilizados y amarrados uno al otro. El día 13 a favor de la noche y la ventisca, el PINGUIN se aproximó a los barcos que venía observando hacia varios días desde abajo del horizonte, los que se encontraban perfectamente iluminados y rodeados de ballenas muertas flotando al agua en sus proximidades. Sin disparar ni un solo cañonazo para no ahuyentar a los arponeros, el corsario alemán les prohibió hacer uso de su telegrafía, y seguidamente puso un par de botes en el agua. Minutos después, las correspondientes dotaciones de presa tomaban posición de los dos grandes balleneros, que

TABLA RESUMEN

CORSARIO	FECHA EN QUE ZARPÓ	FECHA DE REGRESO	HUNDIDO	HUNDIMIENTOS O CAPTURAS LOGRADOS	COMANDANTE	REGISTRO
<i>Atlantis</i>	31-III-1940		22-XI-1941	146.000 t.	Rogge	8.000
<i>Orion</i>	7-IV-1940	30-VIII-1941		80.000 t.	Weyher	7.000
<i>Widder</i>	6-V-1940	31-X-1940		67.000 t.	Ruckteschell	7.900
<i>Thor</i>	6-VI-1940	30-IV-1941		96.500 t.	Kähler	3.900
<i>Pinguin</i>	22-VI-1940		8-V-1941	165.000 t.	Krüder	7.800
<i>Komet</i>	3-VII-1940	26-XI-1941		42.000 t.	Eyssen	3.300
<i>Kormoran</i>	?-XII-1940		19-XI-1941	77.000 t.	Detmers	8.700
<i>Thor (2.º)</i>	30-XI-1941	9-X-1942		56.000 t.	Gumprich	3.900
<i>Michel</i>	13-III-1942	?-III-1943		105.000 t.	Ruckteschell	4.750
<i>Stier</i>	12-V-1942		28-IX-1942	29.000 t.	Gerlach	4.800
<i>Komet (2.º)</i>	8-X-1942		14-X-1942		Broksien	3.300
<i>Michel (2.º)</i>	?-IV-1943		18-X-1943	25.000 t.	Gumprich	4.750

se descubrió llevaban a bordo 12.000 toneladas de aceite de ballena. Asegurada esta captura el PINGUIN se dirigió inmediatamente hacia el Sur, y a la noche siguiente descubría las luces del PELAGOS detrás de un banco de hielo. El germano sorteó este último y se aproximó al gran buque-factoría que se hallaba en plena actividad descuartizando huesos, carne y grasa de ballena con cinco arponeros atracados a sus costados, intimado por semáforo luminoso y en mensaje por radio en inglés se le emitió la orden de detener su actividad y recibir las dotaciones de presa. Los balleneros que operaban en él, algunos en el mar de Wedell, recibieron orden de dirigirse a su nodriza, cayendo poco después todos en manos del corsario. Así el PELAGOS quedaba en manos de los alemanes: tres buques y once arponeros, con más de 40.000 toneladas de registro en total, en este sentido la captura más importante efectuada en solo 48 horas por cualquier corsario alemán llevada a cabo sin disparar un solo tiro. Inmediatamente se transbordó todo el combustible del OLE WEGGER a sus dos grandes compañeros de flota, tripulándolos con sendas dotaciones de presa y

se los despachó a Burdeos, donde llegarían más tarde. Desde Alemania recibieron los demás buques ordenes de reunirse en el Atlántico Sur en una zona a medio camino entre la extremidad de África y el Brasil, donde finalmente se proporcionó desde otra captura combustible al OLE WEGGER para ser despachado también a puerto francés donde llegó sin novedad. Se solicitó a poyo al "acorazado de bolsillo" ADMIRAL SCHEER que en ese momento operaba en el Índico para obtener la cantidad de oficiales para marinar los buques arponeros, cosa lograda y así once de estos buques pusieron rumbo a Francia consiguiendo arribar a puerto ocho de ellos; el resto fueron echados a pique por una corbeta británica en el golfo de Vizcaya. De tal manera Kruger había asegurado el consumo de margarina a toda la población alemana durante muchos meses".⁹

La planificación de estas campañas efectuadas sobre las vías de comunicación y el tráfico enemigo que la marina de guerra alemana condujo en ambas grandes guerras mundiales del pasado siglo fueron fruto de toda una serie de estudios y planificaciones llevadas adelante en forma

global donde la creación del denominado “*Etappendienst*”¹⁰, ya en el temprano año de 1896, supone un hito esencial para la consolidación de este tipo de misiones. El aprovechamiento de los tiempos de paz, no solo en las esferas diplomáticas sino con los contactos que el comercio alemán tenía en todo el mundo, logró acumular una sensible información de todo tipo que permitió establecer en forma secreta un sistema de apoyo y abastecimiento para los buques de guerra propios en puertos extranjeros que luego resultó capaz de sostener sus prolongadas campañas de incursión en todos los océanos. No solo los cruceros auxiliares y los submarinos se apoyaron en esto sino asimismo buques como los GRAF SPEE o el ADMIRAL SCHEER, fueron asistidos en sus operaciones de ultramar en una forma totalmente eficaz. Durante el último conflicto el servicio estuvo bajo el mando del almirante Wilhelm Canaris.¹¹ Lo cierto es que los hielos de la Antártida no escaparon a los hechos de un conflicto armado como el postrero del pasado siglo siendo este hecho una referencia concreta para entablar un mayor conocimiento sobre un futuro contexto lleno de interrogantes.

NOTAS

1. Unas 40 bases se hallan en plena actividad.

2. Galarza Ricardo general. “*Aportes para una política nacional antártica*”. 1ª Parte. Revista Naval No. 5. Montevideo. 1989. Página 12.

3. Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Japón, Noruega, Nueva Zelandia, Reino Unido y la URSS. Se estableció que cualquier otro estado miembro de las Naciones Unidas tenía puertas abiertas para integrarse.

4. Totalmente eexterminada en los archipiélagos de Malvinas, Orcadas y Georgias del Sur, ya en la primera mitad del siglo XIX.

5. Desde 1817 en adelante expediciones oficiales de Argentina, luego Gran Bretaña y Estados Unidos (1819), Rusia (1820), Francia (1839), Alemania (1878), Noruega 1892), Bélgica (1898), Suecia (1902) y Chile (1906) se suceden sobre el continente antártico, justamente sobre la Península y su gran islario adyacente.

6. Según las escasas fuentes británicas existentes sobre el tema de esta expedición militar, se señala que la razón invocada fue establecer sólidas circunstancias para las reclamaciones diplomáticas sobre la región antártica, sumado a la necesidad de apoyar la presencia propia en Malvinas y Georgias, como se nota elementos tomados en cuenta en momentos finales de esta Segunda Guerra Mundial.

7. Noruega había sido invadida y ocupada por Alemania en Abril de este mismo año.

8. A estos buques denominados genéricamente como “corsarios”, lo son solamente por mera similitud operacional ya que pertenecen a una marina de guerra y no a cualquier particular provisto de una patente de corso concedida por un gobierno a quien sirven.

9. De la Sierra Luis C/F – “*Corsarios alemanes en la Segunda Guerra Mundial*”. Editorial Juventud. Barcelona, 1960. Páginas 119-120. El 8 de Mayo de 1941 el HSK PINGUIN fue localizado frente a las islas Seychelles por el crucero pesado HMS CORNWALL y hundido por una salva de 203 mm. que lo impactó en su bodega donde llevaba 130 minas flotantes (para minar los puertos australianos y neozelandeses) haciendo volar el buque. Solo sobrevivieron 60 hombres de su tripulación y 22 prisioneros cobrados de sus anteriores presas. Murieron 203 prisioneros y 342 tripulantes incluido el capitán Krüders.

10. Servicio Secreto de Aprovisionamiento de la Marina de Guerra de Alemania.

11. Fue ejecutado el 9 de Abril de 1945 por la SS en el campo de concentración de Flossenbürg.



EL ESTRECHO DE ORMUZ: LLAVE DEL 30% DEL PETRÓLEO GLOBAL Y LA PRÓXIMA CRISIS ECONÓMICA

Un bloqueo iraní dispararía el crudo a los 200 USD y paralizaría el 20% del comercio marítimo según la EIA

Por el Lic. Pablo QUINTANA

El Lic. Pablo Quintana es nacido en Santander, España en el año 1983. Es Licenciado en Historia por la Universidad de Cantabria donde realiza las prácticas integradas sobre Oriente Medio. Ha publicado artículos en la revista especializada Ejércitos, abordando temas de defensa, estrategia militar y conflictos contemporáneos. Es colaborador en el Think Tank Artículo 30, donde se analiza la política exterior y seguridad nacional.

Mientras desde Europa vemos la guerra de Ucrania como un elemento “próximo” y la creciente tensión entre Irán e Israel de forma más “distante”, conviene no perder la perspectiva de la distancia y otorgarle un mayor peso a un suceso respecto a otro, pues España se puede ver afectado. Si bien la pérdida de los gaseoductos NordStream supuso en muchos ámbitos un golpe muy fuerte para Europa, entender la importancia del estrecho de Ormuz en la geopolítica mundial es vital, pues con el cierre del mismo el colapso del mercado energético se podría producir en 72 horas.

El estrecho de Ormuz es un estrecho de poca anchura entre el Golfo de Omán y el Golfo Pérsico. A un lado encontramos la costa de Irán y al otro nos encontramos con territorio de Omán pese a estar desgajado del mismo y limitar con Emiratos Árabes Unidos. Con una profundidad media de 80 metros y una máxima de 200 metros unida a sus casi 40 kilómetros de separación mínima en ciertos puntos nos da una idea de lo delicado del enclave, máxime cuando por él se concentra el tráfico del 30% del petróleo transportado por mar y más del 20% del tráfico de Gas Natural licuado mundial. Tenemos uni-

do la importancia del enclave en su misma debilidad. Ana Palacio en una ponencia en el Real Instituto Elcano en 2023 ya advirtió de tal debilidad; “El Estrecho de Ormuz es el punto más frágil de la cadena de suministro global. Un incidente allí tendría un efecto dominó en la economía mundial, especialmente para Europa, que sigue dependiendo críticamente del petróleo del Golfo”. En esa misma línea, Ali Vaez, Director del Proyecto Irán en International Crisis Group en una entrevista en junio de 2024, afirmó que “Irán no necesita minar Ormuz: basta con hundir un petrolero para colapsar el mercado”. Por tanto, nos encontramos ante un nudo gordiano geoestratégico, pues gran parte de la energía mundial circula por una zona que está sometida a tensiones políticas y bélicas.

La creciente tensión entre Irán e Israel nos obliga a concentrarnos en esta ubicación para comprender las posibles consecuencias de cualquiera de los movimientos que ambos países se disponen a realizar. Para nuestro país este enclave resulta de suma importancia pues según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) “el 14,2% del petróleo y casi el 10% del GNL que importa España depende

del Golfo Pérsico. Un cierre de Ormuz dispararía los costes energéticos y pondría en jaque la logística de las refinerías de Repsol en A Coruña y Cartagena, que procesan crudo saudí e iraquí”.

