



FadARA
Facultad de la Armada

**LOS INTERESES
MARÍTIMOS
ARGENTINOS Y EL
PODER NAVAL PARA
SU DEFENSA**

2021

La Armada Argentina es la custodia del patrimonio de los argentinos en el mar.

¿Por qué una Armada?

Argentina tiene una Armada porque:

- Su mar tiene una extensión de 2.800.000 km² (es decir, ocho veces y media la provincia de Buenos Aires) y es muy rico en recursos vivos y minerales.
- Su costa marítima es de 5.087 km.
- Es bicontinental, con reclamos sobre un sector antártico.
- Posee archipiélagos: Tierra del Fuego e Isla de los Estados, Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.
- Reclama otros grupos de islas en el sector antártico: Orcadas del Sur y Shetland del Sur.
- El 90 % de sus importaciones y exportaciones se efectúan por vía marítima.
- Asume el compromiso internacional de brindar asistencia ante emergencias en las que pelagra la vida humana (SOLAS) en un área de 13.000.000 km² de mar.
- Debe proteger ambientalmente el medio marítimo de su litoral.
- Tiene grandes ríos navegables, integrando económicamente a los países del Mercosur.
- Requiere contar con una herramienta para apoyar la política exterior de la nación en el mar.

“Porque conservar nuestro patrimonio requiere de hombres, mujeres y material tecnológico eficiente, acorde a los desafíos del mundo actual”

Misión principal

"Alistar, adiestrar y sostener los medios del Poder Naval de la Nación a fin de contribuir a garantizar su eficaz y eficiente empleo en el marco del accionar conjunto".

Tareas de la Armada Argentina

Como parte del Instrumento Militar de la Nación

Alistar, adiestrar y sostener los medios del Poder Naval de la Nación a los efectos de garantizar su eficaz empleo en el marco del planeamiento militar para:

- Contribuir a la Defensa Nacional ante agresiones de origen externo contra la soberanía, independencia y autodeterminación de la Nación Argentina, su integridad territorial y proteger la vida y libertad de sus habitantes, inclusive en el exterior.
- Participar en operaciones multilaterales por mandato de las Naciones Unidas u otro organismo internacional del cual la Nación sea miembro.
- Asistir a la comunidad nacional u otros países ante desastres naturales y antrópicos.
- Participar en operaciones de seguridad interior de acuerdo con lo establecido en la Ley de Seguridad Interior N° 24.059.
- Apoyar logísticamente a la actividad antártica.
- Contribuir a la vigilancia y control de los espacios marítimos y fluviales, jurisdiccionales y de interés.
- Producir la inteligencia estratégica operacional y la inteligencia táctica necesarias para el planeamiento y conducción de operaciones militares y de la inteligencia técnica específica.

Asignadas a la Armada como Institución del Estado

- Contribuir con la autoridad de aplicación de la Ley N.º 24.922 (1998) – Régimen Federal de Pesca en la Vigilancia y control de la pesca en los espacios de jurisdicción nacional para evitar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.
- Autorizar, vigilar y controlar las actividades de investigación científica y técnica sobre recursos no vivos que proyecten personas físicas o jurídicas extranjeras u organismos internacionales, en aguas, lecho y subsuelo sujetos a la soberanía nacional, según lo establecido en la Ley N.º 20.489 (1973), reglamentada por el Decreto N.º 4915/73 y en contexto con la Ley N.º 24.922 (Régimen Federal de Pesca) y el Decreto N.º 748/99

- (Reglamentario de la Ley N.º 24.922).
- Apoyar al Servicio de Hidrografía Naval, mediante la formación de personal especializado, para cubrir las necesidades propias del servicio y tripular, operar y mantener las unidades que cumplen tareas para el mismo.
 - Dirigir el sistema de formación, capacitación y titulación de las tripulaciones de los buques y artefactos navales de matrícula nacional según lo establecido en la Ley N.º 22.392 (1979).
 - Cumplir las tareas que le competen como autoridad de aplicación del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, adoptado por la Ley N.º 22.445 (1981).
 - Administrar el Tribunal Administrativo de la Navegación, según lo establecido en la Ley N.º 18.870 (1970).
 - Autorizar las visitas que realicen fuerzas, buques o aeronaves extranjeras, de acuerdo a lo estipulado en el Decreto N.º 3.428 (1968).
 - Contribuir con la autoridad de aplicación de la "Convención sobre Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CORVA), aprobada por Ley N.º 22.584 (1982) a fin de verificar el cumplimiento de las medidas adoptadas en la convención mediante la observación e inspección a bordo de buques, dedicados a la investigación científica o a la recolección de recursos vivos marinos en la zona.
 - Contribuir con la autoridad de representación nacional ante la Organización Marítima Internacional (OMI), asesorando sobre temas en los que la Armada tiene competencias.
 - A través del Comandante del Área Naval Austral, cumplir las tareas que le competen como autoridad de aplicación del Anexo 2 del Tratado de Paz y Amistad, celebrado entre los Gobiernos de las Repúblicas de Argentina y Chile, ordenado por la resolución del Ministerio de Defensa N.º 1.745 de fecha 21 de noviembre de 1995.

Ámbito de actuación

Espacios jurisdiccionales argentinos:

Los espacios continentales, insulares, marítimos y aéreos donde la República Argentina ejerce sus derechos soberanos y jurisdiccionales, incluidos sus ríos y aguas interiores, con los alcances asignados por las normas nacionales, internacionales y los tratados suscriptos o a suscribir por la Nación.

Espacios marítimos de interés:

- El área de Búsqueda y Salvamento Marítimos en que la República Argentina tiene responsabilidad, de acuerdo a lo establecido en la Ley N.º 22.445.
- El Sector Antártico Argentino y aquellos definidos por la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos.
- Aquellos dispuestos por leyes nacionales e internacionales para vigilancia y control, como son las Áreas Marinas Protegidas u otras que se creen.
- Aquellos no comprendidos en los casos anteriores, sobre los que el Poder Ejecutivo Nacional disponga. Contempla todos aquellos que surjan para la protección de los ciudadanos y bienes nacionales en terceros países, en aguas internacionales y espacios aéreos internacionales con los alcances determinados por las normas internacionales y los tratados suscriptos o a suscribir por la Nación.

Intereses Marítimos

Los Intereses Marítimos son el conjunto de recursos y usos existentes y/o potenciales de los espacios marítimos y fluviales, relacionados con el aprovechamiento del medio y el patrimonio marítimo y fluvial a través de su exploración, investigación, explotación, protección, conservación y concientización.

