

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA IMPORTANCIA ESTRATEGICA DE LA ANTARTICA Y MARES ADYACENTES

GUSTAVO CUEVAS FARREN
Universidad de Chile

I. ASPECTOS GENERALES

En el contexto estratégico mundial, caracterizado primariamente por una gran confrontación ideológica entre la entidad político-social y económica denominada genéricamente Occidente y el Bloque Socialista (concepto que debe entenderse en un contexto amplio, incluyendo en él numerosos Estados que usualmente se asocian con el Tercer Mundo, pero que en la práctica, en el plano internacional al menos, colabora con la Unión Soviética), algunas zonas del planeta tienen o están en vías de tener una importancia fundamental. Por otro lado, estas mismas regiones usualmente constituyen focos de tensión regional que se desarrollan al margen de los macroproblemas de la confrontación Este-Oeste. Esta confluencia de situaciones estratégicas hace de las regiones afectadas objeto de intenso estudio y preocupación por parte de los diferentes actores que inciden, tanto a nivel regional o más precisamente local como a nivel global, en el devenir de la zona.

Las regiones polares australes y las aguas adyacentes, especialmente aquellas que configuran el paso entre los océanos Pacífico y Atlántico, están precisamente en la situación descrita; por un lado la proximidad del Continente Antártico a las rutas de navegación que pasan por el extremo sur de América del Sur y la posibilidad de ejercer un control sobre estas rutas desde dicho continente y por otro lado la existencia de reclamaciones de soberanía absoluta que en muchas zonas se superponen, haciéndose en consecuencia excluyentes, configuran claramente una situación de conflicto potencial (conflicto que no necesariamente debe entenderse

en un plano militar) en el cual participarían tanto directa como indirectamente numerosos actores.

La acción militar argentina en la madrugada del 2 de abril de 1982 y la consiguiente reacción británica no son unos hechos aislados, ni tampoco constituyen un mero caso particular de conflicto político-militar por la soberanía del archipiélago que nació a la cartografía y geografía como *Iles Malouines*. La acción y la reacción aludidas, necesariamente, deben inscribirse en el contexto de unas tensiones político-militares que caracterizan los mares australes y las tierras polares adyacentes. Es más, tal como en su momento ocurrió con las tierras americanas, asiáticas y europeas que enmarcan el Océano Glacial Artico, los mares que rodean el continente antártico y el mismo "continente blanco" finalmente se han convertido en zonas de estrategia política y militar. Esto viene a significar que las rivalidades de todo tipo que caracterizan las relaciones internacionales, especialmente las competencias por el control de mares, tierras y recursos naturales, hacen su aparición definitiva en los segmentos meridionales del planeta.

A lo anterior deben agregarse los numerosos intereses económicos involucrados en las regiones polares meridionales y en sus aguas, habida consideración de los grandes depósitos de recursos naturales renovables y no renovables que allí existen. Entre los últimos destacan, por cierto, el petróleo y el gas natural, respecto de los cuales —se estima— constituyen la mayor reserva que existe en el planeta. Ciertamente atendida la fundamental importancia de los hidrocarburos para la economía de Occidente en general y de los países próximos en particular, el problema deja de ser —respecto del petróleo al menos— nuevamente económico y cae directamente en el ámbito de la estrategia, generando nuevas fuentes de tensión, particularmente al entrar en conflicto los intereses de los Estados próximos a la Antártica con aquellos de las potencias distantes, pero cuyo superior desarrollo tecnológico los hace por un lado más dependientes del petróleo y sus derivados y, por otra parte, les da una mayor posibilidad de explotación exitosa de este recurso bajo con-

diciones adversas como las que prevalecerían en los eventuales yacimientos antárticos.

En el plano periódico, la situación de la Antártica propiamente tal permanece estacionaria mientras se mantenga inalterado el Tratado Antártico, con el cual se congelaron principalmente los problemas derivados de las reclamaciones de soberanía. En el aspecto estratégico, sin embargo, se aprecia el creciente interés y preocupación de las grandes potencias y de los actores directos e inmediatos por las regiones polares meridionales y sus aguas adyacentes. La aproximación de la fecha en que se podrá renovar el tratado (a partir de junio de 1991) ha incentivado la promoción de las diversas posiciones que se agitan en torno al futuro de la región, posiciones que en algunos casos reflejan —en mi opinión— aunque en forma velada las verdaderas proyecciones estratégicas y económicas que se vislumbran para la Antártica por parte de las grandes potencias en una confrontación ideológica y política.

