

IMPORTANCIA GEOESTRATEGICA DE LA ANTARTICA

*Hernán Ferrer Fouga
Capitán de Navío*

INTRODUCCION

Hoy en día es imposible mantener la Antártica separada del interés mundial. Sin embargo, debe considerarse que no existe un vacío jurídico que pueda amparar en dicho continente determinadas actividades que no se encuentren reguladas bajo la legalidad internacional del Tratado Antártico y sus Convenciones que lo complementan, como también por ser además una organización regional, de acuerdo al artículo 51 de la Carta de la ONU, y constituir un subsistema del sistema jurídico internacional.

Lo anterior implica que la Antártica, dentro de la lucha por el poder mundial, en particular entre las superpotencias, sería un continente neutralizado en relación a su empleo geoestratégico, entendiéndose este último concepto como su uso geográfico para montar desde la Antártica operaciones bélicas, ya sea mediante lanzamientos balísticos sobre objetivos en otros continentes, o bien operaciones aeronavales en el ataque y defensa al tráfico

mercante que cruza los océanos y mares, en particular –en este caso– en el hemisferio meridional. En relación a las operaciones aéreas, la Antártica –dadas su ubicación geográfica circundando el Polo Sur y la redondez de la Tierra– permite, por otra parte, obtener las rutas aéreas más cortas entre los diversos continentes que se proyectan sobre el hemisferio sur.

Indudablemente que –si se parte del falso supuesto que dicha área geográfica podría ser empleada por los beligerantes, en particular ante un conflicto global entre las superpotencias– su incidencia tendría características importantes en el desarrollo de las operaciones bélicas, muy en especial ante un conflicto global-nuclear, siendo los países más afectados aquellos que se encuentran ubicados en el hemisferio sur, ante la amenaza balística de este orden.

Existe otro factor, aunque de orden geoeconómico, que incidiría en un conflicto bélico global, en el caso de que la Antártica se convirtiera en una importante

* Este trabajo fue expuesto por el autor, en el contexto de una diversidad de materias antárticas tratadas por los participantes, durante el desarrollo del Seminario Antártico llevado a efecto en el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile, entre el 19 al 22 de diciembre de 1983.

área geográfica productora de hidrocarburos. Esto último implicaría el ataque y la defensa de los centros productores de petróleo en el escenario del continente mismo, como también a todo el tráfico de buques petroleros que irían en demanda de la Antártica a buscar hidrocarburos.

Esta circunstancia involucraría, además, el desplazamiento hacia la Antártica de fuerzas navales de superficie y áreas, con el propósito de dar protección a éste tráfico y hundir a los submarinos que atacaran a los petroleros.

Con ello, el continente blanco se habría convertido en un foco más de hostilidades que involucrarían a todo el globo terráqueo. ¿Pero, es posible pensar que estamos analizando un supuesto razonable?

Lo anterior nos obliga a analizar previamente y a incluir en esta ponencia, aunque sea a modo de síntesis, dos categorías de análisis fundamentales.

La primera de ellas tiene por finalidad reiterar los elementos básicos que determinaron, por intermedio del Tratado, que la Antártica fuera un continente consagrado únicamente a fines pacíficos; a su desnuclearización, a la conservación de su ecología y abierto a la cooperación científica internacional.

La segunda se refiere a poder determinar si acaso en el pasado existieron operaciones bélicas en aguas antárticas, como también las posibilidades de situaciones de tensión que podrían haber implicado la amenaza o el uso de la fuerza en la Antártica misma, a fin de que un país desalojara a otro de dicho continente.

Las consideraciones expuestas no harán otra cosa que reafirmar las bondades del Sistema Antártico como de común beneficio para toda la comunidad internacional, en lo que hace a la paz y la

seguridad internacional, como también a su fiel apego a los propios principios de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas.

No obstante, examinadas las consideraciones anteriores y dentro de la tesis del absurdo, se procederá a examinar —ante una hipótesis bélica mundial— el uso geoestratégico de la Antártica bajo las siguientes categorías de análisis:

— La Antártica y las operaciones aéreas intercontinentales transpolares;

— El aprovechamiento de la Antártica como emplazamiento para la guerra balística-nuclear;

— El uso de la Antártica como posición de ataque a las líneas de comunicaciones marítimas de Occidente;

— Impacto geoestratégico de la Antártica como fuente abastecedora de hidrocarburos de importancia mundial ante un conflicto global.

LA PAZ COMO FINALIDAD PRIMORDIAL DEL TRATADO

Como es sabido, el artículo I del Tratado Antártico consagra, en forma expresa, dicho continente únicamente para fines pacíficos e incluye al mismo tenor la prohibición de actividades militares, excepto el personal y equipo destinado a propósitos científicos; a lo anterior se debe agregar que su artículo V prohíbe las explosiones nucleares, como también arrojar desperdicios radioactivos.

No obstante, debe considerarse que todo el Tratado en sí contiene el germen de la distensión y de la cooperación entre las partes contrayentes, toda vez que su artículo IV estableció un verdadero *statu quo* mediante el cual se precisó que el Tratado no reconoce soberanías, pero resguarda los derechos de los reclamantes y

prohíbe formular nuevos reclamos mientras se encuentre en vigor; también debe ser considerado su artículo XI, el cual preserva que las controversias sean arregladas pacíficamente por las partes involucradas o, en última instancia, por la Corte Internacional de Justicia.

La cooperación, asimismo, es una componente fundamental del Tratado y está orientada hacia la investigación científica y el correspondiente intercambio de datos, debidamente salvaguardada por sus artículos II y III, en relación a la libertad y cooperación en materias de investigación científica y libre disposición general de las observaciones e informaciones obtenidas, lo cual es garantizado según las facultades expresas de inspección estipuladas en los artículos VI y VII.