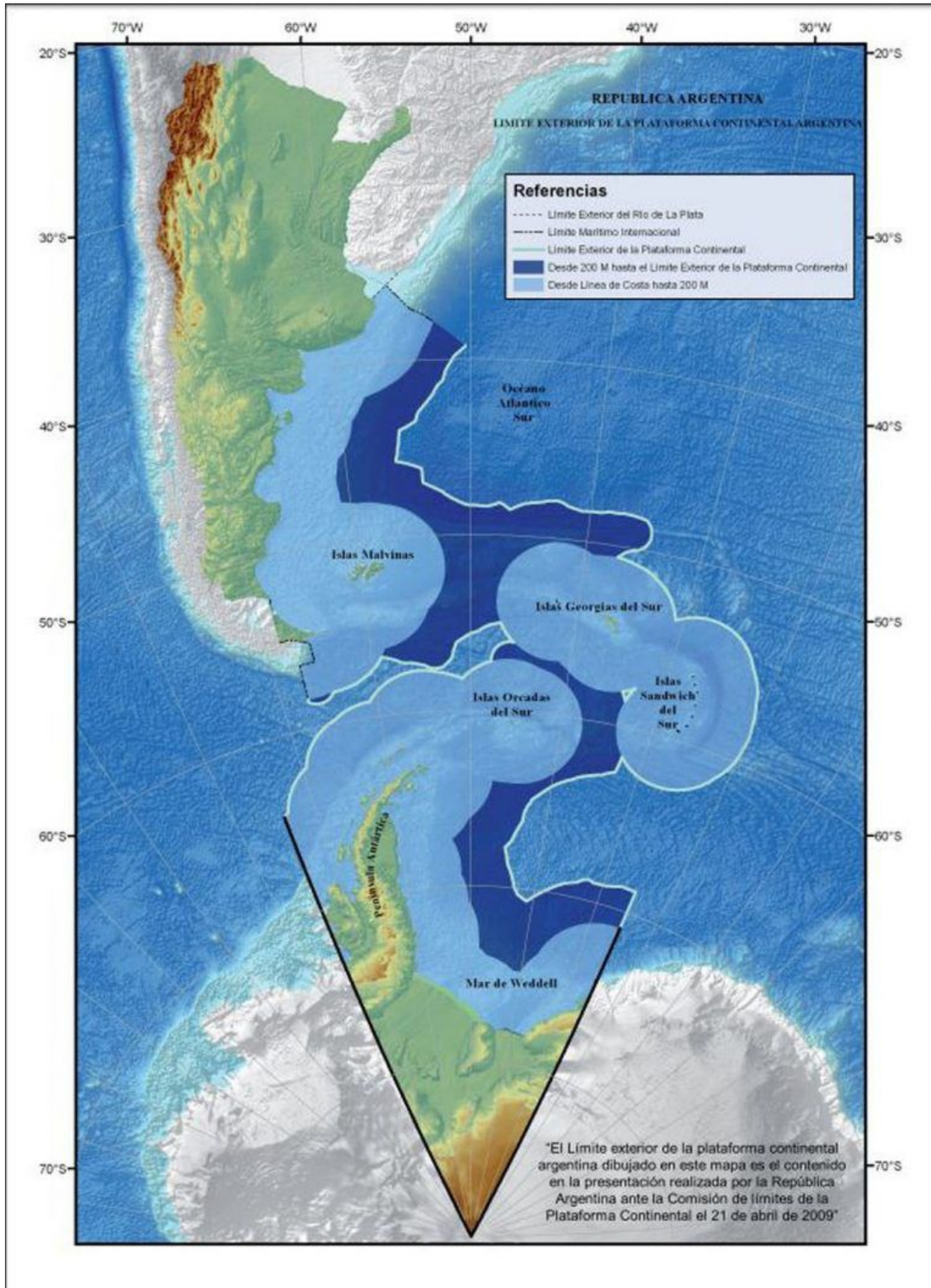
En otros términos, son las necesidades y beneficios, de valor espiritual o material, que cristalizan la soberanía, independencia, autodeterminación, integridad territorial y la vida y libertad de los habitantes de la Nación en su dimensión marítima.

Los mencionados Intereses Marítimos surgen de las apreciaciones geopolíticas, estando sujetos a las decisiones nacionales a partir de la lectura coyuntural del espacio, y observando las oportunidades y riesgos inherentes.

De manera no exhaustiva, los Intereses Marítimos comprenden: los recursos ictícolas y

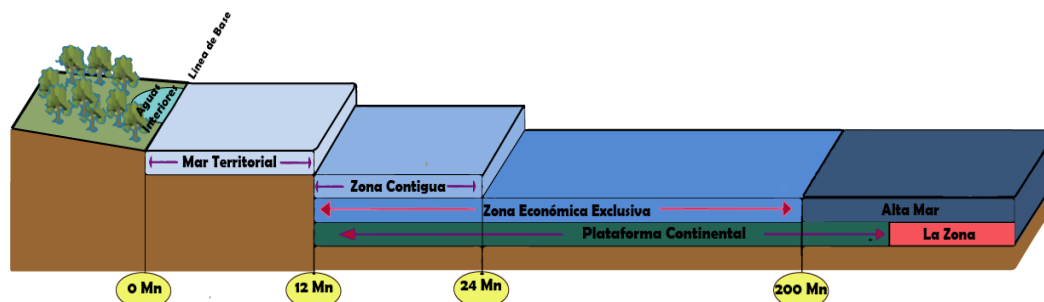
genéticos; energéticos y minerales; las vías marítimas y fluviales con sus diferentes usos; la marina mercante; la industria naval; los usos comerciales de las zonas costeras; las actividades recreativas y deportivas; los compromisos internacionales y la conciencia marítima:

Espacios Marítimos de Interés



Espacios Jurisdiccionales

Los Espacios Marítimos jurisdiccionales se encuentran regulados a nivel internacional a través de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), también conocida como Convención de Montego Bay (1982)¹. Este instrumento delimitó los derechos y obligaciones de los Estados. A partir de su incorporación, los Estados vieron limitadas sus libertades por su compromiso, pero a la vez, lograron garantizarse derechos de soberanía en espacios que antes habían sido disputados por otros Estados no ribereños. La CONVEMAR fue incorporada al derecho nacional a través de la Ley 23.453 en el año 1995, habiendo sido firmada el 5 de octubre de 1984.



En la figura se grafican los distintos espacios marítimos cuyas definiciones son:

- Mar Territorial: Extendiéndose hasta una distancia máxima de 12 millas náuticas, es el espacio donde el estado ribereño mantiene soberanía, extendiéndose al espacio aéreo, al lecho y al subsuelo de ese mar con arreglo a la Convención y otras normas del Derecho Internacional (CONVEMAR, Art. 2).
- Zona Contigua: Espacio adyacente al mar territorial donde el estado puede tomar medidas de fiscalización para prevenir y sancionar infracciones a normas aduaneras, fiscales, migratorias o sanitarias; con una extensión máxima de 24 millas náuticas (CONVEMAR, Art. 33).
- Zona Económica Exclusiva (ZEE): Área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste hasta un máximo de 200 millas náuticas (CONVEMAR, Art. 57) en las cuales el estado ribereño tiene los siguientes derechos de soberanía, teniendo en cuenta los derechos y deberes de los demás estados (Art. 56):
 - Derechos de soberanía a los fines de exploración, conservación y administración de los recursos naturales de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar;
 - Jurisdicción respecto a las islas artificiales, investigación científica marina y la protección del medio marino;
 - Los terceros estados poseen las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinas, teniendo debidamente en cuenta los derechos del estado ribereño (CONVEMAR, Art. 58).
- Plataforma Continental (PC): “Comprende el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 Mn” no pudiendo exceder “350 millas náuticas (...) o de 100 millas náuticas contadas desde la isobata de 2.500 metros” (CONVEMAR, Art. 76). En este espacio, el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía a los efectos de explorar y explotar los recursos naturales de manera exclusiva e independientemente de su ocupación (Art. 77). Se debe destacar que la condición jurídica de las aguas y del espacio aéreo no son afectados por los derechos del Estado ribereño (CONVEMAR, Art. 78), no perjudicando las libertades correspondientes al resto de los países.

¹ Si bien la CONVEMAR fue firmada el 10 de diciembre de 1982, entró en vigor el 16 de noviembre de 1994.

