



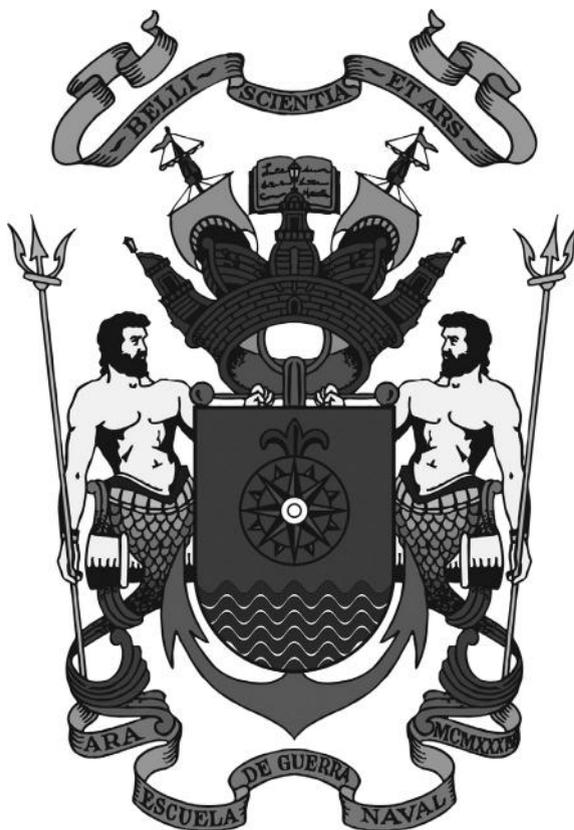
Revista de la

Nº 63 ■ DICIEMBRE 2017

Escuela de Guerra Naval

ARMADA ARGENTINA

REVISTA DE LA
**ESCUELA DE
GUERRA NAVAL**



Nº 63

Año XLVII

Armada Argentina

Diciembre de 2017

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Director de la Escuela de Guerra Naval

Capitán de Navío José Miguel URRUTIA

Director de la Revista

Contraalmirante VGM (R) Carlos Ernesto CAL

Secretaria de Redacción

Dra. Mónica G. SOTERAS

Consejo Editor

Capitán de Navío VGM (R) Álvaro FIGUEROA

Dr. Jorge R. BÓVEDA

Capitán de Navío Gustavo DE CORO

Logística y Administración

Guardiamarina Contadora Ana Alicia del Rosario BEDOYA

Tel: 4346-8600 int. 3349 / 3363 / 3247

Fax: 4346-8600 int. 3346.

Correo electrónico: esgnrevista@gmail.com

Web: www.esgn.edu.ar/revista/

Cartas al Director y suscripciones dirigirlas a esgnrevista@gmail.com



ISSN 0325-7185

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723 de Propiedad Intelectual.
Registro DNDA en trámite.

Los artículos publicados en la revista de la Escuela de Guerra Naval son aprobados previamente en su pertinencia por el Consejo Editor que integran el Director de la Escuela y diferentes miembros de la Plana Mayor y Profesores de acuerdo con el tema del artículo.

Las ideas expuestas en los mismos, son exclusivas de sus autores y no reflejan necesariamente el criterio de la Armada Argentina ni de la Escuela de Guerra Naval.

Impreso en la Argentina

Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval

Florida 801 - 3^{er} Piso - CP 1005 - C.A.B.A.

Tel 43110042/43 - info@ipneditores.com.ar

Diseño Gráfico: *Gabriela Garimaldi*

ggarimaldi@estudiofoco.net // +005411 5807 9434

Foto de Tapa: Rompehielos ARA Almirante Irizar. Gentileza de Gaceta Marinera

INDICE

Mensaje del Director de la Escuela de Guerra Naval	5
---	---

Palabras del Director de la Revista	9
--	---

Autor invitado

Una Propuesta Político Institucional para el Territorio Marítimo Argentino <i>Dr. Roberto Punte</i>	11
--	----

Operaciones

¿Por qué son tan Necesarios e Importantes los Portaaviones? Parte 2 / 2º entrega <i>Capitán de Navío VGM (R) Juan Antonio Imperiale</i>	29
---	----

Estrategia

La Cuestión Estratégica ¿Cómo liderar el futuro? <i>Contraalmirante VGM (R) Carlos Cal y otros</i>	55
---	----

La Disuasión y la Actitud Estratégica Defensiva <i>Mayor (EA) Esteban Ezequiel Poma</i>	77
--	----

Diplomacia Naval en Conflictos Asimétricos, como herramienta de articulación para poyar los objetivos nacionales. <i>Capitán de Corbeta de IM Juan Ignacio Smoilis</i>	99
---	----

Geopolítica

La extensión de la Plataforma Continental Argentina en la geopolítica del Atlántico Sur <i>Capitán de Corbeta Pablo Ariel Viozzi</i>	121
---	-----

Historia Militar

La Escuela de Guerra Naval: orígenes e influencia en la organización de un sistema de educación integral para la Armada <i>Capitán de Navío (R) Guillermo Andrés Oyarzábal</i>	143
---	-----

Actividades de intercambio con otras instituciones en 2017	<i>177</i>
Seminario de Malvinas 2017	<i>189</i>
Informe de Biblioteca	<i>191</i>
Departamento Investigación	<i>199</i>
Requisitos para Presentación de Proyectos de Investigación	<i>205</i>
Normas para Presentación de Trabajos para su publicación	<i>207</i>

Palabras del señor Director de la Escuela de Guerra Naval

Capitán de Navío José Miguel Urrutia, en el 83° Aniversario de su Creación

Tomando las palabras del entonces señor capitán de navío don Eleazar Videla, podemos afirmar que esta Escuela de Guerra Naval ha dado continuidad a la visión de su fundador, a lo largo de más de ocho décadas, buscando su identidad no en saber más sino en “saber mejor”...

El claro objetivo principal de su creación, tiene estricta vigencia en la actualidad y se ha resumido en estimular el pensamiento, promover la discusión profesional y fomentar el deseo de aprender.



Esta meta se podría traducir, en lo que se refiere a la actividad de central interés de esta casa de altos estudios, como la adquisición de competencias por parte los futuros comandantes, directores y jefes integrantes del Curso de Comando y Estado Mayor para:

Comprender la dimensión estratégica operacional en que se desenvolverán, participar en el desarrollo del planeamiento de campañas navales, ejercer la operación de los medios de la Armada e implementar las mejores prácticas logísticas a fin de posibilitar el eficaz aporte de la Armada para un accionar militar conjunto eficiente.

El Curso de Estado Mayor Especial, otro interés sustantivo de nuestra institución, ha sido reformulado procurando un mayor balance en los programas, utilizando todos los medios didácticos modernos, con una proporcionada participación en ejercitaciones, para maximizar los beneficios del mismo.

Los tramos educativos de estos cursos constituyen el último avío que la Armada coloca en la “mochila del conocimiento” para el ejercicio de las funciones de los oficiales jefes en el ámbito específico.

La oferta educativa se ha ido extendido a la sociedad con tres interesantes postgrados, nacidos en el seno de las áreas académicas de esta escuela y referidos a la estrategia, a la logística y a los intereses marítimos.

Inserta tradicionalmente en la educación universitaria y en dependencia directa de la Dirección de Educación de la Armada y de la Facultad de la Armada, en el marco de la Universidad de la Defensa Nacional, la Escuela de Guerra Naval sigue promoviendo educación de calidad acorde a los requerimientos que los tiempos demandan.

Es menester destacar ciertas actividades que se han desarrollado como continuidad del espíritu de años anteriores:

La presentación para la re acreditación de la Especialización en Conducción Táctica y Operacional Naval se producirá a fines del corriente año, con las adecuaciones acordadas por las cátedras.

El Área Liderazgo Estratégico, encabezada por el Sr. Contraalmirante Cal, ha presentado además el libro “La Cuestión Estratégica”, contribución académica que actualiza un sistema de pensamiento desarrollado por estudiosos de esta Escuela durante décadas de intenso trabajo para la comprensión de los conflictos y la mejora de calidad en la toma de decisiones en condiciones de incertidumbre.

Las áreas Juegos de Guerra Y Operaciones, tras haber participado exitosamente en los juegos de guerra navales interamericanos, está preparando los escenarios académicos con los que la Escuela recibirá a los demás países el año venidero, por ser sede del “cuadragésimo cuarto juego de guerra naval interamericano”.

Es de destacar que este año ha sido la primera vez que nuestros alumnos participan activamente en juegos internacionales, generando apreciaciones y estudios previos al desarrollo de los mismos.

La prolífica labor realizada en los ejercicios de crisis abordados con distintas universidades y con el Instituto de Servicio Exterior de la Nación, han afianzado la Extensión y Vinculación, enriqueciendo el conocimiento interinstitucional y reafirmando el alto prestigio alcanzado.

La Cátedra de Logística ha consolidado su plantel, iniciando además la compilación de documentación para la futura contribución académica.

Y nuestra prestigiosa Revista, pionera en latinoamérica, sigue abriendo sus puertas a que los graduados extranjeros colaboren con sus trabajos, con la finalidad de continuar acercando a nuestras armadas vecinas, con claras señas de amistad y confianza mutua con los países de la región, intentando navegar el conocimiento con mayor proximidad para dejar una estela única que guíe a las futuras generaciones.

Las conferencias de personalidades destacadas, muchas de ellas compartidas con otras escuelas de este Centro Educativo de las Fuerzas Armadas, y con otras unidades académicas de la Universidad de la Defensa Nacional, han permitido profundizar el conocimiento de las problemáticas atinentes a nuestra profesión en relación a la protección de la vasta diversidad de intereses de nuestra Nación, haciendo especial hincapié en la temática del mar y en lo que se refiere la protección de sus recursos y a la defensa del espacio soberano.

Nos guía la firme creencia en esta educación práctica de postgrado, pues ella cimienta el futuro, con un conocimiento de calidad, en la esperanza de que nuestros comandantes y oficiales de estado mayor, actúen de la mejor manera, en el momento más crítico que, como militares, les toque enfrentar, porque creemos que la educación es, al fin y al cabo, un acto de esperanza.

Es por todo esto que la Plana Mayor, los docentes -todo ellos de excelencia- y el abnegado personal militar y civil de esta Institución, tienen como norte lograr que esta Escuela de Guerra sea el mejor buque de nuestra Armada.



Carta del Director de la Revista de la Escuela de Guerra Naval

Estimado Lector:

El mar y los intereses asociados a su existencia tuvieron, tienen y tendrán una trascendencia vital para la humanidad. La organización política de los espacios marinos, para hacer un uso ordenado de los recursos, preservando al mismo tiempo la paz y el hábitat marino, es una novedad para el género humano, en términos de tiempos históricos.



Los caminos que se han emprendido en el último medio siglo son sólo el comienzo de una etapa organizativa superadora, comparable tal vez con la revolución que acaeció en el siglo XVII después de las guerras de los Treinta y de los Ochenta Años, y la llamada Paz de Westfalia, que trajo consigo la creación de los Estados Nación tal como los conocemos hoy.

En efecto, estos Estados Nación han comenzado a demarcar los límites de los espacios en los que la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar les otorga ciertos, variados y específicos derechos soberanos, iniciando así una etapa de madura convivencia, en la que aparecen a la vez relaciones competitivas y cooperativas, no siempre alejadas del conflicto.

En este marco temporal y conceptual es que presentamos, en este número 63 de la Revista de la Escuela de Guerra Naval, una serie de artículos relacionados con el mar, su empleo y administración.

No podemos seguir ignorando, como país, la importancia y el impacto que tienen las cuestiones estratégicas marítimas sobre la vida de sus ciudadanos y sobre el medio ambiente en el que viven. La propuesta de la creación de una entidad política novedosa, basada en una figura jurídica constitucional como la planteada en el artículo de nuestro autor invitado, presenta matices que deberían ser atendidos, para dar al mar el lugar que le corresponde dentro del ordenamiento del Estado Argentino.

También presentamos un logro académico de la Escuela de Guerra Naval, al haber concretado y presentado el libro “La Cuestión Estratégica: Análisis

y Conducción”, que constituye una nueva manifestación de esa verdadera Escuela de Pensamiento Estratégico, que se inauguró tras la guerra de Malvinas y que es patrimonio de la Armada Argentina y de su Escuela de altos estudios.

El tema de los portaaviones, como buque capital de las armadas con fuertes intereses marítimos, se mantiene vivo en la continuación de los conceptos del artículo referido a ellos y a las críticas que comúnmente -y sin mucho fundamento- nacen, particularmente, por parte de aquellos que nunca se verán en la circunstancia de tener que defender, con las armas que el pueblo de la Nación deposita en nuestras manos, los recursos e intereses de los seis millones de kilómetros cuadrados de extensión de su dominio.

La geopolítica y la diplomacia naval se tratan en sendos artículos, presentados por recientes graduados del Curso de Comando y Estado Mayor, y aprobados por el Consejo Editor. Ellos representan la esperanza de un mañana promisorio para la defensa de la Patria. Mañana que comienza a asomar y que va más allá de las restricciones presupuestarias que nos impone la situación económica actual y pone a prueba nuestro temple.

La inclusión de un artículo sobre la disuasión y la actitud estratégica defensiva elaborado por un oficial jefe del Ejército Argentino, colabora con la amplitud de visiones que siempre ha caracterizado a esta Revista en particular y a la Escuela de Guerra Naval en general, que se manifiesta en el quehacer diario enmarcado por una libertad académica digna de una universidad y de las carreras de posgrado que aquí se dictan.

Para comprender los procesos que vivió la educación superior de la Armada, nada mejor que un análisis histórico sobre la génesis de la creación de esta Escuela de Guerra. En este sentido, esta edición cierra con este trabajo de investigación que ayuda a comprender que, mirando a popa la estela y poniendo proa al futuro, su sistema de educación se enmarca en los mejores estándares en su tipo en pos de entregar a la sociedad más y mejores recursos humanos para su defensa.

En nombre del Consejo Editor, los invito a disfrutar de su lectura y a aprovechar la revista en todo su contenido.

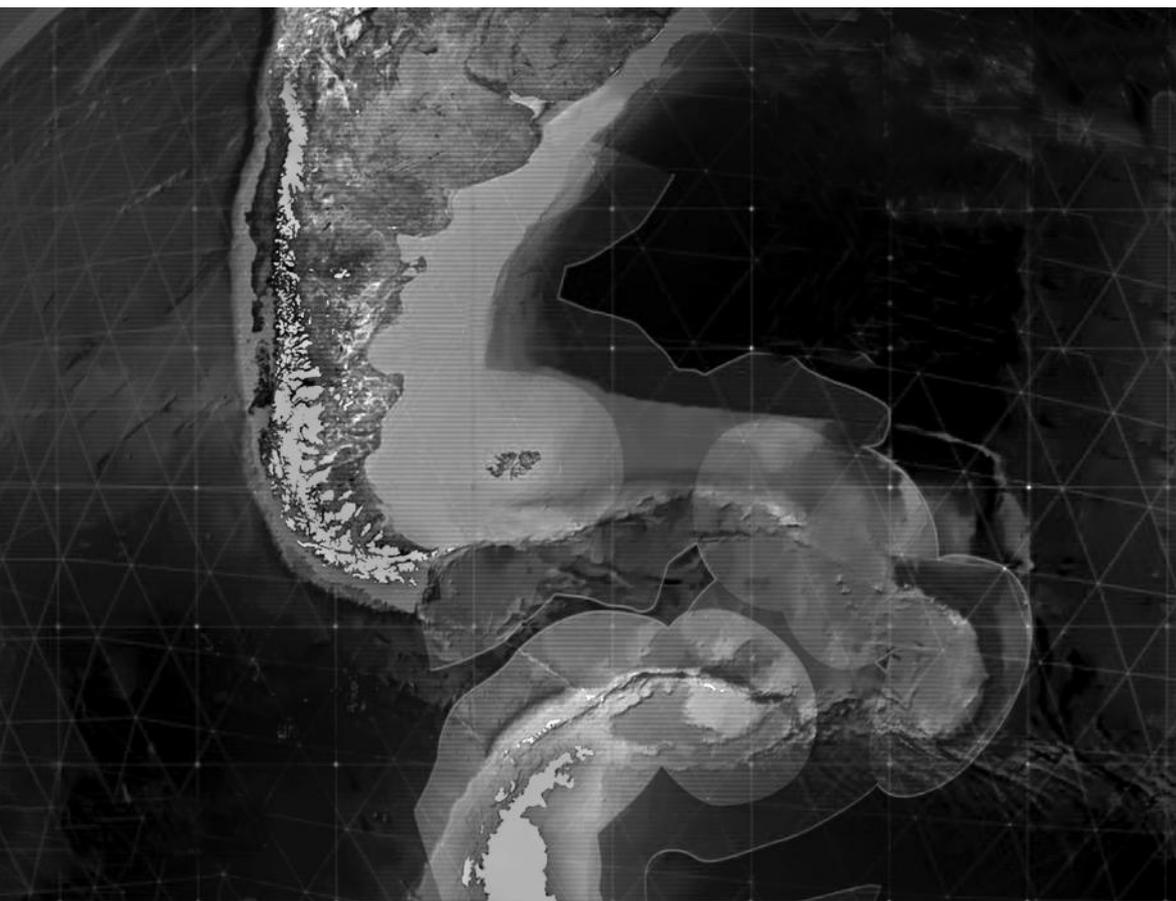
Carlos Ernesto Cal

Contraalmirante VGM (R)

Director de la Revista de la Escuela de Guerra Naval

Una Propuesta Político Institucional para el Territorio Marítimo Argentino

Dr. Roberto Antonio Punte





Roberto Antonio Punte nació en 1943. Es abogado (UCA), con activa vida profesional. Tiene formación económica y especialización en derecho constitucional. En su desempeño docente en la Facultad de Derecho de la UCA ha sido tanto titular de Economía Política y Política Económica, como de Derecho Constitucional.

Es miembro de la Academia Argentina de Derecho Constitucional, y vicepresidente de la asociación civil “Justa Causa” para el mejoramiento de la justicia. Integra la Comisión Directiva del Club de Abogados Mediadores. Ha participado en libros colectivos y publicado numerosos artículos de su especialidad. Actualmente dirige el Anuario “Forum” del Centro de Derecho Constitucional de la Facultad de Derecho de la UCA y el Suplemento de Derecho Constitucional de EIDial.com.

Es autor del libro *Nosotros y el Pueblo. Aportes para una comprensión de la Argentina*, 1º Edición, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Ricardi Impresos, 2014.

Una Propuesta Político Institucional para el Territorio Marítimo Argentino

Dr. Roberto Antonio Punte

Resumen

El autor propone la creación de una autoridad del territorio nacional marítimo argentino con el propósito de unificar nuestros hoy escasos recursos y esfuerzos, y acentuar la conciencia de que los espacios marítimos en donde se ejercen ciertos derechos soberanos integra de modo sustancial el inventario de activos y recursos de la Nación.

Abstract

The author suggests the creation of an Argentinian national territory authority with the aim of unifying our lender resources and efforts and heightening awareness of the fact that maritime spaces, where sovereign rights are exercised, substantially constitutes the resources and assets of the nation.

La necesidad de completar nuestro desarrollo territorial

Esta nota propone una revisión de nuestro concepto espacial, propugnando una política integral para el mar argentino como tarea hasta ahora pendiente, y que corresponderá sea asumida lo antes posible. Este configura un enorme espacio olvidado, allende las fronteras de las provincias, seis veces mayor que toda la Patagonia, y el desafío de su conquista guarda mucha analogía con las que llevaron a la efectiva ocupación de la misma.¹

Asumir la identidad de país marítimo requiere fundarse en un acto simbólico de relevancia que actúe como pivote conceptual para una tarea de largo aliento que, bien enfocada, paso a paso, y en la medida de las posibilidades, pueda direccionar mucha de la actual adormecida o frustrada energía social.

Así como en su población la Argentina de hoy es muy distinta a la de 1853, también es diferente su territorio. Basta pensar que las líneas de frontera que deslindaban los desiertos ajenos al control político de los incipientes gobiernos nacionales, pasaban a no más de 300 km de Buenos Aires hacia el sur y el oeste. Y lo mismo ocurría en los territorios del noreste. El antiguo artículo 67 inciso 14 de la Constitución, hoy 75 inciso 15, se refiere a los “Territorios Nacionales” como los que se encuentran fuera de los límites provinciales; y así fueron definidos por la ley 28 de 1862: *“Todos los territorios existentes fuera de los límites de las provincias son nacionales... el presidente pedirá a las provincias datos para la fijación de sus límites”*.

Consecuente, la Ley 1.532 de 1884² creó nueve territorios: La Pampa, Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego, Misiones,

1- Este artículo actualiza el Capítulo VI del libro del autor “Nosotros, el pueblo” BsAs.2014 y una primera versión titulada “El Territorio Marítimo Argentino”.R.A.Punte.- El Dial .Suplemento de Derecho Constitucional .Setiembre 22 ,2006.

2- (ADLA T°1881/88,p.141)La sigla ADLA corresponde a la colección Anales de Legislación Argentina de la Editorial La Ley. La continuidad entre territorios nacionales y nuevas provincias fue tratada por la Corte Suprema, al resolver el conflicto del ATUEL (ED-Tomo 129-557/Fallos 310:2478). Allí se aplicaron principios del derecho internacional público al derecho interno para tratar esta situación en que, de un estado federal, se formó una provincia con territorios que hasta entonces estaban sujetos a aquella jurisdicción. En el considerando 36, previa reseña de los precedentes del derecho público argentino, así como los antecedentes parlamentarios de la que fuera la ley 1532, expresó *“del conjunto de estas manifestaciones y de la opinión generalizada de la doctrina surge claro que el concepto de territorio supone una división administrativa de la Nación, sometida temporariamente a la jurisdicción y legislación del gobierno federal y destinada a convertirse en provincia autónoma una vez satisfechas las exigencias que la ley respectiva impone”*. Siguiendo la doctrina norteamericana, los territorios administrados, una vez admitidos en la unión, lo son como Estados *“en el mismo plano de igualdad que los estados originarios en todos los sentidos”*. Esto hace que *“los actos realizados por la autoridad federal durante su gobierno temporal obligan a los nuevos estados que se constituyan”* (Cons.39).

Chaco y Formosa, regulando que cuando alcanzaran los 30.000 habitantes tendrían una legislatura local, y a más de 60.000 podrían llegar a ser provincias. Entre tanto fueron gobernadas directamente por el Poder Ejecutivo y el Congreso Federal. Una vez provincializados, estarían en pie de igualdad con las catorce provincias originarias. Entre 1900 y 1943 existió un décimo territorio en la Puna de Atacama con el nombre “Territorio de los Andes”, distribuido luego entre Jujuy y Salta; y entre 1946 y 1955, la gobernación militar de Comodoro Rivadavia hoy repartida entre Chubut y Santa Cruz, abarcando la por entonces principal zona de producción de petróleo.

La etapa de progresiva provincialización comenzó en 1951, por la Ley 14.037 que declaró provincias a los territorios del Chaco y La Pampa, cuyas asambleas constituyentes optaron en su momento por los nombres de provincias “Presidente Perón” y “Eva Perón”. La Ley 14.294 de 1954 declaró la provincialización de Misiones. Por la Ley 14.315 se había sistematizado la organización de los restantes, a través del “Estatuto Orgánico de los Territorios Nacionales”, completado por la Ley 14.387. La Ley 14.408 provincializó Formosa, Río Negro y Neuquén y dos provincias más ,sin nombre definido, en la Patagonia, entre los paralelos 42, y 46 y 46 y el polo. De éstas, por el Decreto Ley 21.178 en 1956 se dispuso la creación de Santa Cruz entre los paralelos 40° y 52° Sur.

El territorio de la Tierra del Fuego, último en provincializarse , había sido primero parte de la Gobernación de la Patagonia³, luego Gobernación⁴ y Gobernación Marítima⁵, y, después de unos fallidos intentos de provincialización en 1.955⁶ nuevamente Territorio Nacional en 1.957⁷ hasta su actual provincialización. En dicha oportunidad quedó claro que su territorio era exclusivamente el insular terrestre. No obstante, al disponerse

3- Ley 954/1878-ADLA 1852-80 p.1173.

4- Art.6º,ley 1532-ADLA Tº1881/88,p.141.

5- DL 5626/43-ADLA 1943-III-303. Existen provincias marítimas en otros regimenes. Tomo por ejemplo el caso español, donde están organizadas treinta, entre otras, las de Ibiza,Mallorca, Lugo, etc.puede verse lista actualizada en “Provincias marítimas de España”en Internet. Estan mas o menos descentralizadas, en algunos casos dentro del régimen de las comunidades autónomas. Cfr. Derecho Constitucional Español-Alonso de Antonio. Ed.Universitas SA-Madrid-1996-p-520/21.

6- LEY 14408 Y Dto.11429/55- ADLA 1955-A-4.

7- Decreto Ley 2191/57 -ADLA 1957-A-311.

su provincialización por la ley 23.775 del año 1990⁸, el Congreso, influido por los representantes locales, incluyó en la jurisdicción de la nueva provincia los llamados “Territorios Marítimos”, o sea, la Antártida hasta el Polo Sur y todas las aguas e islas ubicados allí, pero esto fue vetado por el Ejecutivo en oportunidad de promulgar la norma invocando “adecuar la ley “ al orden jurídico vigente” decretando la provincialización, sin esa indicación de límites. Debe, no obstante, observarse que, al dictar la Constitución local, la Convención Provincial repitió la postura de declarar territorio propio a la zona marítima adyacente, por medio de la fórmula de que sus límites provinciales eran territoriales, marítimos y aéreos “de conformidad con los límites territoriales de la República Argentina” pretendiendo equiparar la

8- Ley 23775 –su promulgación y veto parcial por Dto.905/90. ADLA-1990-B-1257. Cuando se creó el Territorio de Tierra del Fuego el decreto ley 2191/57, se refirió al mismo así: “*El Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártica e Islas del Atlántico Sur comprende: la parte oriental de la isla Grande y demás islas del archipiélago de Tierra del Fuego e islas de los Estados y Año Nuevo, conforme a los límites fijados por el tratado del 23 de julio de 1881, las Islas Malvinas, las islas Georgias del Sur, las islas Sandwich del Sur y el Sector Antártico Argentino comprendido entre los meridianos 25° Este y 74° Oeste y el paralelo 60° Sur*”. Esto fue parcialmente afectado al fijarse límites por el “Tratado de Paz y Amistad Perpetua” entre Chile y Argentina de 1984, aprobado por ley nacional 23172. Sin embargo, al dictarse dicha ley 23775 el Congreso declaró provincia al “*actual Territorio Nacional de Tierra del Fuego...*”, determinando sus límites de modo tal que incluían los “*espacios marítimos*” entre las islas y tratando por su nombre a las islas e islotes comprendidos dentro de dichos límites.

Esto fue vetado por el decreto 905/90 del Poder Ejecutivo Nacional, que a su vez determinó los límites, excluyendo los espacios marítimos.

En definitiva el texto quedó así: - *ARTICULO 1. *Declárase provincia conforme a lo dispuesto en los artículos 13 y 67 inciso 14 de la Constitución Nacional, al actual territorio nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur*”. El resto del texto fue vetado por el Poder Ejecutivo Nacional, con fundamento en las facultades exclusivas del gobierno federal en materia de relaciones internacionales, limitándolo del modo antes dicho.

La parte vetada, decía “*La nueva provincia tendrá los siguientes límites: a norte del paralelo 52° 30' sur hasta tocar el mediano 65° oeste; continuará por el hasta su intersección con el paralelo 49° sur; desde este punto seguirá por dicho paralelo hasta tocar el meridiano 25° oeste; continuando por dicho mediano en dirección al sur hasta el mismo polo geográfico sur latitud 90° sur. Desde el polo proseguirá el límite por el mediano 74° oeste hasta su intersección con el paralelo 60° sur; continuará por este paralelo hasta su intersección con el meridiano del Cabo de Hornos, siguiendo por dicho meridiano hasta alcanzar la línea divisoria con la república de Chile. Además de los territorios y espacios marítimos señalados que incluyen a la parte oriental de la isla Grande de Tierra del Fuego, isla de los Estados, isla de Año Nuevo, islas Malvinas, islas Georgias del Sur, islas Sandwich el Sur, grupos insulares y demás territorios comprendidos en el Sector antártico Argentino, integrarán . la nueva Provincia las demás islas e islotes comprendidos dentro de dichos límites y las islas internas del canal de Beagle tales como: Redonda, Estorbo, Warden, Conejo, Bridges, Lucas, Bertha, Willie, Despard, Cole, Esclaireurs, Casco, Dos Lomos, Lawrence, Gable, Warú, Upú, Yunque, Martillo, Petrel, Chata, Alicia y los demás territorios insulares conforme con los límites con la república de Chile*”.

En cuanto a las islas Malvinas, y las Georgias y Sandwich del Sur, en litigio con el Reino Unido, o la Antártida, afectada por moratoria internacional, el Congreso dejó sujeta la cuestión a los tratados con las potencias extranjeras que deba celebrar el gobierno federal y, “*para cuya ratificación no será necesario consultar al gobierno provincial*”. Hubo en esa oportunidad un debate sobre los alcances físicos de la continuidad jurídica entre el territorio y la provincia, o sea si se podía considerar dentro de su jurisdicción sólo los espacios de tierra firme insular o si también abarcaba los espacios marítimos incluidos en la figura poligonal cuyos puntos extremos son las islas del territorio. Así las cosas, la Constitución local declaró en su art. 2º que “*la provincia tiene los límites territoriales y los espacios marítimos y aéreos que por derecho le corresponden, de conformidad con los límites internacionales de la República Argentina. Cualquier modificación de los límites deberá ser autorizada por ley especial aprobada por las tres cuartas partes de los miembros de la legislatura y sometida a consulta popular*.” Existe pues, según mi opinión, un doble conflicto con la supremacía federal: porque los límites provinciales los “*fija*” el Congreso, y porque los tratados –ley de la nación– no pueden quedar sujetos a revisión por una legislatura local. Sin embargo, en el fallo “*Total*” (año 2003. F.326-2-3368) tanto el Procurador como la Corte estimaron que el art.2º no colisiona, pues queda a salvo lo que “*por derecho*” corresponda.

jurisdicción local a la nacional. Tal norma resulta claramente inconstitucional por afectar territorios que se encuentran bajo el dominio de la Nación y que no fueron provincializados. La Corte Suprema trató indirectamente la cuestión al sentenciar el 8 de setiembre de 2003 una cuestión impositiva en autos “*Total Austral S.A. C/Tierra del Fuego*”, donde dio por sentado que la Provincia no tenía jurisdicción sobre el mar.⁹

9- Fallos CSJN.326:3368.- Sobre la cuestión hidrocarburífera dijo la Corte: “*En ese sentido cabe señalar que la ley 23.968 no importó alteración alguna en el reparto de competencias establecido en la ley 18.502, y que no se desprende de ella ninguna modificación sobre la jurisdicción reconocida a las provincias en ese texto legal. Se trata de una ley que tiene por objeto fijar, frente a la comunidad internacional y en el ejercicio del derecho de soberanía, las líneas de base de la República Argentina. Su naturaleza, por lo tanto, no guarda relación con las cuestiones vinculadas a la jurisdicción provincial sobre el mar territorial que constituye un aspecto de derecho interno*”. Precisamente al tratar el tema de la Constitución Provincial, que podía entenderse como colisionando con las facultades federales, la Corte indicó que, al reconocer el texto de la misma que la provincia reivindicaba los espacios marítimos “*que por derecho le corresponden*”, esto implicaba no desconocer, o sea, reconocer, las facultades del Congreso sobre la materia del art. 75 inciso 15. En cambio, declaró la inconstitucionalidad del art. 81 de la Constitución provincial en cuanto extendía la jurisdicción local en materia de explotación económica hasta el mismo límite de los derechos de la Nación, lo que igual configuraba un “*evidente exceso sobre las atribuciones adjudicadas exclusivamente al Gobierno Federal y prohibidas a las provincias por la Constitución en los arts. 75 inciso 15 y 126*”. El art. 81 invalidado por la Corte expresaba: “*Son del dominio exclusivo, inalienable e imprescriptible de la provincia el espacio aéreo, los recursos naturales, superficiales y subyacentes, renovables y no renovables y los contenidos en el mar adyacente y su lecho, extendiendo su jurisdicción en materia de explotación económica hasta donde la República ejerce su jurisdicción, inclusive los que hasta la fecha fueron administrados y regulados por el Estado Nacional*”. Este precedente desestima pues “*la postura de la demandada, al pretender atribuirse derechos nacidos de la Convención del Mar, en la que no reviste carácter de parte y que no contiene mención alguna respecto de las unidades políticas integrantes de un “Estado Parte”, resulta así notoriamente improcedente. La República Argentina, en el ejercicio de facultades exclusivas y excluyentes, y como autoridad federal que tiene a su cargo el manejo de las relaciones exteriores, ha sido quien suscribió y aprobó el régimen aplicable en el ámbito de los derechos del mar. Es que ninguna cuestión de derecho interno, como lo son claramente las que regula la ley 18.502, guarda relación con esta materia. Por lo tanto, la provincia no puede invocar derecho alguno en ese marco. Cabe destacar, asimismo, como lo hace el dictamen ya citado, que del debate parlamentario de la ley 24.543 surge que la ratificación de la convención no alteraba la distribución de facultades entre la Nación y las provincias en la materia (cita del Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de la Nación, 31 de mayo de 1995, págs. 1686/1687).*” En definitiva tanto el Procurador como la Corte se expiden pues por la inconstitucionalidad del art. 81 de la Constitución de Tierra del Fuego que expresamente se refiere a la jurisdicción del mar, superpuesta con la jurisdicción de la República. Dicho artículo, en su primer párrafo, expresa “*son del dominio exclusivo, inalienable e imprescriptible de la Provincia el espacio aéreo, los recursos naturales, superficiales y subyacentes, renovables y no renovables y los contenidos en el mar adyacente y su lecho, extendiendo su jurisdicción en materia de explotación económica hasta donde la República ejerce su jurisdicción, inclusive los que hasta la fecha fueron administrados y regulados por el Estado Nacional*”. (“*Constitución de la Provincia de Tierra del Fuego. Concordada, anotada y comentada*” -Silvia N Cohn. Abeledo-Perrot. Buenos Aires -1994 -p.299.) Ello por cuanto “*extiende la jurisdicción provincial en materia de explotación económica hasta donde la República Argentina ejerce su jurisdicción, es evidente el exceso en que incurre al pretender avanzar de manera indebida sobre atribuciones que le son adjudicadas exclusivamente al gobierno federal y, a la vez, prohibidas a las provincias (art. 75, inc. 15, ya citado, y art. 126 de la Ley Fundamental)*. En ese sentido cabe recordar que en el precedente de Fallos: 317:397 esta Corte ha establecido, para un caso substancialmente análogo, que “*admitir la pretensión provincial contravendría normas nacionales dictadas en el uso de facultades vinculadas con el ejercicio de la soberanía, lo que resulta inaceptable por imperio de la cláusula de supremacía contenida en el art. 31 de la Constitución Nacional y crearía una dualidad jurisdiccional que esta Corte ha rechazado*”.