Estas disposiciones básicamente interpretan el paradigma señalado en la Carta de la Organización de las Naciones Unidas, por ser –de acuerdo a su artículo 51– una organización regional cuya finalidad es el uso de la Antártica exclusivamente con fines pacíficos, por una parte, y, por la otra, que dicho continente no llegue a ser objeto de la discordia internacional, para lo cual se promueve la cooperación internacional en los campos ya precisados, a lo que habría que agregar un último e importante factor, cual es la incorporación de la Antártica como primera reserva ecológica de la Humanidad.

UN ANALISIS RETROSPECTIVO. SU USO MILITAR EN EL PASADO Y SITUACIONES QUE OTRORA PUDIERON DERIVAR EN EL USO DE LA FUERZA

El Tratado Antártico fue firmado en Washington DC. el 1º de diciembre de 1959 y ratificado el 23 de junio de 1961,

como corolario del Año Geofísico Internacional llevado a efecto en el año 1957 como una expresión de la cooperación científica internacional. Pero este último aspecto es parcialmente efectivo, porque el Tratado, tal cual lo expuesto, interpreta en primera instancia la negación del uso militar del área geográfica comprendida por todas las tierras y mesetas cubiertas de hielo al sur de la latitud de 60º sur, sin incluir la alta mar, la cual se encuentra comprendida bajo el derecho internacional.

¿Qué movió a la comunidad internacional a adoptar esta medida?

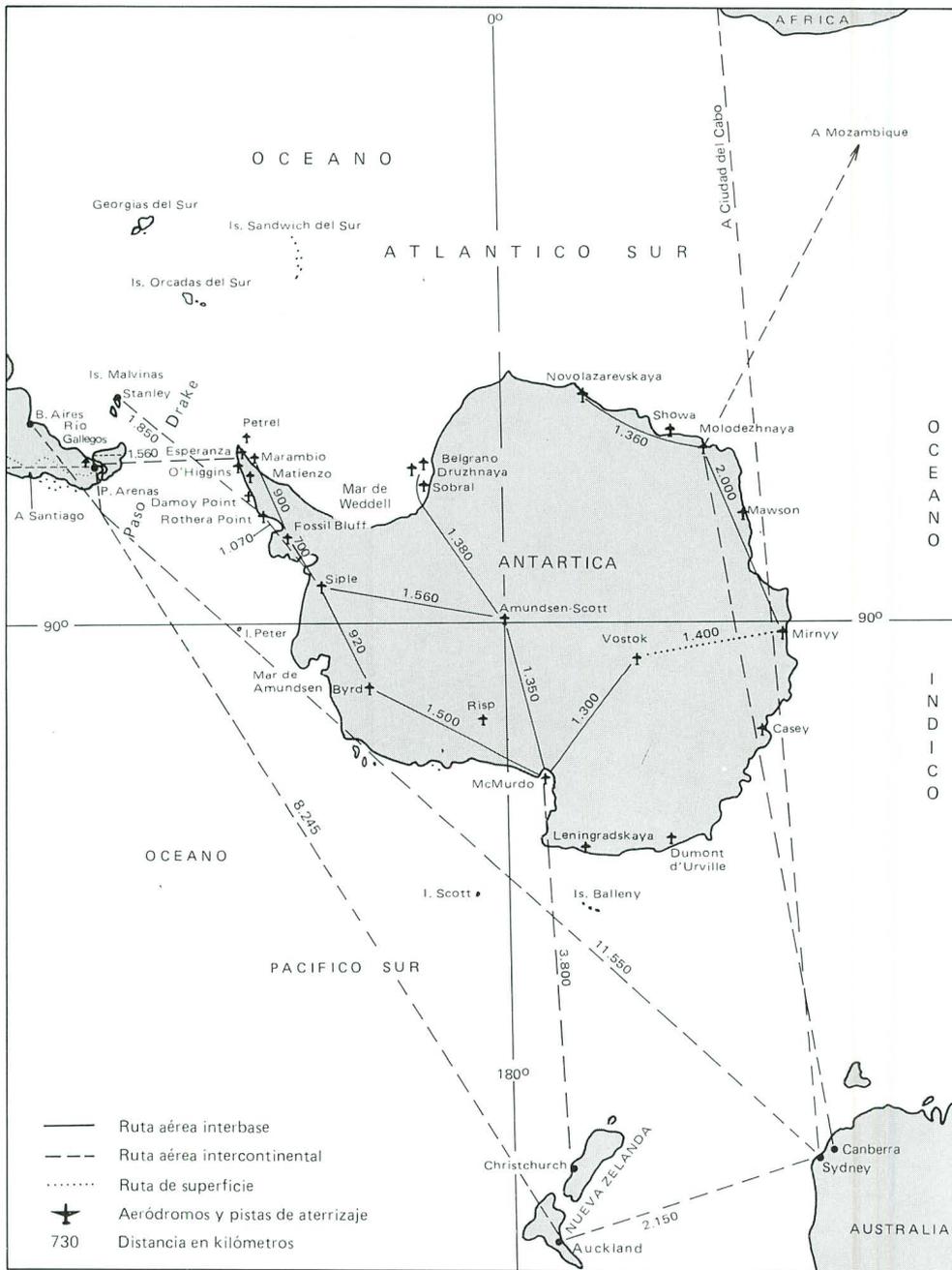
Al respecto, es necesario efectuar un cierto análisis retrospectivo y remontarnos al comienzo de la Segunda Guerra Mundial y a la vocación del Tercer Reich alemán sobre la Antártica. Aunque su interés comenzó en 1873-74 con el viaje del capitán Eduard Dallman –repetidos en 1880-1890-1901-1903, para culminar en 1912 con Wilhelm Filchner, quien descubrió en el fondo del mar de Weddell la plataforma de hielo que lleva su nombre– es necesario referirse en particular a los años 1938-1939, durante los cuales el gobierno alemán envió una gran expedición al mando del capitán Alfred Ritscher, la que incluía aeronaves embarcadas.

La expedición fue concebida personalmente por Hermann Goering, y entre otros objetivos perseguía obtener a la brevedad información para la caza masiva de la ballena y el posterior envío de una gran flota de buques cazadores.