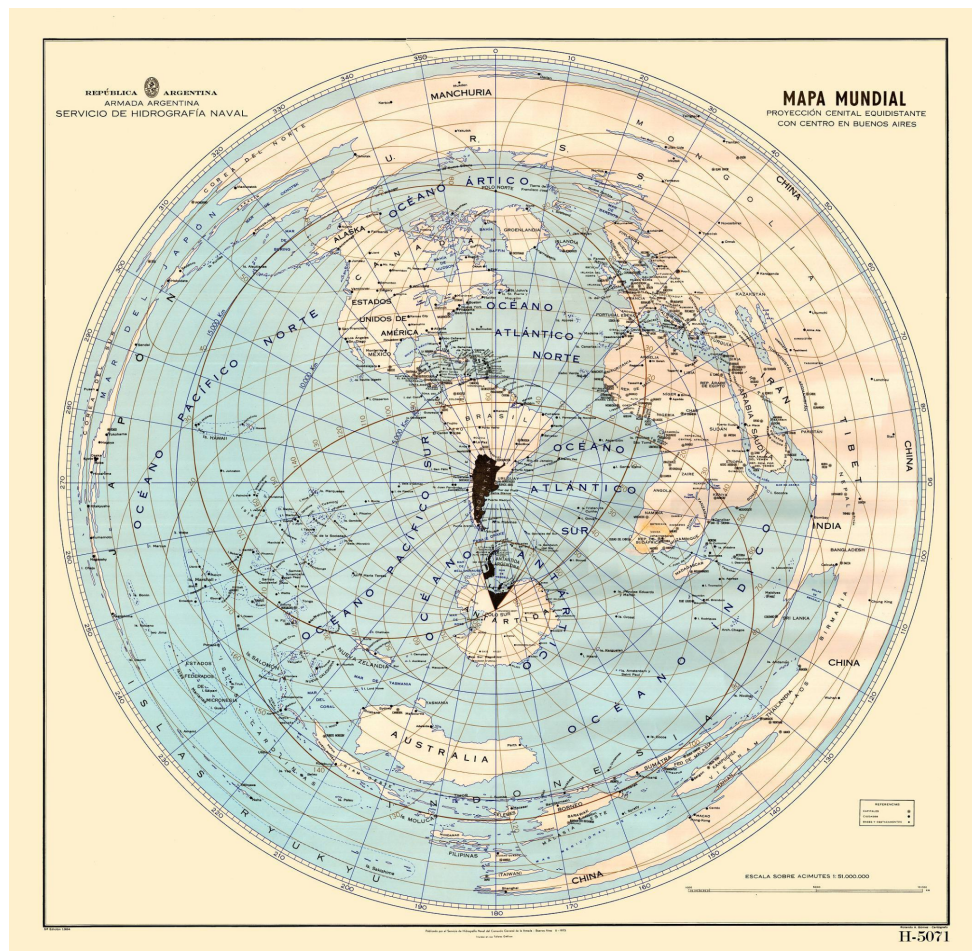
- Alta Mar: Definido como aquellas partes del mar no incluidas en los precedentes (CONVEMAR, Art. 87), se caracteriza por las seis libertades principales: navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas, construcción de islas artificiales, libertad de pesca y libertad de investigación científica marina.
- La Zona: Refiere a los fondos oceánicos que no se encuentran bajo la jurisdicción de ningún país, siendo patrimonio común de la humanidad y administrados por una entidad específica creada por la CONVEMAR (Parte XI).

Con referencia a la delimitación de los espacios marítimos nacionales, estos se encuentran regulados a través de la Ley N° 23.968/91, por la cual se fijan las Líneas de Base de la República Argentina; y la Ley N° 27.557/20 que incorpora la PC “extendida” (ver Apéndice 1).

Integridad territorial y conciencia marítima

La integridad territorial es una condición básica e interés esencial del estado, estando plasmada en la Ley de Defensa Nacional. Esta condición se ve materializada tanto mediante el ejercicio concreto del control de los espacios soberanos, como así también demarcando los límites propios a partir de cartografía oficial y –más importante aún– generando la conciencia sobre estos a la población. El conocimiento del propio espacio es una premisa geopolítica fundamental para el ejercicio de la soberanía y las acciones que lleve adelante un Estado.

La conciencia marítima, al ser una construcción mental sobre la situación geopolítica del país y su ubicación en el globo, requiere de una representación acorde. La antigua carta H-5071 ubica a la ciudad de Buenos Aires en el centro del plano. Esto permite observar la relación entre tierra y agua, estando la Argentina en un “hemisferio oceánico”.



Identificación de los Intereses Marítimos

a. Recursos Pesqueros y Genéticos

El Atlántico Sudoccidental posee diferentes corrientes cálidas del norte (Brasil) y frías desde el sur (Malvinas y Antártida), y propiedades geomórficas particulares, como la relativa baja profundidad. Estas especiales características hacen fértil este espacio para la proliferación de diferentes especies, encontrando en esta zona uno de los caladeros más importantes del mundo. En términos de biodiversidad y de alta amenaza en el planeta, la región sudamericana está en el noveno lugar (de 34 hotspots), destacándose la zona de las Islas Malvinas. Además, el estuario del Río de la Plata se presenta como uno de los más grandes y productivos. La amplitud de la "llanura" marítima argentina de unos pocos 200 metros de profundidad hace que la columna de agua no sea lo suficientemente extensa como para que los rayos del sol no lleguen a su lecho, permitiendo así una gran gama de organismos.

La República Argentina se caracteriza por poseer un litoral fértil con la presencia de caladeros de importancia mundial, principalmente en lo que hacen a las especies de la merluza (hubbsi o común), el calamar y el langostino, este último más cercano a la costa. Esta situación brinda un contexto favorable para el desarrollo del sector pesquero y actividades conexas, como la industria naval y alimentaria, que brinda valor agregado.

Al tener derechos de soberanía sobre su ZEE, el Estado argentino tiene el deber de administrar los recursos en ésta para su conservación (Artículos 61 y 62 CONVEMAR), debiendo determinar las capturas máximas permisibles para el mantenimiento y sustentabilidad del recurso ictícola. En este sentido, se sancionó la Ley 24.922/97 – Régimen Federal Pesquero- que, en su artículo 1º declara que "la Nación Argentina fomentará el ejercicio de la pesca marítima en procura del máximo desarrollo compatible con el aprovechamiento racional de los recursos vivos marinos" y "promoverá la protección efectiva de los intereses nacionales relacionados con la pesca y promocionará la sustentabilidad de la actividad pesquera (...)". El sector pesquero argentino, si bien es relativamente pequeño de acuerdo a sus posibilidades, posee margen de crecimiento y brinda un marco para el desarrollo, no sólo de su actividad, sino también de la industria naval en su apoyo y de la industria alimentaria.

Los altos niveles de productividad de la zona atraen a otros países que envían sus flotas de altura a la región. De esta manera, en épocas de zafra, se conglomeran cientos de buques de otras banderas en el Área Adyacente de la ZEE, en lo que se ha denominado "milla 201". Estos buques son principalmente poteros (buques especializados en la pesca del calamar) de bandera china, pero con presencia de buques arrastreros de bandera española, portuguesa, coreana y taiwanesa. La presencia y la actividad de estos pesqueros generan tensión y suelen incurrir en diferentes violaciones al Derecho Internacional, en lo que se suele denominar como "Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada" (INDNR). En un primer caso, cuando uno de estos buques ingresa a la ZEE sin la autorización del Estado ribereño (Argentina), se encuentra en contravención del citado Régimen Federal Pesquero y, por ende, realizando pesca ilegal.

El Régimen Federal de Pesca, cuya autoridad de aplicación es la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura de la Nación, dio marco a la creación del Plan Nacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR, basándose en el plan homónimo ofrecido por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). A partir de este documento, se estructura el denominado Sistema Integrado de Control de Actividades Pesqueras (SICAP), siendo parte del mismo diversas instituciones del Estado como ser: el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP), la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA), la Fuerza Aérea Argentina (FAA), la Armada Argentina (ARA) y la Prefectura Naval Argentina (PNA). Junto a las sanciones establecidas por el Régimen Federal de Pesca, y su actualización por la Ley 27.564, este sistema de control y fiscalización tiene como objetivo desalentar y evitar la pesca ilegal en las aguas donde la República Argentina tenga jurisdicción.

Otro caso completamente distinto se da cuando se opera en el Área Adyacente, ubicada en Alta Mar y donde se ejercen ciertas libertades, entre ellas la de pesca (CONVEMAR, Artículo 87). Esta situación genera, cuanto menos, incertidumbre sobre la sustentabilidad del recurso. En principio, la misma CONVEMAR insta a que los Estados cooperen, directa o indirectamente, para realizar una explotación racional. Esto implica llegar a acuerdos y/o lograr la regulación pesquera a través de Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROPs). Al no estar

reglamentada en una zona donde prima la libertad de pesca, aquellos que realizan dicha actividad no se encuentran incurriendo en ofensa alguna. Sólo en tanto se firme un acuerdo o conforme una OROP donde participe el Estado de abanderamiento del buque, se puede observar la existencia de un régimen donde puedan existir infracciones y sanciones.