No obstante lo anterior, debe tenerse presente que dentro del conjunto de argumentos que justifican la presencia del hombre en las tierras polares australes, especialmente de naciones europeas y americanas que no poseen intereses estratégicos, geopolíticos ni históricos, aparece el de la investigación científica en dos bien definidos campos: el estudio de los climas antárticos y la investigación acerca de recursos naturales orgánicos e inorgánicos.

Desde que los Congresos Internacionales de Geografía (Londres 1899 y Berlín 1902) impulsaron y sistematizaron la investigación en las tierras polares australes, uno de los primeros proyectos fue instalar bases polares para realizar investigaciones sobre el comportamiento de la atmósfera, en tanto cuanto se pensaba que el funcionamiento de aquellas regiones podía explicar fenómenos meteorológicos y climáticos de otras latitudes del hemisferio austral, especialmente situaciones de masas de aire frío polar. Ello, en gran medida explica la penetración británica en el continente, en tanto sus intereses en actividades económicas en América del Sur y África del Sur. En los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, las así denominadas naciones antárticas fueron perfeccio-

nando un sistema de *vigilancia meteorológica*, ayudando a su estructuración el denominado Año Geofísico Internacional (1957), perfeccionando un sistema que incluyó e incluye todas las estaciones meteorológicas de las bases permanentes. Obviamente el sistema de vigilancia meteorológica facilita la obtención de información y prevención de situaciones meteorológicas atípicas en los países que reciben los influjos del clima polar, a través del desplazamiento de masas de aire antártico.

Por otro lado, como señalábamos anteriormente, los recursos naturales, sean recursos biológicos o recursos minerales metálicos e hidrocarburos, han motivado numerosos proyectos de investigación. En el primer caso, recursos biológicos, las especiales condiciones de la denominada zona de convergencia de las aguas antárticas —ricas en oxígeno y en materias alimenticias de una cadena trófica— facilitan la existencia o la migración de numerosas especies; entre otras, ballenas, 6 clases de focas, 5 clases de pingüinos, peces y 11 variedades de krill.

En el segundo caso, los recursos minerales, ya hacia mediados de los años 60, se habían individualizado 14 minerales posibles de explotar. En la península antártica cobre, molibdeno, oro en pequeñas cantidades, cromo, níquel y cobalto. En el macizo Dufek (Chile) cromo, platino y cobre. En las montañas trasantárticas cobre, plomo, zinc y oro. En la plataforma oriental antártica cobre, molibdeno, aluminio, manganeso, titanio y uranio. En las montañas del Príncipe Carlos (australiana) mineralizaciones de hierro, al igual que en la tierra de la Reina Maud y en Bahía Davis. Incluyendo mineral de carbón en numerosos lugares. Hasta hoy no se conocen estudios de factibilidad de su explotación, ni cuáles son las reservas de los mismos. Sólo se sugiere que todos estos minerales no pueden ser explotados, y que no existen posibilidades económicas reales de hacerlo en las próximas décadas.

Respecto de los hidrocarburos, según antecedentes de los Estados Unidos de América (U.S.A.), existen recursos recuperables en los mares de Ross, Bellingshausen y Weddell y en costas afuera de los mismos. Fuera de estos antecedentes, se dispone de infor-

mación para la margen australiana del sur (Cuenca de Scott); margen oriental de India (Cuenca de Enderly) y márgenes de Mozambique y Madagascar (Cuenca de la Reina Maud).

Las proyecciones de explotar hidrocarburos están necesariamente encadenadas a nuevas tecnologías para el levantamiento geológico regional con propósitos de hidrocarburos; a tecnologías para perforación, incluyendo el manto de hielo; y a la capacidad de inversión en áreas o comarcas en donde las condiciones naturales (climáticas) se oponen a la localización de grandes cantidades de población, la cual debería depender de apoyo logístico desde las tierras subpolares circundantes (América, Africa, Australia).