En la actualidad nos encontramos con un teatro de operaciones en el que Irán e Israel están sufriendo una escalada bélica sin precedentes. Irán se encuentra sobrepasado por los bombardeos de la aviación israelí que dispone de medios que, a tenor de las informaciones de prensa y organismos¹, han destruido instalaciones nucleares en Isfahan e instalaciones militares en el sur del Líbano además de mermar de forma significativa las respuestas de alerta temprana y defensas antiaéreas de largo alcance. En respuesta, Irán ha realizado ataques mediante misiles balísticos y drones a bases militares y aéreas israelíes. Estas acciones han supuesto un daño que, aunque las informaciones israelíes oficiales han apresurado a minimizar, han dejado en evidencia la efectividad del Iron Dome israelí frente a la posibilidad de un bombardeo por saturación.

En cualquier caso, las hostilidades no han cesado y a la vista de los acontecimientos y de los movimientos de los protagonistas y sus aliados, dista de cualquier tipo de resolución. Ambos países se han apresurado a explicarnos cuáles serán las consecuencias de seguir con las hostilidades por parte de su adversario. Mientras que Netanyahu desliza la idea del derrocamiento popular del gobierno iraní; este último se ha apresurado a jugar la baza geoestratégica mediante la amenaza de cerrar el estrecho de Ormuz. Esta es una baza geopolítica que Alireza Tangsiri, Comandante del Cuerpo de la Guardia Revolucionaria Islámica (IRGC) en el Golfo Pérsico ya advirtió en una entrevista en Tasnim News Agency, el 25 de junio de 2024; “Si Irán no puede exportar su petróleo, ningún otro país de la región podrá hacerlo. El Estrecho de Ormuz no será seguro si nuestras

exportaciones están en peligro”.

Por su parte, los aliados de Israel cuentan en la zona (algunas de las fuerzas ya estaban situadas antes del inicio de las hostilidades²) con un portaaviones junto con dos destructores, una fragata y un buque anfibio por parte norteamericana, una fragata y un buque de patrulla por parte británica y una fragata por parte francesa. Italia ha contribuido con una fragata y España con un patrullero. El presidente Trump ha mantenido la línea de apoyo a su homólogo israelí mientras ha hecho declaraciones que dejan a las claras la hostilidad, ya conocida, sobre Irán.

El uso de los portaaviones norteamericanos en la zona demuestra, pues se encuentra en la concepción misma de este tipo de buques, un poder disuasorio debido a su uso como proyección en fuerza. Cuenta con potencial movilizador de una fuerza aérea significativa, con un uso estratégico. Y más allá de ello, manda un mensaje político de apoyo/amenaza. A ello tenemos que unir las fuerzas aliadas y sus potenciales capacidades de ataque.

Por su parte, la armada iraní apenas cuenta con tres fragatas, un portahelicópteros convertido en base móvil para drones y comandos, numerosas lanchas rápidas, un buque espía y algunos submarinos y minisubmarinos. A todas luces una fuerza menor para hacer frente al despliegue anteriormente referido.

A la luz de los movimientos militares en la zona y las retóricas hostiles por parte de los actores implicados, resulta inevitable plantearse las consecuencias que acarrearía la escalada del conflicto. Aunque el desarrollo de los acontecimientos muestra la fortaleza bélica judía no debemos pensar que Iran renunciará a su mayor baza; el estrecho de Ormuz.

En el caso de que Irán tomase esta decisión como medida de presión, podrían atacar alguno de los barcos que navegasen por la

zona, mediante cualquiera de las lanchas rápidas de las que dispone o mediante el uso de misiles o minas que se encuentren en barcos de pesca modificados. La proximidad a la costa y la geografía del Estrecho de Ormuz, facilitarían las estrategias de sabotaje y hostigamiento selectivo del tránsito marítimo; además tendrían un carácter de negación de acceso (anti-access/área denial, A2/AD). De la misma manera, harían fáciles el establecimiento de líneas logísticas y el encubrimiento de los medios. Esta estrategia de sorpresa y saturación entra dentro de la doctrina de guerra del Cuerpo de Guardianes de la Revolución Islámica (IRGCN). No podemos excluir el uso de ataques encubiertos o suicidas de cara a maximizar el efecto político de cada una de las acciones. Todas ellas estarían encuadradas dentro de una estrategia de guerra asimétrica. Para Irán este modus operandi ya se dio durante la llamada Guerra de los Petroleros, entre 1980 y 1988, en la que Irán usó minas y misiles para atacar los petroleros que transportaban el crudo iraquí, a fin de cortar las exportaciones y debilitar al gobierno de Sadam Husein.

Los ataques, darían lugar al apoyo de las fuerzas aliadas intervinientes en la región. En este caso, Irán podría realizar ataques por saturación a cualquiera de los buques militares que acudieran para sofocar el ataque y defender cualquiera de los mercantes. Un uso de los medios de forma asimétrica nos sugiere la posibilidad de combinar los medios navales (lanchas rápidas armadas con misiles antibuque, lanzacohetes y ametralladoras pesadas, todo ello unido a sistemas de interferencia electrónica) con ataques desde tierra dado el carácter próximo de la costa y los misiles de que dispone Irán. El uso combinado de todos estos elementos, pese a su carácter menos tecnológico que sus homólogos aliados, podrían infligir un daño significativo al convoy militar enemigo cuando fueran ataques realizados mediante satura-

ción como hemos visto en otras ocasiones³. La experiencia en el uso de enjambres de drones, que son capaces de sortear defensas mediante saturación y de alcanzar de esta manera sus objetivos, se encuentra dentro de la doctrina iraní.