Con respecto a los recursos genéticos, la República Argentina es Parte desde 1995 del Convenio sobre la Diversidad Biológica, aprobado mediante la Ley Nº 24.375 y ratificado en 1994, que tiene por objetivos la conservación de la diversidad biológica, la utilización sostenible de sus componentes y la participación justa y equitativa de los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos.

En dicho convenio se define recursos genéticos como todo material de origen vegetal, animal o microbiano que contiene unidades funcionales de la herencia o genes y que presente valor real o potencial.

Los recursos genéticos son solo una dimensión de la biodiversidad. Por lo tanto, la biodiversidad se conforma no solo por las especies, sino que cada una de ellas cuenta con un bagaje de información genética única. En las últimas décadas, a partir del avance de la biotecnología, se han identificado genes y compuestos derivados de su expresión que funcionan como principios activos para el tratamiento de diferentes enfermedades o por su aplicación en la industria cosmética. Los recursos genéticos marinos, en particular, tienen gran potencial para desarrollar nuevos alimentos, productos bioquímicos, farmacéuticos, cosméticos, biomateriales, aplicaciones en acuicultura, bioenergía, control de plagas y fertilizantes.

Argentina tiene dos condiciones que la posicionan para aprovechar el desarrollo de la investigación y el desarrollo de productos y procesos de potencial utilización en las industrias. Por un lado, posee una rica diversidad biológica en su extenso y variado territorio. Por otro lado, cuenta con un sector de ciencia y tecnología de avanzada y excelentes recursos humanos en este campo. En los últimos años, distintas instituciones científicas y tecnológicas, así como el sector privado, han avanzado en la investigación y el relevamiento de recursos genéticos y sus derivados, aun cuando su utilización no contaba con un marco claro a nivel normativo.

Desde el 2017, la República Argentina es parte del Protocolo de Nagoya sobre acceso a los Recursos Genéticos y participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de su utilización. Dicho protocolo regula la participación justa y equitativa de los países y comunidades de donde provienen los recursos mencionados y de los beneficios derivados de su utilización. También proporciona una base sólida y uniforme a nivel global para proveer mayor certeza y seguridad jurídica tanto para los proveedores como para los usuarios de recursos genéticos.

En el 2019 se aprobó la Resolución 410 que regula el acceso a los recursos genéticos derivados de la biodiversidad, conforme con lo establecido por el Protocolo de Nagoya. De esta forma, Argentina se suma a la lista de los primeros países que establecen un marco normativo claro y transparente para posibilitar el desarrollo de la industria del conocimiento basada en la valorización de la biodiversidad. Las normativas son aplicables dentro de la jurisdicción nacional a especies terrestres, marinas e incluso migratorias.

Este régimen busca impulsar la investigación, apoyando los usos comerciales y no comerciales de los recursos genéticos, poniendo en práctica los objetivos y principios del Convenio sobre la Diversidad Biológica, y así fomentar la conservación de la diversidad biológica, promover la utilización sostenible de sus componentes y facilitar la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de su utilización.

b. Recursos energéticos y minerales

El crecimiento poblacional mundial y el desarrollo económico de los Estados conllevan un incesante aumento de la demanda de energía. Actualmente, la matriz energética mundial se sustenta en la explotación de los recursos hidrocarbúricos y marginalmente las energías no convencionales, particularmente la eólica y la solar.

La creciente demanda energética y el paulatino agotamiento de los yacimientos hidrocarbúricos “onshore” motivaron el avance de las principales empresas internacionales en la exploración “offshore”, tanto en aguas costeras como profundas, sobre la plataforma continental. La limitación tecnológica y la viabilidad económica dejaron de ser un impedimento para la extracción, incrementándose el interés sobre la potencialidad de los recursos existentes.

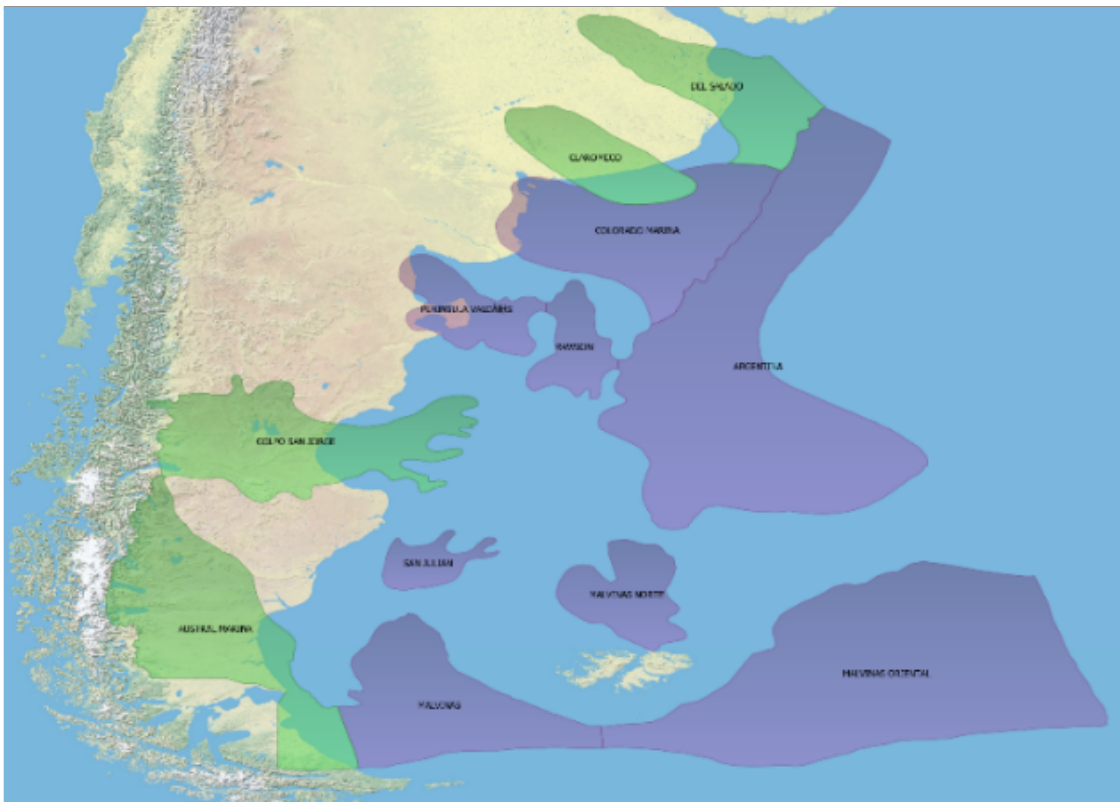
Vale recordar que la CONVEMAR reconoce los derechos de soberanía del Estado ribereño sobre los recursos hidrocarbúricos del subsuelo submarino hasta el límite exterior de su

plataforma continental. La Argentina manifestó y ratificó dicho interés mediante la ley 27.557 incorporando los espacios marítimos recomendados satisfactoriamente por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) al ordenamiento interno (ley 23.968).

Argentina cuenta con 11 cuencas sedimentarias offshore: Salado, Colorado, Argentina, Rawson, Valdés, Golfo San Jorge, San Julián, Austral, Malvinas, Malvinas Norte y Malvinas Oriental. Dichas cuencas fueron exploradas desigualmente y no se encuentran en explotación a excepción de la ya referida Cuenca Austral, particularmente frente a las costas de Tierra del Fuego y en la boca del Estrecho de Magallanes.

Considerando que estas actividades implican largos períodos de desarrollo, la explotación real de las cuencas aún continúa incierta. No debe descartarse que la actividad hidrocarburífera costa afuera tiene un formidable potencial para traccionar la cadena industrial tecnológica relacionada con el aprovechamiento del mar y sus recursos, incluyendo la generación de fuentes de trabajo, la provisión de servicios navales y el desarrollo de infraestructura.

En materia de energías marinas no convencionales, Argentina posee un amplio potencial eólico y mareomotriz el cual no ha sido aprovechado completamente porque se encuentra en etapa experimental. No debe dejarse de lado que las energías no convencionales contribuyen al desarrollo industrial tecnológico relacionado con el aprovechamiento sostenible del mar y sus recursos.