Constituye el objetivo del presente comentario el destacar algunos aspectos interesantes en torno a la importancia estratégica de la Antártica y de sus aguas y archipiélagos, desde una perspectiva global.

II. EL CONTROL DE LOS PASOS MARÍTIMOS

1) *Ideas básicas*

Tanto en tiempos de paz como en épocas de guerra, las flotas de combate (por cierto, con sus medios de apoyo) constituyen el método más eficiente de proyección del poderío militar de un Estado. No obstante el enorme progreso de la aviación, concretado en la conceptualización teórica como poder aéreo, es el poder naval el que efectivamente permite a un Estado proyectar su poderío militar en apoyo de sus objetivos nacionales más allá de sus fronteras. Este principio es aceptado por las grandes potencias (y también por potencias medianas) particularmente por las superpotencias en términos tales de hacer muchas veces sinónimos los términos *intervención* y *poder naval*. “¿Dónde están los portaaviones?”, es la pregunta característica de los altos mandos políticos norteamericanos cuando ocurre una crisis internacional súbita, lo que de-

muestra la importancia fundamental representada por los grandes navíos en las situaciones de crisis o conflicto que caracterizan la época presente.

Nadie ha comprendido mejor la importancia del poder naval como instrumento de política mundial como los líderes de la Unión Soviética, especialmente el Almirante Gorshkov, Comandante Supremo de la Flota Soviética desde hace más de dos décadas. Tradicionalmente Rusia y luego la Unión Soviética se habría visto a sí misma como una gran potencia continental, cuyo poderío principal se proyectaba tanto hacia Europa como hacia el Este. No obstante los intentos de proyección global de Pedro el Grande, la flota rusa y soviética después, era considerada como un apoyo a las fuerzas de tierra, concretándose en una flota costera, apta principalmente para operaciones en aguas confinadas y sin una real capacidad de despliegue global. Los desastres navales de la guerra ruso-japonesa de 1904-1905, atribuibles en gran medida a esta carencia de capacidad de despliegue extracontinental de la flota rusa, debieron alterar el pensamiento moscovita en materia naval, pero la inestable situación política que siguió a este conflicto y luego el inicio de la Gran Guerra, la Revolución de octubre y la posterior guerra civil impidieron un adecuado aprovechamiento de las lecciones de 1905. Ni Lenin ni Stalin ni Khrushchev atribuyeron particular importancia a la construcción de una flota de alta mar eficiente (aunque el georgiano impulsó un gran programa de construcción naval interrumpido por la invasión alemana de 1941) hasta que la notoria incapacidad de la flota roja de apoyar la política exterior soviética quedó meridianamente demostrada en el caso de la crisis de los cohetes en 1961. Luego de esta experiencia traumática, la Unión Soviética comenzó un programa de construcción naval tendiente a desarrollar una flota capaz de dar apoyo pleno a cualquier acción política soviética en cualquier mar u océano del mundo y de contrarrestar eficazmente una eventual reacción norteamericana. Es así como la flota soviética se ha convertido en un elemento fundamental en la estrategia global so-

viética, incluyendo entre sus misiones la intervención directa en apoyo de objetivos concretos de su política exterior.

Conjuntamente con su política de construcción naval, la Unión Soviética, con el fin de asegurar la capacidad de despliegue mundial de su flota e impedir la de sus adversarios, inició una política de largo plazo tendiente a obtener el control de ciertas regiones costeras claves en los distintos continentes. Igualmente esta política pretendía tener acceso directo a los diversos pasos marítimos por los que necesariamente deben desplegarse sus flotas de combate y las de sus adversarios occidentales. Por cierto, este objetivo usualmente se ha mezclado con otros de índole más política, pero siempre inmerso en la confrontación entre el Este y Occidente. En este sentido, Chile, además del efecto político que habría tenido el éxito de la implantación de un sistema prosoviético por la vía democrática, constituía un elemento estratégico clave por el control que puede ejercer sobre los pasos marítimos australes. El desastre (para los soviéticos) de 1973 constituyó un muy serio revés en su política de hegemonía mundial. Este punto, en ocasiones, no parece ser bien comprendido en nuestro ámbito local y en los centros de decisión política de Occidente.