El grupo de Ritscher efectuó una extensa exploración marítima y aérea sobre un territorio de más de 350 mil kilómetros, en las regiones de las Kronprinsesse Martha Kyst y Prinsesse Astrid Kyst (1),

(1) John Hanessian, Jr., *Intereses nacionales en la Antártica*, American Universities Field Staff, 1969, p. 65. El autor cita una extensa bibliografía y comenta, país por país, sus intereses nacionales en la Antártica a partir de la época heroica, a comienzos del siglo XIX.

Gráfico 1
RUTAS MAYORES AEREAS Y TERRESTRES



Fuentes: Adaptación hecha en base a gráficos publicados en: *Polar Regions Atlas*, Central Intelligence Agency, enero 1979, p. 49; *Geopolítica de los vuelos transpolares*, Salvador D. Alaimo, revista EDN N° 29, mayo de 1982, Buenos Aires.
En el segundo gráfico no figura la ruta Ciudad del Cabo-Sydney; en él aparece dicha ruta únicamente como vuelo transpolar con escala en el Polo Sur (Amundsen-Scott).

entre las longitudes de 5° oeste a 17° este, lugares en los que se lanzaron banderas y proclamas. Varios periódicos alemanes de la época afirmaron en 1939 que el gobierno del Tercer Reich formularía a la brevedad una reivindicación, pero pronto estalló la Segunda Guerra Mundial, sin que ésta alcanzara a formularse.

Iniciadas las hostilidades, la Armada alemana inició operaciones para atacar el tráfico mercante aliado, utilizando las aguas subantárticas como refugio para el ocultamiento secreto de sus unidades, y la isla de Kerguelen como base.

Desde dicho lugar operaron los cruceros auxiliares *Pinguin* y *Komet*, los cuales hundieron un total de 193 mil toneladas de buques aliados y a la nave insignia de la Armada australiana, el crucero *Sydney*, amagando con todo ello las rutas marítimas que transitan por el océano Indico.

A lo anterior cabe agregar que, en enero de 1941, una parte de la flota ballenera antártica de Noruega también fue capturada por cruceros auxiliares alemanes.

En su época, estas acciones provocaron alarma, en particular entre los países del hemisferio sur, y no sólo ello, sino que pusieron en evidencia el valor estratégico de las aguas antárticas en tiempo de guerra.

Así las cosas, el Almirantazgo británico –conjuntamente con el Colonial Office– montó la Operación Tabarín, la cual tenía como finalidad ocupar las islas Shetlands y la Tierra de Graham (península de O'Higgins), a fin de evitar su uso militar por parte del Tercer Reich alemán, ya que podría servirle de punto de apoyo para controlar el paso Drake, mediante el uso de submarinos en el ataque al tráfico mercantil.

Estas operaciones británicas vinieron a sumarse a aquéllas ya efectuadas en la década de los años 30, bajo la dirección de John Rymill.

Las nuevas bases tenían varios objetivos adicionales al ya señalado; en particular, consolidar los títulos ingleses, como también su futura proyección económica, todo lo anterior orientado a evitar, asimismo, la presencia de Chile y de Argentina en la Tierra de Graham, lo cual ya Inglaterra avizoraba a corto plazo.

Chile había fijado sus límites antárticos y reivindicado sus títulos, por decreto supremo, en 1940. Argentina lo hizo años más tarde, en 1943, en particular de acuerdo a una nota dirigida al gobierno británico.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, nuevamente la Antártica despertó el interés de las potencias mundiales, y en el caso de Chile (I-1947) y Argentina (II-1944) se iniciaron exploraciones anuales a dicho continente, cuyos sectores se encuentran en gran medida superpuestos.

Los tres países comenzaron a vivir una activa época de antagonismos diplomáticos en relación a sus derechos antárticos, los cuales eran recíprocamente impugnados por intermedio de notas de protesta entregadas en la Antártica misma, como igualmente a través de sus cancillerías.

Como consecuencia de esta situación, el Reino Unido demandó a Argentina y Chile ante la Corte Internacional de Justicia de la Haya, en 1947 y 1955, respectivamente, pues ambas naciones sostuvieron que sus derechos sobre el sector que reclamaban eran tan manifiestos que

ninguna tercera nación podría entrar en controvertirlos (2).

Sobre la base de los acontecimientos expuestos, cabe considerar entonces que si no se hubiese llegado a la firma del Tratado Antártico en 1959, se habría ido produciendo, año tras año, un incremento de la tensión entre el Reino Unido, Argentina y Chile, dado el alto grado de superposición territorial entre sus sectores, como también al hecho de que los tres son países reclamantes.

De esta forma, habría sido muy probable que se hubiese llegado a un estado de tensión, con el posible uso limitado de la fuerza, en particular entre el Reino Unido y Argentina, o entre este último país y Chile, procediendo uno en relación al otro a destruirle todas su instalaciones y evacuándole su personal, a fin de desalojarlo definitivamente de la Antártica.

Por otra parte, este estado de cosas habría alentado a las Naciones Unidas a internacionalizar dicho continente, no debiéndose olvidar que la India trató —en la década de los años 50— de inscribir el tema en la agenda de la Asamblea General de dicha organización (3).

A su vez, en el ámbito de las superpotencias, pero siempre regulado de acuerdo a las disposiciones del Sistema Antártico, la Unión Soviética ha entrado a un alto grado de competencia con los Estados Unidos, en relación a una presencia y actividad antártica siempre crecientes.

De este hecho se podría suponer, hacia el futuro, la posibilidad de contar con una infraestructura adecuada para la instalación de medios bélicos, la cual indudablemente tendría que ocultar desde tiempos de paz su doble finalidad, por una parte, y, por la otra, permitir en un breve plazo, ante una situación de crisis, el desplazamiento encubierto, en particular de misiles balísticos. No obstante, es el quiebre del Sistema Antártico hacia el futuro, aunque su posibilidad es dudosa, el que conlleva el mayor peligro del aprovechamiento geoestratégico de la Antártica con fines militares, posibilidad que esta ponencia entrará ahora a examinar, de acuerdo a las categorías de análisis ya expuestas.