Con respecto a los recursos minerales, los últimos avances tecnológicos están permitiendo el aprovechamiento de los recursos minerales ubicados en el lecho y subsuelo submarinos. La CONVEMAR establece que el Estado ribereño tiene derechos de soberanía sobre los recursos minerales existentes en su plataforma continental, y que los presentes más allá de las plataformas continentales le pertenecen a la Humanidad.

El desarrollo de la minería submarina es incipiente, aunque creciente y concentrada, encontrándose en etapa de exploración y reconocimiento, con algunas excepciones como ser la explotación de los áridos y los nódulos y sulfuros polimetálicos ubicados sobre el lecho.

c. Marina mercante

La República Argentina, históricamente, ha producido artículos de primera necesidad, manteniendo principalmente modelos agroexportadores, con épocas con industria más o menos

desarrollada. Pero la base sigue siendo la misma: producción y exportación de bienes primarios con destinos a las grandes potencias. De esta forma es que la Argentina ha sido considerada como uno de los principales centros de abastecimiento del mundo.

Tuvo una importante flota de bandera nacional para pasajeros, carga general, frigorizada y contenedores representada por ELMA, Empresa de Líneas Marítimas del Estado, así como otras específicas de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF) y la Flota Fluvial del Estado. Todas fueron disueltas o privatizadas, perdiéndose un activo estratégico fundamental.

Por su ubicación geográfica, la Argentina se encuentra relativamente alejada de los principales centros de poder y consumo del mundo, y fundamentalmente de sus mercados objetivos. Hasta finales del siglo XX, principalmente se ha orientado hacia un comercio transatlántico, con protagonismo del mercado europeo. Entrando en el siglo XXI, esta intensidad ha girado hacia el eje del Pacífico, con el desarrollo de las economías orientales. Para dimensionar el sector comercio externo, el 90% del intercambio era ultramarino, potenciado por la globalización y generación de integraciones comerciales con los vecinos.

Al seguir modelos de acumulación agroexportadora, la producción argentina para la exportación es voluminosa y de relativo bajo valor agregado. En esta línea, cobran una mayor relevancia los costos de flete al planificarse el comercio, costo que puede convertirse en pérdidas de capital en la medida que se dependa de transportes extranjeros. Por este motivo, se torna importante el establecimiento de un equilibrio de banderas. El riesgo de que la totalidad del tonelaje de buques mercantes pertenezca a banderas extranjeras es la paralización o encarecimiento del tráfico.

Al observar la marina mercante se diferencian dos elementos. El primero es el material, es decir, los buques propiamente dichos. Este elemento encuentra una relación simbiótica con la industria naval, generando la demanda de la construcción y mantenimiento de las embarcaciones. Por otro lado, se encuentra el elemento humano. La República Argentina cuenta con personal de la marina mercante altamente capacitado y en condiciones de cubrir el mercado vacante. Particularmente, la Armada Argentina administra los centros de formación y el Reglamento de Formación y Capacitación del Personal embarcado de la marina mercante.

Asimismo, ante un eventual conflicto armado, la marina mercante se constituye en un pilar fundamental en la cadena logística en pos del sostenimiento del esfuerzo bélico.

Poseer una marina mercante nacional desarrollada no sólo redundaría en beneficios materiales para el crecimiento comercial y económico, sino que agrega beneficios morales que hacen a la conciencia marítima. Los factores anteriormente señalados la definen como un eslabón estratégico para la adecuada inserción de la economía argentina en el mundo.

d. Industria naval

La presencia del estado en el mar se encuentra condicionada por la capacidad de adquirir los medios para ejercer y defender sus intereses en dicho espacio. De esta manera, existen dos modalidades para que un estado pueda hacerse de estas capacidades. Por un lado, la importación de los medios navales; y, por otro lado, su construcción. Esta última opción radica en la potencialidad industrial que tiene un país, siendo uno de los factores componentes del poder marítimo.

Cuando se habla de Industria Naval, se hace referencia a dos ramas con instalaciones específicas. Por un lado, la construcción de buques o embarcaciones que se realizan en astilleros; y por otro, las reparaciones que se ocupan del mantenimiento de los buques en talleres.

e. Puertos e infraestructura de navegación y portuaria

Los puntos de acceso y salida del territorio continental nacional con el resto del mundo son, principalmente, los puertos. De esta forma, el Sistema Portuario Argentino es parte vital para los intereses nacionales. El esquema portuario argentino se encuentra concentrado en puertos y/o provincias puntuales, dependiendo el tipo de carga, respondiendo a la estructura productiva del país. Así, en lo que hace a cargas no containerizadas, hay una fuerte concentración en los puertos de Santa Fe, particularmente para exportación. También en los puertos de Bahía Blanca y Quequén. En lo que hace a la carga por containers, ésta se concentra en los puertos de Buenos Aires y Dock Sud.

El sistema portuario argentino actual se configuró a partir de la sanción de la Ley 24.093.

Esta se dio en el marco de una política de privatizaciones y de reforma del estado nacional que caracterizó la década del 90. De esta manera, las asociaciones Consejo Portuario Argentino y Cámara de Puertos Privados Comerciales cubrieron el vacío generado tras el retraimiento del Estado y la gestión particular de cada puerto buscó generar una mayor eficiencia y su modernización.

f. Vías Fluviales y Marítimas

En línea con la marina mercante, se destaca la necesidad de contar con vías fluviales y marítimas seguras para el transporte a partir de los puntos de entrada y salida principales (puertos) y observando la orientación principal que llevan los buques de la marina mercante, es decir, la costa americana, el cruce transatlántico y el Estrecho de Magallanes.

Se hace especial énfasis en lo que se considera el “paso vital” del sector del Río de la Plata, que conecta el Hinterland argentino con el mundo. Saliendo, o entrando, por el Canal Punta Indio, la principal vía actual es la denominada “Vía de Navegación Troncal” (VNT) y/o Hidrovía Paraná-Paraguay (HPP).

Esta última es un complejo logístico que comprende las corrientes fluviales de los ríos Paraná y Paraguay, y sus afluentes, desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta el Puerto de Nueva Palmira (Uruguay), creado a partir del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná-Paraguay, involucrando así a la Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay. Su proyecto fue concebido como un eje de transporte regional con el objeto de fomentar el crecimiento y desarrollo de los Estados ribereños. Este complejo debe considerarse como parte de un sistema que abarca la Hidrovía Tieté-Paraná, el tramo del río Paraná desde Concepción hasta Brasil y la Hidrovía Uruguay.

Como idea rectora, se busca la reducción de costos logísticos utilizando las virtudes de las cuencas hidrográficas, contribuyendo al mejoramiento de la competitividad, a la generación de economías de escala y, de este modo, una mejor inserción en el comercio internacional y al desarrollo de nuevos polos de actividad. En otras palabras, la HPP es el desarrollo de una infraestructura de transporte que aporta a la articulación de la estructura regional, que conlleva una apreciación geopolítica y una coordinación no solo nacional, sino con los países que conforman la cuenca.

La HPP tiene una extensión de 3422 km, cubriendo una vasta zona de influencia, siendo una de las principales salidas comerciales que tienen, particularmente Bolivia y Paraguay, y pasando por una de las zonas más importantes en la estructura económica argentina –la Mesopotamia. Su zona de influencia es aún más grande, alcanzando una extensión de 5 millones de km². Con respecto a las instalaciones portuarias, se pueden identificar unas 110, de las cuales 21 son terminales públicas y 89 privadas. Los tipos de carga son intensivos en productos agrícolas y sus derivados, reflejando el modelo de acumulación agroexportadora de la región (soja y subproductos, maíz y trigo), aunque también se muestra la existencia de otros tipos de mercadería, como el hierro proveniente de Bolivia y, en menor medida, Brasil. En tercer lugar, podemos encontrar cebada, arroz, azúcar, fertilizantes y combustibles.

g. Telecomunicaciones

A la red de internet se pueden acceder de tres maneras: conexiones satelitales, conexiones por fibra óptica terrestre y por conexiones por fibra óptica a través de cables submarinos.