No obstante, la Unión Soviética ha mantenido su política tendiente a obtener el control de los pasos marítimos, particularmente los pasos australes. El prolongado y persistente esfuerzo tendiente a derrocar el gobierno blanco de Sudáfrica e instalar un gobierno negro prosoviético es una prueba evidente de ello. Acuerdos comerciales con Argentina han posibilitado para la Unión Soviética el empleo de ciertas facilidades portuarias que eventualmente puedan llegar a concretarse en la cesión o acuerdo de mayores facilidades portuarias que bien pudieran incluir la mantención de navíos de guerra soviéticos en aguas australes.

Por cierto, el deseo de controlar los pasos marítimos no es sólo soviético. Occidente y particularmente aquellos países con tradición marítima como Gran Bretaña han demostrado históricamente un permanente interés en obtener el control sobre los pasos marítimos. El caso británico es, por cierto, el más notorio y es

en esta perspectiva que debe analizarse el permanente quehacer inglés en las regiones australes, incluyendo la Antártica. Probablemente el enorme gasto que está significando para Gran Bretaña la virtual fortificación (en el sentido moderno del término) de las islas Falkland excede, con mucho, una simple prevención contra una nueva aventura bélica argentina.

En términos generales, la Antártica proporcionaría una excelente plataforma desde la cual se puede efectuar una amplia gama de acciones tendientes a realizar un efectivo control del paso de Drake, respecto de la navegación marítima de superficie y submarina, cuya importancia creciente comentaremos más adelante.

2) *Algunos ejemplos*

Resulta, creo, inoficioso insistir en la importancia teórica que reviste el control de los principales pasos marítimos. La historia bélica moderna proporciona abundante evidencia práctica de esta realidad, evidencia que en un caso, al menos, se presentó en la región que nos interesa. Me refiero, por cierto, a la importancia que revistió para Gran Bretaña la posesión del archipiélago de las Falkland a comienzos de la Gran Guerra.

En agosto de 1914, la flota alemana era prácticamente inexistente en los océanos del mundo, confinada como estaba en sus bases del Mar del Norte. La excepción la constituía la magnífica escuadra del Lejano Oriente, cuya base estaba en Tsing-Tao, en China. Al comenzar la guerra y siendo Japón aliado de Gran Bretaña, el almirante Von Spee, comandante del escuadrón alemán en el Lejano Oriente estimó —con mucha lógica— que era prudente abandonar el Pacífico y pasar al Atlántico. El Almirantazgo británico decidió impedir esta maniobra destacando un escuadrón en las islas Falkland, base desde la cual los buques ingleses pasaron al Pacífico interceptando a la flota alemana a la cuadra de Coronel, en la costa chilena. Este primer combate fue un gran desastre para la flota británica (el primer desastre desde el siglo XVIII) y la flota alemana, prácticamente indemne, siguió hacia el Atlántico, teniendo

como objetivo inmediato la neutralización de la base británica en las Falkland.

Sin embargo, un segundo escuadrón británico, también basado en las Falkland, consiguió la completa destrucción de la flota alemana, neutralizando así una amenaza concreta para la navegación aliada en el Atlántico Meridional.

A comienzos de la Segunda Guerra Mundial, nuevamente este archipiélago fue de gran utilidad para la Flota Real al proporcionar una base segura para montar las operaciones de cacería de los navíos corsarios alemanes que comenzaron a operar en el Atlántico Sur y en el Océano Indico en octubre de 1939, operaciones que culminaron exitosamente el 13 de diciembre del mismo año con el autohundimiento del "acorazado de bolsillo" Graf Von Spee.

En términos más generales, se puede concluir que el dominio ejercido en el Atlántico Norte por la flota británica durante toda la guerra fue el resultado del efectivo control sobre los accesos meridionales de dicho océano.

Hoy día el mayor problema estratégico que enfrenta la Armada soviética es su falta de accesos directos a mares abiertos. Todas las bases soviéticas se encuentran en aguas interiores o confinadas; para ganar mar abierto deben pasar por accesos marítimos susceptibles de ser controlados. Ello explica en gran medida el enorme interés soviético ya comentado para obtener control sobre los pasos marítimos.