CONSIDERACIONES GEOESTRATEGICAS DE LA ANTARTICA

El significado estratégico de la Antártica no ha sido un tema debidamente desarrollado, en consideración a las limitaciones de su uso pacífico dispuestas por el Tratado, que ya fueron explicitadas.

Sin embargo, su apreciación ante el mapa nos permite comprobar la enorme importancia que reviste, en este sentido, aquel inmenso continente para la seguridad de Chile, Argentina, Nueva Zelanda, Australia y Sudáfrica en particular, aspectos que serán analizados a continuación, según los temas ya considerados.

(2) En efecto, ambas cancillerías rechazaron la citada concurrencia. A lo anterior debe sumarse el hecho de que, en 1952, una patrulla argentina en bahía Hope abrió fuego sobre un destacamento británico que iniciaba un desembarco en el lugar para ocupar dicha estación.

En 1953, el Reino Unido destruyó un refugio argentino no habitado, en las islas Orcadas del Sur.

(3) El 17 de febrero de 1956 el Sr. Arthur S. Hall, embajador de la India ante la ONU, solicitó a la Asamblea General un acuerdo internacional para el desarrollo mancomunado de los recursos antárticos. El acuerdo fue retirado por la oposición de Chile y Argentina. El 15 de julio de 1958 lo reiteró, e igualmente en 1959, sin resultados, debido a que luego se firmó el Tratado Antártico.

La Antártica y las operaciones aéreas intercontinentales transpolares

El primer avión chileno que cubrió la citada ruta fue un Boeing 707 de la LAN, en vuelo de pasajeros, el 10 de febrero de 1974. La aeronave despegó de Sydney (Australia), habiendo arribado sin novedad al aeropuerto Presidente Ibáñez, en Punta Arenas, luego de 10 horas y 26 minutos de viaje.

Al respecto, Punta Arenas (Chile) y Río Gallegos (Argentina) representan tanto la puerta de entrada como de salida de esta ruta transpolar sur, con destino a Nueva Zelanda-Australia, y luego en su proyección hacia el Lejano Oriente.

A guisa de ejemplo, la ruta Santiago –con escalas en Pascua y Papete– con destino a Auckland en Nueva Zelanda, demanda un tiempo de vuelo de 20 horas, debiendo recorrerse una distancia de 13.500 kilómetros; en cambio, la ruta transpolar anteriormente descrita comprende sólo 8.000 kilómetros, los cuales pueden ser cubiertos en un poco más de 10 horas, tal cual lo hiciera un Boeing 707 de la LAN hace ya casi diez años.

Hasta la fecha, Chile no ha cubierto en forma permanente dicha ruta, debido a la necesidad de mantener su conexión transpacífica vía isla de Pascua.

No obstante, Argentina estableció en 1981 la ruta transantártica, vía Río Gallegos, hacia Auckland, con una frecuencia de vuelo mensual, la que se encuentra suspendida desde abril de 1982, con motivo de la guerra de las Falkland. Por otra parte, el 17 de febrero de 1982 la Unión Soviética abrió la ruta Moscú, con la estación Molodezhnaya en la Antártica (Lat. 71° S, y Long. 45° E., aprox.), con un avión Ilyushin-18 (dichas aeronaves tienen una capacidad de 60 toneladas de carga). La ruta empleada fue Odessa (Unión Soviética), Adén (Yemen del Sur) y Maputo (Mozambique).

La pista de Molodezhnaya tiene una extensión de 3.000 metros y permite operar hasta aviones pesados. Su pista fue construida mediante capas superpuestas de hielo y nieve fundida artificialmente y mezcladas con material compuesto, obteniéndose un simil a un vidrio petrificado estable.

La Unión Soviética puede además operar con aviones medianos y livianos desde las siguientes pistas antárticas: Leningradskaya, Vostok, Mirnyy, Novolazarevskaya y Druzhnaya.

Los Estados Unidos ha sido un país pionero de los vuelos antárticos iniciados en la década de los años 20, como también de los vuelos transpolares y transantárticos realizados en octubre de 1983.

Al margen de poseer el mayor número de horas de vuelo antárticos, posee los aeropuertos de: Amundsen-Scott (sobre el Polo Sur geográfico), Siple, Byrd y Williams; este último en la estación McMurdo, pista construida sobre una gruesa capa de hielo congelado marino, con sus consiguientes limitaciones.

Por otra parte, el Reino Unido cuenta con aeropuertos que pueden operar únicamente aviones livianos: Rothera Point y Fossil Bluff.