Podríamos decir que el uso de estas fuerzas responde a una estrategia de “yunque y martillo”. Las fuerzas navales iraníes que fueran lanzadas en primera instancia atravesarían necesariamente, dado el carácter de la fuerza aliada desplegada, a varias embarcaciones aliadas y la fijarían en un punto determinado (el yunque), que serían atacadas mediante las fuerzas navales o aéreas en tierra o embarcadas por saturación (el martillo).

Este escenario posible establece nuevas implicaciones; dado que entre las fuerzas situadas en la zona se encuentran buques norteamericanos, franceses, españoles y británicos y dado el apoyo que todos estos actores han realizado con el gobierno ucraniano, no resultaría inverosímil que los iraníes, aliados de Rusia y China⁴, solicitaran su apoyo.

Aunque ni China ni Rusia intervenirían directamente en el hipotético conflicto en el estrecho de Ormuz, es plausible que prestaran apoyo de forma indirecta especialmente en el ámbito de la inteligencia estratégica. Para ello, podrían compartir con la Guardia Revolucionaria Iraní los datos de vigilancia mediante satélites, posicionamiento de flotas enemigas o el monitoreo electrónico de tráfico marítimo, todo ello sin realizarse de forma explícita. Estas acciones podrían beneficiar los intereses chinos y rusos, potenciando las fuerzas iraníes y respaldar a Teherán sin cruzar el ámbito de la confrontación directa. Llegando más allá de la zona gris, pero sin provocar de forma abierta y abrupta, manteniendo la apariencia de neutralidad y evitando, las subsecuentes sanciones por parte de los aliados.

El apoyo prestado por parte de Moscú y Pekín beneficiaría a los tres aliados.

- Para Irán, cortar el flujo de crudo mundial en un 30% le daría un poder geopolítico inmediato, permitiendo colocarse en una posición favorable con los aliados en la búsqueda de una salida pactada al conflicto. Económicamente podría salir beneficiado vendiendo su crudo a precios más altos de lo que lo hace de forma habitual.
- Para China, este escenario le permitiría comprar crudo barato a Irán y Rusia reduciendo su dependencia de otros suministradores, dado que es un importador muy importante dadas las necesidades energéticas de su industria.
- Para Rusia, la contingencia desencadenada haría que se beneficiara del alza de precios del petróleo compensando, hipotéticamente, las sanciones recibidas por la guerra de Ucrania.

Sin embargo, este apoyo no sería incondicional bajo cualquier circunstancia, pues el alza de precios⁵ llegando más allá de los 120 o 150 USD sería un problema tanto para Irán como para sus aliados. El alza hasta doblar su cotización haría que China comprase la parte de su demanda, que no fuera cubierta por Rusia o Irán, a un precio excesivamente alto lo que provocaría un daño a su industria en un momento en que las importaciones, a causa de los aranceles, se han visto reducidas. De la misma manera el freno a la economía global que supondría una subida de los costes de la energía reduciría su demanda externa, y dado el crónico problema de demanda interna que arrastra la economía china, supondría una grave crisis económica doméstica.

Por su parte Moscú sufriría con el colapso en la demanda, por una crisis global y reduciría sus ingresos en el momento en que se encuentra necesitado de ellos a causa de la guerra de Ucrania.

Para Irán, alargar esta crisis supondría que la respuesta norteamericana fuera más directa. Este escenario, dada la retórica histórica del presidente Trump, podría llegar a sugerir *botas sobre el terreno*, lo que supone un cambio de escenario y la aplicación de otros aspectos de la doctrina iraní. Para Irán, todas las acciones mencionadas están supeditadas a un objetivo irrenunciable: la preservación del régimen.

Es por tanto esperable que superado cierto umbral, tanto China como Rusia presionarían a Teherán a buscar una salida al conflicto y un desbloqueo de este punto crítico. La subida de los costes energéticos globales afectaría a una economía que, aquejada de unos problemas de inflación en economías dominantes como la norteamericana y la China, no podría permitirse un freno mayor. Este escenario no haría sino acrecentar los graves problemas que tanto Europa como Estados Unidos tienen respecto de su deuda y que se encuentra en el origen de las tensiones entre Trump y el presidente de la Reserva Federal y de Francia, por citar dos ejemplos.

No podemos olvidar sin embargo las coyunturas políticas internas norteamericana e israelí, pues pueden definir el rumbo de las respuestas dadas y del desarrollo de los acontecimientos. El contexto político para Netanyahu y para Trump se desarrolla en un momento de debilidad política de ambos dignatarios.

Para Netanyahu las voces críticas respecto de las anteriores crisis en Líbano y Gaza son numerosas. El momento en que Hamás realizó su incursión en Israel produjo 1200 muertos y 250 secuestrados, pero más allá de las cifras, demostró una grieta en la seguridad del país que ha sido fuertemente criticada. El hastío de la guerra que se inició en 2023, cuenta con voces que cristalizan en las peticiones de un alto el fuego para rescatar a los secuestrados. No podemos olvi-

dar que las mismas lo acusan de alargar la guerra para encubrir sus debilidades políticas. La coalición con sus socios de gobierno, tendentes al enfrentamiento con los actores regionales es, para sus críticos, causa de una inestabilidad política. Las causas judiciales abiertas contra Netanyahu han debilitado notablemente su figura política.

El uso de este nuevo conflicto podría ser usado por el ejecutivo israelí como una forma de acallar las voces críticas y como un aglutinador del pueblo israelí frente a la amenaza exterior.