En variedad de causas referidas a accidentes, la Corte se ha expedido sobre la competencia federal exclusiva en el alta mar, “*más allá de las tres millas marinas, contadas desde la línea de base, y las 200 millas marinas, según lo prescriben los artículos primero de la ley 17.094 y segundo de la 18.502*”. La ley 18502 se encuentra en vigencia, pues la derogación dispuesta por la ley de pesca 24992 de 1998 es solo en lo referido a los temas de pesca: “*ARTÍCULO 72. - Deróganse el artículo 4 de la Ley 17.094, el inciso 1) del artículo 6 y el artículo 8 de la Ley 21.673, el artículo 2 de la Ley 22.260, y las Leyes 17.500, 18.502, 19.001, 20.136, 20.489, 21.514, 22.018, 22.107, y toda otra norma legal, en todo aquello que se oponga a lo establecido en la presente ley*”. Por eso la Corte la invoca expresamente en una sentencia del año 2007, para determinar el área del alcance y justificación de la jurisdicción provincial. (Sentencia C.1270.XLII. Pereyra Mónica s/Denuncia del 2 de Octubre de 2007).



Tomar conciencia del vasto mar argentino será cada vez más trascendente, si se tiene en cuenta su importancia tanto para la pesca, como para la exploración y explotación minera, hoy de los hidrocarburos, pero otras posibilidades, como el aprovechamiento del agua, o la minería submarina, pueden pensarse para un futuro tecnológico no muy lejano.

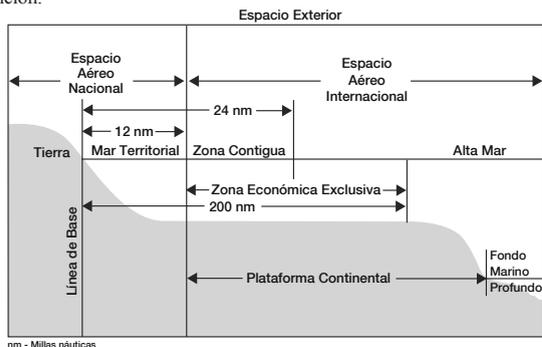
Nuestro país hizo el 21 de abril de 2009 su presentación formal ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en los términos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ratificada por Ley 25.543, de 1995. La misma ha sido avalada favorablemente por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, órgano científico creado por la Convención. Esta recomendación no tiene carácter obligatorio ni prejuzga sobre el estatus jurídico de un territorio, estando admitido que pueda existir superposición de reclamos como efectivamente ocurre en nuestro caso con las zonas en conflicto con Gran Bretaña y con otras no delimitadas respecto del Uruguay y Chile.¹⁰

La pretensión territorial argentina abarca: a) La actual plataforma continental, donde se tiene ejercicio de soberanía sobre el espacio aéreo, el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas, e incluye primero el mar

10- "Las recomendaciones de la Comisión de límites de la plataforma continental a la República Argentina y la delimitación de los espacios marítimos de acuerdo al derecho internacional". Hernando Vicente Cañardo-elDial.com - DC20EE .Publicado el 02/05/2016 .Copyright 2017 - elDial.com - editorial Albrematica.

territorial hasta las 12 millas náuticas¹¹ desde las líneas de base (Ley

11- La Milla náutica es una unidad lógica de recorrido pues se mide por el arco correspondiente a un minuto de grado, como cada grado tiene 60 minutos esto equivale a 60 millas, siendo que cada milla náutica equivale a 1852 metros. A su vez el sistema métrico se apoya en el metro, definido en el siglo XIX como la diez millonésima parte del cuadrante del meridiano terrestre. Cabe acotar que, en busca de una mayor precisión, desde 1983 se modificó esta definición por una relación con el recorrido del rayo de luz en el vacío en una fracción de segundo. El siguiente cuadro ilustra de modo elemental los datos básicos de mar territorial y zona contigua, según las normas de la Convención.



El Artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, automáticamente otorga a los Estados derechos económicos exclusivos hasta 200 millas desde su costa determinadas desde la línea de base. Además pueden ejercer derechos soberanos sobre los recursos naturales en una plataforma continental extendida de las 200 millas náuticas si se reúnen determinados criterios que la propia Convención establece. La Convención creo el procedimiento para facilitar que los Estados sometan la reclamación sobre la plataforma continental "exterior", que, como se ha mencionado se realiza a través de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, que tiene 21 expertos técnicos que revisan los reclamos de los Estados para asegurarse que reúnan los criterios batimétricos y geológicos, establecidos en el Artículo 76. La Argentina, presentó en 2009 su petición, que ha sido íntegramente aceptada por lo expertos, lo que significaría ampliar su área marítima a 350 millas náuticas las actuales 200, o sea sumar 1 400 000km² con acceso a los recursos que allí se encuentren.

Artículo 76. Convención del Derecho del Mar. -1. La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. -2. La plataforma continental de un Estado ribereño no se extenderá más allá de los límites previstos en los párrafos 4 a 6. -3. El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo. -4. a) Para los efectos de esta Convención, el Estado ribereño establecerá el borde exterior del margen continental, dondequiera que el margen se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante: i) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con los puntos fijos más alejados en cada uno de los cuales el espesor de las rocas sedimentarias sea por lo menos el 1% de la distancia más corta entre ese punto y el pie del talud continental; o ii) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con puntos fijos situados a no más de 60 millas marinas del pie del talud continental. b) Salvo prueba en contrario, el pie del talud continental se determinará como el punto de máximo cambio de gradiente en su base. -5. Los puntos fijos que constituyen la línea del límite exterior de la plataforma continental en el lecho del mar, trazada de conformidad con los incisos i) y ii) del apartado a) del párrafo 4, deberán estar situados a una distancia que no exceda de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial o de 100 millas marinas contadas desde la isobata de 2.500 metros, que es una línea que una profundidades de 2.500 metros. No obstante lo dispuesto en el párrafo 5, en las crestas submarinas el límite exterior de la plataforma continental no excederá de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Este párrafo no se aplica a elevaciones submarinas que sean componentes naturales del margen continental, tales como las mesetas, emersiones, cimas, bancos y espesones de dicho margen. -7. El Estado ribereño trazará el límite exterior de su plataforma continental, cuando esa plataforma se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante líneas rectas, cuya longitud no exceda de 60 millas marinas, que unan puntos fijos definidos por medio de coordenadas de latitud y longitud. -8. El Estado ribereño presentará información sobre los límites de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, establecida de conformidad con el Anexo II sobre la base de una representación geográfica equitativa. La Comisión hará recomendaciones a los Estados ribereños sobre las cuestiones relacionadas con la determinación de los límites exteriores de su plataforma continental. Los límites de la plataforma que determine un Estado ribereño tomando como base tales recomendaciones serán definitivos y obligatorios. -9. El Estado ribereño depositará en poder del Secretario General de las Naciones Unidas cartas e información pertinente, incluidos datos geodésicos, que describan de modo permanente el límite exterior de su plataforma continental. El Secretario General les dará la debida publicidad. 10. Las disposiciones de este artículo no prejuzgan la cuestión de la delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente.

23.968) y su zona contigua hasta las 24 millas, incluidas ambas en la Zona Económica Exclusiva que llega hasta las 200 millas náuticas con iguales derechos, salvo la limitación de la libre navegación y sobrevuelo, y el tendido de cables submarinos por cualquier otro estado, abarcando 4.799.732 km². -b) La reciente presentación hecha en el plazo del Anexo II art.4º y cc.) de la Convención, agrega 1.782.645 km² al extender el límite exterior de la plataforma nacional hasta las 350 millas náuticas, para fijar de este modo la extensión geográfica del territorio sometido a la autoridad y soberanía nacional, en materia de vigilancia y policía, así como de la explotación de sus recursos naturales, comprendiendo el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio continental, las islas del Atlántico Sur y el Sector Antártico Argentino. Los trabajos preparatorios internos fueron elaborados por la Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA), presidida por el Ministerio de RREE, creada en 1987 por la Ley N° 24.815. Cabe aclarar que la pretensión incluye las áreas en conflicto con el Reino Unido, o sea las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur, y el Sector Antártico Argentino, que registra pretensiones superpuestas de Chile, Reino Unido, Noruega, Francia, Australia y Nueva Zelanda; los que quedan sujetos a los mecanismos de negociación propios de esta naturaleza de disputas.

El sector marítimo empieza en el Río de la Plata, cuyas aguas han sido divididas en dos franjas de jurisdicción exclusiva sometidas a un régimen de uso común y el límite sigue al mar patrimonial argentino a 200 millas de la base recta, por el tratado de 1973 (ley 20.645).

La jurisdicción se apoya en una primera función, que es la distancia desde la costa sobre la línea de las más bajas mareas, pero requiere luego un análisis diferenciado de lo que significa el fondo y el subsuelo marino, el mar navegable y el espacio aéreo.

Entre la baja marea y las 3 millas de distancia, existe jurisdicción compartida entre La Nación y las provincias ribereñas y una clara exclusión de toda otra soberanía. Si bien la reforma de 1994, ha declarado que las provincias tienen dominio originario de "*los recursos naturales existentes en su territorio*"-art 124 in fine- esto es dentro de tales márgenes de los límites provinciales, cuya fijación resulta competencia exclusiva del Congreso

Nacional (art.75 inc.15). De manera tal que no hay óbice constitucional de compatibilizar ambas reglas, y que el Congreso fije el límite de las provincias respecto del Territorio Nacional Marítimo y determine una autoridad específica para el mismo.

Hay distintas normas de nivel legislativo con textos más o menos similares cuya armonía debe buscarse a partir de los textos constitucionales citados. Por orden de antigüedad, la ley 18.502, del gobierno de facto de 1970, estableció la jurisdicción provincial sobre el mar adyacente hasta las tres millas, compartida con la Nación en esa área, que además, a partir de ahí hasta las doce millas tiene jurisdicción exclusiva hasta el máximo fijado por la ley 17.094, o sea las 200 millas. De acuerdo con la ley 23.968, el Mar Territorial Argentino se extiende hasta las 12 millas, y la adyacente zona económica exclusiva hasta 200 millas. Cabe agregar que, físicamente, la plataforma continental se extiende más allá, y esto habilita la presentación reclamando 150 millas adicionales cuyo trámite ha pasado la primera etapa según se ha visto.

Dentro de las 12 millas estamos en el área continental de plena fiscalización nacional, pero en base a lo expresado cabe sostener que el Territorio Marítimo Nacional puede llegar hasta esas 350 millas, y en esa área la Nación es titular del derecho de regulación y propiedad, en distintos grados que la Convención determina, de los recursos vivos y no vivos del agua, del subsuelo y los fondos, siendo que asimismo comparte con la comunidad internacional todo lo que se vincula con las relaciones y las comunicaciones, así como la pesca en el área entre las 200 y las 350 millas. En esta Zona Económica Exclusiva el estado costero tiene responsabilidad para proteger el ecosistema con primacía en la explotación de los recursos naturales.

Por otra parte, siendo de la Nación en su conjunto todo lo referente a las relaciones jurídicas internacionales, no cabe duda de la competencia plena de ésta en esas áreas, ya no compartida con provincia alguna.

El caso de Las Malvinas es anómalo, porque si la tomamos como eje, implica una gran extensión del área de 200 millas. Si a su vez se toman los límites reales, considerando la zona de conflicto, se tiene un área donde deben compatibilizarse las competencias propias con las del país en conflicto, o sea la Gran Bretaña. La cláusula transitoria 1ª ratificó la

soberanía de la Nación sobre estas áreas, como “parte integrante del Territorio Nacional” sujeta a “recuperación... conforme a los principios del derecho Internacional”...

Como se ve, algo relativamente confuso, que bien podría esclarecerse a través de una norma de ordenamiento territorial.

La fijación de los límites exteriores y la regulación de los territorios que quedan más allá de los límites provinciales

El artículo 75 inciso 15 de la Constitución no sólo encomienda al Congreso “*arreglar definitivamente los límites del territorio nacional*”, sino asimismo “*determinar por una legislación especial la organización, administración y gobierno que deben tener los territorios nacionales que quedan fuera de los límites que se asignen a las provincias*”. Se trata de un texto hoy en día poco frecuentado, pues, por una concepción errónea, se ha pensado en términos de las viejas leyes 28 y 1.532, por las que sólo podrían ser susceptibles de esta regulación los lugares a poblar, sin tener en cuenta que también abarca todo territorio que sea susceptible de soberanía y gobierno.

En consecuencia, cabe llamar la atención sobre la facultad del Congreso no sólo para reglamentar los textos constitucionales sobre los límites de las provincias ribereñas al mar, sino asimismo establecer una única autoridad federal respecto del Territorio Nacional Marítimo Argentino.

La desatención del mar como territorio nacional susceptible de gobierno, se ha debido seguramente a que, luego de la provincialización de Tierra del Fuego, en 1990, podía pensarse que ya no quedaban territorios nacionales; siendo que los territorios insulares en conflicto con el Reino Unido, así como los antárticos, caen hoy de lleno en el campo exclusivo de las relaciones exteriores de la Nación.

Sin embargo, considero oportuno repensar con referencia a lo que denomino el “Territorio Nacional Marítimo Argentino”, según paso a tratar.

En la Ley Nacional de Ministerios¹² están esparcidas una gran cantidad de competencias superpuestas, que podrían coordinarse mejor y con

12- Ley 22.520 - Texto ordenado por decreto 438/92 y Dto.2/2017.

ventaja. El Jefe de Gabinete tiene a su cargo la administración general del país, así como la programación y control estratégico necesarios para la coherencia y eficacia del accionar de los ministros. A su vez el Ministro del Interior, Obras Públicas y Vivienda entiende primariamente en el diseño y ejecución de políticas de ordenamiento y desarrollo territorial, en las relaciones con los gobiernos de provincia y en las cuestiones regionales e interjurisdiccionales, así como intervenir junto con otros ministerios en el desarrollo de las áreas de frontera, cuestión, en la que son varios los ministerios interesados, entre ellos Hacienda y Producción. Relaciones Exteriores y Culto en lo referido límites internacionales, así como los intereses económicos en esa área, y todo lo concerniente a la protección del medio ambiente y la preservación del territorio terrestre y marítimo argentino, sus áreas adyacentes, y zonas de frontera. Al Ministerio de Defensa lo referente a la navegación por agua y aire, contando como dependencia a la Armada Argentina. Coincide en esto también el Ministerio de Transporte pues le compete el fluvial y marítimo, a más de los otros medios como el aéreo, ferroviario, y automotor. Dependen de del Ministerio de Trabajo los regímenes de trabajo portuario y de transporte marítimo y fluvial, coincidiendo desde otro ángulo, en este último aspecto con el Ministerio de Transporte. Del Ministerio de Seguridad depende la Prefectura Naval Argentina, siendo que la fiscalización y dirección técnica de la navegación por agua, interesa también a los fines de la defensa nacional al Ministerio de Defensa. Agroindustria, lo referido a las actividades pesqueras y el de Energía y Minería en el lecho marino. Muchas de estas actividades aparecen duplicadas en las provincias ribereñas.

Las provincias litorales y el mar frente a sus costas

Ahora bien, cabe pues preguntarse sobre la situación específica del mar argentino, considerando tal a los espacios marítimos situados frente a las provincias, en la parte en que estas ya no tienen jurisdicción.

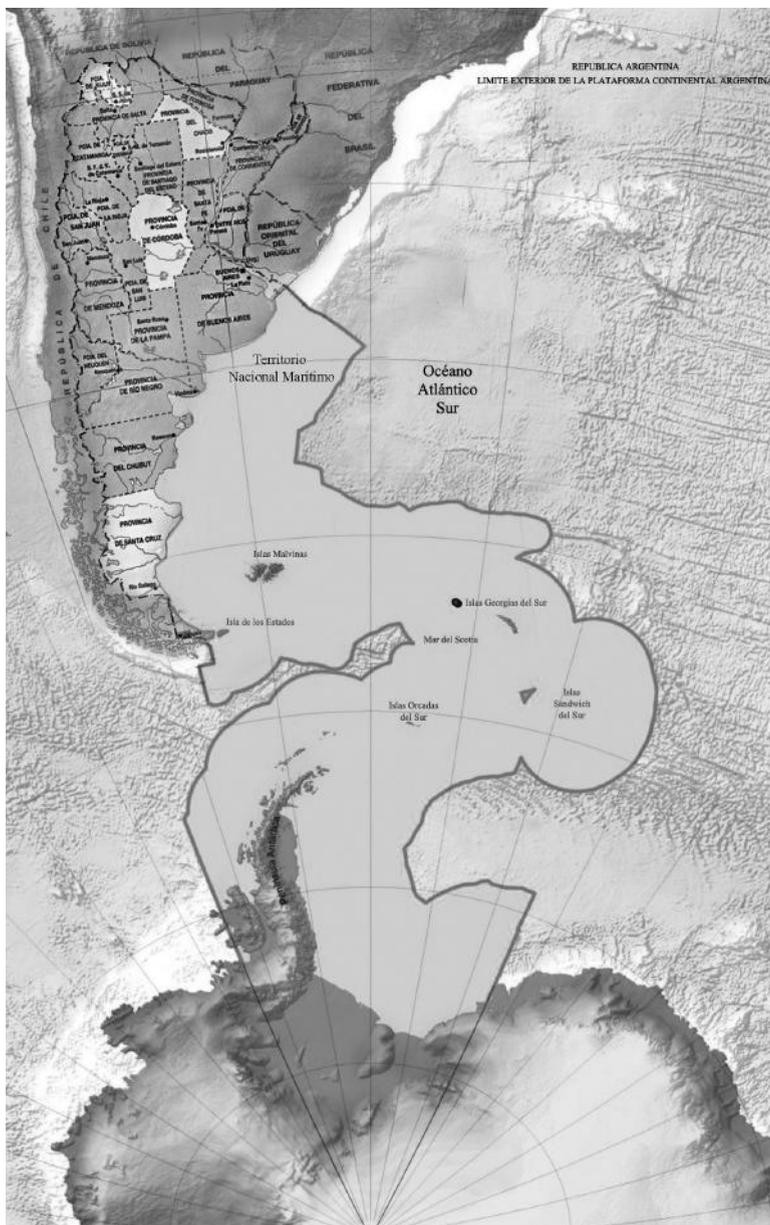
Existen sin duda, posiciones polémicas que extienden a veces de hecho, los límites de las provincias litorales- Buenos Aires, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego- sobre dicho mar. Desde ya señalo que no cabe duda que el Mar Territorial está bajo la jurisdicción de la Nación, y

esto es así, tanto por concepto como por norma constitucional, ya que este territorio marítimo se encuentra involucrado íntimamente con reglas de derecho internacional y con el trato con las demás naciones del mundo-art.99 inc.11- lo que excluye la posibilidad de quedar bajo la legislación y gobierno de las provincias adyacentes.

Dado que la fijación de límites provinciales es una competencia plena del Congreso, este puede determinar los límites de las provincias de Buenos Aires, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, respecto de la zona de mar territorial que es territorio nacional exclusivo, ya sea por la definición constitucional como por las razones de hecho y derecho que paso a tratar.

El Congreso ha legislado en reiteradas oportunidades, no siempre considerando los precedentes normativos. La ley 18.502, del gobierno de facto de 1970, estableció la jurisdicción provincial sobre el mar adyacente hasta las tres millas, compartida con la Nación en esa área, que además, a partir de ahí hasta las doce millas tiene jurisdicción exclusiva. Y hasta las 200 millas fijadas por la anterior ley 17.094.

Volviendo al precedente antes referenciado, en el caso “Total” la Corte Suprema determinó que *“la Provincia de Tierra del Fuego no tiene potestad para gravar los yacimientos de hidrocarburos situados fuera de las tres millas marinas de delimitación física del mar territorial provincial fijadas por la ley 18.502”*, y para ello consideró que la misma norma no había sido modificada por la ley 23.968, en cuanto a que ésta si bien estableció el límite del mar territorial en las 12 millas, se trata de una ley para fijar las líneas de base de la República Argentina frente a la comunidad internacional y en el ejercicio de su soberanía, pero no guarda relación con las cuestiones vinculadas a la jurisdicción provincial sobre el mar territorial que constituye un aspecto del derecho interno. La cuestión consistía en la posibilidad de que la jurisdicción compartida sobre el mar territorial adyacente a sus costas hasta las tres millas conforme lo establecía la ley anterior, 18.502, dictada en 1970, pudiera considerarse extendida a las 12 millas por la ley 23.968.-



El Procurador sostuvo la tesis de jurisdicción compartida: pero que no asigna al entonces territorio “una jurisdicción marítima coincidente con la del mismo estado federal de ese momento”. Agregó que lo importante es aplicar un criterio interpretativo finalista habida cuenta las “consecuencias

que se derivan de una u otra conclusión, para verificar su razonabilidad y coherencia con el sistema en que está engarzada la norma”. En consecuencia, expresó, esto implica que toda provincia ribereña pasó, a partir de 1970, a tener jurisdicción compartida sobre el mar adyacente hasta las tres millas. El hecho que, luego, por la ley 23.968 se fijaran líneas de base para el territorio marítimo federal, llevando el mar territorial a 12 millas, no implicó reconocer una extensión de la jurisdicción compartida provincial de la ley 18.502 a esa misma distancia, pues trata, en todos los casos (mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental) de jurisdicciones y límites de la Nación, sin que esto implicara extender necesariamente a las provincias ribereñas iguales derechos que los de la Nación. Esta interpretación había sido tratada en un precedente de 1994 *“Harengus SA c/Santa Cruz”*-en que se trataba de la inconstitucionalidad de una ley de pesca de Santa Cruz. Sostuvo la Corte Suprema que la actividad pesquera por la incorporación de tecnologías, el desarrollo del comercio exterior, encuadra dentro de las facultades del Congreso de la Nación federales y “exige el poder de policía federal”. O sea que cuando se dictó la ley 23.968 por el cual el Congreso Nacional fijó las líneas de base de la República Argentina y estableció que el mar territorial se extiende hasta una distancia de 12 millas marinas a partir de dichas línea, fijando la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, se refirió en todos los casos a los límites de la República.

Cabe también referirse a la pregunta sobre si los límites de la competencia, establecidos por la ley 18.502, fueron modificados por la “Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar”, de 1984, aprobada por ley 24.553, y la Corte contesta negativamente en dicho fallo. Pues esto constituye un acto propio de las Relaciones Exteriores propias del Estado Federal (art. 75 inciso 22) y prohibidas a las provincias (art. 126). Ya que cuando “el art. I, acápite 2, 1, de la convención se refiere a los “Estados Parte” se entiende por ello *“los Estados que hayan consentido en obligarse por esta Convención y respecto de los cuales la Convención entra en vigor”* y fue la República Argentina la que asumió esa calidad con la aprobación de la ley 24.543, por lo que sólo ella asume ese carácter ante la comunidad jurídica internacional. Por ese acto se le reconoce el derecho de establecer su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de las líneas de base, facultad ya utilizada en el dictado de la ley 23.968.-

Una cuestión aparte se refiere al tema de los hidrocarburos (leyes 24.145, 24.922 y 26.197). En cuanto a la específica materia hidrocarburífera el Procurador señaló que cuando la ley 24.145 reconoció a las provincias derecho sobre los yacimientos de su territorio, incluidos *“los situados en el mar adyacente a sus costas hasta una distancia de doce millas”*, lo que ha sido reiterado en la ley 26.197, debe interpretarse que esta última salvedad implica una excepción más allá de su territorio y no una extensión del mismo. Precisamente esta última ley respeta dicha distinción, al expresar que *“las provincias asumen en forma plena el dominio originario y administración de los yacimientos de hidrocarburos que se encontraren en sus respectivos territorios y en el lecho y subsuelo del mar territorial del que fueron ribereñas”*, distinguiendo pues el territorio propio, del mar frente a su ribera.

Conclusiones

Es tiempo de prestar atención sobre este vasto territorio insuficientemente legislado, y la necesidad mejorar la superposición de jurisdicciones y normas a partir de las preceptivas constitucionales que así lo habilitan. Recordemos la Patagonia desértica de hace ciento treinta años; y cómo la adecuada toma de decisiones permitió incorporarla como territorio útil y cada vez más accesible según lo fueron permitiendo el telégrafo, los ferrocarriles y posteriores innumerables avances tecnológicos.

Pensemos con el mismo espíritu en cuestiones que van más allá de la pesca o el petróleo; como ocurre con el agua, recurso escaso y potencial fuente de enormes capacidades energéticas; o las posibilidades de la minería robótica. No podemos siquiera imaginar hoy las posibilidades emergentes de la aplicación de las tecnologías de dentro de ciento treinta años aplicadas a estos recursos, que deben estudiarse y ser preservados para beneficio de las generaciones futuras.

Es posible y conveniente que el Congreso legisle y fije definitivamente el límite geográfico marítimo de las provincias ribereñas. Al abordarse la negociación para el dictado de una nueva ley de coparticipación federal es preciso a la vez lograr consensos sobre política demográfica y determinación del territorio nacional.

Las decisiones de **política demográfica deben incluir el trazado de una política migratoria de enculturación de los nuevos habitantes, y de mejoramiento de la distribución territorial financiando y promoviendo el afincamiento y recuperación de las comunidades menores, correlativamente desalentando las megapolis. Esto vinculado a políticas activas de descentralización, desarrollo y movilización de las regiones, las provincias y los municipios.**

Es conveniente tomar decisiones sobre el territorio, y, al menos:

- a) Fijación por leyes del Congreso de los límites exteriores de las provincias con litoral marítimo respecto del mar territorial.
- b) Asimismo puede y debiera el Congreso crear una autoridad federal del territorio nacional marítimo, que coordine la policía del espacio marítimo, las autorizaciones de pesca y de explotación minera e hidrocarburífera, y el desarrollo integrado del área, así como la preservación del ecosistema, en relación con las responsabilidades nacionales que emergen de la Constitución, y con los compromisos asumidos en el orden internacional.

¿Por qué son tan Necesarios e Importantes los Portaaviones?

Parte 2 (2^{da} entrega)

Capitán de Navío VGM (R) Juan Antonio Imperiale





CN VGM (R) Juan Antonio Imperiale. Promoción 88 de la Escuela Naval. Curso de Aviador Naval en los EE.UU. Es Piloto Militar Honoris Causa de la Fuerza Aérea de Bolivia.

En la Guerra de las Malvinas fue jefe de Inteligencia de la FT80 y tripulante aéreo.

Pasó a retiro en enero de 1991. Ese mes fue designado subdirector de área en Telefónica de Argentina y en 1994/95 organizó y dirigió la seguridad integral de Telefónica de Perú. Luego fue Consejero del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada y Director del Boletín del Centro Naval.

Es coautor de un libro de ficción sobre el HMS Invencible y autor de una treintena de artículos y otros escritos publicados en diarios y revistas.

Por qué son tan Necesarios e Importantes los Portaaviones?

Parte 2 (2da entrega)

CN VGM (R) Juan Antonio Imperiale

Continuación del análisis de algunos de los argumentos que se invocan para descalificar a los portaaviones, que no por repetidos son necesariamente válidos, publicado con el mismo nombre en el número 62 de la Revista.

Resumen

Esta entrega es la continuación del análisis de algunos de los argumentos que suelen ser invocados en contra de los portaaviones y cuya presentación en conjunto podría propiciar que no sean evaluados objetivamente o, peor aún, negativamente. Como hasta aquí se ha visto, ninguno de esos argumentos resulta determinante para descalificar a dichos buques; no obstante, algunos son de peso y se los debería tener en cuenta en cualquier análisis sobre ellos. Se recuerda que aquí se los presentará entre comillas, con letra *cursiva y negrita*, y en tiempo potencial. (una manera de adelantar que no se los considera válidos tal como están enunciados).

Abstract

*This issue is a continuation of the analisis of some of the arguments that are usually broght up against aircraft carriers and which presentation as a whole could lead to a not objetive evaluation or to an even worst one. As seen up to this moment, none of the arguments is decisive up to diqualification of this ships; nevertheless some are important and should be taken into account in any analisis about them. It is reminded that here it will be presented between inverted comas, in **itallics and bold**, and in conditional tense (A way of saying in advance that are not considered valid in the way they are expressed)*

“La aviación embarcada no podría operar ante la oposición de la aviación basada en tierra”

El presente argumento encuentra una justificación en lo sucedido a la Royal Navy a principios de la Segunda Guerra Mundial, cuando sus aviones embarcados debieron enfrentar a los del Eje que tenían mayor aptitud para el combate aire-aire. Esa desventaja derivaba de una doctrina naval equivocada¹, que hizo que al comenzar la guerra solo contara con 36 obsoletos cazas distribuidos entre sus seis portaaviones pues, se suponía, que solo deberían enfrentarse a aviones que realizaran el reglaje del fuego naval enemigo, y que la poderosa artillería antiaérea y el blindaje de sus buques principales resultarían suficientes para defenderse de los ataques aéreos.

Además, los aviones de ataque embarcados de la Royal Navy no se especificaban con suficiente aptitud para enfrentar a los aviones de caza pues, se esperaba, que solamente operarían contra los buques enemigos para encontrarlos y reducir su andar, permitiendo que los alcanzaran los acorazados propios que serían los encargados de destruirlos. Debido a esas razones y a los ataques aéreos lanzados desde tierra por el Eje, los británicos no pudieron dar el adecuado apoyo aéreo a sus tropas en Noruega y tuvieron que soportar muchas pérdidas navales (ningún portaaviones) en el Mediterráneo. Por supuesto, pronto comenzaron a adaptarse a una nueva doctrina acorde a la real situación y a dotarse de aviones adecuados.