Con respecto a las conexiones terrestres, existen conexiones con Paraguay (por Clorinda); con Brasil (por Paso de los Libres); y con Chile (por San Rafael y Bariloche). En los últimos años se ha configurado la llamada Red de Capricornio, en Bernardo de Irigoyen, Misiones, que se presenta como “una iniciativa público-privada de carácter federal que conforma más de 15.000 km de fibra óptica para conectarse al mundo a través de los cables submarinos, sin pasar por Buenos Aires”.

El cableado submarino se concentra en Las Toninas. A través de esta localidad ingresan ocho cables (SAC, SAM-1, AR-BR, ATLANTIS II, MALBEC, UNISUR, BICENTENARIO y TANNAT).

La elección de esta localidad se resume en dos aspectos: su relativa proximidad a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y las características de su fondo arenoso, que facilitan la instalación de cables y menos inconvenientes de interferencia por ausencia de rocas. Esta localidad, por dicha concentración de cables, puede ser considerada como la entrada y salida principal del internet del país.

Un detalle a considerar es que siete de los ocho cables mencionados se dirigen hacia

Uruguay o Brasil. Atlantis II es el único que se dirige directamente a otro continente. Esto es importante de destacar debido a la fuerte dependencia con respecto a dichos países. Uruguay, por su parte, se encuentra en una situación similar. Otra cuestión relacionada con la dependencia tecnológica es que una única empresa de capital nacional participó en el tendido, en el AR-BR.

h. Investigación y Protección

La investigación científica marina y el conocimiento generado por esta son transversales a todos los intereses que un Estado pueda tener. El correcto entendimiento sobre el medio marino brinda las herramientas necesarias para su aprovechamiento eficiente, como así también contrarrestar el factor humano en el mar sobre el cambio climático. Para poder superar estos desafíos, el desarrollo científico se presenta como ineludible.

En este sentido, la República Argentina ha avanzado con el planteo de la “Iniciativa Pampa Azul” (IPA) a partir de una lectura de las problemáticas tanto nacional como internacional. Entre estas se destacan el crecimiento de la población, donde la Argentina asume el rol de productor de alimentos; el cambio climático, donde los mares toman un rol protagónico; y el desarrollo y diversificación de la economía que es observado como una alternativa para generar estabilidad.

La IPA tiene una serie de objetivos generales, entre los cuales se encuentran la generación de conocimientos científicos interdisciplinarios; el impulso de innovaciones tecnológicas que contribuyan al fortalecimiento de las industrias vinculadas al mar y al desarrollo económico; y la promoción en la sociedad de mayor conciencia sobre su patrimonio marítimo. En materia geopolítica, estos objetivos ayudan a fortalecer la presencia en los espacios marítimos, consolidar el dominio efectivo sobre los recursos naturales y brindar apoyo científico a la política exterior argentina.

Por otro lado, el interés de investigación científica no se limita a las acciones nacionales, sino que existen iniciativas internacionales por las cuales buques y contingentes de científicos solicitan la autorización al Estado ribereño para realizar investigaciones. De acuerdo a las características de éstas y al interés del gobierno, se autorizan las campañas en tanto se recuperen los datos y resultados.

Con respecto a la protección del mar, en el sentido del cuidado medioambiental, la República Argentina ha impulsado en la última década la creación de Áreas Marinas Protegidas (AMP). Esta acción no sólo se puede observar desde un posible crecimiento de la conciencia marítima nacional, sino también a través del cumplimiento de compromisos internacionales, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y el Convenio sobre la Diversidad Biológica. En este último sentido, en la Conferencia de las Partes de la CDB de 2010, realizada en Aichi, se enunció el objetivo de proteger el 10% de los espacios jurisdiccionales marinos para el 2020.

Con estos antecedentes, en julio de 2013 se creó el AMP Namuncurá-Banco Burdwood (NBB) y en 2018 las AMP Yaganes y Namuncurá-Banco Burdwood II (NBB II). Ese año, asimismo, se creó el Sistema Nacional de Áreas Marinas Protegidas (SNAMP). Las tres AMP acumulan una superficie de unos 126 mil km², comprendiendo el 8,2 % de las aguas bajo control efectivo de Argentina.

i. Salvaguarda de la Vida en el Mar

Toda actividad humana en el mar se caracteriza por su riesgo, al desarrollarse en un ambiente hostil. En este sentido, la comunidad internacional, tras la tragedia del HMS Titanic a principios del siglo XX comenzó a tomar medidas colectivas, en vistas de mejorar las acciones en pos de salvaguardar la vida humana en el mar. De esta manera surgió el denominado Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), considerado como el más importante respecto a la seguridad de los buques.

A nivel nacional, el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, Fluvial y Lacustre fue incorporado por Ley Nacional Nro. 22.445, que a la vez designa a la ARMADA ARGENTINA como Autoridad Nacional de Aplicación. Así, esta Institución es el organismo responsable que entiende en la salvaguarda de la vida humana en el mar, su asistencia y salvamento en la Región de Responsabilidad SAR de la República Argentina (RASRR) establecida por la OMI.

La RASRR incluye los espacios fluviales y lacustres de nuestro territorio y un extenso espacio marítimo que se extiende más allá de la ZEE, abarcando aguas internacionales y cubriendo una superficie de aproximadamente 14.716.000 Km².

El Jefe del Estado Mayor General de la Armada delega en el Comandante de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada con sede en la Base Naval Puerto Belgrano la responsabilidad de la conducción de la Agencia Nacional SAR Marítimo (ACSM).

Conociendo la importancia de la cooperación para proveer servicios SAR expeditivos y efectivos, la ACSM, a través de los Centros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento (MRCC) y Subcentros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento (MRSC), coordina las operaciones a fin de ejecutar la búsqueda y salvamento de personas en peligro en la RASRR, con el fin de preservar la vida humana en el mar.

j. Turismo y actividades recreativas

El turismo y las actividades recreativas son unas de las principales modalidades para generar la conciencia marítima. En este sentido, resaltan las actividades costeras –balnearios y complejos turísticos- y la realización de cruceros turísticos, que no solo se configuran como un sector económico que hacen al crecimiento y desarrollo económico, sino que acercan a la población en general al mar. También esto aplica a las actividades deportivas y recreativas que se desarrollan en los ambientes marítimo y fluvial.

Estos factores promueven la incorporación de la perspectiva marítima en la sociedad y efectivizan la presencia del Estado nacional en los espacios marítimos, convirtiéndose en un instrumento de valor estratégico.

El Instrumento Militar y la Armada Argentina

El Instrumento Militar Argentino está constituido por las tres Fuerzas Armadas (Ejército Argentino, Armada Argentina y Fuerza Aérea Argentina), dispuestas para actuar en forma conjunta y coordinada. Para cumplir sus funciones, la Armada Argentina necesita de recursos humanos, materiales y financieros que permitan la planificación y ejecución de operaciones de vigilancia y control del mar. Los medios operacionales que constituyen el “poder naval integrado” están conformados por buques, submarinos, aeronaves y unidades anfibas (de la Infantería de Marina).

La organización de la Armada, con sus medios materiales y recursos humanos permite el desarrollo de gran cantidad de operaciones navales: de comando, control y comunicaciones, vigilancia, información, transporte, logística y de combate en ríos, mar, costas e islas y de presencia, investigación, rescate y apoyo en la Antártida. La infraestructura de asiento de las unidades operacionales permite el funcionamiento sinérgico y el apoyo mutuo con las demás fuerzas armadas. El presupuesto asignado por el Congreso para las funciones operacionales y administrativas derivadas de la misión principal y las complementarias de la Defensa Nacional constituye un recurso indispensable. En el caso de la Armada Argentina, las necesidades se incrementan como resultado del altísimo costo que significa el desenvolvimiento en el riesgoso ámbito marítimo frente a amenazas fuertemente equipadas.