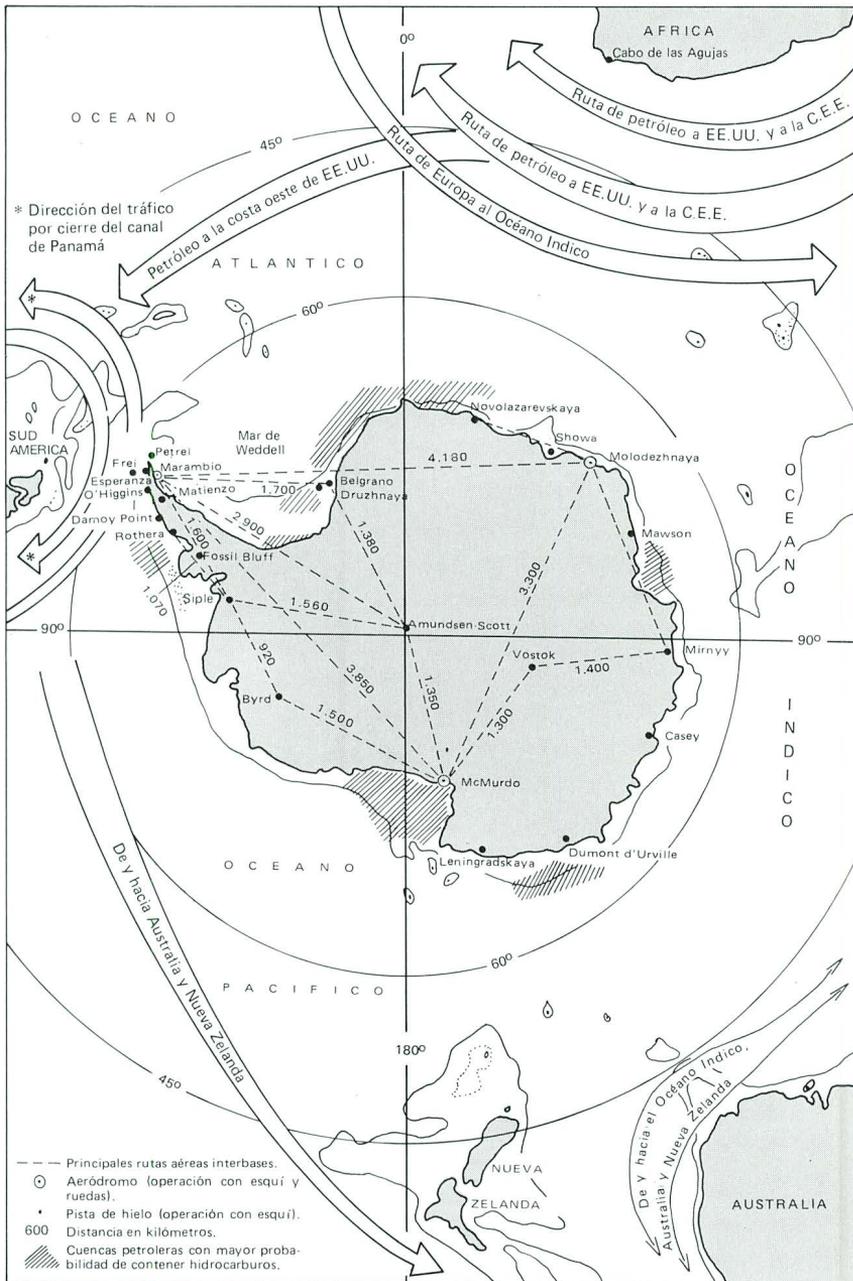
Australia opera las pistas de Casey y Mawson.

Japón cuenta con una cancha en Showa y Francia otra en Dumont d'Urville, la cual tiene planeado ampliarla para operar aviones mayores con ruedas.

Finalmente, Chile posee la base Teñiente Marsh, inaugurada en marzo de 1980 mediante el aterrizaje de un avión Hércules C-130. Dicha pista permite operaciones aéreas con el continente durante todo el año, como a su vez el aterrizaje de aviones con ruedas. Su extensión actual es de 1.300 metros.

Gráfico 2

COMUNICACIONES MARITIMAS EN CASO CIERRE CANALES SUEZ Y PANAMA



Fuentes: Adaptación hecha en base a gráficos publicados en: *Geopolítica de los vuelos transpolares*, Salvador D. Alaimo, revista EDN N° 29, mayo de 1982, Buenos Aires; *Antarctic Resources Policy*, Dr. Egil Bergsager, representante de Noruega en la Conferencia Antártica, Base Tte. Marsh, Oct. 6-9-83.

Respecto del segundo gráfico, fueron trazadas las líneas de comunicaciones marítimas vitales en caso de un conflicto mundial, hipótesis que presupone el cierre de los canales de Suez y de Panamá. Este tráfico, cuya proximidad relativa a la Antártica puede ser observada, acarrearía los minerales estratégicos indispensables para el esfuerzo de la guerra, en particular el tráfico del petróleo. Lo anterior habría que considerar un tráfico omnidireccional hacia y desde la Antártica, en el caso de que —con los años— fuese una realidad su potencial petrolero.

De lo expuesto es posible concluir en varias consideraciones relacionadas con el empleo de la aviación en la Antártica, las cuales corresponden a las siguientes:

1. Los vuelos transantárticos transcontinentales son hoy en día una realidad casi habitual; han sido desarrollados por Estados Unidos, Chile y Argentina. (Ver gráfico 1).

2. Los vuelos intercontinentales con la Antártica son ya habituales; los llevan a efecto en forma permanente y con total periodicidad los siguientes países: Estados Unidos, el Reino Unido, la Unión Soviética, Chile, Argentina, Australia y Nueva Zelanda.

3. Con los años se ha ido configurando en la Antártica una extensa red de aeropuertos y pistas de aterrizaje, los cuales ya permiten (algunas de ellas) las operaciones de aviones no sólo livianos, sino también medianos y pesados, y su conexión internacional con Sudamérica, África del Sur, Nueva Zelanda y Australia.

Lo anterior indica que la Antártica se ha incorporado en plenitud a la aeronáutica mundial (4), tendencia que se incrementará con los años, lo cual significaría que –bajo el supuesto del presente trabajo– aeronaves destinadas al uso militar podrían operar desde la Antártica, siempre que contaran con la infraestructura logística adecuada.

Su efecto en caso de conflicto bélico amenazaría particularmente los pasos marítimos australes de América, paso

Drake y estrecho de Magallanes, el océano Atlántico sur, el océano Indico (al igual que en la Segunda Guerra Mundial) y el consiguiente tráfico del petróleo que lo surca dando la vuelta desde el golfo Pérsico, con destino a Estados Unidos y Europa, por el cabo de las Agujas (extremo sur del Africa), como también Nueva Zelanda y Australia.

Indudablemente, lo indicado debe ser considerado dentro de las limitaciones que ofrece un escenario geográfico de difícil operación, no sólo por la rigurosidad de su meteorología sino también por las dificultades logísticas inherentes, las cuales limitarían la autonomía de este efecto aéreo, en consideración a que todos los aprovisionamientos deben ser transportados desde otros continentes.

En todo caso, para estos efectos deben considerarse los gráficos 1 y 2.