No obstante los inconvenientes señalados, la aviación enemiga, basada exclusivamente en tierra porque carecía de portaaviones, no logró

1- Al crearse la Real Fuerza Aérea (RAF) en abril de 1918, la marina británica le había transferido su *Royal Naval Air Service* (RNAS) integrado entonces por más de 55.000 hombres y más de 3.200 aeronaves. Reasignada a esa marina únicamente la aviación embarcada con el nombre de *Fleet Air Arm* (FAA) a fines de mayo de 1939 - solo tres meses antes de estallar la 2da. Guerra Mundial- no fue sino hasta principios de 1943 que la misma comenzó a operar con grupos aeronavales embarcados complejos, porque no había almirantes con los suficientes conocimientos sobre aviación para anticipar la existencia de esas formaciones y sus problemas y requerimientos asociados. Esto de ninguna manera implica que la marina británica no advirtiera la importancia de la aviación antes de la guerra e incorporara portaaviones cada vez más avanzados; el problema residía en que no la entendía cabalmente. Por una parte, no se asignaban suficientes recursos para sus aviones embarcados, según comentario de Lidell Hart, y por la otra, no se tenía claro como emplear a los grupos aeronavales de sus portaaviones. Esto último está crudamente expresado por Henry “Hank” Adlam en *“The Disastrous Fall and Triumphant Rise of the Fleet Air Arm”* (Pen and Sword Aviation; Barnsley, South Yorkshire, 2014) y académicamente por Geoffrey Till en *“Air Power and the Royal Navy”* (Jane’s Publishing Co. Limited, Londres, 1979). En particular, Till describe (en página 47) como una actitud típica de la época, la del entonces capitán de navío Tom Phillips, quien advirtió a uno de sus oficiales subordinados que “volar era algo necio y que hacerse aviador arruinaría su carrera”; paradójicamente, Phillips, ya almirante y comandante de la fuerza compuesta por el acorazado *Prince of Wales* y el crucero de batalla *Repulse*, perdió la vida al ser hundidos ambos buques por la aviación naval japonesa, el 9 de diciembre de 1941.

impedir a los portaaviones británicos lanzar su exitoso ataque contra los acorazados italianos en su base de Taranto, que escoltaran convoyes con abastecimientos para Malta y transportaran para la defensa de esa isla - mediante 36 viajes- cerca de 800 aviones de la RAF y la *Royal Navy*; tampoco pudo impedir la aviación terrestre del Eje que los portaaviones Aliados apoyaran los desembarcos en Italia; etc.

En cambio, a diferencia de la británica, las armadas de Japón y los EE.UU. habían dado gran importancia al desarrollo de sus operaciones de portaaviones, tanto las contra-aéreas como a las de ataque. Recurriendo a tácticas y aviones adecuados, su aviación embarcada logró enfrentar con éxito a la enemiga basada en tierra.

En el Pacífico y el Índico, Japón obtuvo repetidos éxitos en esa lid a partir de Pearl Harbor (Ceilán, las Indias Orientales, Nueva Guinea, Darwin en Australia, etc.) hasta la Batalla de Midway (4 de junio de 1942). En esta, la fuerza del almirante Nagumo, que inicialmente había logrado rechazar con grandes pérdidas a los aviones enemigos destacados en esa isla², fue derrotada por los portaaviones de los EE.UU. y, a partir de allí, la marina de esta nación comenzó a lograr la superioridad con ese tipo de buques, culminando con devastadores ataques aeronavales sobre el mismo territorio metropolitano de Japón³.

La estadísticas del caso (ver cuadro XIX) indican que de los 25.744 aviones perdidos por Japón debido a la acción de la aviación de los EE.UU., los aviones navales destruyeron 15.401 (59,8% de ese total) de los cuales, los de portaaviones dieron cuenta de 12.268 (el 47,6% del total); de estos últimos, 11.409 tenían sus bases en tierra. Se destaca que del total de aviones japoneses destruidos por los aviones embarcados de los EE.UU., 3.007 fueron derribados en combate aire-aire defendiendo a las fuerzas navales propias; 3.437 fueron derribados en combate aire-aire sobre naves

2- La fuerza de portaaviones japonesa fue atacada en el plazo de 70 minutos por 33 aviones navales destacados en tierra y 21 bombarderos del ejército (USAAF) B-26 *Marauder* y B-17 *Fortalezas Volantes*. De ese conjunto, los cazas embarcados japoneses derribaron 15 aviones, logrando los basados en tierra un solo un impacto de bomba cercano a un portaaviones que fue lanzada por un B-17. Previamente, los 36 cazas escolta de los otros 74 aviones japoneses que atacaban la isla de Midway, derribaron 15 de los 37 cazas terrestres que se les opusieron y dejaron irrecuperables a 7; por su parte, los japoneses perdieron 10 aviones en combate aire-aire y 10 debido a la artillería antiaérea (*Midway: Momento Crítico*, A.J. Barker, Librería Editorial San Martín, 1976, páginas 92 a 101).

3- Entre enero de 1944 y agosto de 1945, los aviones embarcados de los EE.UU. lanzaron 150.000 toneladas de bombas sobre la Filipinas, Japón e islas adyacentes. Lo hicieron en 103.793 salidas, en las que perdieron solo 38 aviones. *“Bombarderos Estratégicos y Portaaviones”*, Contraalmirante de Francia Pierre Barjot, Boletín del Centro Naval, Buenos Aires, No. 598, página 28.

e instalaciones japonesas, y 5.828 estaban aterrizados. En cuanto a las pérdidas en combate aire-aire de los aviones de los portaaviones de los EE.UU., ellas fueron 451, lo que da una relación de 14,3 a 1 a favor de los embarcados.

La aptitud de la aviación embarcada para enfrentar a la terrestre continuó manifestándose después de la Segunda Guerra Mundial, tal como se puede observar en el cuadro VII (ver Parte1). Un claro ejemplo es el de la Guerra de las Malvinas, la última guerra donde se ha desarrollado una batalla aeronaval decisiva extendida a lo largo de 45 días. En ella, dos portaaviones que en su conjunto nunca contaron con más de 30 aviones de caza y ataque embarcados pudieron – sin sufrir pérdidas en combate aire-aire- enfrentar a más de 130 aviones de ese tipo basados en tierra, de los cuales destruyeron 21 en vuelo y 7 aterrizados; además, la defensa antiaérea de la flota británica derribo otros 13⁴. Es de interés mencionar que en esta guerra, los aviones embarcados en los portaaviones británicos habrían realizado 1.461 salidas entre el 1 de mayo y el 14 de junio de 1982, mientras que los basados en tierra de la Fuerza Aérea y la Armada Argentina habrían sumado en ese tiempo unas 500 salidas.

En todos los casos considerados, el éxito de la aviación embarcada sobre la basada en tierra derivó de la capacidad de las fuerzas navales de poder:

- Ubicarse en las posiciones relativas favorables para concentrar sus aviones y desplazarse para eludir la respuesta enemiga, en la medida de lo impuesto por la situación y la misión.
- Brindar a sus aviones Comando, Control, Comunicaciones, Informática, Inteligencia, Vigilancia, Reconocimiento, Adquisición y Designación de blancos, apoyo de guerra electrónica, Sostén logístico, etc.
- Participar con sus armas en la lucha contra la aviación enemiga, incluidas sus aeronaves aterrizadas, sus bases, arsenales y demás instalaciones afines, etc.

4- Teniendo en cuenta que además de las pérdidas de aviones por ambas partes, los cazabombarderos basados en tierra de la Fuerza Aérea y la Armada Argentina destruyeron 7 buques de distintos tipos, produjeron graves daños en 4 y daños moderados y leves en otros 10, en el cuadro XX se hace se hace una apreciación *post facto* sobre ambos aspectos para cada una de las partes.

Teniendo en cuenta que la defensa aérea eficaz de una fuerza naval depende en gran medida de sus propios cazas embarcados, otra manera de evaluar el desempeño de la aviación embarcada frente a la basada en tierra es la cantidad de portaaviones que esta última destruyó o dañó de manera tal, que tuvieran que ser reparados durante varios meses. A tal fin se destaca que de los más de 300 portaaviones construidos desde 1914, sólo cuatro portaaviones⁵ (1 CV y 3 CVE) han sido destruidos y diez seriamente dañados (9 CV y 1 CVE) por aviones que despegaron desde tierra, todos hechos ocurridos en la Segunda Guerra Mundial (Ver cuadros XIV y XV).

De los buques así afectados, catorce eran portaaviones de los EE.UU., uno de los cuales estaba empeñado en el ataque a aeródromos japoneses y los restantes, aferrados a operaciones en tierra vitales para el desarrollo de la guerra y que - para no abandonar a las tropas propias- tuvieron que enfrentar a “pie firme” los ataques sucesivos hechos a lo largo de muchos días por miles de aviones enemigos y que incluían una gran proporción de vuelos suicidas. De otra manera, esos buques, utilizando su movilidad, hubieran podido mantenerse fuera del alcance de esa amenaza.

Los otros tres portaviones afectados por la aviación terrestre eran británicos; cuando fueron gravemente dañados estaban aferrados a operaciones contribuyentes a lograr el control del Mar Mediterráneo y con él, la victoria en África del Norte y luego en Italia. Estas operaciones se desarrollaban en un mar cerrado sobre cuyas costas habían numerosas bases aéreas enemigas y donde, la participación de los portaaviones, era vital para asegurar el éxito de la operaciones navales, que fue logrado.

Antes de terminar con este tema, se aclara que no necesariamente tiene la aviación embarcada que ser comprometida en operaciones contra la aviación de caza y ataque enemiga basada en tierra y menos todavía, quedar aferrados a ellas- como se podrá verificar recurriendo a la experiencia histórica y el planteo de situaciones hipotéticas. En cambio, sería bastante mayor la probabilidad de tener que hacerlo contra la aviación de exploración, tanto terrestre como embarcada -incluida la que opera desde destructores y fragatas- que constituyen adversarios menos peligrosos (claro está, que

5- Se recuerda el uso indistinto en este trabajo de las denominaciones completas y las abreviaturas de los portaaviones que operaron durante la 2da. Guerra Mundial: Portaaviones de Flota (CV); Portaviones livianos (CVL) y Portaaviones de escolta (CVE).

para los cazas que los deben enfrentar y no sobre los buques afectados por esa exploración, claro está).

Considerando todo lo expuesto hasta aquí, en cuanto a los resultados de los enfrentamientos entre la aviación embarcada y la aviación terrestre, y las pérdidas y daños producidos a los correspondientes portaaviones en ese proceso, surge evidente que las fuerzas navales han sido hasta ahora capaces de superar con éxito el desafío planteado. Esta afirmación de ninguna manera implica desconocer que la aviación constituye una amenaza formidable, que tiene que ser especialmente tenida en cuenta en el diseño de los medios y las operaciones navales.

“Los submarinos harían imposibles las operaciones de los portaaviones”

Los submarinos representan una amenaza letal para cualquier buque pero, por otra parte, la probabilidad de que esa amenaza se materialice sería menor que en el caso de la amenaza aérea y, hasta en cierta forma, previsible. Dicho esto, buscando conclusiones objetivas acerca del argumento que aquí se rebate, se presenta en primer término la experiencia histórica.

Recordando que se construyeron más de 300 portaaviones desde 1914, solo doce fueron los hundidos por submarinos⁶ (6 CV, 1 CVL y 5 CVE) y cuatro los dañados por ellos que requirieron reparaciones de varios meses de duración (2 CV y 2 CVE); ver cuadros XIV y XV. Todos esos hechos ocurrieron en la Segunda Guerra Mundial; sobre ellos se aportan los siguientes elementos de juicio.

- La mayoría de los portaaviones afectados carecían de adecuada protección pasiva anti-torpedos (fundamentalmente compartimentación adecuada en los costados de la obra viva). La doctrina antisubmarina empleada al comienzo de la guerra era primitiva; el CV británico *Courageous* fue hundido en septiembre de 1939 por el submarino alemán *U-20*, mientras realizaba una

6- Se debe considerar también un decimotercer portaaviones, en cuyo caso, después de ser haber sido dejado fuera de combate por aviones embarcados, fue atacado por un submarino mientras era remolcado a puerto; se trataba del CV USS *Yorktown* (ver nota 11)

búsqueda antisubmarina en lo que hoy llamamos un “área focal”; un despropósito.

- Tanto los sonares como los radares de las unidades de superficie tenían poco alcance (hasta el arribo del “snorkel”, los submarinos operaban mayormente en superficie).
- Las aeronaves antisubmarinas embarcadas específicamente equipadas para esa función, no aparecieron hasta el cuarto año de la guerra. Los aviones de ataque en picada y los bombarderos-torpederos, que entonces se usaban también para la exploración, buscaban a los submarinos visualmente y/o con la ayuda de prismáticos; recién a mediados de 1941 comenzaron a usarse radares eficaces y solo los tenían una mínima proporción de los aviones. Hubo que esperar hasta 1943 para que algunos fueran equipados con sonoboyas y en ese año comenzaron a usarse los primeros torpedos buscadores antisubmarinos.
- En el pacífico los EE.UU. perdieron a causa de los submarinos enemigos dos portaaviones (1 CVL y 1 CVE). En ese océano operaron unos 150 submarinos del Japón, de los cuales 130 se perdieron por todas las causas; 10 fueron destruidos por aviones embarcados. La relación portaaviones hundidos por submarino que operó, fue 1 cada 75 a favor de los primeros.
- Por su parte, Japón perdió en operaciones 3 portaaviones de flota y uno de escolta⁷. Contra sus fuerzas navales actuaron más de 250 submarinos aliados (de los que se perdieron 59) pero la marina nipona nunca desarrolló un esfuerzo proporcional a la amenaza que enfrentaba. La relación portaaviones hundido por submarino que operó, fue 1 cada 62 favor de los primeros.
- En el Atlántico y el Mediterráneo los aliados perdieron siete portaaviones (3 CV y 4 CVE). En esas aguas operaron más de 1,000 submarinos del Eje, de los cuales se perdieron 879; 60 fueron destruidos por aviones embarcados. La relación portaaviones

7- En realidad fueron más los portaaviones escolta japoneses destruidos por submarinos y otros medios, pero aquí se los descartó por las razones explicadas más arriba.

hundido por submarino que operó, fue 1 cada 143 a favor de los primeros.

Después de la Segunda Guerra Mundial, ningún portaaviones ha sido hundido o averiado por submarinos. No obstante, de vez en cuando, en algún medio de prensa aparecen noticias de algún submarino que logró penetrar las defensas de una fuerza con portaaviones sin ser detectado y que, de proponérselo, hubiera podido atacar a uno de esos buques⁸. Lo cierto es que los únicos intentos conocidos en una guerra son los siguientes:

- En la guerra entre India y Paquistán de 1971, el submarino paquistaní *Ghazi* tenía como una de sus misiones hundir al portaaviones *Vikrant*, buque que se esperaba encontrar en una posición inducida por el enemigo (mediante radio-engaño) muy alejada de la real. Lo sucedido luego ya ha sido comentado más arriba (ver punto 10 en la Parte 1)⁹.
- En la Guerra de Malvinas, tanto el ARA *25 de Mayo* como los HMS *Hermes e Invincible* fueron buscados por submarinos nucleares el primero y por el convencional ARA *San Luis* los otros dos; ninguno de ellos pudo concretar un ataque efectivo sobre los portaaviones enemigos, si es que hubieran logrado detectarlos.

Concurrentemente, solo tres buques de otros tipos fueron hundidos por submarinos desde 1945, uno de ellos fue el crucero argentino *General Belgrano* en Malvinas¹⁰. Que luego de este último hecho, la Argentina haya replegado a aguas más seguras a su portaaviones *25 de Mayo*, no implica que los submarinos, en virtud de esa sola experiencia, hayan hecho imposibles las operaciones de ese tipo de buques; no había pasado antes y no volvió a pasar transcurridos casi treintaicinco años de ella. Esta afirmación seguramente será compartida luego de evaluarse los siguientes considerandos.

8- Por ej.: 1) elmicrolector.org/.../ridiculo-de-eeuu-un-submarino-frances-hunde... 2) New Class Of Silent Submarines Poses Threat». KNBC. (19/10/2006) 3) “Song Class - People’s Liberation Army Navy” <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/song.htm>.

9- https://en.wikipedia.org/wiki/PNS_Ghazi.

10- Los otros dos fueron, en 1971 la fragata de la India *Khukri*, torpedeada por el submarino paquistaní *Hangor* y en 2010, la corbeta de Corea del Sur *Cheonan*, torpedeada por un submarino norcoreano de 130 toneladas en inmersión de la clase *Yono* en un episodio muy confuso.

- Con solo profundizar ligeramente en lo sucedido en la Guerra de las Malvinas, se advertirá que la flota argentina no estaba preparada para esa guerra, en la cual enfrentó –con digno desempeño- a la tercera marina más poderosa del mundo de ese entonces. En particular, la flota argentina era notoriamente insuficiente en la cantidad y calidad de sus medios –muchos ya anticuados- para poder defenderse de la amenaza representada por numerosos y modernos submarinos nucleares, siendo que estaba equipada para enfrentar una amenaza mucho menor constituida por solo dos submarinos convencionales.¹¹
- A la realidad resultante de la insuficiencia antisubmarina argentina y la abrumadora presencia de submarinos británicos, se agregan otros factores que también intervinieron para que se decidiera replegar a nuestra nave insignia, algunos de los cuales tenían suficiente entidad para determinar ese repliegue por si solos. Estos últimos incluyen la superioridad naval de superficie y aérea británica, las limitadas capacidades del *25 de Mayo* para influir de manera determinante en el conflicto que se desarrollaba, y la necesidad de preservarlo para un conflicto pendiente todavía más grave, en el cual podría tener una importancia decisiva. Sobre estos factores se volverá más adelante.

Luego de Malvinas ha habido significativos progresos, tanto para los submarinos como para los medios que los enfrentan, de los cuales los más trascendentes serían:

- El incremento de la autonomía en inmersión de los submarinos convencionales, resultante de la introducción de la propulsión independiente del aire (AIP). Así, ese parámetro pasó de 400 MN a 4 nudos, 230 MN a 8 nudos y 20 MN a 20 nudos en 1980¹², a ser actualmente de unos 1.250 MN a 4 nudos, 420 MN a 8 nudos y más de 20 MN a 20 nudos¹³. Estas autonomías y velocidades se traducen en áreas de patrulla más amplias (unos 30.000 km² en

11- En el cuadro XXI se aportan más detalles sobre los medios antisubmarinos de la Armada Argentina en 1982.

12- Los datos corresponden al submarino Tipo 209, ARA *Salta* (“*Combat Fleets of the World 1986/87*”, Jean Labayle Couhat, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, página 6).

13- Los datos corresponden al submarino Tipo 214 de origen alemán (https://es.wikipedia.org/wiki/Submarinos_Tipo_214).

los años de 1980), mayor facilidad para interceptar a un buque enemigo y mayores tiempos disponibles y velocidad para intentar una maniobra evasiva. Además, los submarinos convencionales pueden hoy estar alrededor de 20 días sin necesidad de usar sus snorkels; en ese tiempo solo necesitan exponerse en superficie para emplear sus periscopios y antenas radioeléctricas.

- El notable incremento de los alcances de detección de los sonares de las unidades de superficie. Por ejemplo, de 4.000 metros en el caso del modelo 184 M usado por los destructores Tipo 42 argentinos y británicos en 1982, a más de 40.000 metros en los nuevos sonares 2087 de la Royal Navy; su constructor promete alcances hasta la segunda zona de convergencia¹⁴. En cuanto a los sonares de los helicópteros embarcados, el modelo FLASH superaría los 20.000 metros en función activo.

En función de la situación que con esos avances se configura, pretender arribar a una conclusión definitiva sobre el conflicto submarinos versus medios antisubmarinos es, por lo menos, aventurado. En efecto, tal como viene sucediendo desde la Primera Guerra Mundial, la ventaja se inclina para uno u otro lado con el paso del tiempo y, como es natural, no todas las naciones se encuentran al mismo tiempo del lado más conveniente para ellas. Por lo tanto, al momento de querer determinar quién tiene la ventaja en ese aspecto entre dos partes en pugna, la misma dependerá de las respectivas situaciones.

Cabe tener presente que desde la Segunda Guerra Mundial, y simplificando¹⁵, se pueden reconocer dos líneas de pensamiento naval:

- Una, que privilegia a los submarinos y descalifica a los portaaviones

14- CAPTAS-4 Variable Depth Sonar | Thales Group (<https://www.thalesgroup.com/.../forces/.../captas-4-va..>). Típicamente, las zonas de convergencia están ubicadas a intervalos de 30 a 35 millas náuticas (Estimates of Submarines Detection Ranges- Appendix 2. www.armscontrol.ru/subs/snf/snf03222.htm). Según una publicación paquistaní, el sonar 2087 permite localizar a un submarino moderno más allá de la distancia a la cual puede lanzar un ataque (<http://defence.pk/threads/u-k-royal-navy-type-23-frigate-re-enters-service-with-sonar-2087-upgrade.41966/#ixzz40XiMljCG>)

15- Se simplifica, entre otras razones, para evitar explicar lo sucedido inmediatamente después de la 2da. Guerra Mundial cuando, debido a la aparición de la bomba atómica, la recién creada Fuerza Aérea de los EE.UU. (USAF) casi logra hacer desaparecer a los portaaviones de su marina y después, cuando los submarinos nucleares armados con misiles también nucleares se convirtieron en serios rivales de esos buques, tanto por razones estratégicas como por razones de poder relativo entre las comunidades de aviadores y submarinistas dentro de esa marina. En cambio, esta aproximación tuvo éxito en su momento en Gran Bretaña, alentada por una conjunción de factores a los que no fueron ajenos los intereses de sus poderosas industrias aeronáutica y misilística.

o bien, reconoce la importancia de estos últimos pero no los necesita dada su situación estratégica. Por ejemplo Alemania, que es ribereña del Báltico, un mar cerrado, mientras que sobre el Atlántico descansa en los portaaviones de la NATO.

- Otra, que necesita y adhiere a ambos medios al mismo tiempo. La mayoría de las naciones que la siguen están listadas en el cuadro I (ver Parte 1 Revista Nro. 60), donde algunas presentan variantes en cuanto a su precedencia; la Armada Argentina tradicionalmente ha adherido desde mediados del siglo pasado al empleo tanto de portaaviones como de submarinos.

Para una marina que pueda optar por una u otra línea, establecer cuál de las dos aproximaciones será la correcta es por cierto difícil y, más allá de lo puramente académico, lo correcto de la elección que se haga solo sería comprobado en una guerra y aún antes, si se produjera una grave crisis que requiriera la intervención naval

En la elección a que nos referimos, se debería tener en cuenta que el submarino es en esencia un depredador, diseñado específicamente para negar el uso del mar a los buques enemigos, incluidos otros submarinos; en esa función contribuye al control de las áreas marítimas de interés nacional e incluso a la defensa antisubmarina de las fuerzas de superficie, aspecto este muy importante¹⁶. En cambio, las fuerzas de superficie, si incluyen portaaviones, además de estar capacitadas para negar el uso del mar a los buques del enemigo también pueden negarlo a sus aeronaves y, al mismo tiempo, usar el mar en provecho propio. Por ejemplo, para proteger el tráfico marítimo y la explotación económica de las aguas, apoyar de manera inmediata, directa y eficiente a las fuerzas terrestres y aéreas amigas, etc. A lo anterior, se debe agregar que las fuerzas de superficie y sus portaaviones pueden desarrollar durante la paz múltiples tareas - algunas de ellas en apoyo de la comunidad civil- que les están negadas a los submarinos en razón de sus características.

Atento a todo lo expuesto, se puede concluir que los submarinos solo han afectado las operaciones de portaaviones – hasta el punto de determinar

¹⁶ Aunque pueden tener otras funciones, como ser recolección de información, desembarcos de fuerzas especiales, etc. Además, a los submarinos nucleares se los emplea desde hace tiempo también para lanzar ataques a tierra con misiles crucero con explosivos convencionales.

su repliegue- en la situación propicia que se les presentó en la Guerra de Malvinas, tal como es lógico que suceda en el enfrentamiento entre otros medios en circunstancias asimétricas comparables. Más todavía, dado el reconocimiento profesional que merece el conjunto de las marinas que adhieren tanto a los submarinos como los portaaviones, resulta muy difícil aceptar la afirmación de que los submarinos harían imposible las operaciones de los portaaviones. Por supuesto, se debe tener presente que la letal amenaza de los submarinos debería ser considerada omnipresente, así como cierto el encuentro táctico con uno de ellos, circunstancias ambas que tienen que ser especialmente tenidas en cuenta en el diseño de los medios y las operaciones navales.

“La actuación del ARA 25 de Mayo en la guerra de las Malvinas habría demostrado la no utilidad de estos buques”.

La presentación de este argumento y el que lo sigue se han dejado para el final, pues ambos están directamente relacionados con nuestra situación actual. El que ahora se trata pesa considerablemente en el pensamiento y ánimo de muchos argentinos y se quería, antes de analizarlo, hacerlo con los principales argumentos que se invocan contra los portaaviones en general, cuestión de contar con una base firme para tratarlo.

Como ya se dijo, después del hundimiento del crucero ARA *General Belgrano* por el submarino nuclear HMS *Conqueror*, se dispuso que el portaaviones *25 de Mayo* regresara a su base. Las razones para tal decisión fueron explicadas racional, clara y convincentemente por el Jefe de Operaciones de la Flota de Mar argentina durante la guerra, Capitán de Navío VGM (RE) Carlos A. Coli ¹⁷; esas razones combinadas con nuestra propia opinión se enuncian a continuación.

- Limitaciones derivadas del anticuado diseño del *25 de Mayo*, su única catapulta, sus (37) años de servicio y el desgaste de su planta propulsora, que no le permitieron alcanzar la velocidad necesaria para lanzar a sus aviones contra la fuerza enemiga en una inesperada condición de calma chicha, cuando tuvo la oportunidad

¹⁷- Ver artículo “La Flota de Mar en la Guerra del Atlántico Sur; su actuación posterior al 2 de Abril de 1982”, Capitán de Navío VGM (RE) Carlos A. Coli, Boletín del Centro Naval N°816, Enero-Abril 2007.

táctica adecuada. Pasada esta, sus ocho aviones de ataque - aunque suficientes para la principal hipótesis de conflicto vigente en ese entonces¹⁸- necesitarían de suerte sin igual para lograr un efecto decisivo sobre las fuerzas británicas en el inesperado conflicto que ahora se desarrollaba.

- La amenaza de dos portaaviones, que entre ambos casi cuadruplicaban el número de los aviones de caza y ataque del 25 de Mayo y eran capaces de asegurar su defensa aérea y realizar ataques contra nuestros buques.
- La superioridad de los británicos para los combates de superficie, derivada de las cantidades de buques, misiles superficie-superficie y helicópteros de apoyo embarcados con que contaban y que, en vistas de la baja velocidad del *25 de Mayo*, bien podían destacar un grupo para que lo alcanzara y diera cuenta del mismo.
- La insuficiente cantidad y calidad de los medios de la flota argentina para enfrentar la amenaza representada por numerosos y modernos submarinos nucleares, siendo que estaba preparada para enfrentar una marina que solo tenía dos submarinos convencionales.
- El espacio relativamente pequeño (una extensión menor a la de la provincia de Buenos Aires) donde debía aplicar su poder el 25 de Mayo, siendo que en el mismo se concentraba el del enemigo que, como se dijo, superaba a la flota argentina en cantidad y calidad de medios.
- La carencia de buques de sostén logístico que permitieran operar al grupo del 25 de Mayo al norte y/o el este de Malvinas, y así poder atacar las líneas de comunicaciones británicas o su área de reparaciones y sostén logístico y, eventualmente, atraerle fuerzas que aliviaran la presión sobre las islas y hasta atacarlas.

18- A los cuales en breve se agregarían los nuevos Super Etandard que estaban en proceso de incorporación.

- El hecho de que el *25 de Mayo* se había convertido en el blanco de superficie más importante para el enemigo, dada la amenaza que representaba a pesar de sus limitaciones.¹⁹
- El hecho de que a resguardo, el *25 de Mayo* actuaba como amenaza potencial para ser empleado en una oportunidad favorable durante la guerra en curso.
- El hecho de que el *25 de Mayo* fuera de importancia decisiva para las operaciones navales propias, en el caso de materializarse otro muy grave conflicto pendiente.

Como resulta fácil deducir del conjunto de razones enunciadas, la decisión de replugar al *25 de Mayo* a aguas seguras se tomó para no correr el riesgo casi cierto de perderlo y disminuir con ello significativamente el poder naval propio, que era necesario mantener con vistas a una oportunidad favorable durante la guerra en curso y a otro conflicto pendiente, aún más grave que el que se estaba enfrentando, tal como ha sido reconocido por importantes analistas navales.²⁰

Esta realidad no debe oscurecer el hecho de que el *25 de Mayo* dio el apoyo aéreo a la operación “Rosario” para recuperar a las islas y que después de ella, constituyó una gran preocupación para el enemigo y le quitó libertad de acción. Pero más importante aún, para demostrar la debilidad del argumento en trato, es el hecho de que los británicos pudieron volver a invadir las islas, precisamente, porque contaron con la participación decisiva de sus portaaviones. En efecto, esos buques proveyeron la casi

19- La Primer Ministra Británica Margaret Thatcher relata que siendo su principal amenaza, estuvieron buscando al *25 de Mayo* con sus submarinos nucleares hasta que el HMS *Splendid* lo localizó en un golfo pero, como no lo atacaron en ese momento, luego no lo volvieron a encontrar (“*The Downing Street Years*”, páginas 228 y 229). Por su parte, la historia oficial británica de la campaña de Malvinas trata en el capítulo 19, y nuevamente en las páginas 259 y 260, del problema que representó el *25 de Mayo* (“*The Official History of the Falklands Campaign*”, Volumen II, Sir Lawrence Freedman, Routledge, Abingdon, 2005)

20- Por ejemplo, con relación al repliegue del *25 de Mayo*, opinaron:

- El Capitán de Navío Wayne Hughes, uno de los más brillantes y reconocidos analistas de tácticas de la Armada de los EE.UU., expresó que ese repliegue estuvo plenamente justificado pues, en caso de empeñarse en un combate, nuestra flota habría sido destruida produciendo solo daños menores al oponente. Ver *Tácticas de Flota y del Combate Costero*, Wayne Hughes, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2001, páginas 174 y 175; originalmente publicado por el U.S. Naval Institute, Annapolis, Maryland, 2000.

- El Doctor Robert L. Scheina, un historiador y analista naval estadounidense reconocido internacionalmente, expresó que la conservadora estrategia adoptada por la Armada Argentina tuvo como primer motivo la creencia de que un potencial enemigo de ese entonces, podría tomar ventaja de la situación y atacar. Ver *Latin America - A naval History*, Robert L. Scheina, U.S. Naval Institute, Annapolis, Maryland, 1987, página 289.

totalidad de las aeronaves antisubmarinas que buscaron a nuestro Salta y, más decisivo todavía, los aviones que brindaron la vital defensa contra-aérea a los buques que transportaron, defendieron, proyectaron y apoyaron a la fuerza de desembarco que volvió a conquistar las Malvinas. Así lo reconoció una vez más el comandante de la fuerza de tareas británica en el Atlántico Sur en 1982, Almirante John Foster Woodward, en una presentación escrita ante el parlamento británico, cuando afirmó que sin aviones embarcados no hubieran podido reconquistar las Malvinas.²¹

Así las cosas, queda claro que el comando argentino replegó al 25 de Mayo porque le era útil y lo necesitaba, y no se justificaba continuar arriesgándolo ante una amenaza abrumadora. De manera análoga, lo mismo hubiera hecho el comandante británico con su otro portaviones y el resto de su fuerza - según su propia declaración²²- si hubiera perdido a uno de los dos portaaviones con que contaba, pues en esa situación hubiera quedado sin el suficiente e imprescindible apoyo aéreo.

“La incorporación de un nuevo portaaviones a la Armada Argentina representaría una amenaza a la paz”

Que volviéramos a tener un portaaviones no nos convertiría en una nación “agresiva”. Como ya se ha argumentado más arriba, no existe razón valedera para sostener que una nación pacífica, por el hecho de contar con un portaaviones para su defensa, se transformaría automáticamente en “agresiva” y perturbadora de la paz, y en consecuencia desarrollará una estrategia militar ofensiva acorde a esa actitud política.

Tampoco debiera ser motivo de preocupación en la región que volviéramos a tener un portaaviones. Brasil ya tiene uno, el *Saõ Paulo*, y según el propuesto Plan de Articulación e Equipamiento de la Marina de Brasil (PAEMB), hecho público a principios de 2011²³, tiene previsto construir otros dos de más de 50.000 toneladas, uno en 2025, para reemplazar al *Saõ Paulo*, el segundo a partir del 2031²⁴.

21- “Written evidence from Admiral Sir John Woodward GBE KCB”, Anexo A, punto 17 (www.publications.parliament.uk > ... > Defence).