El Poder Naval

Se conoce como poder naval a las fuerzas navales de un país y sus estructuras de apoyo para su misión militar (astilleros, arsenales, escuelas, talleres, depósito y bases. El poder naval se considera “integrado” porque se compone del conjunto de medios de superficie (flota de mar y escuadrilla de ríos), fuerza de submarinos, unidades aeronavales y un componente anfibio de la Infantería de Marina. En la Armada Argentina, los cuatro componentes antes mencionados funcionan sinérgicamente con sus capacidades específicas orientados por el mismo propósito de cumplir misiones y operaciones en ámbitos fluviales, marítimos y costeros.

Sus esfuerzos se complementan con el Ejército Argentino y la Fuerza Aérea Argentina, dentro del Accionar Militar Conjunto.

De norte a sur, las unidades operativas de la Armada Argentina se concentran en:

- Buenos Aires, Río Santiago (puerto La Plata) y Zárate: Buques de patrulla, control y apoyo en los grandes cursos de agua como el Río de la Plata, Paraná, Paraguay y Uruguay.

- Punta Indio (Prov. Bs. As.): Aeronaves de vigilancia, y adiestramiento para control del acceso al Río de la Plata y costa fluvial.
- Mar del Plata: Submarinos y buques de vigilancia y protección de recursos pesqueros marinos.
- Puerto Belgrano, Baterías y Comandante Espora (complejo naval-militar), en proximidades de Bahía Blanca: Asiento del grueso de la Flota de Mar, el grupo aeronaval de la flota y la fuerza de Infantería de Marina para operaciones anfibas.
- Trelew: Aeronaves de vigilancia del Mar Argentino.
- Tierra del Fuego: Buques de patrullado para operaciones australes, apoyo logístico patagónico y antártico, búsqueda y salvamento. Bases navales de Ushuaia y Río Grande para despliegue de unidades de superficie, submarinas y aeronavales a la región insular y antártica.



Las Unidades Navales, Aeronavales y de Infantería de Marina

La Armada Argentina dispone de diverso tipo de unidades con características específicas adecuadas al lugar de operación y las funciones que deben cumplir. De forma genérica las podemos mencionar como:

De superficie (buques):

- Portaaviones: buques con capacidad de proyectar aviación naval de vigilancia, protección y ataque.
- Buques anfibios: son transportes de tropas y vehículos para la Infantería de Marina y fuerzas terrestres de recuperación y defensa. Argentina tiene necesidad de reponer ese tipo de capacidad.
- Destruyores: Buques de combate de mediano alcance y autonomía, con múltiples capacidades de sensores y armas, helicóptero, para operaciones de superficie, antisubmarinas y antiaéreas.
- Corbetas: Buques de combate, de menor alcance y autonomía, con sensores y armamento limitado.

- Patrulleros de alta mar: Buques de vigilancia marítima, diseñados para mantener presencia en el mar a bajo costo, aunque con mínimo armamento. Aptos para protección de recursos pesqueros y operaciones de búsqueda y salvamento marítimo
- Rompehielos, Transportes auxiliares, y Avisos: Buques diseñados para apoyo de diverso tipo, logística de islas y fuerzas desplegadas, remolque en alta mar, búsqueda y salvamento, incluso en aguas antárticas.
- Lanchas patrulleras: Embarcaciones pequeñas con reducido armamento para vigilancia y control de espacios marítimos costeros e insulares.
- Submarinos: Unidades para operar sumergidos contra otros submarinos o buques de superficie. Aptos para tareas de vigilancia y control del mar.
- Medios aeronavales: Aeronaves con aptitud para operar sobre el mar en funciones de vigilancia o combate contra fuerzas navales, antisubmarinos y defensa aérea. Se distinguen: aviones y helicópteros embarcados, aeronaves de vigilancia, de combate y de instrucción.
- Infantería de Marina: Unidades de combate terrestre especialmente aptas para el desembarco anfibio (con oposición desde tierra) y operaciones costeras. Comprende batallones de infantería, vehículos anfibios, artillería de despliegue rápido, medios de apoyo logístico, comunicaciones y fuerzas especiales.

Breve Historia Naval Argentina Desde 1810

Cuando hablamos de la necesidad de tener Fuerzas Armadas bien equipadas, adecuadamente desplegadas y eficientes, apelamos a las lecciones de la historia. No sólo nos referimos a un pasado remoto sino incluso a las muchas lecciones de tiempos recientes.

Entonces, para comprender el presente, resulta importante conocer los antecedentes históricos que dieron lugar a las acciones de protección de los intereses nacionales en y desde el mar a partir del primer gobierno Patrio en mayo de 1810. Muchas fueron las guerras y batallas que nuestro pueblo debió combatir para obtener su libertad e independencia, así como para proteger su territorio y sus bienes.

Hasta la adopción de la Constitución Nacional de 1853 la República Argentina sufrió los avatares del proceso de conformación del Estado argentino donde predominaron las luchas internas en búsqueda de poder y la acción directa de las potencias extranjeras sobre el Río de la Plata y el Río Paraná para tener acceso a los recursos naturales y explotar el comercio en forma directa. Entonces, la flota argentina se constituía especialmente para enfrentar las hostilidades de armadas extranjeras que pretendían imponer por la fuerza la autoridad política y los intereses económicos de las potencias del momento como la española, británica, francesa y brasileña.



Recordamos al Almirante Dn. Guillermo Brown, a los capitanes Tomás Espora, Leonardo Rosales. Vibramos con las campañas de la libertad contra los españoles, los heroicos corsarios, el apoyo a la expedición libertadora de San Martín, el crucero alrededor del globo de Hipólito Bouchard en la fragata La Argentina, la guerra contra el imperio del Brasil, la resistencia a los bloqueos anglo-franceses, los conflictos de la organización nacional, la Triple Alianza...

Resuenan los combates de: Buceo, Martín García, Montevideo, Arroyo de la China, Banco de Ortiz, Bajíos de Arregui, Costa Brava, Carmen de Patagones, Monte Santiago, Juncal, Los Pozos, Paso de las Cuevas, Quilmes, Punta Colares, Vuelta de Obligado, Tonelero, San Nicolás...

A partir del ordenamiento formalizado por la Constitución Nacional, con la defensa común asumida por el estado federal, se distingue la acción del Domingo Faustino Sarmiento con la creación de los institutos educativos militares de oficiales como la Escuela Naval Militar (1872), que dio lugar a la conformación de una Marina de Guerra potente y moderna, en relación a la expansión territorial de fines del siglo XIX. De ese período resurgen las actividades marítimas y pioneras de marinos como Piedrabuena, Lasserre, Guerrico, Rivadavia.

En 1896 se inicia la construcción de la Base Naval Puerto Belgrano, principal asiento de las unidades operativas del poder naval integrado y orgullo tecnológico nacional.

Durante el siglo XX las fuerzas armadas (la Armada Argentina en particular) recibieron la influencia de ambas guerras mundiales y la posterior "Guerra Fría". Se destacaron las acciones de Sobral e Irizar en la proyección antártica, así como la mirada visionaria y los emprendimientos de Storni, Domecq García, Portillo, Oca Balda, Zar, Iraolagoitia, Quijada, Quihillialt, Garzoni, Sáenz Valiente, Berisso, Caillet Bois, etc.

Durante la Primera Guerra Mundial la República Argentina, era una potencia naval con unidades capitales de origen británico, que se mantuvo al margen de la disputa entre las grandes potencias, dando independencia y protección al comercio nacional y las jurisdicciones propias, enfocada especialmente en las disputas de soberanía austral con Chile. Se inició la actividad aeronaval, en paralelo con la aviación militar del Ejército Argentino.

Siguiendo el principio de neutralidad, la Argentina evitó también la participación en la Segunda Guerra Mundial, hasta sus finales, recibiendo posteriormente un gran impulso gracias a la compra de material bélico remanente.

La "Guerra Fría" desatada entre Estados Unidos y sus aliados con la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, mantuvo al país apegado a occidente, pero influenciado por los embates de la expansión soviética en el mundo, enfocado en las amenazas vecinas y las disputas limítrofes.

