

**- EL DESMANTELAMIENTO NAVAL Y LA GRAVE AFECTACIÓN DE
LOS DERECHOS ARGENTINOS -**

Por **Alberto F. ROBREDO**

El año pasado el país se conmocionó. El rompehielos Almirante Irizar parecía irse a pique, y con él sus tripulantes y pasajeros. Pero finalmente el Irizar llegó a puerto, y antes arribaron ilesas las 240 vidas humanas que llevaba a bordo. Las condiciones del Irizar deplorables. Tanto que posiblemente deba pasar por un reemplazo definitivo, pues los costos anunciados de su reparación son tan elevados, que quizá valga más la compra de uno nuevo, más allá de que los presupuestos en Argentina se suelen hacer para duplicarse o triplicarse.

La tragedia que pudo acarrear el Irizar sirvió para mostrar que el desmantenimiento del material naval permite avizorar como posible otro accidente, y que ese sea acompañado por el luto y la pérdida sin atenuante. Es más: eso también sucedió, pero en el ámbito de la aviación naval, en que la caída de una aeronave, de solo una aeronave, implicó la pérdida de aproximadamente el 20% de la aviación naval. Por cierto que la muerte acompañó al precipitado a tierra, muerte sin atenuantes pero con rápido olvido, o presto silencio para ser más veraces.

Según la ley respectiva, el funcionamiento del sistema de Defensa Nacional, que es derecho y deber, debe orientarse a las necesidades del país y su permanente actualización, y abarca al continente, Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur, espacios marítimos y aéreos.

En contra de las leyes, desde el tándem Menem – Cavallo hasta hoy, ha sido política de Estado la pauperización presupuestaria para el mantenimiento de las FFAA.

En lo que toca a la Armada, no resulta exagerado afirmar que su desmantelamiento es tal que permite ver al colapso como lo mas destacado del horizonte.

- El espacio marítimo -

El territorio sobre el Océano Atántico en que Argentina ejerce jurisdicción o soberanía es gigantesco, y se extiende, con inmensas riquezas, desde la desembocadura del Plata hasta los confines australes. Con recursos vivos de gran valor económico y humano, en él se distinguen el mar territorial y la zona económica exclusiva (ZEE). Aquél extendido hasta las 12 millas marinas a contar desde las líneas de base de la costa continental argentina, y ésta que llega hasta las 200. En esos espacios, que parecen infinitos, la presencia activa y dominante de la Armada es vital, como defensa y como garante del desarrollo, ya que no hay explotación sin aptitud para su preservación. No se es dueño de lo que no se puede cuidar. Esas aguas bañan la plataforma continental, con lecho y subsuelo plenos de riquezas minerales y de recursos no vivos. Baste con subrayar que se supone que el 90% de los hidrocarburos de los fondos marinos está en las plataformas continentales (conf. Davèrède, Alberto Luis, La Plataforma Continental, Eudeba, pág. 26).

El territorio marino está internacionalmente regulado por la Convención de la ONU sobre el Derecho del Mar y sus normas derivadas, ratificada por Argentina el 1.12.1995, que considera que los recursos vivos son reserva de la humanidad y obliga a los Estados costeros a explotarlos para su desarrollo, para satisfacer sus necesidades propias y para contribuir con los sobrantes a paliar el hambre y las desigualdades que afectan a los países en desarrollo. El Estado costero tiene una misión primordial con responsabilidad internacional en caso de incumplimiento: preservación y protección del medio marino, que también se extiende respecto de buques extranjeros que operen en el mar territorial y en la ZEE, y de actividades en el espacio aéreo. O sea que la presencia eficiente de la Armada es imprescindible para preservar las riquezas de propiedad

argentina, de administración argentina; para disfrutar de su explotación; para impedir su depredación y que extranjeros extraigan nuestras riquezas sin control y sin participación al erario argentino; y para evitar responsabilidad de la República por incumplimiento de las obligaciones asumidas con la comunidad internacional.