22- Ver “Los cien días”, Almirante John Foster Woodward, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1992.
23- Ver “OS INVESTIMENTOS NECESSARIOS Á IMPLEMENTACAO DO PAEMB”, Estrategia, Marinha do Brasil, Alexandre Galante, 28 de enero de 2011, en www.naval.com.br.

24- Ver “Estrategia, Sistemas de Armas, Tecnología”, Alexandre Galante, 20 de Enero 2011 en www.naval.com.br.

Por otra parte, que volviéramos a tener un portaaviones tampoco debiera interpretarse como el inicio de una carrera armamentista por parte de Argentina. Teniendo en cuenta el importante desarrollo militar en curso de nuestros dos vecinos más poderosos, Brasil²⁵ y Chile²⁶, la modernización de nuestros añosos medios navales y la incorporación de un portaaviones liviano de apoyo de flota que los complementa, solo podrían ser vistos por la comunidad internacional como un conjunto de medidas de la Argentina para tratar de evitar perder aún más capacidades militares y recuperar, al menos, la de operar con aviación embarcada que la tuvo hasta hace poco y que la distinguió por muchos años como una de las pocas capaces de hacerlo.

Atento a todo esto, si la República Argentina reemplazara al ARA *25 de Mayo* con otro buque del mismo tipo -tan necesario para rechazar a las amenazas en el mar y tan importante para apoyar las operaciones navales y las de su ejército y fuerza aérea- de ninguna manera podría ello ser considerado como una amenaza a la paz ni como el inicio de una carrera armamentista.

25- El Jefe de Estado Mayor de la Marina de Brasil, Almirante de Escuadra Luiz Umberto Mendoca ha informado, en audiencia pública de la Comisión de Relaciones Exteriores de Defensa Nacional (CRE), que su marina necesitará invertir 127.000 millones USD hasta el 2030. Esa inversión estará destinada a la adquisición de 20 submarinos convencionales y de seis nucleares entre otros buques, y además a establecer una segunda escuadra (para Brasil, una escuadra es equivalente en concepto a nuestra Flota de Mar) que será situada en un estado aún no definido de las regiones del norte o nordeste. (Ver www.nuestromar.org del 10/11/11). Para ambas escuadras, además de sus respectivos portaaviones (24 cazabombarderos, 8 aviones de vigilancia aérea y exploración, y 4 aviones cisterna cada uno) serían incorporados 30 fragatas y corbetas, 4 buques de asalto anfíbio y 17 buques auxiliares de flota, mas un centenar largo de helicópteros. Cada una de esas escuadras contaría con una división de infantería de marina. A todos esos medios se sumarían varias docenas de patrulleros, guardacostas, buques auxiliares y embarcaciones de distintos tipos.

26- A partir de 1997 Chile ha comenzado un proceso de renovación de su instrumento militar muy profundo. (Ver lo que sería un listado casi completo en Chile's Defense & Military, Milestones in Weapons Programs, chiledefense.blogspot.com - Major Weapons Programs).

Su armada, entre otros medios, ha incorporado 2 nuevos submarinos, 8 fragatas, un gran buque de sostén logístico, un buque de asalto anfíbio, 8 aviones de vigilancia marítima y transporte y helicópteros. Si bien dichas unidades de superficie son menos que las nuestras (que son 13), son en promedio varios años más "jóvenes" y suman entre ellas la capacidad de proyectar casi tres veces más misiles antiaéreos y antimisil que las propias, la mayoría con alcances mayores; al mismo tiempo, están equipadas con misiles antibuque, que en promedio tienen mayores alcances que nuestros Exocet; además están incorporando a sus fragatas tipo 23 de origen británico los modernos sonares 2087 (ver nota 36). Por último, esos buques están equipados con un mayor número de helicópteros más aptos que los nuestros. A esto se agrega un buque de desembarco dique útil para múltiples usos adquirido en Francia (se trata de una clase más avanzada y nueva, que la del buque que hasta hace una década se decía, sería adquirido por Argentina a esa nación europea). El número 84/85 (año 2016) de la prestigiosa revista Defensa y Seguridad, contiene una detallada información de la situación actual de las fuerzas armadas de Chile, escrito por el analista Juan Carlos Cicalesí.

Resumen, reflexiones y conclusiones sobre los argumentos rebatidos

Se han analizado en esta Parte 2 once argumentos en contra de los portaaviones; sobre ellos se vuelve a continuación en un rápido resumen. El primero, referido a la naturaleza agresiva de las naciones que tienen portaaviones y hasta de los mismos buques es, por los menos, subjetivo. Podría resultar trágico aproximarse de esa manera a la elección de los medios destinados a la defensa nacional.

El segundo argumento, que niega la posibilidad de contar con portaaviones a las naciones que no sean grandes potencias mundiales, simplemente no tiene en cuenta el hecho de que son varios los países que los tienen sin serlo. Y lo mismo sucede con el tercero, cuando asigna costos inmensos a los portaaviones, siendo que no es así en todos los casos y que, en última instancia, es un problema de relatividad, función del potencial económico del país que evalúe la necesidad de esos buques.

Con relación a los argumentos cuarto a sexto:

- Es cierto que un portaaviones necesita de una escolta pero con ese tipo de buque se dispone de más capacidades, se requieren menos unidades de superficie (que se traducen en menores costos) y, en caso de un enfrentamiento, estas sufrirían menores pérdidas (tal como se ha demostrado en la primera parte de este trabajo).
- En realidad, resulta ocioso discutir sobre si las bases aéreas terrestres son o no más costosas que los portaaviones. El hecho es que un portaaviones es una base aérea que se puede ubicar donde se la necesite, en especial, en aquellos lugares del mar a donde no puedan llegar los aviones basados en tierra y/o desde donde sus aeronaves puedan alcanzar objetivos terrestres a los que no pueden llegar las basadas en tierra.
- También resulta ocioso discutir sobre si los reabastecimientos en vuelo harían o no innecesarios a los portaaviones; habrá situaciones en que será así y otras en las que no. Para muchos casos en que los objetivos estén tan lejos que los aviones terrestres

aunque sean reabastecidos en vuelo no lleguen, o resulte más caro o más peligroso hacerlo con ellos, la alternativa será emplear portaaviones. Ambos tipos de medios se complementan y no se excluyen mutuamente.

En cuanto a los argumentos séptimo, octavo y noveno, es innegable que los portaaviones son vulnerables a las amenazas aérea y submarina, al igual que los demás buques de superficie y los mismos submarinos. De la misma manera, las aeronaves y los medios de combate terrestre principales también son vulnerables a la aviación y a otras amenazas. Si esas realidades hicieran que las fuerzas militares desecharan a esos y otros medios por ser vulnerables a la amenaza adecuada para dañarlos o destruirlos, quedarían sin la mayoría de sus instrumentos de combate más capaces. Yendo a los hechos, se verifica que desde su concepción y primer empleo en la Primera Guerra Mundial, hace ya más de 100 años:

- Solo se han perdido y dañado portaaviones debido a la acción enemiga en la Segunda Guerra Mundial. Durante su desarrollo su supervivencia ha sido mayor que la de los demás buques de guerra considerando desde corbetas a acorazados, incluidos los submarinos, representando un ínfimo 1,8% del total perdido por todas las causas (solo 41 de 2.313 buques). En cuanto a los gravemente dañados, de tamaño igual o mayor a crucero, los portaaviones solo representaron un minoritario 6.2% de ese conjunto (15 de 242 buques).
- La aviación embarcada en portaaviones ha tenido éxito en sus enfrentamientos con la aviación basada en tierra.
- Los submarinos no han hecho imposibles las operaciones de los portaaviones.

De esta manera, la experiencia histórica no ratifica las afirmaciones negativas que expresan los tres argumentos relacionados con la vulnerabilidad de los portaaviones y las amenazas aérea y submarina. Más todavía, es un hecho que los portaaviones tienen y han demostrado tener gran capacidad para enfrentar todo tipo de amenazas y soportar su castigo, han llevado la ventaja en su lucha contra todas ellas y constituyen a su vez, una

importante amenaza para las mismas. La experiencia demuestra que los peores enemigos de los portaaviones han resultado ser los aviones de otros portaaviones. Todo esto, por supuesto, no implica dejar de reconocer que la aviación terrestre y los submarinos constituyen amenazas formidables, que deben ser tenidas muy en cuenta en el diseño de los medios y en el desarrollo de las operaciones navales

Con relación ahora al décimo argumento, que descalifica a los portaaviones en función de lo ocurrido con el *25 de Mayo* en la Guerra de Malvinas, se concluye que el mismo no refleja la realidad, tal como se explicó al rebatírsele y más todavía, hay que reconocer que tiene mucho de subjetivo, por no decir malicioso.

Finalmente, con relación al undécimo y último argumento, aquel que sostiene que la incorporación de un nuevo portaaviones a la Armada Argentina “*representaría una amenaza a la paz*”, resulta claro que es una afirmación infundada. Como se dijo, resultaría fácil para la comunidad internacional reconocer que solo se trataría de un intento de nuestra Nación por recuperar algunas de sus capacidades militares perdidas en los últimos veinte años. Por otra parte, se entiende oportuno y necesario preguntarse al observar el desarrollo militar de nuestros vecinos ¿cuáles serán las amenazas que los estarían incentivando y que nuestros últimos gobiernos parecieran no haber advertido?

En conclusión, como se anunció, algunos de los argumentos analizados son de peso y dignos de considerarse al momento de tomar decisiones, como son los relacionados con las amenazas que se ciernen sobre dichos buques, mientras que otros parecieran ser sólo de carácter ideológico, como aquel que sostiene que son propios de naciones “agresivas”. Sin embargo, aunque ninguno de ellos resulta determinante para descalificar a los portaaviones, si fueran esgrimidos en conjunto se podría configurar una situación poco propicia para evaluar a esos buques objetivamente. Ese suele ser el caso aún en naciones que necesitan dichos buques y han tenido la experiencia, dolorosa a veces, de su poder de combate, sea porque no contaban con ellos sea porque tuvieron que enfrentarlos y peor todavía, porque ambas circunstancias se les presentaron reunidas.

Cuadro XIX
Segunda Guerra Mundial
Aviones japoneses destruidos por la aviación de los EE.UU. (a)

Agente destructor	En vuelo	Aterrizados	Totales
Aviones de portaviones embarcados	6.444 (b) (c) (d)	5.824 (e)	12.268
Aviones de portaaviones operando desde tierra	2.277 (c) (f)	328	3.133
Aviones navales de exploración <i>Liberator</i> y <i>Privateer</i> basados en tierra e hidroaviones <i>Mariner</i> y <i>Coronado</i> desde espejos de agua	528 (g)	--	528
Total aviación de la Armada (USN) y la Infantería de Marina (USMC)	9.249 (h)	6.152	15.401
Aviones de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los EE.UU. (USAAF) desde bases en tierra	7.362	2.981	10.343 (i)
Totales aviación de los EE.UU.	16.611	9.133	25.744

Notas: (a) Mientras no se indique otra fuente, las cantidades en este cuadro corresponden al documento "US Naval Aviation in the Pacific War", Oficina del Jefe de Operaciones Navales (CNO) de la Armada de los EE.UU., 1947, páginas 41 a 46 inclusive

(b) De estos 6.444 aviones, 4.457 eran de caza y 1.987 de ataque. Esas cantidades han sido deducidas de la presentación "World War Two Naval Aviation Statistics" (bluejacket.com/ww2_usn_usmc_av_stats.html) que usa un informe del Departamento de Inteligencia Naval de la USN de 1945. Este informe aporta datos ligeramente superiores a los recién indicados (4.480 y 1.997 respectivamente) que totalizan 6.477 aviones japoneses derribados en vuelo; es decir, 33 aviones más que los que informa el documento que aquí se emplea como fuente principal.

(c) Los aviones aquí llamados de ataque, comprenden a los aviones clasificados de manera general -hasta cerca de 1950- como torpederos, exploradores-bombarderos, bombarderos en picada y bombarderos de altura.

(d) De estos 6.444 aviones, 4.457 eran cazas y 1.987 eran de ataque. Estas cantidades se deducen por proporciones de las detalladas en el informe mencionado en (b); la diferencia de totales es de solo 33 aviones.

(e) Incluyen los aviones destruidos a bordo de sus portaaviones y otros buques.

(f) De estos 2.277 aviones, 2.047 eran de caza y 758 de ataque. Estas cantidades se toman directamente del informe mencionado en (b); su suma coincide con los datos del documento mencionado en (a).

(g) Este autor estima que se trataba de cazas que intentaban destruir a aviones exploradores de la USN. En sus más de 15.000 misiones realizadas en 1944 y 1945, los aviones *Liberator* y *Privateer* se encontraron con 937 cazas japoneses, de los que derribaron 504, a costas de 18 exploradores. Los hidroaviones *Coronado* y *Mariner* derribaron a 24 cazas, a costas de 3 de ellos.

(h) Este total presenta una diferencia de 103 aviones en más sobre los 9.146 que surgen de sumar los 528 derribados por los aviones exploradores informados en el documento mencionado en (a), y los 8.618 derribados por los cazas de la USN y USMC que informa el documento mencionado en (b). Esa diferencia de 103 aviones, podría corresponder a los cazas japoneses derribados por aviones de ataque de los portaaviones de EE.UU., que tan solo en 1944 y 1945 entraron en combate con esos cazas en 742 ocasiones, perdiéndose solo 18 de ellos.

(i) Este total coincide con el presentado en la Tabla 166 del Army Air Forces Statistical Digest WWII (Diciembre de 1945), pero no con el que resulta de sumar los parciales por áreas de operaciones en las Tablas 169 a 172 de dicho informe, que totalizan 9.118 aviones. La diferencia debe atribuirse a que la Tabla 166 incluiría a los derribos producidos por los Grupos de Voluntarios Estadounidenses de la Fuerza Aérea de China (los legendarios "Tigres Voladores") y otras organizaciones.

Información ampliatoria I

Con relación a los aviones japoneses destruidos por los aviones embarcados en portaaviones de la USN, el documento mencionado en (a) hace una distribución porcentual entre tres situaciones. Las cantidades de aviones correspondientes a cada uno de esos porcentajes resultan diferentes a las expresadas en otras partes de dicho documento. Teniendo en cuenta que esos porcentajes son calificados como "aproximados" por el mismo informe que los presenta, y partiendo de la proporción que allí se establece para las pérdidas correspondientes a los combates aire-aire, aquí se estima que de los 12.268 aviones japoneses destruidos por los aviones embarcados en portaaviones:

- 24,5% (3.007; de ellos 868 provenían de portaaviones y otros 1.177 eran Kamikazes) fueron derribados en combate aire-aire defendiendo a las fuerzas navales de los EE.UU., vs. 28% (3.435 aviones) que informa el documento mencionado en (a). En esta tarea, los cazas de los portaaviones de la USN habrían derribado al 50% de los cazas y al 70% de los aviones de ataque que interceptaron.
- 28% (3.437) fueron derribados en combate aire-aire sobre naves e instalaciones japonesas, vs. 32% (3.926 aviones) que informa el documento mencionado en (a).
- 47,5% (5.824) estaban aterrizados, vs. 40% (4.907 aviones) que informa el documento mencionado en (a).

Es decir, de los 12.268 aviones japoneses destruidos, el 24,5% son el resultados de operaciones de defensa contra-aérea y 75.5% de operaciones de ofensiva contra-aérea; en rigor, para la terminología naval, en el caso de los aviones que fueron destruidos a bordo de sus portaaviones, se trataba de operaciones de ataque contra buques.

Cuadro XIX - Continuación

Información ampliatoria II

Aviones japoneses derribados en vuelo	Pérdidas de EE.UU. en combate aire-aire	Relación	Incluye todos los tipos de aviones de los EE.UU.
6.444 por aviones embarcados USN	451 aviones embarcados USN	14.3 a 1	
2.805 por aviones con base en tierra USN	446 aviones con base en tierra USN	6.3 a 1	
7.362 por aviones con base en tierra USAAF	1.542 aviones con base en tierra USAAF	4.8 a 1	

Como se puede observar en este cuadro, la aviación embarcada demostró una mayor eficacia en los combates aire-aire, atribuible en buena medida y entre otras razones, al apoyo de información y el control brindado desde los buques propios.

Información ampliatoria III

De los 12.268 aviones japoneses destruidos por los aviones embarcados en portaaviones estadounidenses, 11.409 (93%) eran aviones terrestres. (Ver artículos “Bombarderos Estratégicos y Portaaviones” y “El Portaaviones en la Guerra Moderna”; Contraalmirante de Francia Pierre Barjot, Boletín del Centro Naval, Buenos Aires, Nos. 598 y 609, respectivamente).

Información ampliatoria IV

Según un informe del USSBS (“Japanese Air Power”, Military Analysis Division, Report 62, Julio 1948 [www.scribd.com/.../USSBS-Report-62-Militar...] cuando Japón atacó Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941 disponía de 7.500 aviones; desde esa fecha hasta agosto de 1945 construyó otros 65.000, lo que da un total de 72.500. De ellos, al finalizar la guerra sobrevivían 18.500, lo que significa que ese país perdió 54.000 aviones durante la contienda. El mencionado informe del USSBS discrimina esas pérdidas así:

- 10.000 aviones durante vuelos de adiestramiento y 4.000 durante traslados; suman 14.000.
- 20.000 aviones “en combate” (derribados en vuelo por la acción de la aviación y armas antiaéreas enemigas); 10.370 corresponderían a la Marina Imperial Japonesa (j)
- 20.000 aviones debido a otras causas operacionales (incluyen los destruidos aterrizados y en vuelo por accidentes); 16.750 corresponderían a la Marina Imperial Japonesa (k)

La diferencia entre los 20.000 aviones japoneses perdidos en combate que informa el USSBS y los 16.611 derribados por las aviaciones de la marina y el ejército de los EE:UU. que se contabilizan más arriba, es decir 3.389 aviones, se debe atribuir a los aviones de otros Aliados (incluyendo los de los portaviones británicos) y a la artillería antiaérea terrestre y naval Aliada (incluyendo 724 aviones derribado por los buques de los EE.UU entre el 25 de octubre de 1944 y 13 de agosto de 1945; ver cuadro XVIII); en ese número se debería incluir también a los 453 (o 474) aviones suicidas que se estrellaron contra buques aliados.

De manera análoga, la diferencia entre los 20.000 aviones japoneses perdidos por otras causas operacionales que informa el USSBS y los 9.133 destruidos en tierra por las aviaciones de la marina y el ejército de los EE:UU. que se contabilizan más arriba, es decir 10.867 aviones, debería incluir los así destruidos por los aviones de otros Aliados (incluyendo los de los portaviones británicos), los destruidos por el fuego naval contra aeródromos, los accidentados en el desarrollo de una misión, etc.

Notas

(j) Interrogation Nav 50, Commander J. Fukamizu, USSNS No. 202, Tokio.

(k) Idem nota (j)

Información ampliatoria V

En el teatro del Pacífico los EE.UU. perdieron aproximadamente 27.000 aviones por todas las causas, de ellos 14.533 por razones operacionales (l) y de estos, 8700 en combate, 60% víctima de la artillería antiaérea de terrestre y naval.

Notas: (l) “World War II - A statistical survey”, John Ellis, New York Facts on File, NY, 1993, página 259.

Cuadro XX Guerra de Malvinas

Apreciación post facto sobre los combates aire-aire y los ataques contra los buques británicos

En esta guerra los británicos no perdieron en combate aire-aire a ningún cazabombardero embarcado en sus portaaviones, pero lograron derribar en vuelo a 21 de los argentinos basados en tierra y destruir a 7 que estaban aterrizados (la defensa antiaérea de la flota británica derribó otros 13).

Por su parte, los cazabombarderos basados en tierra de la Fuerza Aérea y la Armada Argentina destruyeron 7 buques de distintos tipos, produjeron daños graves en 4 y daños moderados y leves en otros 10 (a).

Sobre ambos aspectos, se hace la siguiente apreciación post facto para cada una de las partes.

La aviación argentina habría obtenido mejores resultados en sus ataques, si hubiera contado con:

- Aviones de exploración que designaran a los buques a batir y guiaran sus ataques a través de las defensas contra-aéreas y antiaéreas enemigas.
- Aviones de caza para disputar la superioridad aérea y dar escolta aérea a los aviones de ataque propios, equipados como mínimo con misiles de lanzamiento desde cualquier ángulo al blanco como los Sidwinder AIM-9L que usaron los británicos (y de reciente aparición entonces).
- Aviones de ataque con equipos de guerra electrónica y armas adecuadas para su autodefensa y para neutralizar a los buques británicos de defensa antiaérea de área (los destructores tipo 42 de la clase Sheffield).
- Aviones cisterna suficientes para montar ataques más lejos e integrados cada uno con mayor cantidad de aviones, cuestión de que saturada la defensa enemiga (con su cuota más o menos fija de pérdidas propias) más aviones llegaran a sus objetivos y disminuyera el efecto acumulado de dichas pérdidas en la sumatoria de ataques.
- Un mayor número de misiles anti-buque en lugar de bombas “ciegas” de caída libre, para atacar desde más lejos y con mayor precisión.

La fuerza naval británica, por su parte, habría logrado mejores resultados en su defensa aérea y perdido menos buques, si hubiera contado con:

- Aeronaves de exploración embarcadas que alertaran de los ataques aéreos argentinos y guiaran a sus interceptores contra los aviones que atacaban.
- Aviones de caza que interceptaran a los aviones argentinas más lejos, y de ataque con mayor radio de acción, que permitieran atacar a sus bases aéreas desde distancias prudentes para sus (modestos) portaaviones. (b)
- Armas antiaéreas de defensa de punto más eficaces instaladas en todos sus buques de guerra. (c)

Notas: (a) Dos de los destruidos fueron víctimas de misiles anti-buque; el resto y todos los dañados fueron víctimas de bombas, excepto uno, atacado solo con cohetes de 76 mm y cañones de 30 mm.

(b) Paradójicamente, Gran Bretaña había desguazado en 1979 al portaaviones de ataque Ark Royal (46.000 toneladas) pues había decidido no operar más con ese tipo de buque. En su lugar había confiado la defensa aérea de la flota a los misiles antiaéreos de largo alcance, renunciado a los ataques a tierra desde el mar (salvo con misiles nucleares lanzados desde submarinos a propulsión nuclear), e incorporando a los Invencible para la defensa antisubmarina con helicópteros; la presencia de 4 o 5 Sea Harriers a bordo tenía como propósito poder interceptar eventuales aviones de exploración soviéticos. El Ark Royal operaba con aviones turbohélice de alarma aérea temprana y unos 40 aviones de caza supersónicos y de ataque pesado (McDonnell F-4 Phantom y Blackburn Buccaneer S2, muy superiores a los Sea Harrier en sus respectivas funciones). Este buque tenía su hangar blindado y su cubierta de vuelo podía resistir bombas de hasta 1.000 libras; además, tenía un cinturón blindado calculado para soportar impactos de cañones de 100 mm y era capaz de soportar explosiones subacuáticas de más de 1.200 libras y probablemente hasta 2.000 libras, cargas mucho mayores a la de cualquier arma usada en Malvinas. La equivocada decisión que se expone, fue reconocida después de Malvinas, con la modificación de los Invencible y sus grupos aéreos y con la actual construcción de los dos poderosos portaaviones de la clase Queen Elizabeth.

(c) Por ejemplo:

- Equivalentes a las que poseen nuestras clases MEKO 360 y 140 que, aunque desde la década de 1980 se han vuelto anticuadas, todavía es factible y aceptable actualizarlas.
- Los destructores de defensa aérea de la clase Sheffield no contaban con armas antiaéreas de punto para su defensa individual, lo cual les resultó fatal; lo mismo pasaba con los portaviones que, en el caso del Invencible, contaba con un lanzador de misiles de defensa aérea que quitaba precioso espacio en su cubierta y en las santabárbaras.

Cuadro XXI

Guerra de Malvinas

Aptitud Antisubmarina de las Unidades de Superficie y Aéreas de la Armada Argentina

En ese tiempo nuestras unidades de superficie eran nueve, de las cuales cuatro tenían casi 40 años de construidas y por ello eran ruidosas, presentaban fallas frecuentes y falta de repuestos. Del total, solo dos podían dar 30 nudos y el resto unos 24. Los más viejos requerían reabastecimientos de combustible cada dos o tres días - lo que aumentaba su exposición al enemigo- mientras que la autonomía de los más nuevos era algo mayor. Por su parte, los submarinos nucleares británicos – que resultaron ser cinco más uno convencional - daban en inmersión alrededor de 30 nudos y su autonomía, a los efectos de una campaña, solo estaba limitada por la resistencia de su tripulación.

Los alcances sonar de los buques argentinos más viejos no llegaba a 2.500 metros y el de los más nuevos llegaban hasta los 4.000 metros, mientras que sus torpedos antisubmarinos llegaban hasta 1.500 metros, salvo en el caso de los dos destructores clase *Hércules*, cuyos torpedos tenían 4.500 metros de alcance; además solo estos últimos buques contaban con un helicóptero armado con torpedos antisubmarinos. Por su parte, el alcance de los sensores acústicos pasivos de los submarinos británicos superaba los 40.000 metros y el de sus torpedos guiados era de más de 12.000 metros a alta velocidad; el *Conqueror* atacó al *Belgrano* desde una distancia de 8.000 metros.

Con relación ahora a los cuatro aviones Grumman *Tracker* embarcados del *25 de Mayo*, eran insuficientes en cantidad y tenían problemas con sus motores, pero obtuvieron contactos submarinos en dos oportunidades, uno de los cuales mantuvieron por 24 horas con la ayuda de los helicópteros antisubmarinos Sikorsky *Sea King* de dicho buque y lo atacaron; no se conocen los resultados. Mientras estuvieron a bordo, los *Tracker* debieron también buscar a los buques enemigos, lo cual afectó su empleo antisubmarino.

En cuanto a los dos aviones de exploración Lockheed *Neptune* de largo alcance basados en tierra, fueron empleados casi exclusivamente en la vigilancia de la superficie del mar y agotaron su aptitud para volar a mediados del conflicto, no sin antes encontrar a los naufragos del *Belgrano* y localizar al destructor *Sheffield* y guiar hasta él los aviones navales que lo destruyeron.

La Cuestión Estratégica ¿Cómo Liderar el Futuro?

Contraalmirante VGM (R) Lic. Carlos Cal

Capitán de Navío de IM Lic. Mag. Alejandro Di Tella

Comodoro de Marina VGM (R) Lic. Mag. Eduardo Ganeau

Comodoro de Marina (R) Lic. Mag. Gustavo Grünshläger

Lic. Mag. Mariana Leal





CL VGM (R) Lic. Carlos Cal
CNIM Lic. Mag. Alejandro Di Tella
Com. de Marina VGM (R)
Lic. Mag. Eduardo Ganeau
Com. de Marina (R)
Lic. Mag. Gustavo Grünshläger
Lic. Mag. Mariana Leal.

Los autores integran las cátedras de Toma de Decisiones en Condiciones de Incertidumbre para diversos cursos que dicta la Escuela de Guerra Naval.

De izquierda a derecha: *Ganeau, Di Tella, Cal, Leal, Grünshläger*

La Cuestión Estratégica

¿Cómo Liderar el Futuro?

CL VGM (R) Lic. Carlos Cal

CNIM Lic. Mag. Alejandro Di Tella

CM VGM (R) Lic. Mag. Eduardo Ganeau

CM (R) Lic. Mag. Gustavo Grünshläger

Lic. Mag. Mariana Leal

Resumen

El presente artículo contiene los conceptos vertidos en la presentación del libro “La Cuestión Estratégica: Análisis y Conducción” recientemente editado por a Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina (febrero de 2017), en el cual se desarrolla un método para la toma de decisiones en condiciones de incertidumbre, elaborado y enseñado en este instituto de altos estudios militares, desde 1985 hasta el presente.

Abstract

This article highlights the concepts introduced in the presentation of the book named “La Cuestión Estratégica: Análisis y Conducción” [“The Strategic Question: Analysis and Leadership”] on February, 2017, recently edited by the Naval War College of the Argentine Navy. The book illustrates a method for decision making in times of uncertainty which was developed by the Military Higher Education Institute and taught from 1985 until now.

Introducción

¿Cómo decidir en condiciones de alta incertidumbre? ¿Qué hacemos frente a otros actores con quienes tenemos intereses que nos relacionan?

¿Cómo hacemos para liderar el futuro y no ser tan solo una consecuencia de él?

Tradicionalmente se ha estudiado el legado de los más conocidos pensadores estratégicos. Es decir, como la estrategia comienza en el mundo de las ideas, se ha analizado preferentemente la forma en que “otros” han hecho “estrategia”. Especialmente se considera a aquellos que han tenido éxito haciendo estrategia. Así, estudiamos a Clausewitz, Sun Tzu, Jomini, Mahan, Corbett, Lidell Hart, Douet, Beaufre..., y muchos otros. Sin embargo no siempre nos hemos tomado el trabajo de pensar qué es lo que deberíamos realizar para “hacer estrategia”.

Si tuviéramos esa necesidad o propósito, lo que primero que deberíamos tener en claro es que la “estrategia” es un sistema para tomar decisiones, un sistema para llevar las ideas a la acción, y con eso en mente, correspondería analizar inicialmente la toma de decisiones... ¿Por qué existen distintos sistemas de toma de decisión?

Para afrontar estos desafíos, la Escuela de Guerra Naval ha editado el libro **“La cuestión Estratégica: Análisis y Conducción”** cuyos autores son: el CL VGM (RE) Carlos Cal, el Cdro. de Marina (RE) Gustavo Grunschlager, el Cdro. de Marina VGM (RE) Eduardo Ganeau, el CNIM Alejandro Di Tella y la Lic. Mag. Mariana Leal. Colaboraron también el CN (RE) Ernesto Alcayaga y el CN Alberto Cohen. La Escuela de Guerra Naval fue la responsable de su edición e impresión. El diseño gráfico y la cuidada estética del libro estuvieron a cargo de la diseñadora gráfica Gabriela Garimaldi.

Este libro es el fruto de un trabajo en equipo del grupo de profesores que viene dictando la materia Método de Toma de Decisiones en Condiciones de Incertidumbre desde 2010 en los cursos de Comando y Estado Mayor, con el apoyo y la participación de la cátedra de Estrategia de la Maestría en Estudios Estratégicos. Vale destacar también el constante apoyo de la dirección de la ESGN y de todas las autoridades que de alguna manera se vieron involucradas en este emprendimiento.

Esta edición es la última de una saga que se inició en 1985 y que tuvo como precedentes nueve “contribuciones académicas”, publicadas por la Escuela, y dos libros, cuya edición correspondió al Instituto de Publicaciones Navales, bajo los títulos de “Estrategia: Lógica, teoría y práctica” (1995) y “Estrategia: Teoría y práctica” (1998). La redacción de esta nueva edición está animada por un espíritu de revisión permanente de este método y está basado en el enfoque novedoso de la materia Estrategia que trajera en su momento el Dr. Federico Frischknecht y que desarrollara en su momento con un grupo de entusiastas profesores de esta Escuela de Guerra Naval.

La motivación de los autores para esta edición tuvo dos fuentes: Por un lado, la dirección de la Escuela que año tras año requería a los profesores la confección de un texto nuevo y más simple. Por el otro, idéntico pedido de los alumnos de los cursos de Comando y Estado Mayor para ver facilitado su estudio.

A modo de síntesis de antecedentes del desarrollo de este método es fundamental resaltar que el desenlace del Conflicto del Atlántico Sur movió a la Armada Argentina a revisar los aspectos profesionales de las acciones de guerra llevadas a cabo, lo que fue concretado por un grupo selecto de oficiales superiores que constituyó la “Comisión de Análisis de Acciones de Combate”. Esta Comisión revisó lo actuado desde el punto de vista profesional y táctico, tal cual era su propósito, emitiendo directivas orientadoras que formaron parte del quehacer diario de la Armada desde aquel entonces hasta el presente.

Pero faltaba un análisis y una propuesta superadora que permitiera apreciar en su justa dimensión el significado estratégico de la guerra y del conflicto. Que ayudara a analizar profundamente las posibles contribuciones del instrumento militar naval en la incertidumbre y complejidad de las cuestiones estratégicas.

Es así que comenzó en 1983 el trabajo del Dr. Frischknecht, perteneciente al plantel docente de la Escuela de Guerra Naval, intentando producir un cambio de mentalidad en cuanto a la forma de desarrollar y practicar la estrategia, basándose en las enseñanzas del prusiano estratega General Carl von Clausewitz y en los nuevos avances de las ciencias sociales, especialmente de la psicología y la sociología, que avanzaron en el mundo desde mediados del siglo pasado.