3) *Avances tecnológicos y nueva situación estratégica en los mares meridionales*

Las nuevas tecnologías desarrolladas y aplicadas a los submarinos balísticos, particularmente por la Unión Soviética, en términos tales que se habla de un "quiebre tecnológico", están dando nuevas dimensiones a los mares meridionales y australes, resaltando el futuro rol que puede tener la Antártica y archipiélagos adyacentes en esta nueva guerra fría.

En efecto, la flota roja ha introducido en épocas recientes un nuevo tipo de submarino balístico: el denominado clase "Tifón" por la OTAN. Este submarino, el más grande jamás construido tiene un desplazamiento de 25.000 tons. sumergido y lleva 20 misiles intercontinentales SS-IV-18, con un alcance de 4.200 km. Los analistas occidentales estiman que los submarinos "Tifón" operarán desde una zona de lanzamiento ubicada en las proximidades de la Isla de Pascua o bien operarán en el Atlántico Sur, debiendo en consecuencia pasar a dicho océano, ya sea por el paso de Drake o por el cabo de Buena Esperanza.

La aparición de estos submarinos con misiles de tan largo alcance ha producido toda una reapreciación de las acciones destinadas a detectar y seguir el desplazamiento de ellos por sus zonas de patrulla (área desde la cual el submarino puede lanzar sus misiles para alcanzar los blancos que le han sido asignados) ya que debido al gran alcance de los misiles SS-IV-18, los "Tifón", como comentáramos ya, pueden, y seguramente lo harán, ubicar sus áreas de patrulla en los mares meridionales. Una de las posibilidades sugeridas en este sentido se ubica al noroeste de la Isla de Pascua, lo que en opinión de algunos analistas de nuestro medio abre para Chile la posibilidad de llegar a un acuerdo de cooperación estratégica bilateral con Estados Unidos. Otra posibilidad de zona de lanzamiento para los submarinos "Tifón" sería el Atlántico Sur; para llegar a dichas zonas los submarinos soviéticos tendrían cuatro alternativas:

- Por el norte, pasando por el Mar del Norte y luego el Atlántico Norte y continuando hacia el Sur.
- Llegando por el sur a través del cabo de Buena Esperanza.
- Pasando por la Antártica y el cabo de Buena Esperanza.
- Pasando por el paso Drake.

La primera alternativa es la menos probable pues ello obligaría a los submarinos a atravesar la zona donde tradicionalmente la OTAN

ha centrado su esfuerzo antisubmarino, existiendo una red muy completa de elementos de detección y seguimiento que ubicarían casi de inmediato al navío, posibilitando su seguimiento constante hacia y en su zona de patrulla del Atlántico Sur.

La segunda posibilidad ofrece mejores probabilidades pero aun así el submarino debe atravesar zonas de muy concurrido tráfico marítimo y eventualmente podría ser detectado y seguido por aviones o navíos de superficie con base en la costa sudafricana.

Las dos últimas posibilidades ofrecerían a los submarinos que pretendan llegar al Atlántico Sur sin ser detectados, las mayores probabilidades de lograrlo considerando el estado actual de las cosas.

Sin embargo, y pese a las dificultades climáticas y de otro orden, es posible para Occidente crear las condiciones para ejercer desde las regiones polares, involucrando la Antártica y archipiélagos adyacentes, una efectiva capacidad de detección y seguimiento de submarinos.

En el caso del paso de Drake es evidente que para el éxito de un sistema de detección y seguimiento resultaría altamente conveniente contar con la cooperación de los Estados adyacentes, pero para una planificación estratégica adecuada debe considerarse el factor de incertidumbre que representa la efectiva colaboración de los Estados adyacentes, especialmente Argentina, como consecuencia de situaciones de orden interno.

En esta perspectiva y considerando que aun el control de las Falkland por Inglaterra es insuficiente para lograr una cobertura que debe ser lo más completa posible, atendida la importancia y la sofisticación de la amenaza que se pretende neutralizar, es posible que las potencias involucradas (probablemente Inglaterra y U.S.A.) decidan basar en las regiones polares parte importante del sistema de detección.

