

GEOPOLÍTICA, GLOBALIZACIÓN Y ARMADAS: UNA RELACIÓN INDISPENSABLE

Magíster Juan Battaleme



El portaaviones
HMS *Queen Elizabeth*
rumbo a Asia

IMAGEN: GARETH FULLER/PA
WIRE/DPA GARETH FULLER/PA WIRE/DPA

Dos preguntas rodean las discusiones estratégicas actuales en un contexto de renovada nuclearización. La primera es acerca de la funcionalidad de la coerción económica como instrumento de guerra. La segunda es sobre la factibilidad de una guerra limitada entre los EE. UU. y China. Mientras la política internacional se desliza por la pendiente resbaladiza de la confrontación cuanto más nos adentramos en el siglo XXI, aparece una tercera: ¿podrá la humanidad evitar una «tercera» guerra mundial?

Esas consideraciones fueron discutidas recientemente en el Naval War College en ocasión de la tercera y última conferencia sobre los cien años del fallecimiento de Sir Julian Corbett (1854-1922). Abogado e historiador inglés, dedicó su vida adulta a entender el rol de la estrategia naval en la gran estrategia británica y cómo eso se trasladó a la identidad de la Armada Real, pilar militar del imperio.

Este estratega vio cómo la combinación de la transición internacional y la transformación tecnológica afectó al imperio en la etapa donde su influencia y su poder comenzaban a ser puestos a prueba por el imperio ruso, el japonés y el alemán, y que desembocó en la Primera Guerra Mundial.

Como asesor del almirantazgo, ayudó a conformar las ideas de coerción económica que llevaría a la práctica la Armada Real —una vez desatada la Primera Guerra Mundial— y que afectaría a las cadenas de abastecimiento alemanas.

Ni la República Argentina, cercana al Reino Unido en ese entonces, quedó exenta de esta situación cuando, patrullando el Atlántico Sur, la Armada británica capturó el buque mercante *Presidente Mitre*, sospechado de transportar mercancías para Alemania, tal como lo describe Archibaldo Lanús en su libro *Aquel Apogeo*.

Este accionar sería emulado más tarde, en la Segunda Guerra Mundial, por la Armada estadounidense en el Océano Pacífico para destruir las capacidades logísticas navales japonesas en ese océano y por la Kriegsmarine alemana, de forma fallida, en la batalla del Atlántico.

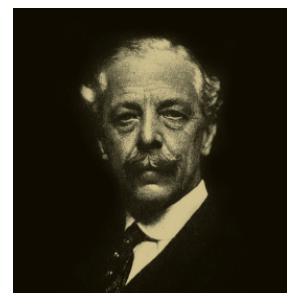
En la conferencia antes citada, se destacó que en la actualidad la competencia se encuentra definida por un poder naval (EE. UU. —centro de una red naval transatlántica y transoceánica—) y una potencia continental (China), que intenta desafiar el *statu quo* existente, primero en el Indo-Pacífico y, dependiendo de cómo resulte esa competencia, en todo el mundo. Esta potencia intenta crear una red similar con iniciativas de distinto tipo, pero el volumen y la fortaleza de la red occidental es mayor, al menos por ahora.

Dos conceptos resultan útiles para responder las preguntas presentadas al comienzo de este artículo. El primero es el de «flota en potencia». La mejor forma de disuadir en un contexto

Juan Battaleme es Secretario de Asuntos Internacionales de la Defensa (MINDEF). Es Magíster en Ciencias del Estado (UCEMA) y Magíster en Relaciones Internacionales (FLACSO).

Asimismo, es profesor de Política Internacional especializado en seguridad internacional e instituciones internacionales. Se desempeña como investigador en la ESG y como docente de posgrado en asuntos internacionales. Es becario Fulbright (EE. UU.), becario Chevening (RUGB) y becario de la National Defense University, EE. UU.

Escribió artículos sobre política internacional y seguridad internacional. Es columnista en medios nacionales e internacionales y profesor en la Escuela de Guerra Naval y Aérea.



Sir Julian Corbett (1854-1922)

preponderantemente marítimo es disponiendo de los medios navales necesarios, dispersos estratégicamente, pero con la capacidad de concentrarse de manera tal de negarle a un contrincante sus objetivos militares.