Así se fue conformando una metodología para conducir el tipo de entramados de difícil estructuración, o directamente no estructurables, característicos de las cuestiones estratégicas, que ya forma parte del patrimonio de la Armada Argentina, y de esta Escuela de Guerra Naval en particular, y que, como dijimos, se viene enseñando desde 1985.

Se persiguió desarrollar un método que permitiera salir del laberinto creado por nuestras propias mentes, que saliera de las cuestiones procedimentales, materiales y tácticas, con sus preconcepciones y creencias, y que nos insertara en el mundo de las percepciones, de los intereses y de las decisiones ante la incertidumbre y complejidad insalvables.



La nueva metodología, como una forma de “hacer estrategia”, tiene la virtud de seguir un camino que nos permita pensar y ejecutar políticas proactivas y no reactivas, dando lugar a su vez a apreciar la posible participación militar en las decisiones estratégicas del Estado. Participación que no se circunscribe a las acciones de fuerza típicas del instrumento militar, sino que incluye también al empleo que hace uso de los medios militares como canales del ejercicio de poder. Se aprecia así que es posible una nueva interpretación del significado de la “Batalla de Malvinas” cuando damos una perspectiva estratégica a dicha cuestión. Esa “batalla” no fue el inicio ni el fin de la historia. Esa “movida” alcanza así un significado estratégico mucho más relevante.

Muchas veces se dice que la Defensa de un país es como una póliza de seguro. Se discute si es un gasto o una inversión. Se dice que es la prima que hay que pagar para evitar eventuales males mayores. Pero la Defensa

no es sólo “como un seguro”. No es cualquier seguro. En todo caso, podríamos asemejarlo en algo a un seguro contra “robo”, donde puede haber un ladrón, una inteligencia actuando en nuestra contra. Pero la Defensa va más allá. Contrariamente a lo que sucede con un seguro, que compensa las pérdidas sufridas, la Defensa se adelanta a ese robo, actuando antes contra ese ladrón, previniendo, ya sea con el poder o con la fuerza. La Defensa no es un seguro contra incendio, tampoco contra granizo u otro desastre natural porque en estos casos no hay un actor inteligente actuando contra nuestros intereses. En este caso no habría una “cuestión estratégica”.

La Defensa es “nuestro seguro” contra todos aquellos actores dotados de inteligencia, que tienen intereses que interactúan con los de la República Argentina, o sea, con nosotros los argentinos. Es decir, la Defensa es una postura estratégica frente a otros actores, que se vale de los recursos de la Nación para producir efectos sobre otros intereses ajenos y propios, válidos tanto para la cooperación como para la competencia.

La interacción con la comunidad internacional y en ámbitos similares como el empresarial o el político, no es como un juego de ajedrez, donde todos pueden ver las piezas y sus movimientos. Los actores de la realidad empresarial, nacional, internacional y transnacional tienen intereses que es necesario conocer e interpretar, además de una personalidad cargada de emotividad que los anima a la inter-relación con posturas alejadas de su pura racionalidad. Reina la incertidumbre porque resulta muy difícil predecir lo que está en la mente de los demás decisores y, a veces también, conocer lo que está en la nuestra. Por eso decía Sun Tzu en “El Arte de la Guerra” que quien conoce a su enemigo y se conoce a sí mismo, saldrá victorioso en mil batallas.

Como se dijo, este Método no se circunscribe a los problemas de la Defensa o militares, sino que es de aplicación en las diversas circunstancias que nos presenta la vida diaria en todos los ámbitos, en donde estas condiciones de **incertidumbre, volatilidad, complejidad y ambigüedad** aparecen cuando tratamos con personas y organizaciones de diversa índole.

Puede decirse que el Método enseña a **hacer estrategia**, a aquellos que deben practicarla y que recién comienzan a adentrarse en sus laberintos. Podríamos asimilar este proceso al de la enseñanza para aprender a

caminar hacia quien nunca tuvo la posibilidad de hacerlo. Imaginemos por un instante lo complejo de enseñar a mover determinados músculos sincronizadamente y mantener al mismo tiempo el equilibrio con el objetivo de llegar a alguna parte, a quien nunca se ha podido levantar de una postración permanente.

También es útil para aquel funcionario, empresario, político, sindicalista, militar o integrante de una organización cualquiera que, habituado a tomar decisiones utilizando su experiencia y su intuición, quiera darle un impulso superador a esa habilidad adquirida con la práctica, sustentado en una teoría sólida con más y mejores herramientas.

El libro, que intenta perfeccionar un Método de Toma de Decisiones en Condición de Incertidumbre, fue el fruto de más de dos años de incontables reuniones de trabajo, de redacciones revisadas hasta el hartazgo, de discusiones académicas, que siempre generaban discusión. Se pretendió simplificar el vocabulario, relacionarlo con situaciones de la vida diaria y hacer el texto más ameno con un lenguaje más coloquial.

Un detalle, que tal vez parece menor pero que no lo es, es el cuidado diseño gráfico, la estética inteligente y la calidad de impresión del libro que juegan un papel importante, haciéndolo atractivo a la vista e invitando a quienes lo tienen en sus manos a iniciar su lectura y llegar hasta el final.

Hasta aquí la introducción. Seguidamente se sintetiza muy brevemente el Método de Toma de Decisiones en Condiciones de Incertidumbre para ayudar a su comprensión, aceptación y uso.

Los horizontes y sistemas de decisión

El ser humano se enfrenta permanentemente al hecho de tener que tomar decisiones para poder resolver los problemas o desafíos que se le presentan. Dichos desafíos se manifiestan en situaciones de diversa índole.

En primer lugar podemos identificar aquellas situaciones en las que tenemos una sólida base de conocimientos. Identificamos todas las entradas y aplicando los procesos preestablecidos, obtenemos en forma sencilla las

salidas previstas. Las denominaremos “estructuradas”. Dicha estructura, tan conocida, tan armada, no nos requerirá más que usar todas las relaciones que ya conocemos. Diremos entonces que estamos en el horizonte del “cálculo de tareas”, en donde no necesitamos casi de creatividad, pues todos los procedimientos a emplear ya han sido diseñados y desarrollados previamente.

Luego, expondremos aquellas situaciones en las que nuestro conocimiento no es tan completo, pero sobre las que tenemos una gran cuota de experiencia anterior, que nos permite reconociendo la mayoría de las variables de entrada, desarrollar algún tipo de procedimiento que tenga probabilidades de arribar a una solución esperada. Denominaremos a este tipo de situaciones, “semi-estructuradas” y nos ubicaremos en el horizonte de la “resolución de problemas”.

En tercer lugar, nos corresponderá analizar aquellas situaciones en las que el nivel de conocimiento es exiguo o muy poco profundo. Nos referimos fundamentalmente a cuestiones de las que poco sabemos, en donde abunda la incertidumbre y todo depende de las percepciones de los actores que interactúan en dicho contexto. Como toda percepción, está fuertemente atada a los valores que cada uno de esos actores utilice como escala para interpretar la realidad que se le presenta. No tenemos clara conciencia de todas las entradas a nuestro sistema, y tampoco sabemos a ciencia cierta, cuántas y cuáles serán las salidas o resultados que el mismo produzca. Llamaremos a estas situaciones “no estructurables” pues están afectadas de un alto grado de incertidumbre. Nos ubicamos en el horizonte de la “conducción de cuestiones”.

A cada uno de esos horizontes corresponde un sistema de decisión que nos permita lidiar con las particularidades propias de los contextos en los cuales está llamado a intervenir. Para el horizonte del cálculo de tareas emplearemos la “técnica”; para el de la solución de problemas, el “planeamiento”. Para el horizonte de la conducción de cuestiones el sistema de decisión que utilizaremos es la “**ESTRATEGIA**”.

A su vez, para cada uno de estos sistemas de decisión, difieren los razonamientos que empleamos y las acciones que desarrollamos. Para la estrategia, nuestro razonamiento será dialéctico y la mayoría de nuestras

acciones requerirán la concepción, haciendo el máximo uso de nuestra creatividad. En planeamiento, nuestro razonamiento será hipotético deductivo y heurístico, y la actividad fundamental a desarrollar será el diseño. Por último, en el nivel de menor creatividad, de mayor automatismo, cuando estamos orientados a utilizar los procesos de la técnica, nuestro razonamiento será puramente deductivo y nos limitaremos a “elegir”.

La Conducción Estratégica

Una vez que hemos establecido los diferentes tipos de problemas que demandan solución, vamos a reflexionar sobre aquellos para los que esta metodología está diseñada. Nos concentraremos entonces en la conducción estratégica, y vamos a decir desde el principio que no la adjetivaremos como política, económica, militar, etc., sino que la abordaremos en forma general.

No nos referiremos tampoco a la estrategia como un nivel jerárquico. No estamos hablando de un determinado nivel de gestión, sino que estamos enfocándonos en la forma de hacer estrategia, o sea, de conducir una cuestión de características estratégicas. Es decir, que lo que estamos desarrollando es un sistema de toma de decisión para ser empleado en aquellos casos en los que la situación se presenta como “no estructurable”, de gran incertidumbre, volatilidad, complejidad y ambigüedad. El horizonte conceptual de los valores y del razonamiento dialéctico.

En ese marco, hablaremos de “Cuestiones Estratégicas” que identificaremos como un entramado de relaciones entre los intereses de los distintos actores; intereses que nos permitirán delinear su racionalidad; actores que interactuarán a través de una particular dialéctica entre sus voluntades; comunicándose mutuamente en pos de incrementar su libertad de acción y disminuir la incertidumbre característica. Eso es, básicamente lo que nos permite definir las características de esta conducción:

- 1- Racionalidad interdependiente.
- 2- Dialéctica de voluntades.
- 3- Libertad de acción.
- 4- Incertidumbre

El Interés

Ahora bien... recién, casi como al pasar, mencionamos que esa racionalidad interdependiente, estaba configurada por “intereses”. Veamos el significado de los intereses y su posición central en nuestra cuestión estratégica...

Los distintos actores sienten algo distinto por los objetos motivo de las cuestiones. Cada uno asiga un valor a los a los objetos que posee, observa o ambiciona.

La manera en que cada uno de esos actores valora los objetos que lo rodean, da forma a lo que podemos identificar como “sus intereses”.

Esos intereses, es decir los objetos valorados por cada actor, van a constituir el “ladrillo” fundamental de nuestro “Rasti” o nuestro “Lego”. Ese ladrillo es el que nos va a permitir construir las diferentes estructuras de nuestra metodología para toma de decisiones en incertidumbre. El modo en que combinemos los distintos intereses de un actor con los intereses de los demás nos permitirá desarrollar conceptos de cooperación, competencia, poder, fuerza, escenarios, política, coaliciones, campos de acción, maniobras, intenciones, compromisos, opciones, comunicación, etc.. Todos ellos son elementos presentes en cualquier cuestión estratégica, en cualquier horizonte dialéctico, incierto, ambiguo, volátil...

Y eso nos trae, finalmente, a nuestra “Cuestión Estratégica”.

La Cuestión Estratégica

¿Qué entendemos por Cuestión Estratégica?

En primer lugar vamos a hablar del Conflicto. Schelling¹ nos ha dicho que podemos verlo como un estado patológico, buscando identificar sus causas y tratamiento, o considerarlo como un estado normal de la convivencia humana, y estudiar el comportamiento asociado a ello. Este es el punto de vista que esta metodología adoptó desde su inicio, y mantuvo durante toda su evolución.

Sin embargo, la acepción confrontativa de la palabra conflicto está tan

1- SCHELLING, T. (1960). *Strategy of Conflict*. Cambridge: Harvard.

enraizada en la sociedad en general y en la comunidad académica, política y militar en particular, que su utilización en esta metodología ha sido recurrentemente malinterpretada, cuestionada y se ha constituido en un escollo importante para la comprensión, transmisión y aceptación de la metodología en sí misma. Tampoco debemos olvidar que desde el punto de vista del derecho internacional, el conflicto armado es una situación directamente relacionada con la confrontación violenta, que generalmente implica el uso del instrumento militar y no es algo deseado por el común de los ciudadanos, aunque sea “la continuación de la política con otros medios” (según Clausewitz, en “De la Guerra”).

Teniendo en cuenta que no era importante aferrarse a un concepto tradicional, sino privilegiar la difusión de un modelo teórico y una metodología práctica que consideramos consistente y útil, como parte de la evolución metodológica encarada recientemente hemos decidido reemplazar el término “conflicto” usado en tiempos anteriores, por la “*Cuestión Estratégica*”.

Así podemos decir que nuestra Cuestión Estratégica es una situación social, o sea, una situación propia de la interacción humana la que le asignamos un significado estratégico. Es decir, una situación social compleja, incierta, ambigua, que no es claramente estructurable y que involucra decisiones importantes que impactarán en mayor medida a futuro, más que en el presente inmediato.

No es una situación rutinaria, pero es normal. Es un componente natural de la convivencia humana. Una cuestión estratégica, es la representación de las relaciones humanas.

Está conformada por una trama de relaciones: las existentes entre los diversos actores presentes en la



Distintos puntos de vista

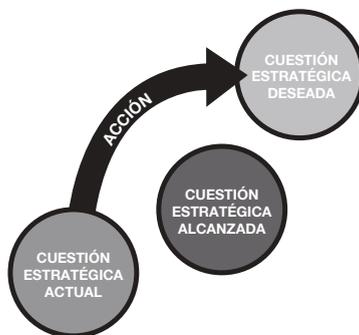
cuestión. Relaciones que se configuran a partir de la vinculación entre sus diferentes intereses, en función de la valoración que le asignan a los objetos presentes en el escenario de la cuestión. Esto implica que en una misma cuestión estratégica existen múltiples puntos de vista.

Estas relaciones, sostenidas sobre una red de intereses, son en parte coincidentes y en parte discrepantes. Esta diversidad es análoga a la multiplicidad de visiones, o si se quiere, de percepciones que los actores tienen acerca del mundo que los rodea. Y también es producto de la dialéctica de voluntades con que ellos se influyen mutuamente, en pos de alcanzar sus fines. Así es como trabajamos con relaciones mixtas, de coincidencia y discrepancia entre intereses que conviven en la vinculación que construyen entre sí los diferentes actores.

Por eso, vamos a decir que la Cuestión Estratégica es normal, múltiple y mixta.

El Ciclo Estratégico

Vista así nuestra “Cuestión Estratégica”, vale describir rápidamente al ciclo estratégico. Partiendo del análisis de una cuestión actual, o sea aquella en la que nos encontramos, diseñaremos una cuestión estratégica deseada. La que nos gustaría lograr para sentirnos más cómodos o beneficiados. Sabiendo a dónde queremos llegar, concebiremos las acciones que nos permitan alcanzar esa situación. Por supuesto que, habiendo diferentes actores y pugnando todos ellos por alcanzar su propia “Cuestión Deseada”, la puja dará lugar a una determinada “cuestión estratégica alcanzada”, que se convierte en nuestra nueva cuestión estratégica actual, con lo que el ciclo se reinicia y continúa.



Las etapas de la conducción estratégica

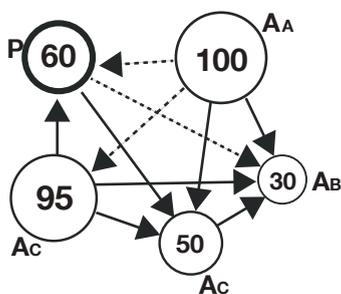
En consonancia con ese ciclo, nuestro proceso se estructura en cuatro etapas:

- 1- El análisis de la **Cuestión Estratégica** actual,
- 2- El diseño de la **Política**, que incluye la cuestión estratégica deseada,
- 3- La concepción de la **Maniobra** que nos lleve a esa cuestión deseada, y
- 4- La construcción e imposición de la **Directiva** que transmite la maniobra.

la fortaleza relativa en el caso de una eventual escalada hacia el límite de la competencia.

Con las tres relaciones de “identificación”, “poder” y “fuerza” se constituye la “trama” y ésta nos permitirá sintetizar la descripción de las relaciones de nuestra situación estratégica.

Para completar la situación, corresponde identificar el escenario de la cuestión en base al conjunto de los espacios de todos los intereses de los actores relacionados y las reglas de juego que como obligaciones o prohibiciones imperan sobre todos éstos.



Trama de una cuestión estratégica

Luego de la situación, vale concentrarse en su análisis mediante la “evaluación de la cuestión” en términos de la “libertad de acción” y “vulnerabilidad” del protagonista respecto de los demás actores. También amerita analizar el “nivel de la cuestión” en que se encuentra actualmente la interacción entre el protagonista y cada uno de los demás actores. Esto se hace en función de un espectro de graduaciones que contemplan desde la máxima cooperación hasta la máxima competencia. Asimismo, vale estudiar la capacidad del protagonista para “dominar la escalada” eventual de los demás actores con las herramientas de poder y fuerza a partir del nivel actual de la cuestión.

Asimismo, se debe apreciar si la trama se encuentra socialmente “en equilibrio” o en una situación inestable y determinar las diferentes “evoluciones” posibles. Por último, corresponde efectuar una “contrastación” de la situación actual con aquella que se había deseado en el pasado. De las diferencias, se deben determinar las causas que llevaron a esa condición. Es decir, se mira la cuestión estratégica actual en comparación con su pasado.

Esto completa la situación y el análisis de “la cuestión estratégica” existente y estamos listos para la segunda etapa, o sea, “la política”.

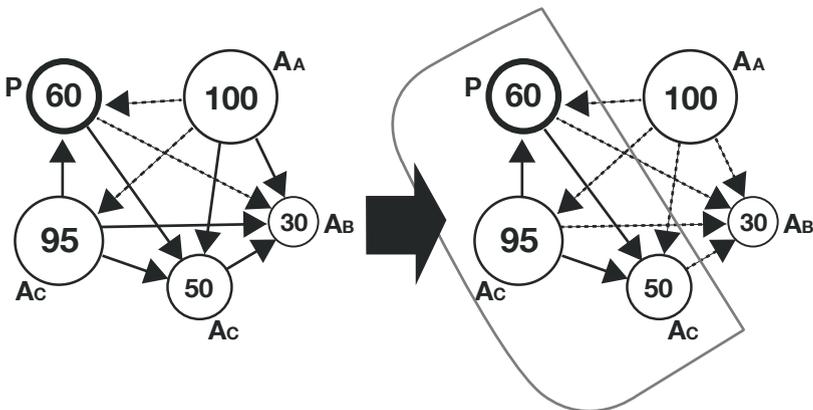
2ª. Etapa: **La Política**

La Política es la gran decisión estratégica sobre la cuestión deseada. O sea, aquella situación que pretendemos alcanzar, con la coalición en la que pretendemos desenvolvemos y el campo de acción sobre el cual habremos de maniobrar. Vale enfatizar que la política resulta de una serie secuencial de decisiones a adoptar, o sea, de una serie de respuestas a un cuestionario de varias preguntas.

Primero vale hacer una “verificación” que permita proyectar a futuro la actual cuestión estratégica y determinar aquellas mejores orientaciones para la política. A diferencia de la contrastación, que miraba al pasado, la verificación nos proyecta hacia el futuro.

Como primer paso de esta decisión estratégica, que es la política, corresponde definir si deseamos mantener la cuestión actual o si conviene modificarla. En segundo lugar, si vamos a escalar, mantener o desescalar nuestro nivel de la cuestión con cada uno de los demás actores.

En función de lo anterior, definiremos la “coalición” en la que pretendemos ubicarnos. Es decir, con qué actores deseamos aliarnos y a cuáles identificaremos como oponentes.



Como resultado de esa elección de nuestra coalición deseada surge la necesidad de actuar modificando, eliminando, o incorporando intereses a nuestra racionalidad, porque esta es la única sobre la que podemos incidir directamente.

Adecuada nuestra racionalidad amerita preguntarse si: ¿nos encontraremos con una nueva trama representativa de la coalición pretendida? ¿Lograremos con esos cambios alterar nuestra racionalidad en la forma necesaria y suficiente para materializar las decisiones adoptadas?

Acomodada nuestra racionalidad en función de la coalición pretendida, amerita reconocer el “campo de acción” en el que deberemos maniobrar y definir el grado de control pretendido sobre cada uno de los espacios que lo componen. Asimismo, vale preguntarse sobre las reglas de juego si se modificarán las obligaciones, prohibiciones o restricciones para relacionar intereses una vez que se conforme la nueva cuestión estratégica y si será necesario fomentar algún cambio.

Por último, se deberá expresar formalmente la política adoptada. Es decir, con lenguaje claro y preciso se indicará la cuestión estratégica deseada, ya sea por necesidad o por conveniencia.

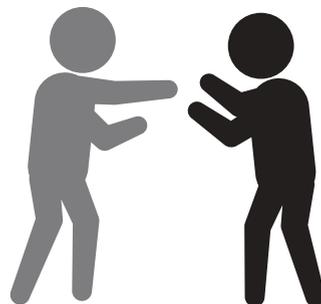
En el próximo paso, en función de la política se procederá a desarrollar la maniobra con cada uno de los demás actores.

3ª. Etapa: **La Maniobra**

La maniobra contempla las acciones a desarrollar con cada actor, su integración en una comunicación coherente, la operacionalización de objetivos y la determinación de los recursos disponibles o a obtener, para finalmente conformar los esfuerzos materiales o no materiales, internos o externos.

Relacionando al protagonista con cada actor se procede a lo siguiente:

Seleccionar nuestras “intenciones” con cada actor, lo que significará el motivo que nos impulsa. Luego se determinará el límite del compromiso con ellos, es decir, qué estamos dispuestos a poner en juego con cada uno de los actores.





Las intenciones y el compromiso implican las opciones estratégicas disponibles con cada actor y corresponde retener aquellas necesarias para nuestra maniobra.

Estas opciones darán lugar a los mensajes de nuestra comunicación dialéctica hacia los demás. Cada relación de intereses propios con ajenos constituye parte del mensaje y tendrá un significado en términos de contenido, argumento o autoridad. Elaborado un mensaje hacia cada actor se debe proceder a compatibilizarlos puesto que las acciones u omisiones, como los discursos y silencios, o el empleo de la pluma, el oro y la espada, transmitirá un mensaje, a unos y a otros, a aliados y a oponentes, como a propios y a ajenos. No quisiéramos que lleguen a destino los mensajes incorrectos...

Diseñada la comunicación pretendida surge la necesidad de ejecutar las acciones necesarias que tengan ese significado. Para ello, se identifican claramente los objetivos en otros actores, es decir, sus intereses y los efectos a lograr. Asimismo, se determinarán los recursos necesarios, o sea, los intereses propios que cuentan con capacidad para producir aquellos efectos. Identificados los primeros y determinados los segundos surgen los esfuerzos que constituyen la maniobra con cada actor.



Finalizada la concepción de las maniobras con cada actor, se está en condiciones de transmitir la estrategia a los encargados de llevarlo a cabo.

4ª. Etapa: **La Directiva**

La “directiva” es el vínculo entre las ideas y la acción. Es la traducción de las nociones abstractas manejadas durante nuestra concepción intelectual de la cuestión estratégica, en la orden para producir hechos concretos que materialicen, a través de la comunicación, las decisiones adoptadas.



Es importante transmitir inicialmente el análisis de la cuestión estratégica hecho en la primera etapa. Esto hace ver a los subordinados la interpretación estratégica de una situación que vivían y percibían desde un horizonte inferior de decisiones y con una perspectiva distinta.

Seguidamente, resulta esencial manifestar nuestro propósito general, es decir, nuestra política, para que los niveles inferiores conozcan el resultado estratégico a lograr especialmente en términos de coalición y campo de acción. Teniendo en cuenta que la experiencia indica que ningún plan resiste el primer disparo es fundamental que se conozca el estado final deseado.

Por último, se enunciarán las maniobras, para lo cual es necesario definir la organización. Esta resultará del ordenamiento de los esfuerzos necesarios.

Definida la organización, se asignarán objetivos y asignarán recursos de manera de no dejar ninguna responsabilidad librada al azar.

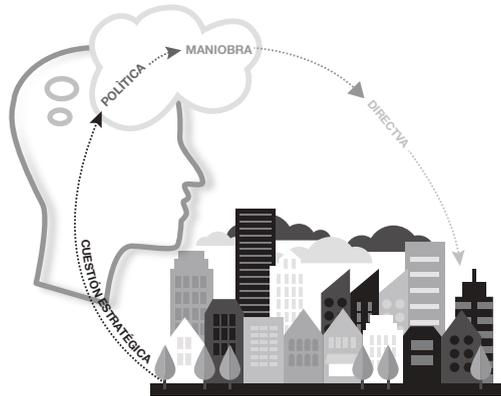
Finalmente amerita un ajuste final con el propósito de asegurar la sinergia, producir los efectos a lograr y evitar interferencias mutuas o huecos de acción.

Finalmente, amerita la supervisión permanente de la acción y la organización, pues la estrategia, como apuesta al futuro, avanza sobre la confirmación de suposiciones de base incierta y de la propia reacción ante la nueva información disponible.

Estas previsiones nos han permitido recorrer los elementos de una directiva clara y precisa, que disminuya el impacto de la incertidumbre y contribuya al éxito estratégico.

Epílogo

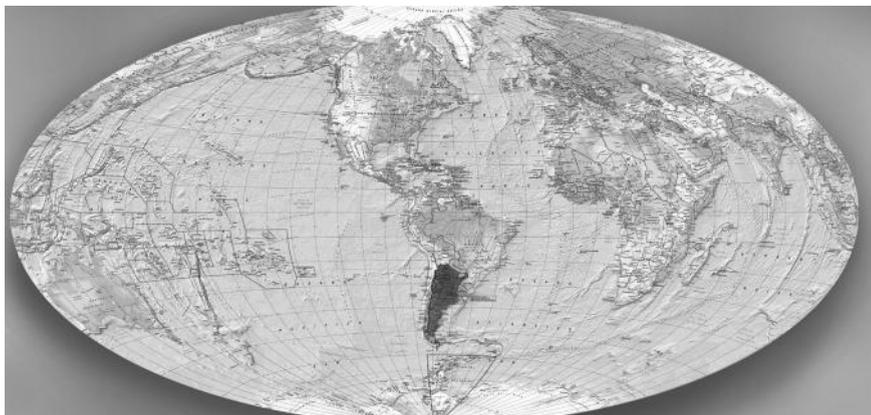
Estas son las cuatro etapas que dan estructura a la teoría de esta metodología. Con ella se pretende modelar sintéticamente la percepción de una realidad compleja e incierta. Consecutivamente, se busca definir una situación deseada, concebir los mensajes estratégicos necesarios y las acciones consecuentes, para terminar en las directivas hacia la propia organización con el propósito de conducir la realidad hacia situaciones de conveniencia.



Como la práctica de la estrategia se basa en la dialéctica, es decir, el uso polémico de la razón, no hay recetas para obtener resultados deseados. La teoría del arte es condición necesaria pero no suficiente para formar artistas. Son estos los que luego con su práctica crean el arte, así como los decisores diseñan su estrategia. No todos podrán emular el genio innato de Napoleón o San Martín. Habrá quienes nunca lleguen a entenderlos o imitarlos. Pero algunos, producto del estudio, un método y la experiencia, podrán aproximarse lo suficiente para hacer estrategia en su nivel de decisión.

La Escuela de Guerra Naval, desde hace más de tres décadas, nos provee un método que ha evolucionado con el transcurso del tiempo. La última de sus evoluciones formales, el libro “La Cuestión Estratégica. Análisis y Conducción” posibilita hacer su propia experiencia.

Para aquellos que sientan la inclinación de explorar en la niebla, que tengan el atrevimiento de opinar sobre lo ambiguo y que disfruten el desafío de apostar a lo incierto este método les ofrece la posibilidad de hacer realidad sus anhelos.



Deseamos que la comunidad académica en general y la de la Defensa en particular se sirvan de los conceptos de este libro y que su contenido ayude a resolver las importantes y serias cuestiones estratégicas que la República Argentina tiene pendientes de cara al siglo XXI. Entre ellos:

- La cuestión del Atlántico Sur
- La cuestión del Mar Argentino
- La cuestión de Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur
- La cuestión antártica
- La cuestión de las fronteras nacionales.
- La cuestión del narcotráfico
- La cuestión de los llamados Pueblos Originarios
- La cuestión del alineamiento internacional del país
- La cuestión energética nacional
- La cuestión del desarrollo económico e industrial de la nación
- La cuestión de la educación nacional
- La cuestión de la salud
- La cuestión de las migraciones

Desde la Cátedra de la materia Método de Toma de Decisiones en Condición de Incertidumbre de la Escuela de Guerra Naval, cuyos profesores son los mismos autores de este libro que aquí se presenta, hacemos votos para que su contenido se difunda, que la metodología se aplique y que surja una discusión constructiva para perfeccionarla en favor de un consenso sobre cómo hacer estrategia para solucionar efectivamente nuestros problemas.

A efectos de mejorar la relación con los lectores y la calidad de publicación se solicita responder la encuesta en el siguiente link: www.esgn.edu.ar



La Disuasión y la Actitud Estratégica Defensiva

My (EA) Esteban Ezequiel Poma





My (EA) Esteban Ezequiel Poma. Es Oficial de Estado Mayor del arma de Infantería.

Prestó servicios en el Regimiento de Infantería Paracaidistas 14, la Escuela de Paracaidistas y Comandos, la Compañía Apoyo de Lanzamientos Aéreos Paracaidista 4 y el Regimiento de Infantería 1 “Patricios”.

Actualmente se desempeña como cursante de Nivel 1 en la Escuela Superior de Guerra Conjunta y en la Maestría de Estudios Estratégicos de la Escuela de Guerra Naval.

La Disuasión y la Actitud Estratégica Defensiva

Mayor (EA) Esteban Ezequiel Poma

Resumen

El Centro de Estudios Estratégicos para la Defensa ha previsto un esquema regional cooperativo de defensa, el cual debe ser instrumentado sobre una doble categoría: “cooperación hacia dentro” y “disuasión hacia fuera”. Este esquema tiene por finalidad hacer frente a futuras amenazas extraregionales que intenten lograr el acceso, control y usufructo de recursos naturales estratégicos de interés. En este marco, se considera a la disuasión convencional como fundamental para mantener y consolidar la paz, la estabilidad política y económica, y fundamentalmente asegurar un futuro a las generaciones venideras.

Abstract

The Center of Strategic Studies for the Defense has planned a cooperative regional defense scheme which must be executed taking into account a dual category: “inwards cooperation” and “outwards deterrence”. This scheme aims at facing up to future extra-regional threats which may try to get access, control and eventually use important strategic natural resources. Within this framework, conventional deterrence is thought of as a fundamental factor which helps to keep and consolidate peace, political and economic stability and, most importantly, to guarantee a future for generations to come.

Palabras Claves: DISUASIÓN CONVENCIONAL, DISUASIÓN NUCLEAR, DEFENSA NO PROVOCATIVA, DEFENSA COOPERATIVA.

Introducción

La ley de Defensa, en su artículo 20, establece que *“Las Fuerzas Armadas son el instrumento militar de la defensa nacional y se integran con medios humanos y materiales orgánicamente estructurados para posibilitar su empleo en forma disuasiva y efectiva.”*

En base a lo definido en la Ley de Defensa, el Ejército Argentino¹ determinaba que en base a los Objetivos Políticos establecidos la política de defensa debería estar orientada para:

- Disuadir la agresión a todo tipo de coerción sobre el Estado o el Gobierno Nacional.
- Accionar por la fuerza en modo directo o efectivo sólo si no surten efecto los esfuerzos de la disuasión.

En forma coherente a los objetivos políticos, concepto de empleo y las políticas de defensa, el Ejército definía como misión *“Disponer en el marco específico y de la acción militar conjunta, de una capacidad de disuasión creíble, que posibilite desalentar amenazas que afecten los intereses vitales.”* Se puede observar, que el Ejército otorgaba una gran importancia a la disuasión, pero cometía una gran redundancia en la definición, porque una de las partes componentes y necesarias de la disuasión es la credibilidad.

Unos años más tarde, la ley de Reestructuración de las Fuerzas Armadas sigue con la misma línea de pensamiento y establece en el artículo 2, *“La política de Defensa implica la protección de los intereses vitales de la Nación Argentina... ...Se sustenta en lograr consolidar e incrementar las capacidades espirituales y materiales que tornen eficaz una estrategia disuasiva, coadyuvando, además, al mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales, en particular, las de nuestro continente.”*

A partir de 2006, la conducción del Estado y de las Fuerzas Armadas abandonaron el concepto de capacidad de disuasión del Instrumento Militar. Lo referido precedentemente comienza a materializarse con la Reglamentación de la Ley de Defensa, que define que, “la misión primaria fundamental del Instrumento Militar consiste en asegurar la defensa nacional ante situaciones de agresión externa perpetradas por fuerzas armadas de otro/s Estado/s”.