La recuperación de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur a partir del 2 de abril de 1982 constituyó un punto de inflexión luego de 149 años desde la ocupación ilegal y por la fuerza del Reino Unido de Gran Bretaña (entonces Imperio Británico) en 1833. El conflicto armado siguiente por las Islas del Atlántico Sur representó un esfuerzo nacional y militar de alto costo, infligiendo graves daños al usurpador. Al cabo de casi dos meses y medio de combate en el mar y territorios insulares, no se pudo lograr el éxito militar frente al poder británico, pero la entrega de nuestros combatientes demostró la convicción nacional sobre los derechos soberanos.

Desde 1983 los intereses marítimos argentinos, como el resto de los intereses nacionales, se protegen en cumplimiento de la Ley de Defensa Nacional y otras normativas contribuyentes, con un rol importante asignado a la Armada Argentina, dentro del accionar militar conjunto.

E. CONCLUSIONES

La República Argentina administra sólo el 39% de la jurisdicción determinada por la Constitución Nacional, la Ley de Espacios Marítimos, la Ley de Defensa Nacional y la Ley del Mapa Bicontinental.

El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que fuera apoyado militarmente por otros estados durante el conflicto armado de 1982, pese a las resoluciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), usurpa y ocupa con una gran fuerza militar, el 25% de la jurisdicción insular y marítima total, que alcanza aproximadamente 10.500.000 km².

La soberanía y los derechos soberanos del 36% de la jurisdicción nacional sobre el Sector Antártico Argentino se encuentra en suspenso, cautelado por el artículo 4to del TA.

Como resultado del calentamiento global y el incremento del nivel medio del mar en el mundo, el territorio continental argentino está sometido a un deterioro general producido por repetidas inundaciones en la llanura pampeana y la Mesopotamia, y más allá del crecimiento por

sedimentación de los grandes ríos, podría estar sufriendo una disminución progresiva de su territorio emergido.

La Defensa es parte del poder nacional de los estados y contribuye a favorecer las negociaciones por la vía diplomática, disuadir las posibles amenazas, y a ejercer el principio de autodefensa establecido en el artículo 51 de la Carta de la ONU.



Portaaviones argentino ARA "25 de Mayo"

La Defensa Nacional está compuesta por una organización, medios materiales y humanos con capacidades de comando y control, movilidad, vigilancia e inteligencia, logística y operaciones de combate que en forma disuasiva o efectiva pueden contribuir a obtener y proteger la integridad territorial establecida en la Constitución Nacional y sus leyes contribuyentes.

El territorio argentino está parcialmente usurpado, y se encuentra amenazado y en disputa constante. Su restitución y defensa constituye un gran desafío que el pueblo argentino y su gobierno nacional no pueden dejar de afrontar. Para ello valdría considerar un esfuerzo importante y consistente, traducido en presupuesto adecuado y medios acordes.---

"Quien no conoce, no quiere, y quién no quiere, no protege"

BIBLIOGRAFÍA NORMATIVA

La Constitución Nacional

El Artículo 6º de la Constitución establece: “El Gobierno federal interviene en el territorio de las provincias para garantizar la forma republicana de gobierno, o repeler invasiones exteriores, y a requisición de sus autoridades constituidas para sostenerlas o reestablecerlas, si hubiesen sido depuestas por la sedición, o por invasión de otra provincia.”

Complementariamente, el Artículo 21º dice: “Todo ciudadano argentino está obligado a armarse en defensa de la patria y de esta Constitución, conforme a las leyes que al efecto dicte el Congreso y a los decretos del Ejecutivo nacional.”

Hacia el final, la Disposición Transitoria Primera fija que “la Nación Argentina ratifica su legítima e imprescriptible soberanía sobre las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes, por ser parte integrante del territorio nacional. La recuperación de dichos territorios y el ejercicio pleno de la soberanía, respetando el modo de vida de sus habitantes, y conforme a los principios del derecho internacional, constituyen un objetivo permanente e irrenunciable del pueblo argentino.”

La ley de Defensa Nacional N° 23.554

La Ley de Defensa Nacional N° 23.554 del año 1988 expresa en su Artículo 2º que “la defensa nacional es la integración y la acción coordinada de todas las fuerzas de la Nación para la solución de aquellos conflictos que requieran el empleo de las Fuerzas Armadas, en forma disuasiva o efectiva para enfrentar las agresiones de origen externo.” Asimismo, que “tiene por finalidad garantizar de modo permanente la soberanía e independencia de la Nación Argentina, su integridad territorial y capacidad de autodeterminación; proteger la vida y la libertad de sus habitantes.” El Art. 5º señala que “la Defensa Nacional abarca los espacios continentales, Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y demás espacios insulares, marítimos y aéreos de la República Argentina, así como el Sector Antártico Argentino, con los alcances asignados por las normas internacionales y los tratados suscriptos o a suscribir por la Nación esto sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 28 de la presente Ley en cuanto a las

atribuciones de que dispone el Presidente de la Nación para establecer teatros de operaciones para casos de la guerra o conflicto armado. Contempla también a los ciudadanos y bienes nacionales en terceros países, en aguas internacionales y espacios aéreos internacionales.” En el Art. 6º se menciona que “la Defensa Nacional constituye un derecho y un deber para todos los argentinos, en la forma y términos que establecen las leyes.”

La ley de Espacios Marítimos N° 23.968

La ley de Espacios Marítimos N° 23.968 del año 1991 fija las “Líneas de Base de La República Argentina”, desde las que se miden las áreas de jurisdicción. En su Art. 1º establece que “con respecto al Sector Antártico Argentino, sobre el cual la república tiene derechos soberanos, las líneas de base serán establecidas por una ley posterior” y en sus anexos alude expresamente a las islas argentinas del Atlántico Sur, incluyendo a las Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur.

El reconocimiento internacional dado por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental en el año 2017 sobre la extensión de la jurisdicción nacional sobre la plataforma continental aún no ha sido incorporado a esta ley o a alguna otra posterior.

La normativa de la Antártida.

La ley N° 18.513 establece las bases jurídicas, orgánicas y funcionales de la actividad antártica argentina. El Art. 2 define que “la Antártida Argentina es la parte del territorio nacional comprendida entre los meridianos 25º y 74º de longitud oeste, al sur del paralelo 60º sur”. En el Art. 3 señala que “las actividades que la República realiza en la Antártida Argentina, en ejercicio de su soberanía, tienen como objetivo superior la plena satisfacción de sus intereses en esta región.” Y seguidamente, el Art. 4 remarca que “la vigencia del Tratado Antártico, del que la República Argentina es parte contratante, ha establecido un régimen especial que no afecta en modo alguno los derechos de soberanía del país en la Antártida Argentina, según ha sido expresamente declarado al firmarse dicho tratado”.



UNDEF
Universidad de la
Defensa Nacional

Facultad de la Armada
Cartilla de Intereses Marítimos



FadARA
Facultad de la
Armada

La ley del Mapa Bicontinental de la República Argentina N° 26.651

Esta norma “establece en todos los niveles y modalidades del sistema educativo como así también en su exhibición pública en todos los organismos nacionales y provinciales, el mapa bicontinental de la República Argentina el cual muestra el sector antártico en su real proporción con relación al sector continental e insular”.-

Directiva de Política de Defensa Nacional - DPDN - Decreto 457/2021

En el “tablero estratégico-militar” menciona que , corresponde enfatizar la situación de las ISLAS MALVINAS, GEORGAS DEL SUR Y SÁNDWICH DEL SUR y los espacios marítimos e insulares correspondientes que, siendo parte integrante

del territorio argentino, se encuentran ilegítimamente ocupados por una de las principales potencias militares mundiales, el REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE.

En el “tablero económico-comercial” se indica que Asia posee 15 de los 20 puertos con mayor movimiento de contenedores del mundo.

En la “apreciación estratégica” se sostiene que la presencia militar británica en el ATLÁNTICO SUR genera una tensión innecesaria e injustificada en toda la región.

Para garantizar el control de los espacios marítimos “deberá materializarse de modo perentorio un sistema nacional que garantice la vigilancia y el control de los espacios marítimos jurisdiccionales”.