En el caso del presidente Trump, pese a ostentar solamente su cargo electo durante seis meses, se ha encontrado con dificultades por la contestación de ciertos estamentos gubernamentales, así como de una revuelta en la populosa y popular a nivel mediático, ciudad de Los Ángeles. Su ofensiva arancelaria y la batalla, del mismo carácter, no ha dado los resultados esperados y la batalla arancelaria con China no ha derivado en los efectos que él esperaba. Sus índices de popularidad no se encuentran lo alto que se podría esperar respecto de una elección tan reciente. Las acciones respecto de Irán y su cierre del estrecho de Ormuz, producirían una crisis que afectase al país o un problema inflacionario, a causa de ello su popularidad caería. Este sería un factor a tener en cuenta respecto de las elecciones del 3 de noviembre; las elecciones Midterms en las que en el caso de perder el congreso, Trump se encontraría con un bloqueo de su agenda política⁶ que pueden definir tanto las leyes de inmigración como las reformas fiscales, puntos estrella de su programa electoral. El mandato de Trump sería lo que los norteamericanos llaman un “gobierno de pato cojo”. Quizá este enfrentamiento pueda establecer una cortina de humo sobre ciertos problemas que afronta el mandato del presidente y ganar popularidad entre los votantes más conservadores.

Como conclusión no podemos dejar de

observar dos aspectos fundamentales, respecto del país persa:

- Si el régimen iraní entiende este enfrentamiento como un intento definitivo de acabar con su gobierno, puede ver este escenario como una posible salida. Sería por los líderes de la revolución como la forma de frenar las iniciativas en ese sentido y mantener el estatus quo previo.
- La iniciativa para modificar el sistema de gobierno y el carácter del mismo respecto de Irán puede encontrarse con que las teorías de especialistas⁷ que sostienen que el gobierno del país persa es sólo una cristalización de estructuras sociales asumidas y promovidas por la población, se encuentren en lo cierto. Por tanto, el gobierno que puede ser deseable modificar por parte de enemigos es un constructo social que emerge de la propia sociedad iraní, no un elemento impuesto a la sociedad persa. Además, las circunstancias tanto endógenas (educación, religiosidad, propaganda y nacionalismo) como exógenas (desconfianza respecto de Occidente después de la era del Sha) han cristalizado en una legitimidad cultural interna. Esta circunstancia hace del cambio de régimen un esfuerzo incapaz de ser obtenido mediante la expresión de la fuerza demostrada con una campaña de bombardeos.

No podemos perder de vista la importancia de este enclave, como tampoco lo hacen los países implicados en el conflicto. El día 3 de junio de 2024, el comandante naval iraní Alireza Tangsiri advirtió en Tasnim News que “el cierre de Ormuz es una opción sobre la mesa. Según EIA (U.S. Energy Information Administration) un bloqueo de 15 días elevaría los precios un 80%, replicando la crisis de 2019 (cuando los ataques a petro-

leros saudíes hicieron subir el Brent un 19% en un día).

Ormuz es una advertencia para todos los grandes jugadores de la política internacional: como una cadena que no es más fuerte que su eslabón más débil, el Estrecho de Ormuz es uno de los eslabones más débiles de la economía global. La estabilidad económica mundial sigue cautiva de geografías que un dron puede volatilizar.

NOTAS

1. Bloomberg. (2024, junio 1). Israel Conducts Airstrike Near Iran's Isfahan Nuclear Site, Sources Say. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-06-01/israel-conducts-airstrike-near-iran-s-isfahan-nuclear-site-sources-say>

2. Tanto los buques USS Dwight D. Eisenhower como el USS Carney ya se encontraban en la zona, al igual que el HMS Lancaster británico y el FS Courbet francés.

3. Ataque a la corbeta israelí INS Hanit en 2006 por parte de Hezbolá o los ataques de los Huties en el Mar Rojo en 2023 y 2024.

4. Acuerdo de cooperación de 25 años, firmado en 2021. Pese a su carácter premienemente económico, este acuerdo se encuentra en vigor. Además no podemos dejar de observar los ejercicios militares conjuntos en el Índico y en el Golfo de Omán junto a Rusia.

5. El precio del barril de Brent ha sufrido un alza desde los 64,80 USD que cotizó a cierre de mercado el 19 de mayo a los 84,37 a 19 de junio, en el momento de escribir este artículo.

6. Situación similar a la que se enfrentó Obama en 2010.

7. Rahnema, S. & Behdad, S (Eds) (1995). *Iran after the revolution: crisis of an Islamic State*. I.B. Tauris y Dabashi, H. (1993). *Theology of discontent: The ideological foundation of the Islamic Revolution in Iran*. Transaction Publishers



BREVE RELACIÓN DE ACONTECIMIENTOS DEL SÁBADO 8 DE FEBRERO DE 1997 DURANTE EL RESCATE DE NÁUFRAGOS DEL B/P “MIRAGE”

Por el Capitán de Corbeta (R) Leonard WEBSTER



Prestó servicios en la Base Aeronaval N°2 y en el Grupo de Escuadrones de la Aviación Naval. Realizó cursos de vuelo por Instrumentos en el Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval Marina do Brasil; calificación en cubierta de vuelo con la Primera Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros de la Armada Argentina y en la Defense Helicopter Flying School de la RAF tras la compra por la Armada Nacional de 5 helicópteros Westland Wessex HC2.

Ha participado en múltiples operaciones con la Fuerza de Mar, Fusileros Navales, Fuerza de Seguridad Marítima, Ejército Nacional, e internacionales como UNITAS, Atlasur y con las Marinas de Francia y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Es diplomado en Estado Mayor General Naval y Licenciado en Sistemas Navales.