La posibilidad descrita, que bien puede convertirse en realidad a un plazo relativamente breve, destacaría la importancia estratégica de la Antártica en un rol vital para Occidente.

4) *Los vuelos transpolares, alternativa de ruta en tiempos de crisis internacional*

Una de las rutas aéreas menos exploradas del mundo la constituye la ruta transpolar que une el continente americano con Australia y Nueva Zelanda a través de la Antártica. En la práctica se realizan muchos vuelos dentro del continente antártico desde y hacia él, pero en términos generales el sobrevuelo de la Antártica como ruta habitual al Pacífico Sur no se realiza en forma constante.

Nuestro país, a través de LAN Chile, fue uno de los pioneros en este sentido, pero sólo se trató de vuelos de tipo experimental tendientes más a realizar actos de presencia y soberanía que a desarrollar, efectivamente, una ruta aérea antártica. Argentina ha realizado abundantes vuelos en este mismo sentido pero, al igual que en el caso de Chile, sólo tienen una finalidad geopolítica; en todo caso, Argentina, al contrario de Chile, ha continuado con esta actividad a fin de aumentar su presencia en la zona y pretender de este modo mejorar sus títulos acerca de sus derechos antárticos muy precarios.

Al margen de las consideraciones geopolíticas que los vuelos transantárticos pueden tener para los Estados contiguos que reclaman soberanía, dicha ruta representa una posibilidad cierta de unión directa y más segura entre el continente americano y Australia.

En tiempos de grave tensión internacional o de conflicto declarado, la ruta aérea tradicional hacia el Pacífico Sur podría sufrir retardos graves o tornarse francamente insegura por razones de distinta índole. En este evento y siempre que se cuente con la colaboración de, a lo menos, uno de los Estados adyacentes, la ruta transantártica es probablemente la única posibilidad segura.

En caso de crisis grave u hostilidades declaradas, el aprovisionamiento de Australia se puede convertir en tópico de gran importancia para los Estados Unidos de América especialmente. Esto fue evidente en las etapas iniciales de la campaña del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial. Aun cuando la mayor parte de dicho aprovisionamiento iría por mar, una parte importante podría (y debe-

ría) ser transportada por aire, precisamente a través de una ruta aérea transpolar.

El desarrollo de esta ruta requiere el mejoramiento de la infraestructura de operaciones aéreas existente actualmente, de modo de proporcionar un apoyo permanente y eficiente a las aeronaves que la operen.

III. COMENTARIOS FINALES

Con los breves comentarios contenidos en el presente trabajo, hemos pretendido destacar algunos aspectos relevantes en la importancia que reviste la Antártica en el contexto estratégico mundial. Es evidente, creo, que el rol de la Antártica, o más precisamente de las regiones polares meridionales, sus archipiélagos y mares adyacentes, está en aumento. Consideraciones, factores políticos y militares así lo determinan.

Por el momento y mientras permanezca inalterado el Tratado Antártico, la situación local será de *statu quo*, tanto en lo que concierne a las reclamaciones territoriales vigentes como en lo referente a medidas tendientes a concretar, por las grandes potencias, las apreciaciones conceptuales teóricas relativas a la importancia estratégica de las regiones polares.

No es aventurado pensar que a medida que se acerque la fecha de renovación o modificación del Tratado (en 1991) aparecerán con mayor fuerza las tendencias orientadas a obtener para la Antártica un *status* que favorezca los intereses estratégicos y económicos que se mueven tras dichas tendencias. Por ejemplo, es mi opinión, muy particular por cierto, que la internacionalización de la Antártica, posición favorecida por la ONU y por parte importante del Tercer Mundo, además de lesionar gravemente los intereses de Chile y Argentina (principalmente con relación a sus derechos de soberanía), imposibilitaría de modo permanente la posibilidad de Occidente de sacar el verdadero provecho de la situación geográ-

fica de la región en el esquema de confrontación que sirve de marco de referencia al presente comentario.

También deben considerarse los grandes intereses económicos que se moverán al margen de la situación estratégica, pero complicando grandemente el panorama de las regiones polares meridionales.