El aprovechamiento de la Antártica como emplazamiento para la guerra balístico-nuclear

Evidentemente, esta suposición constituye el supuesto más peligroso y más probable ante un quiebre del Tratado Antártico, que haga que dicho continente se constituya en factor de conflicto y de discordia ante el exclusivo proceder, sin limitaciones, de las superpotencias.

Con el propósito de considerar su análisis aplicado, tomaremos por ejemplo las capacidades y características del poder misilístico-nuclear de la Unión Soviética, siendo similar el de los Estados Unidos.

(4) Alaimo, Salvador D., *Geopolítica de los vuelos transpolares*. Este Comodoro argentino, en el trabajo que se indica, argumenta en detalle la incorporación de la Antártica a las rutas aeronáuticas mundiales, dadas sus claras ventajas al lograrse menores distancias para unir determinados puntos geográficos del hemisferio sur. Cita numerosos datos de vuelos efectuados, como también la sentencia del Contraalmirante George J. Dufek, de la Armada de los Estados Unidos: "La demanda de rutas mucho más cortas sobrevendrá, incidiendo en el crecimiento de la población, el desarrollo de recursos y la expansión de las industrias en el hemisferio sur".

El sistema de poder misilístico-nuclear soviético está integrado por misiles balísticos SS-18 intercontinentales (ICBM), con ocho a diez cabezas múltiples (5) de reentrada para blancos diferentes, y los misiles balísticos SSN-18 lanzados desde los submarinos (SLBM) de la clase Delta, a los cuales deben sumarse los otros silos terrestres que contienen los ICBM y SLBM, cuyos blancos actuales corresponden al territorio continental de los Estados Unidos.

Complementa el sistema anterior el misil balístico SS-20 de alcance intermedio, y otros sistemas desplegados en la actualidad en el Lejano Oriente, Asia y Europa oriental, los cuales cubren blancos cuyos objetivos se encuentran a una distancia de hasta 5.000 kilómetros.

Lo anterior proyectaría su sombra destructora nuclear abarcando a la casi totalidad de las más importantes ciudades de Sudamérica, Sudáfrica, Australia y Nueva Zelanda, permitiendo —en este caso— a la Unión Soviética una densificación integral de la cobertura de destrucción nuclear a nivel planetario.

Indudablemente, los países más afectados por esta amenaza serían aquellos del llamado Cono Sur, en particular Chile, Argentina, Uruguay, Paraguay, sur de Brasil y Perú, hasta Lima.

El uso de la Antártica como posición geográfica de ataque a las líneas de comunicaciones marítimas de Occidente.

Ante una hipótesis de conflicto mundial cobran la mayor importancia para Occidente las líneas de comunicaciones marítimas del petróleo entre el golfo Pérsico, como fuente abastecedora, y Europa y los Estados Unidos, como consumido-

res de este vital elemento no sólo para ser empleado en operaciones militares por sus Fuerzas Armadas, sino en particular para sostener el establecimiento industrial-militar y el esfuerzo de guerra.

A lo anterior hay que agregar un largo listado de minerales estratégicos indispensables, los cuales se producen en su mayor parte en el África meridional y en Sudamérica.

La mayor parte de este tráfico mercantil se encuentra obligado, por razones geográficas, a dar la vuelta por el cabo de las Agujas, en el extremo sur del África.

Esta área geográfica marítima de confluencia de estas líneas de comunicaciones marítimas vitales, incluyendo sus rutas de diversión del tráfico, constituirían un gran centro de atracción para la Armada soviética, con el propósito de atacar y hundir las naves que lo surquen y con ello paralizar la entrega a Occidente de los suministros básicos ya anotados. Deberá considerarse, para estos efectos, que el canal de Suez sería destruido por la Unión Soviética al comienzo de las hostilidades.

Al igual que en la Segunda Guerra Mundial, oportunidad en la que el Tercer Reich atacó con éxito el tráfico mercante aliado, basando y ocultando para ello sus unidades en la subantártica y en aguas antárticas del océano Índico, sería aceptable suponerle a la Unión Soviética el empleo de submarinos y fuerzas aeronavales para atacar y destruir el citado tráfico, incluyendo a su vez aquél que se dirija desde el Índico hacia Japón y Australia, procediendo en igual forma en que lo hicieron anteriormente los alemanes, incluso empleando sus aeropuertos antárticos.

Por otra parte, todos los análisis geoestratégicos efectuados hasta la fecha consideran, desde el inicio de las

(5) Se refiere a una capacidad nuclear de 0,8 megatonnes por cabeza.

hostilidades, la destrucción del canal de Panamá (6), lo cual traería como consecuencia inmediata el desvío del tráfico que emplea dicho canal hacia el extremo austral de América.

A su vez, debe agregarse que gran parte del tráfico marítimo que cruza la estrechez atlántica entre Dakar (África) y Natal (Brasil), tendría que desviarse a rutas más seguras hacia el Pacífico sur.

Lo anterior se traduciría en un nuevo esquema del tráfico marítimo de Occidente, en que gran parte de éste fluiría a través del estrecho de Magallanes y el paso Drake; en otras palabras, entre el extremo de Sudamérica y las islas Shetland del Sur, a escasa distancia territorial de la Antártica, convirtiendo las aguas australes del paso Drake en un área de confluencia estratégica de la mayor gravitación, sobre las cuales se volcaría, por un lado, el esfuerzo de guerra de la Unión Soviética para atacar y destruir este tráfico occidental mediante sus fuerzas navales, y, por otro, el esfuerzo aeronaval de Occidente para neutralizar y destruir esta amenaza, defendiendo sus líneas de comunicaciones marítimas en los pasajes australes ya citados. (Ver gráfico 2).

El análisis anterior nos permite concluir, sobre la base del desarrollo ya expuesto, la gran importancia de las aguas subantárticas, como también de la Antártica misma, para los efectos del ataque y la defensa al tráfico marítimo ante una hipótesis global, la cual constituiría el centro de gravedad de la guerra, dada la

importancia vital para Occidente de los suministros estratégicos comprometidos.