Tras su pase a situación de Retiro, se incorporó a la Marina Mercante Nacional, embarcando en buques tipo pesqueros de Altura, remolcadores, empujadores y naves de gran velocidad. En el año 2016 le fue expedido el título de Capitán de la Marina Mercante por el MDN.

En la conmemoración del Centenario de la Aviación Naval, se le otorgó un reconocimiento especial por ser el piloto de helicópteros con la mayor cantidad de operaciones SAR registradas.

“El mar no tiene ni sentido ni piedad”

A. Chejov

Cada 7 de febrero, la Aviación Naval celebra el aniversario de su creación por Ley de Presupuesto. Desde 1925 se conmemora ininterrumpidamente, viendo en sus años el cambio y ampliación de locaciones y modernización de sus aeronaves.

El viernes 7 de febrero de 1997, no fue diferente. En el calor vespertino se realizó el Acto Protocolar en la Planchada de Mantenimiento General, situada en la Base Aeronaval n° 2 “C/C Carlos A. Curbelo” en Laguna del Sauce, Maldonado (BAEN2).

Como es también tradición, posteriormente se les da franco a todas las dotaciones de las Unidades, quedando solamente la Guardia Militar y la tripulación del helicóptero asignado a operaciones de Rescate en el Mar; por lo que el fin de semana iba adoptando la impresión de ser tranquilo. Caluroso, soleado y con un viento que empezó a aumentar notoriamente.

Las primeras horas de la mañana pasaron entre mates e inspecciones rutinarias de mantenimiento del helicóptero y de los equipos de supervivencia, individuales y de la aeronave.

De manera sorpresiva, recibimos el Aviso urgente de que, al sur del Puerto de La



Paloma, un buque pesquero (B/P) se encontraba en riesgo de hundimiento con 9 tripulantes a bordo.

La navegación aérea desde la BAEN2 hacia la Base Naval “C/C Motto” en La Paloma, es muy conocida por los Aviadores Navales, ya que se mantiene una fluida relación de apoyo entre ambas Áreas Navales, contando con un helipuerto de firme de pasto, muy amplio en su sector oeste, frente a la torre de control.

Volando a 100 nudos, con el viento en contra que ahora estaba aumentando, llegamos a la vertical del Buque pesquero en aproximadamente 45 minutos. Al arribo la situación no estaba fácil a simple vista. El B/P estaba encallado en una zona de restingas al Este del Puerto, rolando debido al fuerte viento y con la rompiente de las olas ingresando por la popa. Enorme cantidad de cajones de pescado flotando a su alrededor y las manos en alto de los tripulantes que solicitaban con desesperación ser rescatados.

La gravedad de cualquier incidente marino no debe calificarse únicamente por la

lejanía de la costa o la profundidad del mar en el lugar. Este es un caso típico. Cercano a la costa, zona de restingas, fuerte viento y sobre todo la imposibilidad de acercamiento navegando, ya que implica un riesgo para la embarcación que lo intenta y, sin duda, un peligro mortal para los tripulantes que, en su entendible desesperación, se lancen y abandonen el buque siniestrado.

La tripulación de ese inolvidable día éramos cinco: el Piloto al Mando (P), el Copiloto (CP), dos Contra maestres (CM1/CM2) y un Nadador de Rescate (NR).

El helicóptero se posicionó sobre el B/P, colocándose proa al viento (del E firme, 25 nudos), pues también era esa la dirección aproximada de la línea de crujía del B/P, lo que ocasionaba una dificultad para el rescate: el propio helicóptero “tapaba” al B/P impidiendo al piloto mantener una referencia visual que generase una posición de vuelo estacionario seguro. Por eso se decide hacer girar el helicóptero 90 grados, de forma que el piloto y los contra maestres tuvieran visión hacia su lado (el piloto, el guinche de rescate

y la puerta de acceso están del lado derecho del helicóptero) mientras el copiloto del lado izquierdo controlaba su zona e instrumentos de vuelo.

Es importante también, y no aparece en la fotografía, bien tomada (con teleobjetivo) desde la costa por un Jefe Naval, el brusco movimiento de Roldo que tenía el tangón, y fue también lo que afirmó la decisión del cambio de posición del helicóptero. Se debe recordar que el helicóptero, como todo aerodino, y más en vuelo estacionario, es auxiliado en las maniobras por el viento de proa, ya que disminuye el uso de la potencia de las turbinas, que se necesita para la sustentación aerodinámica (el rotor se compone de palas rotatorias), por lo tanto, al realizar ese vuelo estacionario con el viento de través, se origina un esfuerzo en los controles de vuelo y un aumento de potencia para mantener la situación de posición estable y casi fija para el izado del personal a ser rescatado. En la foto, se aprecia cómo el viento influye en el izado, derivando al tripulante cuando va subiendo.

Bajamos al nadador de rescate sobre el techo de la casilla próxima a proa, en un espacio libre; este nos hace señas de “todo okey” y comienza a colocarles el arnés (llamado en inglés “arnés de caballo” – como el de arar) y ahí comenzamos de a uno a izarlos. Al principio, el NR era izado junto al rescatado, pero el peso en el sistema –cable y guinche– era limitativo, ya que el viento derivaba la carga. Se decidió subirlos de a uno con doble arnés. Pero eran nueve, y el barco no solo se movía sin control debido a las olas, sino que ya se veía abundante agua en la popa. Sumado al esfuerzo físico del control de la aeronave y al esfuerzo de las turbinas para mantener la sustentación con el fuerte viento de través, se hacía necesaria la agilidad de los acontecimientos. Otro

tema no menor era que el helicóptero iba a ponerse más pesado a medida que se fueran rescatando los tripulantes. ¡Llegamos al final a ser catorce!