1. Ejército Argentino. (1995). RB 00-01 El Ejército Argentino. Buenos Aires: Ministerio de Defensa.

Posteriormente, en las dos Directivas de Política de Defensa Nacional (DPDN) publicadas en el 2009 y 2015, establecen que *“la Misión Principal del Sistema de Defensa es conjurar y repeler, mediante el empleo del Instrumento Militar de la Defensa Nacional, las agresiones estatales militares externas, a fin de garantizar y salvaguardar de modo permanente la soberanía, la independencia y la autodeterminación de la Nación, su integridad territorial, la protección de sus recursos estratégicos y la vida y libertad de sus habitantes.”*

El presente trabajo está orientado, en primer lugar, a definir el concepto de Disuasión. En segundo orden, ¿cuál es la postura sobre la problemática en los diferentes países de la región?, ya que la República Argentina ha adoptado una defensa regional cooperativa. Finalmente, es necesario retomar el concepto de disuasión para el desarrollo de una política de Defensa Nacional posible.

Desarrollo

Concepto de Disuasión

Según Beaufre², en su obra *Disuasión y Estrategia*, define así: *“la disuasión consiste en impedir que una potencia adversa tome la decisión de emplear sus armas, de actuar o reaccionar frente a una situación dada, mediante una serie de disposiciones que constituyan una amenaza suficiente”*. El concepto de disuasión elaborado por este autor estaba principalmente dirigido a la estrategia nuclear de la disuasión, pero ha servido de base para que los países sin capacidad militar nuclear lo adoptaran para una guerra de característica convencional.

La Argentina adoptó el concepto de disuasión y en el libro *“Bases del Pensamiento Estratégico”*, utilizado en la Escuela Superior de Guerra del Ejército desde 1994, la definía como *“...el intento de un actor para evitar que otro tome un modo de acción desfavorable al primero. Para lograrlo, el primero debe amenazar con infligir daños inaceptables al otro, si este último procede con un modo de acción intolerable al primero.”*, posteriormente el diccionario para la Acción Militar Conjunta, en vigencia

2. General y pensador francés que a través de una vasta experiencia en combate (2da Guerra Mundial, Suez, Indochina y Argelia) ha desarrollado una serie de teorías estratégicas que han influido en la doctrina argentina de los años 70. Sus obras más importantes son la *“Introducción a la Estrategia”* y *“Disuasión y Estrategia”*.

en la actualidad, la define como el “Efecto de desalentar cualquier intento adversario por la presencia o existencia del propio poder militar. Implica comunicar lo prohibido en un lenguaje comprensible por éste y tener la capacidad y determinación para infligir el castigo consecuente”.

En la unión de ambas definiciones podemos establecer un concepto claro sobre lo que representa la disuasión, en primer lugar, consiste en una amenaza de daño a ser comunicada y esta solo será efectiva si es percibida en capacidad, efecto y voluntad por el oponente, ya que de lo contrario no cumpliría con su propósito que es evitar el cambio de la situación actual.

La disuasión debe contar de tres requisitos fundamentales:

- Capacidad: Disponer de los medios para concretar la amenaza.
- Comunicación: Modos de acción inaceptables y cómo se reprimirá ante los mismos.
- Credibilidad: El disuadido debe creer que el disuasor está decidido a cumplir con la amenaza.

En conclusión, la disuasión busca un resultado psicológico en el oponente, pretende mostrar la fuerza de que se dispone, pero con la finalidad de no utilizarla, para mantener el status quo o lograr un cambio de situación favorable.

Disuasión convencional

Tanto Beaufre como las Bases del Pensamiento Estratégico dividen a la disuasión convencional en Ofensiva y Defensiva.

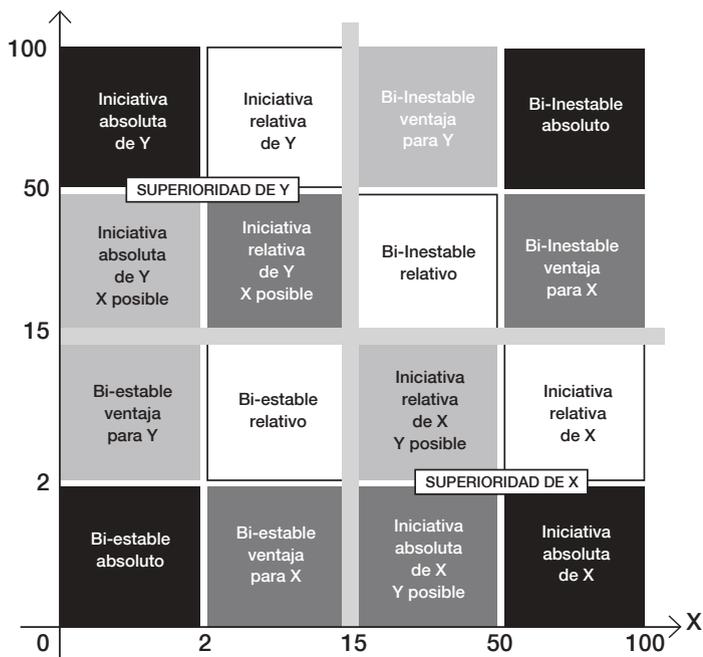
- Ofensiva: Asegurar daños inaceptables al oponente, en caso de que se adopte un modo de acción inaceptable, como una victoria militar rápida y la ocupación del territorio. Requiere dos capacidades, las de proyección y destrucción.
- Defensiva: Consiste en negarle al oponente una victoria rápida y poco costosa. Corresponde generalmente a lo que denomina Beaufre como la Estrategia de la acción por el modo indirecto en la variante de laxitud³.

El problema de la disuasión convencional radica en que, si no es controlada por medio de una adecuada diplomacia apoyada en intereses comunes

3. Consiste en obligar a un adversario más fuerte a aceptar condiciones muy duras, empleando medios limitados. La inferioridad de material se compensa con superioridad psicológica y el apoyo de la población.

cooperativos y una política abierta, puede generar inestabilidad y una carrera armamentística descontrolada.

Ilustración 1—Situaciones de Disuasión Convencional Bilateral



Fuente: Beaufre, A. (1966). *Disuasión y Estrategia*.

- **Estable absoluto:** ambos oponentes perciben una baja posibilidad de victoria. En la Ilustración 1, se lo puede observar desde la intersección de los ejes X e Y en 0 hasta 15% (los porcentajes hacen mención a la esperanza de victoria del actor).
- **Inestable absoluto:** ambos oponentes perciben una gran posibilidad de victoria. En la Ilustración 1, se lo puede observar desde la intersección en 15 hasta 100%, corresponde a la mayor inestabilidad entre actores con capacidad convencional y se materializa en una carrera armamentista.
- **Superioridad absoluta:** Cuando uno de los actores es superior al otro y el oponente lo percibe, corresponde a una disuasión que no genera inestabilidad. En la Ilustración 1, se lo puede observar desde la intersección en 15 hasta 100% sobre los ejes X e Y respectivamente.

Disuasión nuclear

El Gral. Beaufre ha elaborado sus obras más importantes durante la guerra fría. Por este motivo, ha realizado un profundo análisis de lo que representa la disuasión nuclear tanto bilateral como multilateral.

Ha definido como base de la disuasión nuclear a la certeza de destrucción masiva que implica el uso de este tipo de armas. En este sentido, hay que establecer que el que tiene la iniciativa posee una gran ventaja, y esta radica en que elige el momento, explota la sorpresa y posee sus medios intactos; sobre el otro actor que solo puede reaccionar.

Luego de un profundo estudio establece que una alta capacidad de réplica es la clave de la disuasión nuclear y la aptitud para reducir la réplica es la clave de la iniciativa nuclear, sobre este punto desarrolla dos situaciones posibles:

Cuadro 1- Disuasión Nuclear de Beaufre

Nro	Acción	Finalidad	Prioridad de Blanco
1	Iniciativa de emplear armas nucleares estratégicas	Debe reducir notablemente la réplica	Anti-fuerzas (armas nucleares)
2	Réplica a la primera acción	La réplica debe ser desbastadora	Anti- recursos (ciudades)

Fuente: Beaufre, A. (1966). Disuasión y Estrategia. Madrid: Instituto de Estudios Políticos.

Beaufre define que la estabilidad nuclear va a estar condicionada a la capacidad de réplica de los actores y establece:

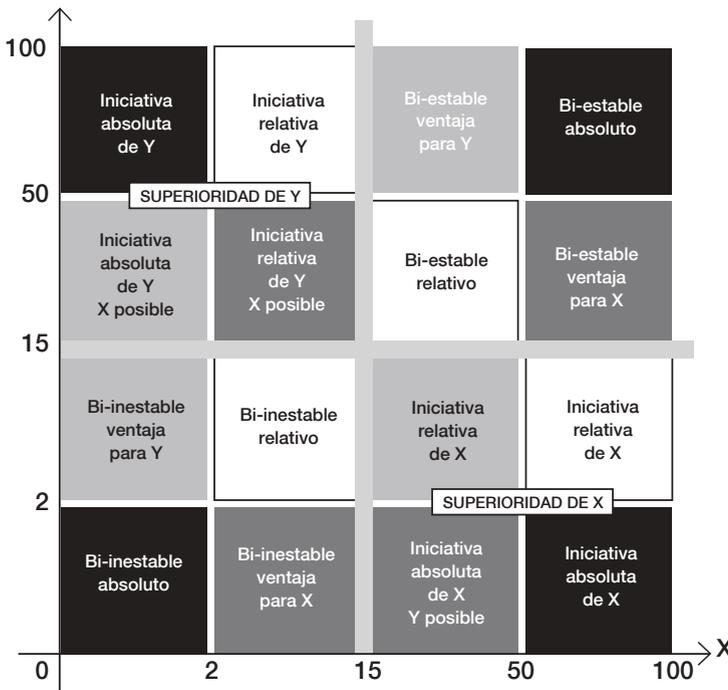
- **Estable absoluto:** ambos oponentes se ven amenazados con réplicas inaceptables. En la Ilustración 2, se lo puede observar desde la intersección de los ejes X e Y en 15 hasta 100%, ambos actores poseen la convicción de una mayor posibilidad de victoria por su capacidad nuclear, coincide con el mayor grado de estabilidad.
- **Inestable absoluto:** ambos oponentes toman medidas para evitar o disminuir las réplicas a un grado aceptable en caso de tener la iniciativa. En la Ilustración 2, se lo puede observar en la intersección

de 0 a 15%,corresponde a la mayor inestabilidad entre actores con capacidad nuclear, porque ninguno posee la esperanza de una victoria o percibe una amenaza total de daño.

- **Superioridad absoluta:** cuando uno de los actores se asegura que al tener la iniciativa no recibirá ninguna réplica.En la Ilustración 2, se lo puede observar desde la intersección en 15 hasta 100% sobre los ejes X e Y respectivamente. En estos cuadrantes un actor es superior a su oponente por su capacidad de réplica pero no alcanza a una estabilidad disuasoria nuclear.

En el caso de la disuasión nuclear, la carrera armamentística y la competencia fue la que ha llevado a la estabilidad durante la guerra fría entre los EEUU y la URSS.

Ilustración 2–Situaciones de Disuasión Nuclear Bilateral



Fuente: Beaufre, A. (1966). *Disuasión y Estrategia*.

La Disuasión en países de importancia en América del Sur

Chile: el libro de Defensa Nacional de Chile define, *” Un Ejército para el combate: eficaz y eficiente en la disuasión, la seguridad y la cooperación internacional y el conflicto; polivalente, interoperativo, actualizado y sustentable, con una adecuada capacidad de gestión, con un actuar funcional y valorado por la sociedad a la cual sirve ⁴. ”*

Brasil: define una postura estratégica basada en la existencia de una reconocida capacidad militar, apta para generar un efecto disuasivo. Por otro lado, las siguientes capacidades⁵ son consideradas prioritarias para la consolidación del Ejército:

- Disuasión terrestre compatible con el status del País.
- Proyección internacional del Ejército en apoyo a la política exterior de Brasil.

Además, para su armada establece que la disponibilidad de submarinos nucleares⁶ significa añadir una nueva dimensión al Poder Naval brasileño, garantizándole capacidad de disuasión a la altura de su misión constitucional.

Perú: En su libro Blanco de la Defensa, establece el desarrollo de un Plan denominado Bolognesi, donde define la necesidad de un *“Ejército moderno y disuasivo entrenado para hacer frente con éxito a las amenazas internas y externas, con proyección internacional, sustentados en valores, integrando las Fuerzas Armadas a la Sociedad, cumpliendo funciones y roles constitucionales. ”⁷*

El Centro de Estudios Estratégicos para la Defensa (CEED), en el año 2014, ha elaborado un documento referido a una Estrategia regional para la Defensa de los Recursos Naturales. Los parámetros fundacionales de principios, valores y conceptos del Consejo de Defensa Suramericano (CDS), establecen como de interés regional, la interoperabilidad, las medidas de confianza mutua, la homologación de doctrina, sumado a la

4- Obtenido del Ministerio de Defensa de Chile. (2010). Libro de la Defensa Nacional. Santiago: Ministerio de Defensa, pag 246.

5- Obtenido del Ministerio de Defensa de Brasil. (2012). Libro Blanco de la defensa. Brasilia: Ministerio de Defensa, pag 124.

6- Programa Nuclear de la Armada es la construcción de un reactor para el submarino brasileño de propulsión nuclear, lo que elevará considerablemente la capacidad de defensa de Brasil en el Atlántico Sur. Obtenido Ministerio de Defensa de Brasil. (2012). Libro Blanco de la defensa. Brasilia: Ministerio de Defensa, pag 71.

7- Obtenido del Ministerio de Defensa del Perú. (2005). Libro Blanco de la Defensa. Lima: Ministerio de Defensa, pág 81.

creciente practica de ejercicios militares en base a un sistema subregional de defensa cooperativa.

El documento descripto del CEED, define que el esquema cooperativo debe estar fundado en una doble categoría: “cooperación hacia dentro” y “disuasión hacia fuera”.

A la disuasión hacia afuera la dirige y define como “... *hacia factores de riesgo y amenaza extra-regionales a los que, como actores concretos, debemos hacerles conocer que una acción que implique lesionar la integridad territorial de un Estado particular del subcontinente –en este caso, los activos naturales que la conforman– constituye una acción dirigida hacia Suramérica en su conjunto*”⁸.”

Ilustración 3 - El CEED y la Disuasión



Fuente: *La Defensa y los Recursos Naturales en Suramerica. Buenos Aires: CEED*

Eliminación del concepto de disuasión (PEN de la República Argentina período 2006 al 2015)

Desde el punto de vista del autor, la eliminación del concepto de disuasión tiene su razón de ser en un motivo ideológico y otro económico.

8- Obtenido de Centro de Estudios Estrategicos para la Defensa . (2014). *La Defensa y los Recursos Naturales en Suramerica*. Buenos Aires: CEED, pag 19.

El motivo ideológico queda perfectamente definido en un documento⁹ elaborado por el Ministerio de Defensa, que define que a partir de 1985, los diversos actores políticos y sociales, comenzaron a trabajar en un proyecto de ley de defensa con la finalidad de evitar cualquier intervención militar ante una democracia todavía débil. En base a un consenso político completo se establecieron tres leyes esenciales a lo largo de tres gobiernos y de trece años; la Ley N° 23.554 de Defensa Nacional, aprobada en el año 1988; la Ley N° 24.059 de Seguridad Interior, de 1992; y la Ley N° 25.520 de Inteligencia Nacional, sancionada en el 2001.

La política de Defensa se ha articulado alrededor de tres principios básicos esenciales; la supresión de las hipótesis de conflicto con los países vecinos que requieran la utilización de las Fuerzas Armadas; la separación orgánica y funcional entre defensa nacional y seguridad interior; y el gobierno civil de la política de defensa.

Se ha adoptado la implementación del concepto de Defensa no Provocativa, el cual resume que la ausencia de una capacidad ofensiva evitaría provocaciones innecesarias a los adversarios; sobre este punto el Gral. De Vergara muy bien concluye, *“Si un Estado adopta el concepto de defensa no provocativa que no vaya acompañado por una reducción simultánea de armamentos convencionales en los posibles oponentes, el concepto se transforma en desarme unilateral. Implica también asumir los costos y los riesgos que implican aceptar desde el inicio que toda guerra va a desarrollarse en el propio territorio”¹⁰*.

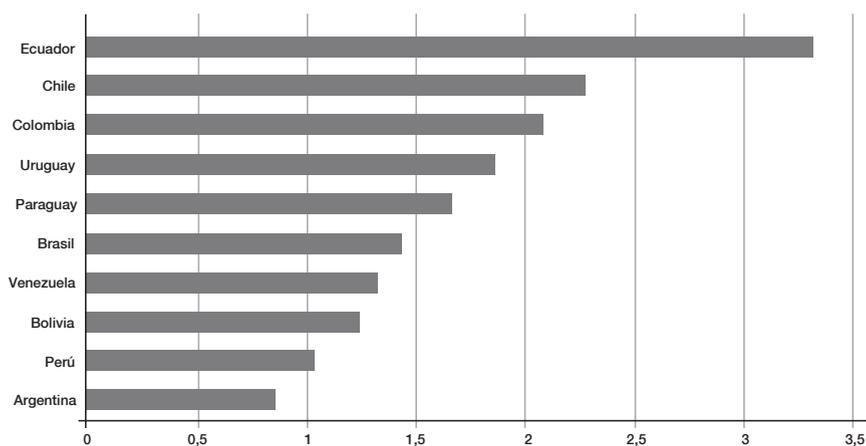
La razón económica está sustentada en la idea general de que la evolución tecnológica en materia de defensa, luego de la Guerra de Corea, llevóa que el mantenimiento de una capacidad óptima y actualizada de las fuerzas armadas resultará muy costoso para los países del Tercer Mundo y que sería más lógico destinar esos fondos a gastos sociales. En este sentido la hipótesis de que una postura defensiva no amenazante hacia los vecinos tendrá el efecto de evitar una carrera armamentista y estabilizar la región.

9- Obtenido de Maria Canto, Sergio Eissa y Sol Castaldi . (2015). Documento de Trabajo 31, “Postura Estratégica y Política de Defensa de la República Argentina” . Buenos Aires: Ministerio de Defensa, pag 6.

10- Obtenido de Evergisto De Vergara. (2009). Las Defensas conceptuales entre Seguridad y Defensa. Instituto de Estudios Estratégicos de Buenos Aires

Esta teoría e hipótesis trajo como resultado una reducción significativa del presupuesto en materia de Defensa que ha pasado de un 2% de promedio en los últimos 50 años a un 0,8% en la actualidad. Lo más preocupante es que el 72% de ese presupuesto está destinado a sueldos y trajo como resultado una caída abrupta de las capacidades militares hasta un punto culminante: en la actualidad el instrumento militar se encuentra muy lejos de poder cumplir con su misión principal y las subsidiarias impuestas, en un grado aceptable.

Ilustración 4 - Presupuesto regional de las FFAA en 2012



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Balance Militar 2013 del centro de Estudios Nueva Mayoría

<http://cdn01.am.infobae.com/adjuntos/163/imagenes/010/504/0010504457.jpg>

Ejemplo Histórico de la Disuasión Convencional Defensiva

El ejemplo seleccionado es la Operación “Rayo”, hecho histórico donde intervienen actores de diferente naturaleza, con intereses disimiles, en el marco de una situación sin antecedentes previos, con la necesidad de adoptar una opción estratégica en poco tiempo, con información incompleta y que, en última instancia, pretendía disuadir a terceros de la ejecución de un hecho similar a futuro.

■ Cronología:

Domingo 27 Jun 76:

- 0830 hs, 6 terroristas pertenecientes al Frente Popular para la Liberación de Palestina (FPLP¹¹), secuestran el vuelo 139 de Air France con 249 pasajeros.
- 1500 hs, el avión aterriza en Bengazi (Libia), liberan a una pasajera británica embarazada.
- 1530 hs, el gobierno Israelí constituye el Comité de Crisis¹².

Lunes 28 Jun 76:

- 0420 hs, el avión aterriza en Entebbe (Uganda).
- 0900 hs, el presidente Idi Amin¹³ se presenta ante los rehenes como negociador.
- Por tarde el embajador Francés en Uganda y recibe las demandas¹⁴ de los terroristas ponen término para el 01 Jul 76 por la tarde.

Martes 29 Jun 76:

- A la mañana el Ministro Relaciones Exteriores Israelí se pone en contacto con sus pares de Francia, Suiza, Kenia y Alemania.
- 1900 hs, son liberados 47 pasajeros no judíos.

Miércoles 30 Jun 76:

- A la mañana se hacen más fuerte las presiones de los familiares.
- El comité de crisis se da cuenta que es una acción contra el pueblo judío y se encuentran solos para la resolución del mismo.
- Se presenta el primer esbozo de la Operación “Rayo”.
- Se identifica a Wadie Haddad¹⁵ como organizador del secuestro.
- Se extiende el ultimátum al domingo 04 Jul 76.

Jueves 01 Jul 76:

- El gobierno Israelí decide negociar con los terroristas y lo

11- FPLP: Organización política y militar marxista-leninista, laica, nacionalista palestina fundada por el doctor George Habash. Mantiene políticas de línea dura en contraste de la tendencia más moderada de Al Fatah, dirigida por Yasif Arafat. El FPLP pertenece a la Organización Liberación de Palestina (OLP), es una coalición de movimientos políticos y paramilitares creada por el Consejo Nacional Palestino en Jerusalén.

12- Shimon Peres (Ministro de Defensa), Yigal Allon (Ministro de Asuntos Exteriores), Gad Ya'acobi (Ministro de Transportes), Haim Zadok (Ministro de Justicia) e Israel Galili (Ministro sin cartera)

13- Su gobierno se caracterizó por el abuso flagrante de los derechos humanos, la represión política, la persecución étnica, los asesinatos extrajudiciales, el nepotismo, la corrupción y la mala gestión económica. Durante sus años en el poder, pasó de la lealtad a occidente y de recibir un apoyo firme de Israel a ser respaldado después por la Libia de Muamar el Gadafi, la Unión Soviética y Alemania Oriental

14- Liberación de 53 terroristas (40 detenidos en Israel, 6 en Alemania, 5 en Kenia, 1 en Suiza y 1 en Francia).

15- Fue un médico palestino cristiano y líder del brazo armado del Frente FPLP, nació en 1927 y murió asesinado en 1978 por el MOSSAD.

- anuncian públicamente (malestar dentro del Comité de Crisis).
- Se encarga al Gral. Chaim Bar Lev¹⁶ constituirse en interlocutor con IdiAmin.
- El comité de Crisis define que IdiAmin está siendo controlado por el FPLPy no es un canal estable de negociación.
- Se liberan 101 rehenes, quedando 93 de nacionalidad judía y 12 de la tripulación que por orden del comandante se negaron a abandonar a los pasajeros.
- A la tarde el General Mordechai Gur¹⁷ presenta el plan definitivo.

Viernes 02 Jul 76 (cambio de la Opción Estratégica):

- Los terroristas agregan a sus peticiones 5 millones de dólares.
- 2300 hs, demostración exitosa del asalto aerotransportado a Shimon Peres.

Sábado 03 Jul 76:

- 1400 hs, el Comité de Crisis se reúne y aprueba la operación militar.
- 1600 hs, despegan 4 C-130 con los escalones asalto, más tarde un C-130 hospital (destino Nairobi, Kenia) y finalmente un sexto puesto comando.

Domingo 04 Jul 76:

- 0400 hs, descenso con motores apagados en el aeropuerto de Entebbe.
- Desciende un Mercedes Benz y 2 LandRover como engaño.
- La sorpresa fue total con los rehenes durmiendo y los terroristas dispersos.
- Es muerto el Tenl. Netanyahu (Comandante táctico).
- Entre los rehenes hubo 3 víctimas fatales.
- 1er Vuelo parte 53 minutos después del aterrizaje.
- Son destruidos con cargas explosivas 2 MIG y radares en la pista.
- Los aviones hacen escala en Kenia para reaprovisionamiento de combustible.

■ Actores e Intereses

Israel: Los rehenes eran de nacionalidad judía. Empleó diferentes factores del poder del Estado para una resolución del conflicto favorable a sus intereses. Hay dos intereses que durante el desarrollo

16- Militar israelí nacido 1924 y muerto en 1994. Se había desempeñado como Jefe de Misión dentro del Ministerio de Defensa en Uganda llegando a una cercana relación con IdiAmin.

17- Militar y político israelí nacido en 1930 y fallecido en 1995. Llegó a Teniente General del ejército israelí, Jefe de Estado Mayor, diputado y ministro.

del conflicto fueron mutando su orden de prioridad y constituyeron la principal disidencia dentro del comité de crisis en las cabezas del Yitzhak Rabin y ShimonPeres:

- Seguridad y supervivencia del estado de Israel frente a cualquier tipo de agresión y actor (Disuasión a futuro, mediante un acto fuerza contundente que evite que un hecho similar se repita a futuro).
- Preservar la vida del pueblo Judío (evitar bajas de la población civil).

FPLP: Autor material del hecho, impone las condiciones para alcanzar sus fines.

- Interés Político y de fuerza proclamando la Liberación de 53 terroristas, además de mostrarse internacionalmente como la franja dura de la OLP.
- Interés económico manifestado a partir del 02 Jul 76 proclamando un pago de 5 millones de dólares.
- Mostrar la expansión de la órbita de influencia de la OLP hacia África.

Uganda: Apoya con medios (logísticos y militares) dentro de su territorio a uno de los actores para la obtención de fines políticos y económicos propios.

- Interés personal de su dictador de mostrarse internacionalmente como un hombre de poder.
- Interés político de demostrar su distanciamiento con Israel, con el que había roto relaciones luego que este le negara su apoyo a un supuesto ataque a Tanzania, y acercamiento a Libia.
- Interés económico, luego que la Organización de Unidad Africana le negara su apoyo económico y Amin entablara relaciones con el presidente de Libia El Gadafi ¹⁸.

Francia: Medios propios implicados (aerolínea Air France y la tripulación). Fue el primer interlocutor de la negociación. Posteriormente, con la liberación de todos los pasajeros no judíos se dedicó a apoyar a Israel pero se mostró neutral ante una acción militar.

Kenia: Mantener buenas relaciones con Israel originada en 1963

18- Muamar Muhamad Abu-minyar el Gadafi, fue un militar, político y dictador libio que gobernó su país desde el 1Set69 hasta el 2011. Durante décadas ha sido acusado de patrocinar el terrorismo y la insurgencia armada.

(Golda Meir y Jomo Kenyatta) en materia de educación y economía, por eso presta apoyo logístico.

■ Opciones Estratégicas de Israel

Se puede determinar que como opción se buscó la **Diversión** hasta el día 02 Jul 76 y posteriormente **Acto de Fuerza**.

La Diversión le permitió al Comité de Crisis ganar tiempo, inicialmente buscar una solución negociada y a su vez preparar simultáneamente la opción militar de ser necesario su empleo.

El objetivo de la seguridad era vital, pero el tiempo, el lugar y la sorpresa como factor de éxito restringían la libertad de acción. El servicio de inteligencia llevó el centro de gravedad a través de interrogatorio a rehenes liberados, identificación de los terroristas y sus personalidades, entrevistas a pilotos que conocían el aeropuerto (maqueta detallada del mismo), infiltración de agentes en Uganda, etc. Cuando se da la orden de la opción militar es porque el objetivo era vital, se contaban con medios superiores y no quedaba otro recurso porque los terroristas y el presidente de Uganda no daban seguridad a una salida negociada.

La decisión del empleo de la opción militar fue votada por el comité de crisis, antes de la votación, Shimon Peres presentó estas palabras al Comité: *“La pregunta estremecedora es si estamos seguros de arriesgar las vidas de civiles inocentes desarmados y salvar el futuro del país, o no. Si nos rendimos el terrorismo crecerá y alentará más operaciones como esta, viendo como rinde sus frutos. A los ojos del mundo el honor de Israel será deteriorado, y así nuestro poder de disuasión ¹⁹”*.

En la frase del Ministro de Defensa se puede observar la importancia de la Disuasión Convencional, quedando perfectamente demostrada que la misma puede ser empleada ante un actor Estatal o como fue en este ejemplo histórico ante un grupo terrorista que opera apoyado por actores estatales encubiertos fuera de toda norma legal internacional que los limite y regule su accionar.

19- Obtenido de Ahronot, Yedioth. (noviembre de 2010). Soysionista. <http://soysionista.blogspot.com.ar/2010/11/protocolos-de-operacion-entebbe.html>

Retomar el concepto de disuasión

Como ya se ha desarrollado, el concepto de disuasión se encuentra en plena vigencia en las políticas de Defensa de la región y el mundo.

El CDS y el CEED han determinado una política regional en materia de defensa, determinando como necesario para su implementación que las políticas de defensa de cada uno de los países sean espejo de las otras. Sobre este punto, la República Argentina fue totalmente contradictoria, porque tenía un discurso hacia afuera y realizaba algo totalmente distinto hacia adentro. Nuestro país y Brasil fueron los impulsores en la conformación de un futuro escenario en donde actores extra-regionales amenazarían a los recursos naturales de la región; en este sentido Brasil incrementó las capacidades de sus FFAA y por otro lado la Argentina las llevó a una inoperancia crítica.

Con agrado del autor, la nueva conducción política, con el adecuado asesoramiento del Instrumento Militar, está construyendo una nueva Política de Defensa en concordancia a las desarrolladas a nivel regional y materializándose en una mayor coherencia entre lo que se dice, se firma y se hace. Paulatinamente, la Argentina ha estado retomando el concepto de disuasión. El Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (EMCOFFAA), en la página oficial, actualmente define como misión de las Fuerzas Armadas: *“Contribuir a la Defensa Nacional actuando en forma disuasiva o empleando los medios en forma efectiva, a fin de proteger y garantizar de modo permanente la soberanía e independencia, la integridad territorial, la capacidad de autodeterminación, la vida y libertad de los habitantes y los recursos de la Nación frente a los riesgos y eventuales amenazas de origen externo”²⁰*.

La Fuerza Aérea Argentina en su página oficial recientemente a colocado como misión: *“Contribuir a la Defensa Nacional actuando disuasiva y efectivamente en el aeroespacio de interés, a fin de garantizar y proteger de modo permanente los intereses vitales de la Nación”²¹*

La disuasión es la clave para poder reconstruir las capacidades de Defensa del país sobre la base de la actitud estratégica defensiva, esta actitud

20- Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. (06 de junio de 2016). [fuerzas-armadas.mil.ar](http://www.fuerzas-armadas.mil.ar/MisionFunciones.aspx). Obtenido de <http://www.fuerzas-armadas.mil.ar/MisionFunciones.aspx>.

21- Fuerza Aérea Argentina. (06 de Junio de 2016). *Sitio Oficial de la Fuerza Aérea Argentina*. Obtenido de https://www.faa.mil.ar/mision/index_mision.html.

manifiesta que el país no pretende modificar el status quo actual, ya que no posee intereses territoriales más allá de sus fronteras (salvo el caso Malvinas y la Antártida Argentina), pero actualmente; ¿se está en capacidad de defender los intereses vitales de la Nación? El concepto se sintetiza en una famosa e histórica fórmula “si vis pacem, para bellum” (Si quieres la paz, prepárate para la guerra), un país con grandes recursos y débil para defenderlos, va a estar predestinado a perderlos.

John Collins ha dejado perfectamente claro la importancia de la Disuasión, *“La disuasión no es una estrategia para la guerra. Es una estrategia para la paz, destinada a convencer al oponente que la agresión es la menos atractiva de todas las alternativas. La disuasión no somete al enemigo a un control físico, lo limita psicológicamente.”*²²

Conclusiones

Como se ha señalado, la disuasión nuclear o convencional se basa, no solo en la capacidad de causar un daño superior a cualquier ventaja que pretenda aspirar un adversario y la determinación de hacerlo, sino también en la percepción que el adversario tenga de las consecuencias de la respuesta. Es decir, que no es necesaria la amenaza para prevenir el inicio o la escalada del conflicto, sino que mientras el oponente perciba un alto costo a la ganancia que pretende, se cumplirá el objetivo de persuadirlo.

La disuasión defensiva convencional tiene la finalidad de desalentar, impedir o limitar cualquier acción de un oponente potencial, pero para que sea efectiva, es necesario contar con capacidades militares tecnológicamente adecuadas y actualizadas.