La Antártica constituye entonces, ante el supuesto acotado, una posición geoestratégica de primer orden (7), ya que desde ella podrían operar y recibir apoyo fuerzas navales de superficie, aéreas y submarinas.

La posibilidad del desarrollo de un conflicto, teniendo a su vez como escenario la Antártica, no es una idea extemporánea del presente trabajo, toda vez que el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) la contempla desde 1947, encontrándose vigente y sin haber recibido modificaciones por parte de los países miembros, que lo ratificaron casi en su totalidad (8).

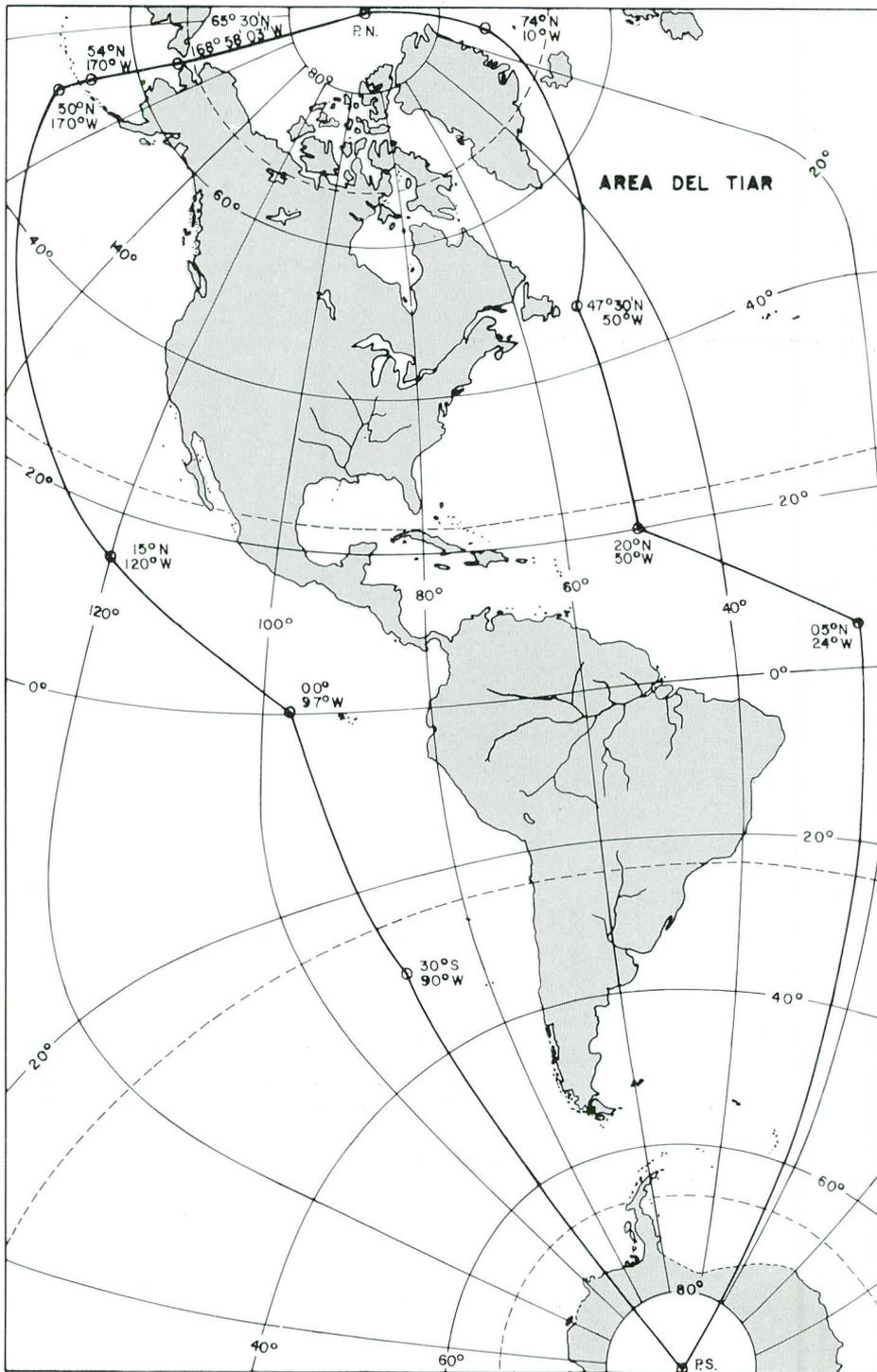
Las hipótesis básicas que considera la Junta Interamericana de Defensa, para dichos efectos de seguridad, contempla –entre otros planes– que el continente americano sería atacado por el bloque soviético de naciones, situación bélica que incluye la Antártica como escenario.

Impacto geoestratégico de la Antártica como fuente abastecedora de hidrocarburos de importancia mundial ante un conflicto global

Esta hipótesis se origina en el supuesto que, a partir de las próximas décadas, la Antártica se habrá convertido en una fuente de suministro de hidrocarburos de importancia mundial.

-
- (6) Para los efectos de dimensionar este tráfico, cabe agregar que durante 1980 el tráfico por el canal de Panamá fue de 167.215.000 toneladas, correspondiendo casi el 50% y 50%, respectivamente, a tonelaje transportado en los dos sentidos.
- (7) Se refiere a su gravitación sobre el paso Drake y el océano Índico sur. Indudablemente, dicho apoyo está condicionado a las limitaciones ya referidas.
- (8) Límites de aplicación del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, firmado en Río de Janeiro en 1947. Tal cual es posible observar en el gráfico 3, el ámbito geográfico de dicho Tratado incluye la llamada Antártica americana, comprendida entre las longitudes 24° oeste al 90° oeste, desde su periferia subantártica hasta el Polo Sur.