La comunicación a bordo se realiza a través de micrófonos que están en cada casco. Para que todos estemos en contacto sin tener que oprimir botones, el helicóptero cuenta con la opción de colocar todas las estaciones de audio en un sistema que llamamos, en la jerga aeronáutica, “HotMike”. Escuchamos todo, pero también es sensible al viento del propio helicóptero. Se hace por momentos casi estresante. Allí le comunicamos al NR que, en lugar de a uno, pasamos para acelerar la maniobra a izarlos de dos con el NR que quedaría para el final. Fueron minutos que parecían tener más de 60 segundos. Decisiones que van variando con las circunstancias...

Gran cantidad de gente observaba atónita desde la escollera, y las embarcaciones menores de la Armada Nacional no podían acercarse.

Por fin subimos como último hombre al NR. Todos los tripulantes del B/P fueron rescatados y se encontraban bien físicamente. Mucha baja sensación térmica por el shock.

Reposicionamos el helicóptero proa al viento y lentamente, fuimos ganando velocidad y altura para incorporarnos a un circuito de aproximación al helipuerto de la Base Naval de La Paloma.

Aterrizamos sin novedad. Todos los tripulantes del B/P bajaron y con la asistencia del personal naval fueron atendidos debidamente.

Ya listos para despegar, un tripulante del pesquero se acercó a mi línea de visión y con el brazo en alto me indicó que estaban bien; lo tomé por un “muchas gracias”, le pregunté a mi tripulación si estaban listos y despegamos hacia BAEN2.

¡Excelente equipo!

La noticia del rescate pasó desapercibida para quienes no lo vivenciaron, desde adentro o desde afuera. Llegamos ese sábado 8 de febrero a la BAEN2, sin tomar debida cuenta de lo exigente de la situación en la que nos vimos envueltos y lo exitoso del resultado.

Descansamos el domingo. El lunes 10, el país se despertó con la varada del petrolero

“San Jorge” al sur de PDE y el derrame de hidrocarburos que llegaría a nuestras costas, movilizando medios de la Armada Nacional, entre los cuales nuevamente nos vimos en el aire. Pero esa es otra historia...

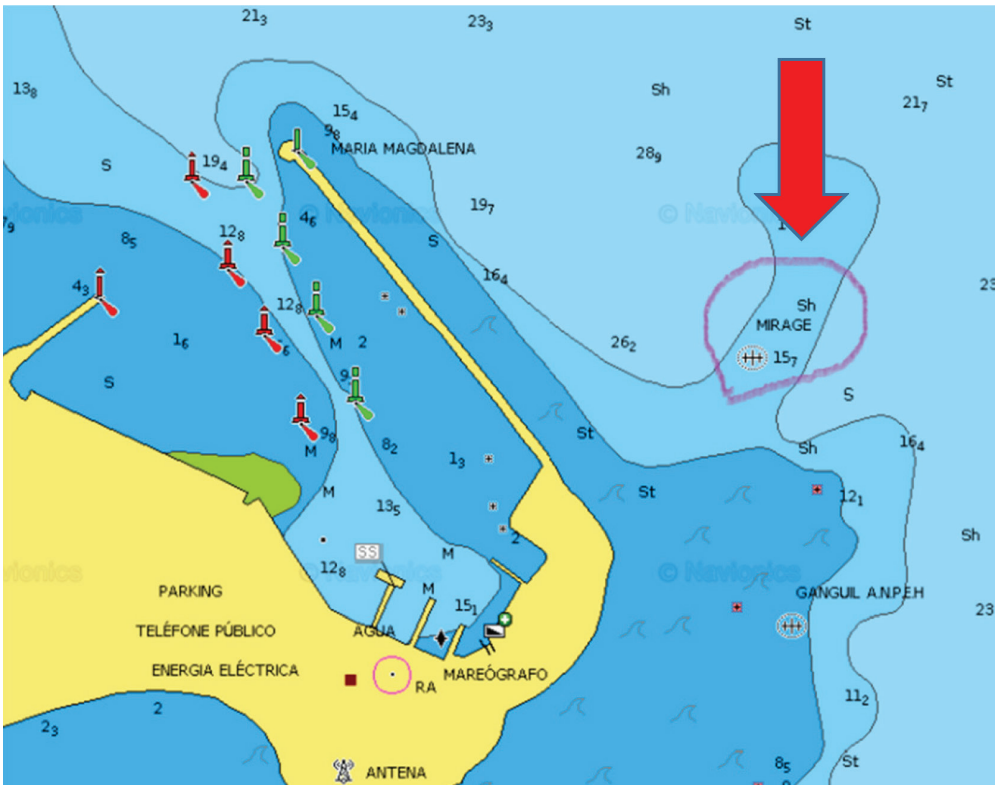
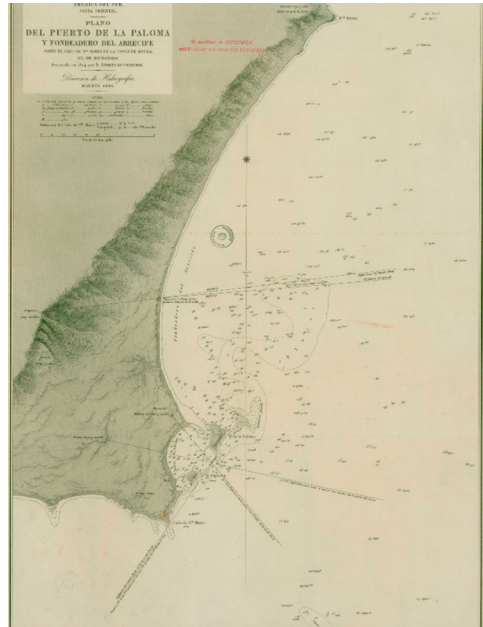
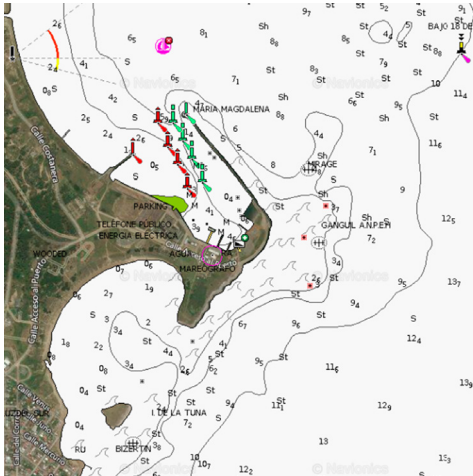
Y así, este rescate cayó en el olvido naval y marítimo, a medida que el bravío mar fue haciendo desaparecer los restos del B/P *Mirage*....