La seguridad cooperativa a nivel regional es factible cuando hay una comunidad de intereses, percepciones de amenazas comunes, un esfuerzo económico, político y militar equilibrado y previamente pactado por los interesados.

Como es intención del CEED, la clave de la “disuasión hacia afuera”, estará dada en una política de defensa común que permita alcanzar ese efecto deseado y las capacidades para poder realizarlo.

22- Obtenido de Marcos B Carrasco y Pablo R Marquez. (2004). *La Disuasión Convencional Conceptos y Vigencia*. Santiago: Ministerio de Defensa Nacional, pág 20.

Para la Argentina, la reinscripción del concepto de disuasión en su política de defensa, constituye el primer paso para integrarse en forma efectiva a nivel regional; ya que de esta forma se fortalecerá el compromiso adquirido con los demás Estados sobre los esquemas de seguridad cooperativa regional, pudiendo incrementar las medidas de confianza mutua y cooperación militar.

Desde el punto de vista del autor, también debe ser reevaluada la división de seguridad y defensa, ya que a nivel regional no se contempla de la misma manera. Las nuevas amenazas a nivel global no adoptan la característica de un estado propiamente dicho (crimen organizado, grupos terroristas, estados fallidos que operan fuera de su territorio, países que operan fuera de su territorio con sus fuerzas armadas en forma subrepticia, ciberguerra, etc.). La República Argentina, no es ajena a estos grupos ya que ha sufrido los atentados terroristas a la embajada de Israel en 1992 (22 muertos) y a la AMIA en 1994 (85 muertos).

Luego de una evaluación posterior a los actos terroristas y teniendo en cuenta las medidas adoptadas, pareciera que la conducción política no se ha sentido amenazada porque no se han tomado medidas para garantizar la seguridad de los habitantes a futuro. El concepto de disuasión defensiva como se ha detallado en el ejemplo de la operación “Rayo” debe también desalentar a estos tipos de grupos de operar nuevamente en nuestro territorio. Para que las FFAA vuelvan a estar en condiciones de cumplir con su misión es necesario y urgente retomar el concepto de “una capacidad de disuasión creíble”. Concepto que va a permitir preparar y mantener un instrumento militar adiestrado, motivado y alerta; esta acción debe ser necesariamente complementada con la asignación de recursos suficientes, la adecuación salarial y la reinscripción en la sociedad.

Este incremento de capacidades debe estar orientada inicialmente a alcanzar el nivel de actores regionales de la talla de Chile y Perú. Estas medidas van a contribuir a mantener y consolidar la paz, la estabilidad política y económica, y fundamentalmente asegurar un futuro a las generaciones venideras.

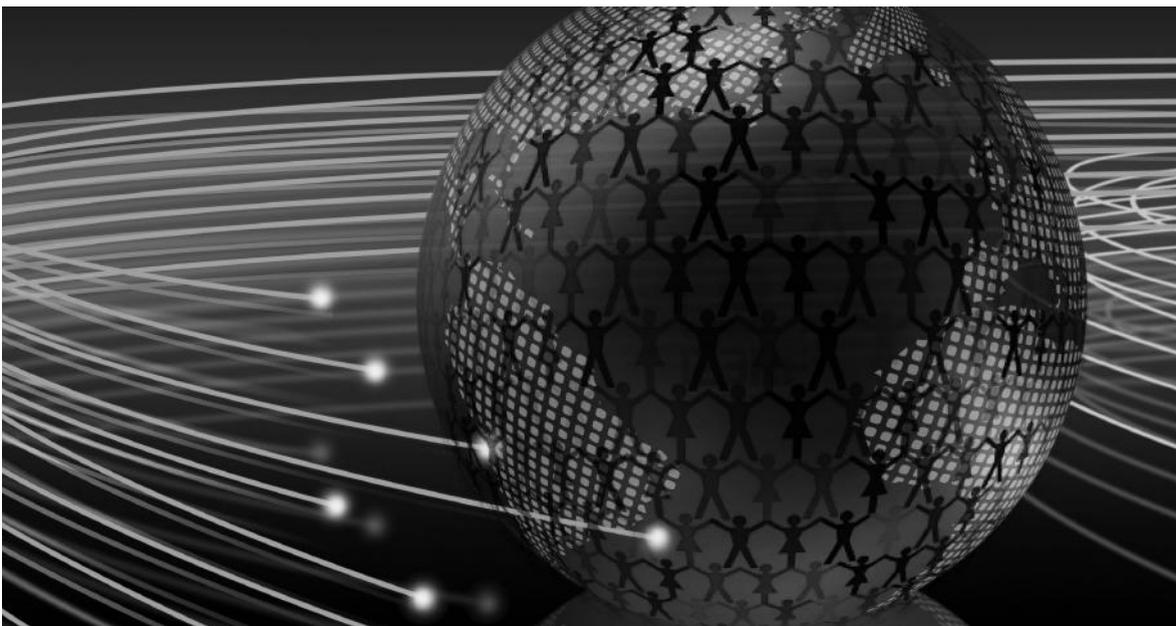
Bibliografía

- Ahronot, Yedioth.** (noviembre de 2010). *Soysionista*. Obtenido de <http://soysionista.blogspot.com.ar/2010/11/protocolos-de-operacion-entebbe.html>
- Beaufre, A.** (1966). *Disuasión y Estrategia*. Madrid: Instituto de Estudios Políticos.
- Centro de Estudios Estratégicos para la Defensa . (2014). *La Defensa y los Recursos Naturales en Suramerica*. Buenos Aires: CEED.
- Corbacho, A.** (2008). Argentina 1910-2010 De la disuasión a la defensa defensiva. *DEF. Ejército Argentino*. (1995). RB 00-01 *El Ejército Argentino*. Buenos Aires: Ministerio de defensa.
- Escuela Superior de Guerra del Ejército.** (1994). *Bases para el Pensamiento Estratégico, Estrategia General y Militar*. Buenos Aires: Escuela Superior de Guerra del Ejército “Te Grl L M Campos”.
- Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.** (06 de junio de 2016). *fuerzas-armadas.mil.ar* . Obtenido de <http://www.fuerzas-armadas.mil.ar/MisionFunciones.aspx>
- Evergisto de Vergara.** (2009). Las Diferencias conceptuales entre Seguridad y Defensa. *Instituto de Estudios Estratégicos de Buenos Aires*.
- Fernando Grela, Pedro Bedacarratz y Alejandro Flamini.** (2004). Tesis “*La factibilidad de aplicación de la disuasión, en un ambiente convencional y marco regional*”. Buenos Aires: Escuela Superior de Guerra del Ejército.
- Fuerza Aérea Argentina.** (06 de Junio de 2016). *Sitio Oficial de la Fuerza Aérea Argentina*. Obtenido de https://www.faa.mil.ar/mision/index_mision.html
- Hart, L.** (1964). *Disuasión o Defensa*. Buenos Aires: Círculo Militar.
- Marcos B Carrasco y Pablo R Marquez.** (2004). *La Disuasión Convencional Conceptos y Vigencia*. Santiago: Ministerio de Defensa Nacional.
- Maria Canto, Sergio Eissa y Sol Castaldi.** (2015). *Documento de Trabajo 31, “Postura Estratégica y Política de Defensa de la República Argentina”*. Buenos Aires: Ministerio de Defensa.
- Ministerio de Defensa de Argentina.** (1998). *Diccionario para la Acción Militar Conjunta, RC 00-02*. Buenos Aires: Ministerio de Defensa de Argentina.
- Ministerio de Defensa de Argentina.** (2015). *Libro Blanco de la Defensa*. Buenos Aires: Ministerio de Defensa de Argentina.
- Ministerio de Defensa de Brasil.** (2012). *Libro Blanco de la defensa*. Brasilia: Ministerio de Defensa.
- Ministerio de Defensa de Chile.** (2010). *Libro de la Defensa Nacional*. Santiago: Ministerio de Defensa.
- Ministerio de Defensa del Perú.** (2005). *Libro Blanco de la Defensa*. Lima: Ministerio de Defensa.

- Poder Legislativo Nacional.** (2015). *Decreto 2645/2014 Directiva de Política de Defensa Nacional*. Buenos Aires: Ministerio de Defensa.
- Poder Legislativo Nacional.** (2006). *Decreto 727/2006 Reglamentación de la Ley de Defensa*. Buenos Aires.
- Poder Legislativo Nacional.** (1988). *Ley 23554, Ley de Defensa Nacional*. Buenos Aires.
- Poder Legislativo Nacional.** (1998). *Ley 24948, Ley de Restructuración de las Fuerzas Armadas*. Buenos Aires.
- Ahronot, Y.** (noviembre de 2010). *Soysionista*. Obtenido de <http://soysionista.blogspot.com.ar/2010/11/protocolos-de-operacion-entebbe.html>
- Ciliberti, P.** (2007). Trueno en Entebbe. *Revista de Relaciones Internacionales*, Nro 32.
- Maariv.** (1982). Operación Jonathan: El Rescate de Entebbe. *Military Review*, 2 a 24.
- Naciones Unidas.** (Agosto de 2015). Complaint by the prime minister Mauritius. *1943rd meeting, 14 de julio de 1976*, (pág. 286 a 290). Nueva York, Estados Unidos de Norteamérica. .
- William, S.** (1976). *Operación Uganda 90 minutos en Entebbe*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Atlántida.

Diplomacia Naval Argentina en Conflictos Asimétricos, como Herramienta de Articulación para Apoyar los Objetivos

Capitán de Corbeta de IM Juan Ignacio Smoilis





Capitán de Corbeta de IM Juan Ignacio Smoilis.

Nació en Mar del Plata, el 07 de mayo de 1975. Se recibió de Guardiamarina de Infantería de Marina en 1999. Ascendió a Capitán de Corbeta el 31 de diciembre de 2013. Prestó servicios en el Batallón de IM N°2, Batallón de Comunicaciones N°1, Batallón Comando y Apoyo Logístico, Comando de instrucción y Evaluación de la Infantería de Marina y la Agrupación Servicios de Cuartel. En el año 2012 integro la plana mayor del Buque Escuela ARA Fragata Libertad, desempeñándose como Oficial Instructor y Jefe de División. Fue destacado en dos oportunidades en misión de paz a la Republica de Haití y dos a la Isla de Chipre, bajo mandato de las Naciones Unidas. En el año 2016 se desempeñó como alumno del Curso de Comando y Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval. Actualmente ejerce el Comando del Batallón de Comunicaciones N°1 (Ec).

Diplomacia Naval Argentina en Conflictos Asimétricos, como Herramienta de Articulación para Apoyar los Objetivos Nacionales

CC de IM Juan Ignacio Smoilis

Resumen

En el contexto internacional se ha manifestado interés en consolidar un orden en todos los ambientes geográficos, que posibilite materializar la seguridad y la estabilidad. Esta intención y/o concepto se contraponen con aquellas incipientes organizaciones clandestinas que anteponen el bien individual al común. La comunidad internacional agrupa a aquellos estados dispuestos y comprometidos, los que ponen a disposición sus recursos y establecen como objetivo político este bien común. Nuestro país define nuevos objetivos nacionales que están sujetos a su traza en política internacional, donde se percibe el interés en aportar compromiso a través de sus recursos, entre ellos el instrumento militar y en particular la diplomacia naval.

Abstract

In the international context, there is interest in consolidating the order in every geographical environment, so as to bring security and stability into fruition. This effort and/or concept challenge those incipient clandestine organizations that put their own interest before those of society. The international community gathers together those states who are ready and committed and who offer their resources and establish the common good as a political goal. Our country defines new national objectives that are subject to its international political path where the availability of its resources towards contributing is easily perceived, such as the military instrument and the naval diplomacy.

I. Diplomacia Naval

“El supremo Arte de la Guerra es someter al enemigo sin luchar”.

SUN TZU, *El Arte de la Guerra*

Como expresión general el término diplomacia muchas veces es utilizado erróneamente como sinónimo de política exterior y en realidad solo se trata de un instrumento necesario para desarrollar la política exterior. Fundamentalmente la diplomacia es el diálogo o negociación y el principal medio de comunicación entre estados. Por otro lado también se incurre en el error de separar la fuerza de respaldo de la diplomacia, la cual se materializa por el componente militar.

El estudio de James Cable¹ (1985), es útil porque cubre la totalidad del fenómeno estudiado, ya que se sustituye por la diplomacia naval lo que llama política de cañoneras. Cable prestó servicios en el ejército por un período de cinco años, treinta y tres en el Servicio Diplomático Británico, siendo probablemente quien ha tratado con mayor dedicación y acierto lo relacionado con el empleo limitado del poder naval.

La ventaja de la configuración de Cable es el alcance de su comprensión, que está vinculado con los típicos objetivos de la diplomacia, que son el caso de aprovechar o evitar la pérdida relacionando los medios militares, aquí entendida como el empleo o la amenaza del uso de la fuerza limitada. Entendiéndola como limitada cuando se cumplen determinados requisitos como ser: se persigue un propósito definido y tolerable, concibiendo este último como aquel que ante los ojos de enemigo es menos indeseable que el recurso de la guerra. Sobre la base de la definición anterior, Cable propuso una tipología de las fuerzas navales que abarca cuatro categorías:

1) Fuerza Definitoria. Tiene como objetivo crear un hecho consumado, con el fin de poner el objetivo frente a la alternativa de la escalada o la aceptación. En esta categoría, la fuerza utilizada debe ser vista por ambas partes que intervienen en la dinámica del poder. El que emplea la fuerza debe tener una expectativa razonable de que la utilizada será suficiente para lograr el propósito específico mientras que la otra parte tiene la opción de aceptación o venganza.

1- Diplomacia de Cañoneras, Publicaciones Navales, 1985.

2) Fuerza Impositiva. Tiene como objetivo influir con el fin de guiar su acción en un sentido preciso. En su aplicación este tipo de fuerza no hace nada por sí mismo, sino que induce a la otra parte a tomar una decisión que de otro modo no habría sido tomada; fuerza naval limitada se puede utilizar para promover o apoyar una maniobra política para modificar la dirección del gobierno de la otra parte.

3) Fuerza Catalítica. Es aquella que responde ante una amenaza difusa o crisis por intermedio de una acción preventiva, teniendo en cuenta que los objetivos no se pueden definir con precisión. Ante la expectativa de que algo va a suceder, aquellos capaces de utilizar el poder están listos para obtener beneficios a pesar de que la forma y manera de obtenerlos aún no estén determinadas. Los buques de guerra pueden navegar durante mucho tiempo esperando el momento más propicio para intervenir; sin embargo, siempre que permanezcan en altamar no están comprometidos y una vez empeñados estos pueden desaferrarse con facilidad para posteriormente ser nuevamente empeñados.

4) Fuerza Expresiva. Esta fuerza apoya la diplomacia tradicional, con características convincentes para dar verosimilitud a las declaraciones poco convincentes o catalizar emociones.

Otra clasificación tipológica, que surgió después de la propuesta de Cable es la de Edward N. Luttwak² (2002). En su enfoque, Luttwak, formula el concepto de influencia, con el fin de combinar la disuasión y persuasión. Luttwak hizo una distinción entre lo que considera formas de la diplomacia “latente”, representando los efectos indirectos de las operaciones de una organización y la rutina de preparación de las tropas (despliegues) y “activas”, incluyendo operaciones que son deliberadamente encaminadas a la consecución de reacciones específicas del objetivo en cuestión.

Las formas latentes son de dos tipos: de intimidación direccionada contra un posible atacante, y apoyo en relación con aliados.

Las formas activas de apoyo pueden ser medidas en relación con los aliados y la coacción contra un estado hostil. La forma activa coercitiva, a su vez,

2- Estrategia, la lógica de la guerra y la paz Siglo XXI,2005

se divide en compulsiva como acción positiva, en la que influye sobre un oponente a cambiar o revertir su política y disuasiva como acción negativa, que busca que el oponente no actúe.

KenBooth³ desarrolló una teoría de clasificación de las funciones de marinas enmarcando estas en tres categorías principales:

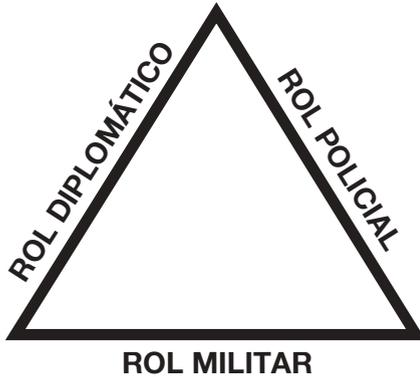


Figura: 1-1 Función de las Armadas⁴

Rol militar: Incluyen la disuasión y la defensa convencional como así también la disuasión y defensa extendida, con el fin de proteger a los ciudadanos y los intereses de un estado extranjero y en el mar. También cubrir el mantenimiento del orden internacional en general en el mar, en particular, incluyendo la defensa del derecho del mar.

Rol Policial: Comisiones de policía interna para contribuir a la construcción del estado-nación, su estabilidad interna y su desarrollo.

Rol Diplomático: se divide en tres grupos

- Negociación por la fuerza, con las convencionales demostraciones de fortaleza naval.
- Manipulación para modificar el comportamiento de otros actores.

3- BOOTH, Ken, "Las Armadas y la Política Exterior". Centro Naval - Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1980

4- Op.cit, pág. xx

- Prestigio, el cual surge de acciones específicas, tales como visitas, comportamiento de la marina de guerra, proyectando una favorable imagen que proporciona adecuadas garantías psicológicas a terceros

En cuanto a las tácticas de diplomacia naval, Booth establece cinco tipos:

1) **Demostraciones** de poder naval: similar a la presencia naval y el concepto de la forma latente de Luttwak.

2) **Despliegues** operacionales específicos: similar a la forma activa disuasiva de Luttwak, descrito por Booth como “el uso de uno o más buques de guerra de una manera deliberada, decidida y activa en una crisis o un bajo nivel de participación”.

3) **Ayuda naval**: incluye venta y la donación de buques y equipamiento, así como actividades relacionadas, apoyo proporcionado por asesores navales, desactivación de minas, operaciones de rescate, etc.

4) **Visitas operativas**: para garantizar las necesidades operativas de los buques que operen en tránsito o en un determinado curso de agua, así como el descanso de la tripulación y de reabastecimiento de combustible.

5) **Visitas específicas** de buena voluntad: puede variar de cócteles que se ofrecen a dignatarios locales o visitas ceremoniales. Tiene carácter simbólico con el objetivo de crear capital diplomático.

Geoffrey Till ⁵ (2007), determina los componentes de la diplomacia naval de la siguiente manera:

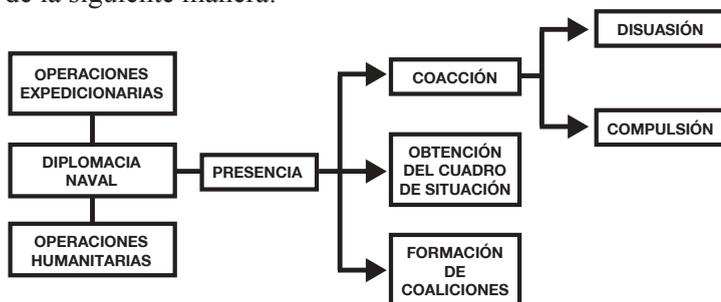


Figura: 2-1 Componentes de la Diplomacia Naval

5- TILL, G. (2007). Poder marítimo. Una guía para el Siglo XXI. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Presencia Naval

Puede ser el primer paso para utilizar una fuerza marítima a fin de lograr objetivos de la política exterior. Las ventajas que se aprecian están relacionadas con:

Independencia, ya que no existe la necesidad de apoyo por parte del país anfitrión. El mar es un medio neutral por cuanto la presencia de fuerzas navales en alta mar es menos provocativa.

Alcance, el aporte tecnológico permite explotar este aspecto aumentando la capacidad de proyección de fuerzas a través de sus armas y medios.

Flexibilidad, dada principalmente por la versatilidad de los buques de guerra modernos.

Controlabilidad, dada por la capacidad de empeñar y desaferrar medios dependiendo de la evolución del conflicto. Menor riesgo de causar daños colaterales en el mar.

Movilidad estratégica, por la capacidad de pre posicionamiento que constituye a las fuerzas navales como la mejor manera de dar alcance global a un país.

1) Obtención del cuadro de situación

Sabemos que tras la dirección del esfuerzo ordenado por la autoridad política y la obtención de información se comienza a materializar el ciclo de inteligencia, siendo este un ineludible requerimiento para el desarrollo de las operaciones militares. Doctrinariamente estas acciones son permanentes, indistintamente de encontrarse en situación de paz o cualquier estadio en la evolución de un conflicto. Este conocimiento nos posibilita tener un adecuado panorama de la situación que puede posicionarnos en un grado de ventaja conveniente. En esta actividad, si bien permanece enmarcada el ámbito de los ministerios de relaciones exteriores y servicios de inteligencia, será el componente naval un aporte importante con claras ventajas del posicionamiento posible.

2) Coacción Naval

Esta se relaciona a toda actividad para influir en el comportamiento de terceros e inducirlos en su accionar favoreciendo los intereses propios. También conocida como inducción coactiva se relaciona con la disuasión y compulsión. La primera de carácter pasiva con el objetivo de evitar determinado accionar sin consecuencias letales del disuadido. Para el caso de la compulsión esta puede ser o no letal de características activa y con el fin de obligar en su accionar al tercero.

3) Formación de Coaliciones

Estas buscan asegurar los objetivos de la política exterior influyendo a los aliados y neutrales dejando de lado la conducta hostil con los adversarios. Las armadas del mundo se ven involucradas en estos aspectos por el mar, el cual es el medio que los une o separa, pero a todos ofrece las mismas particularidades, riesgos y oportunidades. Se destaca también la gran movilidad que caracteriza las fuerzas navales. Pueden darse desde aspectos formales protocolares, como así también ejercitaciones y en su máxima expresión agregaciones permanentes / semipermanentes de unidades.

Podemos inferir que los objetivos de estas coaliciones pretenden enviar mensajes a terceros y en definitiva desarrollar acciones contra amenazas comunes en persecución de intereses/objetivos particulares. Indudablemente el poder naval agrega valor diplomático a los estados, en sus relaciones exteriores a través de la diplomacia naval como parte constitutiva del conjunto de actividades diplomáticas de un estado.

Quedan manifiestas las importantes ventajas que guardan relación con las características de las Unidades y ámbito de operación, por cuanto es posible enmarcar a las armadas del mundo como la principal demostración de intenciones con alcance global. Vemos que en base a los distintos análisis de los autores y estudiosos convocados, será necesario contar con un creíble poder naval (ofensivo y defensivo) con adecuada fuerza disuasiva. Pero aún más importante, será la voluntad política de aplicación de esta herramienta como parte constitutiva del componente de relaciones exteriores en cumplimiento y aporte a los objetivos nacionales.

II. Operaciones de baja intensidad, conflictos asimétricos y guerras de cuarta generación.

“El primer acto de discernimiento, el mayor y el más decisivo que lleva a cabo un estadista y un jefe militar, es el de establecer correctamente la clase de guerra en la que están empeñados y no tomarla o convertirla en algo diferente de lo que dicte la naturaleza de las circunstancias. Este es, por lo tanto, el primero y el más amplio de todos los problemas estratégicos”⁶.

Como corolario de la cita antes mencionada veremos en este capítulo la evolución en la clasificación de los conflictos para lograr entender las particularidades que presenta la guerra en la actualidad, con el fin de poder articular las exigencias que demanda a aquellos que se ven involucrados en estas circunstancias. Pudiendo de esta manera relacionar cual sería nuestra estrategia posible de aplicación del poder marítimo a través de compromiso diplomático naval en el contexto internacional.

Andrew Mack, desarrolló el concepto de asimetría de los conflictos en 1975, donde básicamente hacía referencia a la desproporción del poder de combate de los actores en un enfrentamiento, siendo este poder el relacionado a sus fuerzas militares.⁷

Posteriormente en 1989 sería William Lind quien en su artículo publicado en la Marine Corps Gazette, “The changing face of war: Into the fourth generation” trataría o ampliaría el concepto antes mencionado encuadrando las guerras generacionalmente. Para entender las de última generación a las que llamó de cuarta generación, efectuaremos un sucinto resumen de las clases que precedieron a estas.

Las denominadas de primera generación alcanzan su máxima expresión con las Guerras Napoleónicas asentando sus inicios con el empleo de las armas de fuego y la formación de ejércitos profesionales al servicio de los estados.

6- CLAUSEWITZ Karl Von, “De la Guerra” – Libro primero – “Sobre la naturaleza de la guerra”- Capítulo I “¿En qué consiste la guerra?” Punto 27 – “Consecuencias de este punto de vista para la comprensión de la historia de la guerra y para los fundamentos de la teoría”. Editado por librodot.com

7- MACK Andrew. “Why big nations lose small wars: the politics of asymmetric conflict” Word Politics, Vol 27, 1975.pp 175-200.

Las guerras de segunda generación, determinan su inicio con la revolución industrial donde el salto tecnológico producto del desarrollo inventivo humano modifica sustancialmente los modos de llevar a cabo las operaciones militares. El componente militar se ve nutrido de medios de movilidad y un importante incremento del poder de fuego el cual es empeñado en efectuar el desgaste del enemigo.

Las guerras de tercera generación, se caracterizan por ser de tipo móviles que implicaban el despliegue y velocidad de las tropas las que permitían neutralizar la fuerza del ejército adversario. También conocidas como guerra relámpago, guerra de maniobras o Blitzkrieg del ejército alemán, durante la segunda guerra. Básicamente, integraron la movilidad y desarrollo de medios terrestres y aéreos para permitir operar en los distintos ambientes operacionales. Por otro lado el cumplimiento de la misión a través de la conquista de los objetivos determinados, proveían del éxito pretendido por sobre la necesidad de la destrucción del enemigo al cual sólo se buscaba neutralizarlo y afectarlo psicológicamente para anular su voluntad y posibilidad de combatir. La población civil como sostén de la industria bélica también pasa a ser objetivo de las operaciones militares.

La cuarta generación de la guerra moderna, se amplía de lo militar al ámbito de la sociedad y a las confrontaciones, que no se dirimen en un clásico teatro de operaciones, donde la población civil también puede ser materializada como una amenaza y probable objetivo militar del adversario, como así también incluyen el aspecto cultural del enemigo y la capacidad de disuadir el apoyo de su población a favor de la guerra.

El acceso a la tecnología no marca una condición particular pero si la forma de empleo que permite a los adversarios atacar, y producir un deterioro significativo a la estructura civil. En este sentido, el conflicto asimétrico es donde, los actores en inferioridad de condiciones explotan la asimetría a su favor, desplegando tácticas insurgentes, guerra irregular o actos terroristas, a lo cual se denomina conflicto de baja intensidad. Las guerras asimétricas buscan principalmente debilitar a un adversario superior en capacidad militar incidiendo sobre su componente civil y de esta forma obtiene hacer irrelevante la potencia militar del adversario por otro lado aprovecha las libertades y el sistema democrático donde busca deslegitimar su gobierno

obligando a su fuerza militar a actuar de forma irregular colocando a los ciudadanos en contra de su política.

Los conceptos de descentralización e iniciativa se conservan de la tercera en la cuarta generación, pero en otros aspectos se advierte el cambio más radical desde la paz de Westfalia. El estado pierde su monopolio de la guerra por lo tanto las FF.AA. se encuentran empeñadas luchando en contra de oponentes no estatales, también está caracterizada por un retorno al mundo de culturas, y no simplemente estados en conflicto. En la guerra de cuarta generación, la invasión mediante la inmigración puede ser tan peligrosa como la invasión que emplea un ejército estatal.

En su centro yace una crisis universal de la legitimidad del estado, y esta crisis significa que muchos países evolucionarán hacia la guerra de cuarta generación en su propio territorio.

*“Nos dimos cuenta desde el principio que la tarea en su conjunto puede ser frustrante; tal vez las FF.AA. de un estado no serán capaces de enfrentar al enemigo de la cuarta generación, sin importar lo que haga”.*⁸

Por lo antes mencionado podemos inferir que será de utilidad determinar cuáles son los indicadores posibles para determinar cuando estamos frente a un conflicto asimétrico o de cuarta generación. Primeramente podemos afirmar que la condición principal y necesaria será que uno de los contendientes no sea un estado, por lo tanto el terrorismo, los movimientos insurgentes, la guerrilla y el crimen organizado quedarían enmarcados dentro de esta clasificación.

Fernando Ibáñez Gómez en su tesis doctoral⁹ propone diez indicadores a tener en cuenta para poder determinar un conflicto asimétrico, aunque no necesariamente se debe comprobar el cumplimiento de la totalidad de ellos:

1. Presencia de un Actor Irregular. Lo normal es que uno de los actores no sea un estado y no se encuentre empeñadas FF.AA. regulares.

8- LIND, William S. “Comprendiendo la guerra de cuarta generación”. Military Review, 2005. pp.1-17.

9- La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia Fernando Ibáñez Gómez – Ministerio de Defensa – España, 2012.

2. Disimetría En El Modo De Combate. Básicamente esta característica se focaliza en la radical diferencia, entre actores, de los aspectos doctrinarios y procedimentales del componente militar, en cuanto a las reglas de empañamiento el actor no estatal no rige su empañamiento según las normas internacionales que regulan la guerra.

3. Desterritorialización. Los enfrentamientos pueden ocurrir en cualquier lugar sin contar un campo de batalla convencional.

4. Falta de Autoridad del Estado. En el territorio donde se desarrolla el conflicto las autoridades, no controlan plenamente el mismo.

5. Desestatalización. El conflicto es con frecuencia transnacional y el actor asimétrico busca lugares de difícil acceso y poco control desde donde organizar las operaciones.

6. Dificil distinción entre Civiles y Militares.

7. Implicación de la Población Civil como Apoyo. El actor asimétrico utiliza la persuasión o presión de las autoridades locales y población local para obtener apoyo.

8. Participación En Los Combates De Menores De Edad.

9. Aprovechamiento de las Debilidades Legales y Políticas del Adversario. Este punto guarda relación a la desventaja que marcan una diferencia producto de que las fuerzas regulares deben ajustar su accionar a los convenios internacionales que regulan la guerra. Por otro lado, explota las debilidades políticas internas que reduzcan el consenso necesario para accionar ante un conflicto.

10. Amplia Atención a la Opinión Pública. Para este indicador se utilizarán operaciones de influencia con un uso de los medios de comunicación masivos. En la actualidad, Internet provee las condiciones necesarias para satisfacer esta necesidad.

Richard Hill¹⁰ relaciona las operaciones de baja intensidad con el escenario marítimo donde advierte que estas nunca alcanzarán la denominación de guerra ya que se caracterizan por las limitaciones en cuanto a los objetivos, campo de acción y área de conflicto, estando sometidas a la ley internacional de autodefensa.

Las agrupa en dos categorías que se encuentran articuladas con el uso o negación del mar. La primera incluye operaciones de demostración de derechos y firmeza, desembarcos anfibios por invitación y apoyo específico a intereses nacionales. Las de negación se constituyen por operaciones antiterroristas, contra la piratería en el mar y prevención del contrabando, control de inmigración ilegal y protección de instalaciones en la plataforma continental. Por último, relaciona a este tipo de operaciones con un fenómeno de nuestro tiempo que puede ser de injerencia de las potencias medianas.

Para finalizar podemos concluir que la sociedad civil en su conjunto se encuentra en riesgo a nivel global, debido a que las guerras de cuarta generación no distinguen claramente entre combatiente regular y población civil.

El terrorismo en todas sus modalidades posibles se constituyen en una de las principales amenazas de esta generación. El Estado, como fuerza regular, se ve obligado a desarrollar un accionar no convencional donde muchas veces se ve deslegitimado ya que de éste se espera accionar de acuerdo a los lineamientos y límites legales.

Es fundamental la cooperación interestatal de las agencias de inteligencia por la característica de tratarse de conflictos y amenazas sin actores y territorio definido como así también de ejecución descentralizada.

Teniendo en cuenta que la variedad de estos conflictos abarcan la posibilidad que sean de carácter étnico, religioso o cultural, fomentan la posibilidad de la contribución por parte de grupos terroristas, tanto locales como internacionales socavando de esta manera la soberanía de los estados convencionales.

10 Hill, Richard. "Estrategia marítima para potencias medianas", Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, Argentina. Edición año 1990.

III. Intereses Manifiestos De La República Argentina.

Analizaremos desde el punto de vista de la concepción y actitud estratégica de la defensa, cuales son los intereses manifiestos de la República Argentina, con el propósito de relacionarlos a las actividades del contexto de las relaciones exteriores y como estas pueden ser apoyadas y/o complementadas por la participación del instrumento militar, más específicamente el componente naval a través de su diplomacia.