Eso representan el AUKUS y el Diálogo Cuadrilateral de Seguridad (QUAD), ya que suman unidades navales que están lo suficientemente dispersas para evitar un «Pearl Harbor» inhabilitante, pero con la capacidad de responder militarmente y de provocar un efecto específico sobre las líneas de comunicación naval de China en caso de que decida lanzar un ataque sobre Taiwán.

El segundo es el uso del bloqueo como elemento de estrangulamiento comercial que afecta las extensas líneas de comunicación naval de las que depende el gigante asiático. Beijing puede ejecutar una maniobra de bloqueo de cercanía sobre Taiwán e inclusive sobre Japón en caso de una crisis mayor, pero la respuesta occidental no se haría esperar poniendo en juego un bloqueo naval a distancia, posiblemente para obligar a la armada de China a buscar romper el cercamiento si la estrategia de asfixia comienza a dar resultados.

La llamada Ruta de la Seda es más amistosa con China en su capítulo terrestre que en el naval, donde es más vulnerable. La combinación de una flota dispersa pero capaz de concentrarse con la capacidad de «pegar en el bolsillo» permitiría una respuesta afirmativa a ambas preguntas. Sin embargo, el *statu quo* favorable a Occidente no se encuentra garantizado.

La guerra de Ucrania, sumada a la habilidad diplomática y comercial china, le permite acceder a recursos energéticos a precio de descuento; es el actor central en la Organización de Seguridad y Cooperación de Shanghái; comienza a desarrollar inversiones en Afganistán y a tener una línea de diálogo fluida con los talibanes, y un rol claro en las negociaciones entre Arabia Saudita e Irán, consolidando su posición continental.

En este contexto, MacKinder y su teoría del «corazón de la Tierra» (*heartland*) parecen cobrar una vigencia inusitada al mostrar la relevancia del «creciente interno», donde China tracciona al «área pivote» bajo sus propios intereses.

Por esta situación, el «creciente externo», donde se encuentra nuestra región, cobra nuevamente importancia, en tanto presenta rutas de comunicación naval alternativas además de poseer abundantes recursos energéticos, alimenticios y materias primas esenciales para las industrias digitales.

Con el «creciente interno» que hoy conocemos como Indo-Pacífico en disputa, pensar la integración funcional con el mundo supone tener una mirada concreta y efectiva hacia el espacio marítimo alineando la política naval con la nacional hacia ese entorno, donde la predominancia del espacio aero-espacial-naval determinará el destino de la competencia geopolítica en la Tierra.



El entrelazamiento de globalización y geopolítica explica la competencia internacional en el presente siglo. Mientras que la primera es acerca de flujos de comunicaciones, comercio, finanzas, ideas y personas, la segunda está ligada al posicionamiento adecuado para asegurar que dichos flujos contribuyan a la preponderancia de las naciones que lo controlan.

La globalización expande horizontes y riqueza, mientras que la geopolítica posibilita o bloquea accesos. La política internacional es el resultado del equilibrio entre ambas fuerzas. No hay comercio exterior sin geopolítica.

La globalización expande horizontes y riqueza, mientras que la geopolítica posibilita o bloquea accesos. La política internacional es el resultado del equilibrio entre ambas fuerzas. No hay comercio exterior sin geopolítica.



El primer portaaviones de China, el *Liaoning*.

IMAGEN: AFP / GETTY IMAGES.

Innumerables reflexiones se realizan, localmente, sobre la conveniencia —o no— de sumarse al BRICS en tanto representa un orden internacional alternativo o «posestadounidense».

Para muchos, representa una oportunidad comercial, ya que Brasil y China son socios imprescindibles para la economía de la Argentina. Además, abriría las posibilidades de expansión comercial a los mercados de India y Rusia. Acceder a un mercado de 3268 millones de personas y U\$S 27 trillones resulta por demás seductor para un país cerrado y en busca de complementariedad, como la Argentina.

Este posicionamiento es defendido por quienes piensan una geopolítica de contraequilibrio respecto del orden liberal occidental, ya que, para la Argentina, país mediano, pertenecer le permitiría «recuperar» el estatus de potencia media.