Datos:

- INCIDENTE DE BÚSQUEDA Y RESCATE N° 433/1997
 - 08 FEB 1997
 - CERCANÍAS CABO SANTA MARÍA (La Paloma)
 - HELICÓPTERO ARMADA 064 (Westland Wessex Mk 60)
- | | | |
|--------------------|-------------------|-----------------|
| Piloto | Teniente de Navío | Leonard WEBSTER |
| Copiloto | Alférez de Navío | Claudio PELUFFO |
| Contraestre #1 | Marinero | Alfredo MARQUEZ |
| Contraestre #2 | Marinero | Juan DELGADO |
| Nadador de Rescate | Cabo de Segunda | Rolando CLAVIJO |



Armada 064, con mi hijo Kenneth Webster



8 / II / -

1997

POLICIALES

Domingo 9 de Febrero de 1997 /

Espectacular rescate con helicóptero en medio de la tormenta

ARMADA SALVO LA VIDA A 9 TRIPULANTES DE PESQUERO

Un espectacular rescate protagonizado por efectivos de la Armada Nacional permitió salvar la vida de nueve tripulantes de un barco pesquero que, sacudido por una tormenta en la madrugada, encalló en las rocas del espigón del puerto de La Paloma.

ROCHA (por Eduardo González, corresponsal).— El capitán del buque "Mirage"—de bandera uruguaya y 23 metros de eslora— solicitó la autorización correspondiente para ingresar a puerto y próximo a la hora 5:00 se produjo el accidente al encallar a poca distancia de la costa, como consecuencia del embravecido mar.

Gran cantidad de agua comenzó a entrar por la abertura causada por las rocas, ante lo cual se pidió socorro por radio al Control del Puerto.

En forma inmediata se activó el Sistema de Búsqueda y Rescate en el Mar, alistándose las unidades de superficie surtas en la Base Naval de La Paloma, al tiempo que se ordenaba el decolaje de un helicóptero desde la Base Aeronaval No. 2 de Laguna del Sauco.

Por su parte la Prefectura del Puerto de la Paloma envió personal en embarcaciones livianas (botes neumáticos y motos náuticas), mientras otros efectivos se dirigieron por tierra a la costa, ante la eventualidad que los tripulantes del pesquero siniestrado

se lanzaran al agua.

Los fuertes vientos y la lluvia intermitente impidieron el rescate por mar —de barco a botes— por lo cual el arribo del helicóptero "Armada 064"—del tipo Wessex 60— fue fundamental para completar con éxito la operación.

El riesgoso operativo permitió la extracción mediante arnés de los nueve tripulantes, quienes fueron trasladados al helipuerto de la Base Naval de La Paloma, donde se comprobó que todos se encontraban en perfecto estado.

El buque quedó obviamente abandonado y al mediodía de ayer se iniciaron las tareas para evaluar las posibilidades de salvamento.



El sensacional operativo fue realizado en la madrugada en condiciones de sumo riesgo



Los nueve tripulantes del barco pesquero fueron llevados sanos y salvos a la costa



A fin de mejorar la comunicación
y permitirnos acercar contenidos,
solicitamos a los suscriptores
el envío de su dirección
de correo electrónico a
secretaria@revistanaval.com.uy

La Revista se esta editando también en
versión digital,
aquellos suscriptores que la deseen recibir
en este formato informarlo a la direccion e-mail
de nuestra secretaria.

“EL QUE DOMINA EL MAR, DOMINA TODAS LAS COSAS”.

TEMISTOCLES, V A.C.

“CUANDO PARA NINGUNO DE NUESTROS COMPATRIOTAS EL MAR SEA UNA INCOGNITA O UN SIMPLE CAMINO SIN POLVO Y SIN BARRO PARA SALIR DEL PAÍS O VOLVER A ÉL, CUANDO UNA SELECTA JUVENTUD SE EDUQUE EN EL MAR Y PARA EL MAR, CUANDO ESTE SEA DE TODOS CONOCIDO, ENTONCES NO SE PONDRÁ POR CIERTO EN DUDA LA NECESIDAD DE UNA MARINA MILITAR, ENTONCES TODOS COMPRENDERÁN QUE DEBIDO A LA FALTA DE ALGUNOS BUQUES HEMOS ESTADO LIMITANDO NUESTRA SOBERANÍA AL PEDAZO DE TIERRA FIRME QUE OCUPAMOS”.

*CAPITAN DE NAVIO
FRANCISCO P. MIRANDA*