Gráfico 3



Habría que considerar que estas fuentes productoras, de acuerdo a las informaciones de las cuencas sedimentarias conocidas hasta la fecha, se encontrarían en las siguientes ubicaciones de la geografía antártica:

- Mar de Weddell
- Estrecho Bransfield
- Mar de Ross
- Costa de Amery
- Mar de Bellingshausen
- Orcadas del sur
- Mar de Scott
- Tierras de la Reina Maud

Al respecto, han sido consideradas únicamente las cuencas sedimentarias que se encuentran ubicadas en el frente marítimo, debido a que, según estimaciones de factibilidad técnica, el petróleo antártico será extraído en aquellas áreas de baja profundidad de la plataforma continental marítima.

El otro factor que debe ser tomado en cuenta es el hecho que toda la periferia del continente antártico, en la amplitud de su contorno exterior, contiene posibilidades petroleras.

Su desarrollo de explotación incluiría las infraestructuras pertinentes en los yacimientos, los terminales de entrega y el consiguiente tráfico marítimo de acarreo hacia las fuentes consumidoras en otros continentes, teniendo este tráfico una característica omnidireccional.

Esta situación, ante la hipótesis de un conflicto global, implicaría, por parte de los beligerantes, el ataque y la defensa de estos centros productores en la Antártica misma, según a qué intereses pertenezcan, como también a todo el tráfico de buques petroleros que irían en demanda

de la Antártica para abastecerse; en particular, serían blancos de un ataque una vez cargados en sus viajes de retorno hacia los países beligerantes de origen.

Nos encontraríamos ante el curioso caso que la Antártica, ahora como continente productor de recursos, habría creado líneas de comunicaciones marítimas propias, y por lo tanto sus naves quedarían expuestas al ataque de fuerzas navales de superficie, aéreas y submarinas.

Lo anterior significaría que la belicidad misma de acciones bélicas mayores habría sido llevada, por este nuevo motivo, a este continente de paz, en cuyo escenario se desarrollarían, por las razones expuestas, importantes encuentros bélicos aeronavales en el ataque y/o en la defensa de los referidos objetivos geoeconómicos ya tratados.

La Antártica se habría convertido, con ello, en un foco más de hostilidades, dentro del contexto de su desarrollo integral a nivel planetario, que presupone un conflicto mundial entre las superpotencias.

EPILOGO

La Antártica tiene un alto valor geoestratégico, de acuerdo a las categorías de análisis ya examinadas, que no viene al caso repetir.

Lo importante de este hecho es concluir en que hemos examinado un supuesto poco probable de ocurrir, el que —a su vez— es del todo inconveniente para la comunidad internacional.

Sin embargo, nadie podría negar el hecho de que si no existe un debido equilibrio en el manejo de los asuntos antárticos, bajo la vigilia del Sistema desde tiempos de paz, las hipótesis desarrolladas pueden convertirse en una nefasta realidad ante un conflicto global

Entonces, viene al caso plantearnos finalmente, como interrogante, ¿dónde descansan los principios, los procedimientos y los objetivos que permiten descartar este absurdo supuesto?

La respuesta debe encontrarse justamente en todo el proceso político-jurídico que se ha dado la Humanidad, a través de los países consultivos del Tratado y Sistema Antártico, para regular las actividades en dicho continente, teniendo como finalidad fundamental su uso pacífico, la prohibición de actividades militares y nucleares, como también la cooperación científica internacional, de acuerdo a las normas establecidas en el Tratado Antártico y en las Convenciones que lo complementan, dando forma al llamado Sistema.

De aquí se deduce, entonces, la inconveniencia de desestabilizar este régimen, lo cual, en el caso que se tradujera hacia el futuro en su quiebre, daría lugar –en el supuesto de un conflicto bélico– a las situaciones ya referidas.

Otro elemento negativo que es necesario tener en cuenta es la presión de ciertos países del Tercer Mundo, auspiciados por Malasia y Antigua y Barbuda, para internacionalizar la Antártica bajo el alero de la ONU, haciendo tabla rasa de todo un proceso político-jurídico de dos decenios de actividad y cuyo sistema está abierto, como a su vez integrado al de Naciones Unidas, siendo sus postulados un fiel respeto –al incorporar sus preceptos– de las normas más excelsas de la propia Carta de la ONU.

Finalmente, viene al caso citar las advertencias que Chile formuló (9) en la Asamblea General de las Naciones Unidas –en cuyo seno, como se ha expuesto, Malasia pidió su internacionalización–

pidiendo “un tratamiento maduro y ponderado de este tema, debiendo evitarse su indebida politización”. Agregó que “Sería lamentable que se cayese en la tentación de aplicarle fórmulas políticas extrañas a su realidad e importancia, como si fuera un tema más de las sucesivas Asambleas Generales. Y tendría aún mayor gravedad, como lo advirtió el conjunto de las Partes Consultivas al inscribirse el tema, si se cuestionase directa o indirectamente el régimen de cooperación internacional allí existente”. Luego advirtió que: “Tal discusión podría transformarse en factor de conflicto y discordia, con consecuencias negativas no sólo para la Antártica sino para la comunidad internacional en su conjunto”.

Es indudable que tras la Antártica existe todo un claro proceso político-jurídico de más de cuatro lustros, ejercido con total legalidad internacional por parte de los Estados Consultivos y Adherentes al Tratado, el cual las Naciones Unidas –tanto por razones políticas como jurídicas y éticas– no debieran desconocer, como tampoco los antecedentes y derechos reclamados por numerosos países, que dieron forma al citado Tratado.

Entonces es natural deducir, entre otros aspectos, que cualquier factor de discordia, cuyo ejemplo está reflejado en la proposición de Malasia, significa pretender desestabilizar el Sistema, ante la dificultad de armonizar intereses contrapuestos de muy difícil ponderación, y por la vía de la politización del problema generar un fuerte antagonismo cuyas consecuencias serían nefastas para la convivencia internacional, lo que podría provocar el uso geoestratégico ulterior de la Antártica –ante el supuesto de un conflicto bélico, en particular a nivel global– cuyos efectos y proyecciones el presente trabajo ha pretendido señalar.

(9) Intervención del embajador don Fernando Zegers Santa-Cruz, el 29 de noviembre de 1983.