Sus miembros son capitalistas; tres democracias —con distintas intensidades de republicanismo— y dos autocracias. Militarmente, Rusia y China se encuentran cada vez más comprometidas en ejercicios combinados en el Ártico y en el Indo-Pacífico; India y Brasil lo hacen en Occidente, mientras que Sudáfrica pivotea entre ambos mundos.

Además de la Argentina, existen veinticuatro aspirantes adicionales con diversas agendas, realidades y pertenencias geográficas. El BRICS es un proyecto de globalización sin sentido geopolítico para la Argentina, excepto para los detractores del orden liberal occidental.

Ahora bien, si se deseara darle sentido geopolítico, la prioridad debería asignarse a otro foro: el IBSA (India, Brasil y Sudáfrica). Conocido como la «trinidad del sur», está com-

Para muchos, sumarse al BRICS representa una oportunidad comercial, ya que Brasil y China son socios imprescindibles para la economía de la Argentina. Además, abriría las posibilidades de expansión comercial a los mercados de India y Rusia.

puesto por democracias. Fue creado a los efectos de promover el diálogo entre los tres países de mayor peso en el Océano Atlántico y el Índico por su conexión marítima, y forman parte de un esfuerzo regional por proteger la globalización de manera funcional. Sumarnos redundaría en dos beneficios concretos.

Primero, desarrollar una estrategia comercial y política para el África austral y otra para el Océano Índico, e incentivar el ingreso a mercados asumiendo junto a nuestros socios la protección del comercio marítimo en sus áreas de responsabilidad.

Segundo, es una oportunidad para desarrollar una sociedad más vigorosa y profunda con India y Sudáfrica, además de profundizar la integración naval con Brasil. El IBSA tiene un sentido de proyección naval a los efectos de mantener la ley y el orden en el mar, y proteger los recursos marítimos verificando las rutas de los navíos pesqueros y los flujos del comercio que pasan por ambos océanos que luego derivan en dos líneas de comunicación secundarias, una hacia el norte y otra hacia el sur de Sudamérica.

Anualmente se lleva a cabo el ejercicio naval IBSAMAR en Sudáfrica, a fin de darles vitalidad geopolítica a los compromisos de la globalización siguiendo la premisa de la libertad de navegación. Si la geografía es un destino y la geopolítica una guía, integrar el IBSA brindaría el espacio político suficiente para poner en valor la llamada estrategia «pampa azul», que integraría comercio, política exterior y defensa.

La presión naval existente sobre los principales estrechos por donde pasa el comercio internacional ha vuelto a poner en valor el peso relativo que tiene el estrecho de Magallanes en la política internacional.

Las Armadas forman parte de un entramado global que, además de proteger los recursos que en sus mares se encuentran, tienen una función que usualmente se conoce como «defensa adelantada» y en numerosas ocasiones operan más allá de sus mares e, incluso, de su área natural de interacción, que suele ser la regional. En una economía interdependiente, el poder naval de un Estado se combina con otros a los efectos de proteger las llamadas líneas de comunicación naval, que en los mapas se ven como los vasos comunicantes entre regiones, y que representan desde dónde y hacia dónde va la riqueza del mundo. Esas líneas fijas, si las miráramos con una lupa, son miles de barcos que necesitan que su tránsito sea protegido.

El mejor ejemplo de ello es la Fuerza Marítima Combinada que actualmente está conformada por 41 naciones que se encargan de cooperar en el mantenimiento del orden liberal en aguas internacionales mediante cuatro fuerzas de tareas combinadas que se ocupan de diversas acciones, entre ellas, la de proteger el tráfico marítimo que hoy se encuentra bajo ataque de lo huties, quienes están dispuestos a generar aún más daño en el comercio internacional que el que han provocado el Covid-19, la guerra de Ucrania y, ahora, la guerra defensiva que Israel lleva a cabo contra Hamás, esperando provocar un conflicto generalizado.