- La Antártida -

Mas allá de su pretensión soberana, el país tiene derecho y responsabilidad en todo el territorio antártico como efecto del Tratado Antártico que Argentina ratificó el 23.6.1961. El Tratado y las normas derivadas nos ponen en obligaciones que afirman los derechos argentinos en la Antártida, cuyo vigor está dado por la intensidad con que Argentina cumpla con sus obligaciones, y, mas allá de ellas, con sus aspiraciones, ya que éstas son principio de medida del derecho. Sin aspiración no hay derecho y sin ejercicio de potestades y de esfuerzos no hay exteriorización de aspiraciones, ni de aptitudes ni de competencias. En la Antártida los derechos se afirman en la presencia científica, pero ella requiere de la colaboración estrecha de las FFAA, entre las cuales la Armada juega un rol eminente, que no resulta viable si está desmantelada. No puede hablarse de la Antártida sin señalarse, como una rémora mas de la actual política de Estado, que la función directriz en el tema, la Dirección Nacional del Antártico, está ocupada desde agosto de 2003 por un lego designado transitoriamente por 180 días, prorrogados de vez en vez hasta hoy, para eludir el concurso de rigor que eliminaría la dádiva sin mérito y en detrimento del país.

- El desguace naval -

¿Y que pasa con la Armada? La aviación naval desapareció, porque un puñado de unidades aéreas, antiguas y desmantenidas, no constituye una aviación naval. Por cierto que la totalidad de esas unidades empalidece frente a la flotilla de uso personal

del o de la Presidente. Los pocos buques que hay, en número asombrosamente insuficiente, en gran parte están excedidos en su tiempo útil y requieren de reemplazo, o remozamiento y modernización, a mas de una urgente ampliación. Zarpan con sus sistemas en deficientes condiciones. Los buques y tripulaciones registran un promedio de 20 días anuales de navegación, siendo que 150 ó mas días son los mínimos requeridos en cualquier país, y ni qué hablar cuando se cuenta con un gigantesco litoral marítimo como el argentino. Ni el personal ni el material están en condiciones de cumplir con las exigencias que hacen a la vitalidad y a la subsistencia del país. Valga como ejemplo que la Flota de Mar tiene 14 buques de los que solo 3 están en adecuadas condiciones. Chile cuenta con ¡64 buques! en perfecto estado. Ni hablar de Brasil, que hasta dos portaaviones tiene. Para que no hayan dudas: Argentina llegó a una crisis naval severa, con el riesgo que ello tiene para la integridad, el desarrollo, la exploración y la explotación de una porción tan importante de su patrimonio como lo es el gigantesco territorio marítimo, a mas de lo atinente al antártico. Esta crisis es la resultante de una política que considera a las FFAA como ajenas al Estado y hasta antagónicas con él, siendo que son el Estado manifestándose en el ámbito de su competencia. Esto dicho sin mengua de la responsabilidad que les cabe en la destrucción de las FFAA a quienes inicuaente condujeron el último gobierno militar.

Los instrumentos jurídicos, organigramas y planes que toman estado público, en la realidad de los hechos no van mas allá de la regulación y el planeamiento para carcazas semi vacías, con pretensión de ser continuadas en su desmantelamiento. Esto incluye a las informaciones o desinformaciones brindadas por el Ministerio de Defensa, en que se adulteran cifras, hechos y situaciones, que inclusive, de no haberse adulterado, tampoco constituirían siquiera mero paliativo. La Armada está en virtual colapso, y ningún anuncio o informe de los proporcionados es inicio mínimo de reversión.

¿Odio? ¿Ineptitud? ¿Proyecto en ciernes de tercerización bolivariana de nuestra defensa? ¿Odio, mas ineptitud, mas proyecto de tercerización en marcha? Cualquiera

sea la causa eficiente solo hay un final predecible: el absoluto daño patrimonial y político para la República, a soportar por nosotros y por las generaciones futuras.