La presión naval existente sobre los principales estrechos por donde pasa el comercio internacional ha vuelto a poner en valor el peso relativo que tiene el estrecho de Magallanes en la política internacional, el cual ya no puede considerarse un paso de comunicación marítimo secundario, sino alternativo, frente a las perspectivas de que el canal de Panamá o el canal de Suez se encuentren bajo presión por una crisis militar. Por ello, apostar por alianzas navales estratégicas deberá ser mandatorio para aquellos países que poseen responsabilidades navales comparables con las que tiene la Argentina, ya que su proceso de inserción dependerá de que ponga en valor político su peso naval.



Existen tres tipos de países en su relación con los océanos: aquellos que lo integran en su estrategia internacional y asignan un rol preciso a sus Armadas; aquellos que lo hacen parcialmente debido a la desconexión entre su estrategia internacional y el papel asignado a sus

Armadas; y aquellos que carecen de la capacidad o de la voluntad de hacerlo, para quienes el océano es un espacio disfuncional o secundario en el orden de prioridades.

Dos conferencias celebradas en Alemania con los auspicios de la Fundación Konrad Adenauer y el ISPK analizaron la asignación de funciones y la relevancia de las Armadas de los países que, por su posición geográfica, por su cercanía a zonas de clivaje geopolítico o por su vinculación con el comercio, son relevantes en la arena internacional. De forma complementaria, se analizaron las interrupciones estratégicas presentes (Ucrania) y futuras (China) y sus consecuencias sobre la geopolítica mundial.

Tanto el Simposio sobre el Poder Marítimo como la Conferencia de Seguridad Internacional de Kiel presentaron argumentos útiles para pensar las prioridades de defensa en la actual transición internacional:

- 1) Resolver el problema de la llamada «ceguera marítima» (*seablineness*) es esencial, ya que el esfuerzo naval depende de una conciencia societal que excede a la organización que protege los intereses del Estado en el mar. La visibilización de la dependencia creciente en el mar en términos económicos y de seguridad se relaciona con los recursos que se asignan a la protección cercana y lejana de los intereses en ese ámbito.
- 2) Las Armadas pueden quedar sujetas a tres posibles configuraciones: a) una de cercanía, que protege costas, el espacio contiguo, con una vinculación limitada con los países cercanos, b) una que pueda conducir operaciones más allá del horizonte —ofensivas y defensivas— desde el dominio submarino hasta alcanzar el aeroespacial de forma cooperativa, interoperando con Armadas socias o aliadas, entrelazando intereses y c) una fuerza naval que lleve a cabo operaciones ofensivas y defensivas de manera autónoma transoceánica.
- 3) Definir el alcance operacional sirve para establecer las capacidades necesarias presentes y futuras. Por proximidad y medios disponibles, Alemania desea constituirse en el eje que articule el Mar Báltico protegiendo las líneas de comunicación naval junto con la infraestructura crítica submarina existente, donde existen vulnerabilidades, como lo demostró el ataque a Nord Stream. No obstante, no desean quedarse confinados al espacio territorial contiguo.

En la actualidad, promueven acciones vinculadas a la protección de una extensa red de líneas de comunicación naval que la llevan a operar en teatros tan diversos como el Ártico, los mares del norte de Europa y el Océano Atlántico Norte.

A ello se suma la demanda de contención a China, lo cual obliga a priorizar sus ámbitos operacionales, con los desafíos de personal y material que ello conlleva.

Finalmente, quienes defienden la prioridad del reequipamiento del Ejército, utilizando como imagen la tortuga, argumentan que la Armada es el caparazón que protege su supervivencia; por lo tanto, esa coraza debe estar «unida» al ámbito terrestre.

Una imagen noble pero que esconde una mirada de dependencia en el componente naval con el ámbito terrestre y que la Armada inteligentemente disputa, en tanto señalan que la tortuga debe alimentarse y, por lo tanto, su función es proteger aquello que la conecta con su fuente de alimentación. Tener una estrategia escrita sobre el uso del ámbito oceánico es solo la mitad de la ecuación, la otra mitad está compuesta por la modernización de las fuerzas navales y su correspondiente actualización doctrinaria, ya que en el mar se juegan, también, la riqueza y la seguridad de los países que este conecta. ■

Tener una estrategia escrita sobre el uso del ámbito oceánico es solo la mitad de la ecuación, la otra mitad está compuesta por la modernización de las fuerzas navales y su correspondiente actualización doctrinaria.