Más allá de las manifestaciones públicas de los gobiernos en cuanto a deseos e intenciones, ellos deben quedar encuadrados en la legislación por cuanto será a través de las leyes que conforman las bases normativas del sistema de Defensa las que hagan posible su ejecución o ameriten su actualización.

Apreciación del Escenario Internacional

Si bien Estados Unidos de Norteamérica constituyó en la potencia hegemónica tras el fin de la Guerra Fría, debido a su capacidad de proyección de fuerzas e influencia global en las últimas décadas se aprecia un decaimiento de ese poder y por consiguiente una tendencia de redistribución del poder global.

Es de consideración que la importancia de los recursos naturales estratégicos, en un contexto de relativa escasez de algunos de ellos, mantiene potencial capacidad de generar conflictos en niveles estatales e interestatales. Aquí se genera la necesidad de preservar la soberanía nacional en los espacios geográficos con reservas de recursos.

Argentina como parte de la región suramericana mantiene su compromiso con los esquemas de seguridad colectiva de las Naciones Unidas desplegados a nivel mundial, con aporte de personal a las operaciones militares y civiles de mantenimiento de la paz.

Concepción y Actitud Estratégica de la Defensa

La concepción y actitud estratégica de la defensa en la República Argentina es pacífica reivindicando la importancia de la cooperación como medio de construcción de confianza entre los estados, con el objeto de contribuir

al mantenimiento de la paz internacional. Por otro lado, mantiene como principio fundamental la cooperación entre estados, en tanto se vincula y contribuye a la política exterior de la Nación y al cumplimiento de los compromisos multilaterales subregionales, regionales y globales.

Bases Normativas de la Defensa

La Defensa nacional se enmarca en los principios de la Constitución argentina y en un conjunto de leyes y tratados internacionales incorporados a la misma en su reforma de 1994. La norma fundamental es Ley de Defensa Nacional de 1988 que reemplazó a la que estaba vigente desde 1966, esta fue complementada progresivamente por las leyes de Seguridad Interior de 1992, de Servicio Militar Voluntario de 1994, de Reestructuración de las Fuerzas Armadas de 1998, de Inteligencia Nacional de 2001 y de Reforma Integral del Sistema de Justicia Militar de 2008.

Para el caso de estudio, analizaremos las bases que sean de interés para advertir la relación con el empleo del instrumento militar en funciones diplomáticas o de operaciones militares que contribuyan a esta función.

La Constitución de la Nación Argentina es la base fundamental en cuyo preámbulo ya determina la “defensa común” como una de las finalidades del estado diferenciándola de otra, también de gran importancia: la paz interior. Así mismo, determina la obligación de todo ciudadano de “armarse en defensa de la patria y de esta Constitución” y establece las atribuciones y competencias a los poderes legislativo y ejecutivo, disponiendo en el artículo 99 que el Presidente de la Nación.¹¹

- “Es el Comandante en Jefe de todas las fuerzas armadas de la Nación.

- Provee los empleos militares de la Nación con acuerdo del Senado, en la concesión de los empleos o grados de oficiales superiores de las fuerzas armadas; y por sí solo en el campo de batalla.

- Dispone de las fuerzas armadas, y corre con su organización y distribución según las necesidades de la Nación.

11- REPÚBLICA ARGENTINA. Constitución de la Nación Argentina: “Capítulo Tercero. Atribuciones del Poder Ejecutivo. Artículo 99”. publicación del Bicentenario - 1a ed. - Buenos Aires: Corte Suprema de Justicia de la Nación / Biblioteca del Congreso de la Nación / Biblioteca Nacional, (2010). p. 163.

- Declara la guerra y ordena represalias con autorización y aprobación del Congreso.

- Declara en estado de sitio uno o varios puntos de la Nación, en caso de ataque exterior y por un término limitado, con acuerdo del Senado”.

El artículo 75 de la Constitución, en materia de la Defensa le corresponde al Congreso:¹²

- Autorizar al Poder Ejecutivo para declarar la guerra o hacer la paz.

- Facultarlo para ordenar represalias, y establecer reglamentos para esas acciones.

- Fijar las fuerzas armadas en tiempos de paz y de guerra, y dictar las normas para su organización y gobierno

- Permitir la introducción de tropas extranjeras en el territorio de la Nación, y la salida de las fuerzas nacionales fuera de él”.

La Ley 23.554 de Defensa Nacional, sancionada y promulgada en 1988, modificó la Ley 16.970 dictada en octubre de 1966, esta última basada en la noción de conflicto total y permanente propio de la Guerra Fría, previendo la posibilidad de un enemigo ideológico interno, la nueva ley limita el ámbito conceptual a la respuesta a las agresiones militares externas, incluyendo la preparación para ello durante la paz. Asimismo, diferencia entre defensa nacional y seguridad interior. La ley de 1988 fortalece sustantivamente la autoridad del Presidente de la Nación en materia de la defensa, asignándole la conducción de la guerra en el nivel estratégico nacional como así también la conducción de la misma en el nivel estratégico militar, suprimiendo de derecho las funciones de comandante en jefe en cada una de las tres fuerzas armadas.

12- *Ibidem*, p. 145.

Otro aspecto fundamental de la ley es el fortalecimiento de la autoridad y las funciones del Ministro de Defensa asignando a esta autoridad sobre los jefes de Estado Mayor de cada una de las fuerzas, así como sobre el Jefe del Estado Mayor Conjunto, y además la dirección, ordenamiento y coordinación de las actividades propias de la defensa que no se reservare para sí el Presidente de la Nación.

Creó el Consejo de Defensa Nacional (CODENA) que se establece como órgano de asistencia y asesoramiento de la Presidencia de la Nación para la determinación de las situaciones de conflicto, riesgo y amenaza. Fortaleció el Estado Mayor Conjunto (EMCO), el cual ejerce el asesoramiento del ministro de Defensa en materia de estrategia militar. Conforme a la Ley de Defensa, cada una de las fuerzas armadas por sí misma no tiene facultades operativas, éstas están reservadas al Presidente de la Nación, ministro de Defensa y a los comandos operacionales.

El Decreto Reglamentario de la Ley de Defensa Nacional el Decreto 727 del año 2006, dispuso la reglamentación de la Ley de Defensa y precisó el concepto estricto de la Defensa nacional refiriéndolo a la defensa de la soberanía y de la independencia e integridad territorial del país ante agresiones por fuerzas militares extranjeras. Así mismo precisó las facultades del Ministerio de Defensa y el EMCO. A este último asignó a su jefe superioridad por cargo respecto de los Jefes de los Estados Mayores Generales de cada una de las fuerzas armadas, ampliando también las facultades en materia de accionar conjunto del empleo de los medios militares en tiempo de paz, asignándole a tal efecto el control funcional sobre las fuerzas armadas con facultad para impartir órdenes, aspecto complementado con la asignación al Comando Operacional la realización de todas las operaciones militares en tiempo de paz. También se precisaron aspectos relativos al funcionamiento y las facultades del CODENA.

Ley de Seguridad Interior La Ley 24.059, aprobada y puesta en vigencia en 1992, establece las bases jurídicas, orgánicas y funcionales del sistema de planificación, coordinación, control y apoyo del esfuerzo nacional de policía tendiente a garantizar la seguridad interior. Esta ley, deslinda categóricamente las competencias del resguardo y mantenimiento de la seguridad interior del país de las propias de la defensa nacional ante agresiones exteriores.

La Política Internacional de la Defensa

La política de Defensa internacional que implementa la República Argentina en la última década se basa en un modelo autónomo y cooperativo que garantiza nuestro derecho a la legítima defensa, complementa las capacidades propias y promueve acciones de cooperación con las Fuerzas Armadas de los países amigos con prioridad en la región, mediante la cooperación bilateral y multilateral y en lo posible global. Esta constituye la proyección de los valores y objetivos la política nacional y es complementaria y concordante con los lineamientos de su política exterior. La implementación política la lleva a cabo mediante la subsecretaría de Asuntos Internacionales de la Defensa.

En general, es posible apreciar que la política internacional de la defensa está orientada principalmente a la región en integración con los países que la componen y con el objetivo ulterior de general una zona de paz. En este planteo no explicita la prohibición de extender estos objetivos al marco global, más aún, menciona la intención de profundizar las relaciones de cooperación e intercambio en materia de defensa con naciones extra regionales, siempre que exista identificación de intereses comunes.

La presencia es consolidada a través de las respectivas agregadurías, el despliegue de estas es analizado en base a los intereses determinados para la defensa en el contexto de las relaciones exteriores.

La subsecretaría de Asuntos Internacionales es la que a través de las agregadurías instrumentan las actividades vinculadas a la selección, coordinación y supervisión de las agregadurías de defensa y de las fuerzas armadas, como así también brindan la asistencia necesaria al Ministerio de Defensa para proponer la distribución geográfica, apertura y cierre de las mismas. Por último, entienden en la coordinación con distintas áreas técnicas para la elaboración del plan anual de comisiones al exterior.

Hasta aquí, vemos que se priorizaron las relaciones regionales y de concluirse la necesidad de extender estas al ámbito global es factible su proyección con un adecuado proceso de análisis y convalidación por los poderes gubernamentales.

La actual conducción política del Estado Argentino ha comenzado a manifestar a través de su dialéctica mensajes que contienen la intención de adoptar un mayor grado de protagonismo en el marco global, involucrando con la intención de combatir la piratería en el mar el componente asociado a este ámbito.

Este último análisis pudo confirmarse durante la presentación efectuada por funcionarios del Ministerio de Defensa en esta Escuela el 3 de noviembre de 2016, dejando claro el interés de incrementar el compromiso global del estado Argentino a través de la política exterior sustentada por la política de defensa.

IV. Conclusiones

Establecidos los objetivos nacionales, éstos serán en parte sustentados por la política de la defensa. En ella logramos advertir que si bien se establece una política defensiva, esta no excluye el marco de acción global, por consiguiente de plantearse este como parte de los objetivos nacionales sería factible el empeño del instrumento militar.

De la dialéctica inferida por la política actual es factible apreciar que existe un manifiesto interés de incrementar la inserción de nuestro estado en el marco internacional, sin dejar de lado el regional y sin abandonar la actitud defensiva. Por cuanto se infiere que este esfuerzo apunta a obtener un mayor protagonismo que nos posicione internacionalmente.

Es aquí donde las virtudes del instrumento militar y en particular las armadas denotan particulares ventajas de empleo, es aquí donde la diplomacia naval con alta movilidad estratégica, fácil control, flexibilidad, Independencia y buen alcance se presenta como un excelente elemento de apoyo de la política exterior.

Pero, la complejidad está dada entre otras cosas, en las capacidades actuales y las previstas para el corto y mediano plazo que complican por falta de recursos, la entera explotación del recurso diplomático naval. Es aquí donde la posibilidad de insertar, en coaliciones internacionales de nuestra conveniencia, partes componente de ésta, más allá de las representaciones dadas por agregadurías.

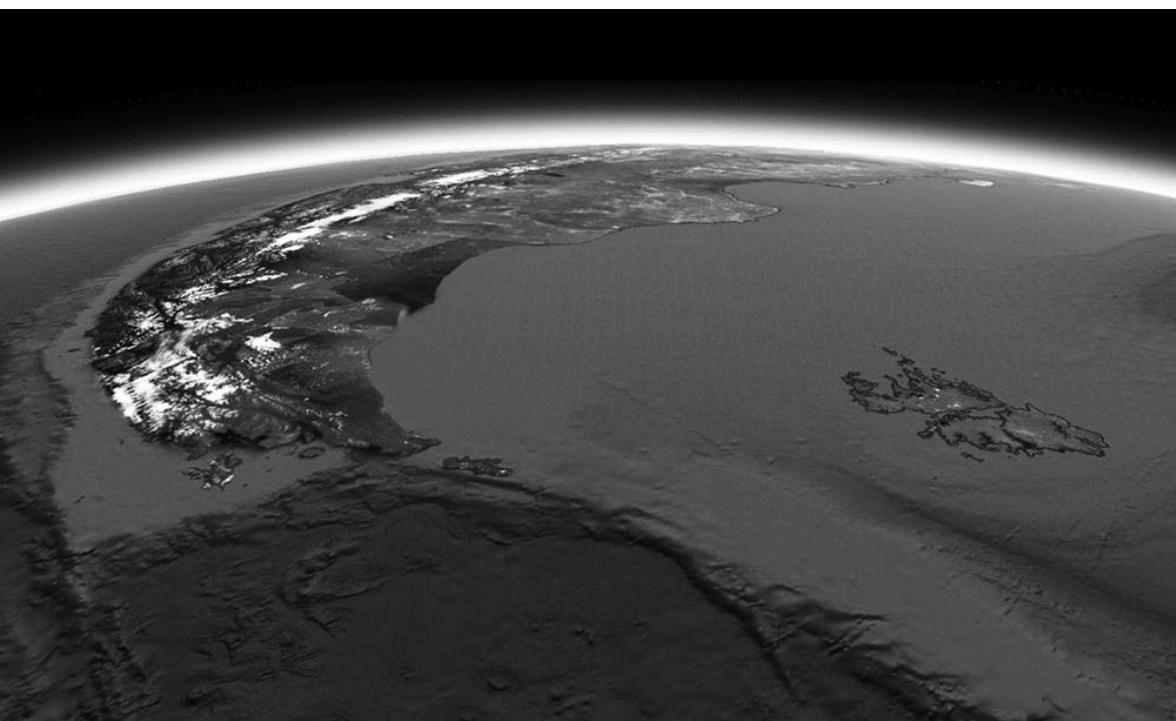
Podemos decir que el objetivo antes planteado se ve, en parte, materializado en la actualidad por la trayectoria de nuestro estado dentro del marco de la misiones de Naciones Unidas, existiendo la posibilidad de maximizar el empleo diplomático naval, advirtiendo que las circunstancias que presentan las nuevas amenazas, constituyen los conflictos asimétricos o conflictos de cuarta generación materializan una real oportunidad.

Será entonces, la decisión de contribuir en el buen orden en el mar, de manera coalicionada donde podremos encontrar básicamente nuestro posicionamiento global, entendiendo que la comunidad internacional ya manifiesta la necesidad de contrarrestar las amenazas existentes en resguardo del desarrollo humano.



La extensión de la Plataforma Continental Argentina en la Geopolítica del Atlántico Sur

Capitán de Corbeta Pablo Ariel Viozzi





Capitán De Corbeta Pablo Ariel Viozzi.

Promoción 128 de la ESNM. Ingresó a la ESNM en 1995 egresando como Guardiamarina en el año 1999. Integró la dotación del Aviso ARA “Suboficial Castillo” en el año 2000 realizando la Patrulla Antártica Naval Combinada con la Armada de Chile. En el 2001 ingreso a la Escuela de Aviación Naval egresando como aviador naval promoción 75.

Desde el 2001 hasta 2008 integro la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina en el Departamento Logística y la Fuerza Aero Naval N° 2 como Ayudante Secretario, en 2009 como Teniente de Navío realizó en la ESOA el Curso de Posgrado en Tácticas y Planeamiento Naval. Entre 2010 y 2011, y 2013 al 2015, fue Jefe de Operaciones y Segundo Comandante de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina. En el 2012 integró la Plana Mayor de la Fragata ARA “Libertad”.

Durante 2016 realizó el Curso de Comando y Estado Mayor (CUCOM) en la ESGN.

En la actualidad, 2017, se desempeña como Comandante de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina.

La extensión de la Plataforma Continental Argentina en la Geopolítica del Atlántico Sur

CC Pablo Ariel Viozzi

Resumen

En marzo del año 2016 la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (COPLA) aprobó la extensión de la plataforma argentina por unanimidad. La Comisión no analizó los territorios de la Antártida, por estar amparados por el Tratado Antártico, ni los correspondientes al área en litigio con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, reconociendo una disputa de soberanía en el Atlántico Sur aún no resuelta y no reconocida por dicho Reino. Con la delimitación del límite exterior de la plataforma argentina se abre para la Nación nuevas posibilidades estratégicas de explotación de recursos. Este contexto revitaliza cien años después, los preceptos estratégicos que el Vicealmirante Storni plasmó en sus conferencias de 1916, demostrando una vez más que la Argentina debe brindarle suma importancia a sus intereses marítimos.”

Abstract

During March, 2016, the Commission on the Limits of Continental Shelf (CLCS) unanimously approved the extension of Argentine continental shelf. The Commission did not analyze the Antarctic Territories because they are under the provisions of the Antarctic Treaty. Neither did they analyze the area in dispute with the United Kingdom, recognizing nevertheless a sovereignty dispute in the South Atlantic, not solved yet and not even recognized by that Kingdom. With the delimitation of the external border of the Argentine shelf it opens for the nation new strategic possibilities for the exploitation of resources. This context revitalizes, one hundred years later, the strategic precepts that Admiral Storni stated in the conferences of 1916, demonstrating once again, that Argentina should pay more attention to its maritime interests.

Palabras Clave: GEOPOLÍTICA, INTERESES, COMPETENCIA, PLATAFORMA CONTINENTAL EXTENDIDA, ATLÁNTICO SUR.

Introducción

La Argentina ha transitado desde el comienzo de su existencia, diferentes procesos que fueron conformando su estructura geoestratégica a lo largo de la historia. La visión de sus líderes marcó los diferentes períodos de integración de la tierra y el mar, encontrando aquí su gran frontera y debilidad estratégica, el Océano Atlántico Sur.

Su frontera es extensa; geopolíticos argentinos definen sus límites en “el norte por la línea Cabo Roque - Cabo Las Palmas (3.300 Km) y al sur por la línea Cabo de Hornos-islas Shetland y Sandwich del Sur - Cabo de las Agujas en Sudáfrica” (Coutau-Bélgarie, 1988, pág. 24).

En el siglo XIX nuestro país comenzó una incipiente explotación de los recursos de esta vasta frontera, reconociendo en ella una gran fuente de intereses para una Nación en pleno crecimiento. La Argentina reconoció que se debe proteger este espacio, tanto como frontera como por poseer potencial estratégico, en un mundo de actores ávidos de recursos.

En 1833, la naciente Nación, sufrió una usurpación por una de las potencias marítimas mundiales. Esa usurpación en el enclave estratégico continúa hasta nuestros días. Esta potencia vislumbró el control de las rutas marítimas de acceso al Cabo de Hornos y la proyección al sector antártico por los recursos naturales que poseía (en esas épocas la caza de focas) y aún tiene. Este episodio no quedó en el olvido y el Estado argentino continuó su reclamo ante esta potencia mundial y en diferentes foros internacionales.

A principios del siglo XX el Vicealmirante Segundo Storni en su obra fundacional de la geoestrategia argentina, “Intereses Marítimos en el Mar” (1916), delineó en base al carácter insular de la Argentina, la necesidad de integrar el mar, y la riqueza de nuestra plataforma continental. Ello incidió profundamente en el pensamiento naval posterior.

A partir del fin de la Segunda Guerra Mundial y siendo detonante la Doctrina Truman, fue necesario crear un marco jurídico que reglamente el espacio marítimo y sus fronteras. De este modo se crearon las bases fundacionales para tal fin, en las Convenciones de Ginebra, desde 1958 hasta 1966. El seno de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) fue el ambiente propicio para establecer, a partir del año 1982, la Convención

de las Naciones Unidas Sobre los Derechos del Mar (CONVEMAR), la cual es calificada por algunos autores como la Constitución de los Océanos.

Según Tommy T.B. Koh, presidente de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar:

“el 10 de diciembre de 1982 establecimos un nuevo hito en la historia del derecho. Por primera vez en los anales del derecho internacional una Convención fue firmada por 119 países el mismo día en que fue abierta a la firma. No sólo el número de signatarios constituye un hecho notable; es igualmente importante que la Convención haya sido firmada por Estados pertenecientes a todas las regiones del mundo, de Norte a Sur y de Este a Oeste, por Estados ribereños, Estados sin litoral y Estados en situación geográfica “desventajosa” (Wikipedia, 2010).

Sobre estas bases del Derecho Internacional Público, los Estados delimitaron sus fronteras marítimas y con ellas regularon la explotación de los recursos vitales de importancia estratégica. La Argentina mantuvo una visión geoestratégica acompañada por una política de estado activa, en alguna oportunidad más enérgica que otras, en donde se incluye al Tratado Antártico firmado el 1 ° de diciembre de 1959.

En estos más de 200 años de vida de nuestra Nación, experimentamos cómo, la visión geoestratégica de los decisores y los intereses de actores regionales y extra regionales, colocaron este escenario en uno de los focos de atención mundial.

Con la aprobación de la extensión de los límites de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (COPLA) se abre un nuevo capítulo para la Argentina y la región, ya que se incorporan 1.782.500 Km², el cual equivale al 48% del territorio emergido de la Nación. Ellos se suman a los 4.799.000 Km² comprendidos desde la línea base y las 200 MN; es decir la Plataforma Continental Argentina es de 6.581.500 Km².

Pero la situación real es más bien diferente. Argentina posee en disputa con el Reino Unido de Gran Bretaña las zonas terrestres y marítimas que comprenden las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, como

así también la plataforma continental antártica, las cuales, no fueron analizadas por la Comisión. En resumen, fue aprobado sin recomendaciones aproximadamente solo el 30% del total de la superficie presentada; esto es alrededor de 535.000 Km².

Ello expone a la vista del mundo la situación del Atlántico Sur y en mayor medida la de Argentina, admitiendo por este ente supranacional (ONU) un conflicto de soberanía en la zona, la cual cuenta con un vasto potencial energético, alimentario, en minerales y de recursos genéticos (Koutoudjian, Martin, & Ohanessian, 2015).

En estos últimos puntos se abre un abanico de posibilidades a explorar tales como la explotación minera de los fondos marinos y la investigación biogenética de los ecosistemas que la habitan, las cuales se van perfilando como unas de las mayores potencialidades del mar. A ello se le debe sumar la explotación de hidrocarburos off-shore en crecimiento constante

Storni también consideró al mar, nuestro mar, como un medio de comunicación e intercambio comercial por el cual transitan los buques con su mercadería. La seguridad de dicho intercambio así como la importancia del control de los pasos estratégicos, implica para los Estados responsabilidades y desafíos.

Debemos agregar el hecho de que los reclamos y ampliaciones de derechos soberanos sobre el mar actúan en el mismo sentido, generando mayores obligaciones internacionales a los actores involucrados y demandando el desarrollo de nuevas capacidades para satisfacerlas.

La presentación y aprobación para la ampliación de la plataforma continental, de este modo, revaloriza la importancia de las capacidades navales de los países costeros, particularmente cuando la ampliación de los derechos del estado comprende una gran superficie, como es el caso argentino.

Por diversas razones, tales como la relativa baja conflictividad actual entre los actores regionales (Cumbre de Guayaquil (2002) se declaró la región como “Zona de Paz”), el relativo bajo tránsito marítimo en el área y la relativa importancia media que le asignan las potencias extra regionales

a la zona, le imprimen a este escenario una baja tensión dentro del orden global. Pero esta especie de “calma” puede variar si se revaloriza el escenario, no solo estratégicamente si no también económicamente.

Podemos incluir como catalizadores de este dinamismo el actual “brexit” del Reino Unido de Gran Bretaña. Este podría afectar económicamente al gobierno británico de las Islas Malvinas (Ej: aranceles de exportación sin beneficios a la Comunidad Europea), además de su salida como territorio británico de ultramar.

Las futuras negociaciones respecto al escenario antártico puede ser otro hilo conductor de escalada en la zona. Es destacable analizar también el rol de Brasil y Sudáfrica, países que emergen y se insertan en el liderazgo mundial, renovando intereses en la región.

Sobre estos lineamientos actuales, es posible señalar que la interacción de los diferentes actores y el dinamismo que puede tomar el escenario, puede plantear amenazas a los intereses argentinos en la zona, como así también, diferentes opciones estratégicas. Ello se puede analizar a la luz del nuevo giro en la política exterior de Argentina.

Argentina y Reino Unido en el Atlántico Sur

Cada actor, según su percepción entrelazada por la emotividad y racionalidad, verá el mismo hecho de manera diferente a los demás. La temática geopolítica de intereses interrelacionados entre diferentes actores regionales y una potencia marítima como el Reino Unido, con un enclave colonial en el Atlántico Sur mantienen su dialéctica, que va evolucionando en el tiempo.

Es por ello que se analizará la situación actual y su posible futuro, teniendo en cuenta las posibles secuelas del “brexit” y los últimos anuncios de cooperación con el Reino Unido efectuados por nuestra cancillería.

La cuestión Malvinas

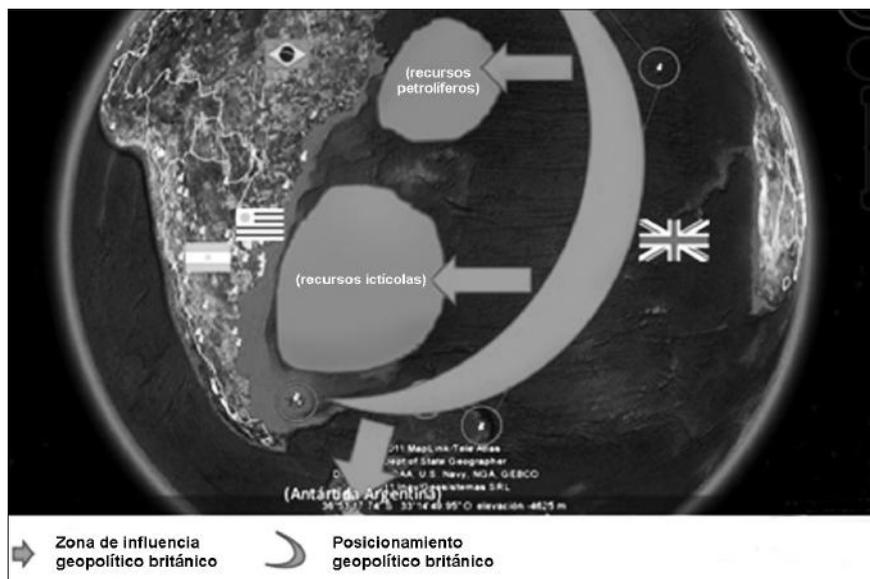
Existen diferentes definiciones para el concepto de estrategia. Hemos utilizado varias durante la materia de “Método para la Toma de Decisiones en Ambiente de Incertidumbre” (MTDCI) que se dicta en la Escuela de Guerra Naval, pero podemos expresar que “hacer estrategia es desarrollar un proceso que elabora un actor para la conducción de una cuestión con la finalidad de lograr mayor libertad de acción...” la cual se encuentra en un constante reajuste de intereses propios y ajenos, regida por una dialéctica de voluntades (Cal, Di Tella, Ganeau, Grunschlager, & Leal, 2016).

Si seguimos en esta línea de pensamiento, y tomamos a la Argentina como protagonista, se debe establecer su acuerdo interno. Este se materializa con el “entendimiento consensuado el cual asegura al protagonista racionalidad y cohesión para una cuestión en particular” y debe representar sus intereses. Ahora bien, “ser racional significa actuar con coherencia, tener una tarea y un propósito...” (Cal, et al, 2016).

Para la Nación, este acuerdo interno puede ser la Constitución de 1994 y sus Disposiciones Transitorias. En ella se establece claramente que el pueblo argentino ratifica su legítima e imprescriptible soberanía sobre las Islas Malvinas e islas del Atlántico Sur, y los espacios marítimos e insulares que ellos comprenden.

El objetivo permanente es la recuperación de los territorios y el ejercicio de la soberanía, haciendo mención al respeto del modo de vida de sus habitantes, conforme al derecho internacional. Los Constituyentes enfatizaron que el respeto al modo de vida de los habitantes de las Islas se refiere a los intereses de estos pero no a sus deseos, por cuanto no es posible aplicar al caso Malvinas el principio de autodeterminación, como si lo ha querido aplicar el Reino Unido, queriendo posicionar en la cuestión a los *kelpers* para así incrementar su reclamo de soberanía, con un gran componente estratégico en las aguas que rodean a las islas (Dr. Balmaceda, 2015).

Esta cláusula constitucional sobrepasa las fronteras de la Nación al ser notificados todos los países del mundo de que la Argentina no renunciará jamás a su soberanía.



La proyección de la Plataforma Continental y las Malvinas

La Argentina presentó y fue aprobada en el año 2016, la extensión del límite de la plataforma continental. Ello también fue realizado por países de la región como Brasil y Uruguay. A este último le han aprobado su extensión en septiembre del 2016 (EFE, 2016). El Reino Unido, no exento de esta posibilidad brindada por la CONVEMAR, ha presentado el estudio pertinente de los límites que integran las Islas Malvinas, Islas del Atlántico Sur y el sector Antártico que ocupa. En este último sector existe además superposición con el reclamo de nuestro País y el de Chile.

Es decir aquí hay tres actores con discrepancias e intereses comunes. La CLPC no considerará la presentación del Reino Unido por tratarse de un área en disputa.

Pero, ¿por qué el Reino Unido mantiene este bastión a 8.000 MN de sus islas? Las respuestas son innumerables, pero podemos inferir entre ellas porque es una puerta a la Antártida y sus recursos, continente blanco de 14 millones de km² de extensión; por ser una puerta a la Patagonia, porción de tierra de 1,2 millones de Km², región despoblada por una mala integración geopolítica y estratégica argentina y/o por su vasta reserva hidrocarbúfera, ejemplo de ello es la cuenca de Malvinas.

Entonces Malvinas, en el Atlántico Sur y en nuestra plataforma continental, es la puerta de ingreso a la última frontera de los recursos naturales, donde el hombre tiene todo lo que necesita: energía, minerales, biodiversidad y agua potable (Recce, 2015).



A continuación, analizaremos esta porción del Atlántico y su interacción con los demás actores, haciendo referencia a las características históricas del mar. Geoffrey Till en su libro “Poder Marítimo” los clasifica según sea el mar como dominio, como recurso, como transporte y como medio de información.

El Mar como Dominio

El mar como dominio hace referencia, por un lado, a los derechos soberanos que el Derecho Internacional reconoce a los estados sobre el mar. Por otro lado, es necesario señalar que el mar es en sí mismo una fuente de Poder. La historia nos muestra que los europeos crearon nuevos imperios y cambiaron el mundo a través del mar. Para que esto fuera posible desarrollaron armadas y una estrategia, de la cual se han derivado las funciones del poder marítimo (*sea power*, control del mar, proyectar el poder hacia la tierra, atacar y defender el comercio y mantener el orden en el mar (Till, 2007).

Con relación a la Argentina, inmersa en la globalización competitiva, podemos establecer que su orientación principal es la protección de los recursos de su litoral para su beneficio y la conservación para las generaciones posteriores. Esto se ve afectado por las acciones del Reino Unido ya que ejerce el dominio del mar en un área adyacente a las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur. Al poder marítimo de este país se le añade su política exterior, histórica como su armada, en conjunto para el logro de sus intereses. Su pertenencia a la OTAN y ser aliado histórico de los Estados Unidos le brindan mayor Libertad de Acción a la hora de accionar sobre sus intereses.

Estas características inciden sobre la total gobernabilidad a que aspira la Argentina, incapacitándola para obtener el control y dominio de su mar.

El Mar como Recurso

El Atlántico Sur se torna invaluable tanto en fuente de energía, de alimentos, minerales y recursos genéticos. En este punto, entonces, se observan diferentes variables orientadas a ponderar la importancia de la explotación en cada actividad y la necesaria protección del medio ambiente marino.

Se destaca el hecho del diferente grado de desarrollo de las actividades económicas. Mientras algunas, como la pesca, se basan en siglos de experiencia y marcos normativos relativamente afianzados, otras, como la explotación minera de los fondos marinos (nódulos polimetálicos) y la investigación biogenética de los ecosistemas que los habitan, se constituyen como una de las mayores potencialidades económicas del mar.

Asimismo, es imposible dejar de lado la notable importancia de la producción de hidrocarburos offshore, la cual además, se mantiene en constante crecimiento. Se destaca, por último, el potencial antártico en cuanto a los recursos naturales como un elemento fundamental atener en cuenta a la hora de estudiar el escenario.

El Reino Unido, desde 1975, ha mantenido una política de exploración petrolera. La Misión Shackleton en nuestro mar argentino es una muestra cabal de ello y, tal vez, poco conocidas sus derivaciones. Esta misión fue el origen de un conflicto que derivó en la expulsión del Embajador del Reino Unido de

Gran Bretaña y en un cañoneo de advertencia, por parte del destructor ARA “Almirante Storni”, al buque de la misión británica. Este incidente se produjo el 4 de febrero de 1975 y forzó al buque a regresar a puerto.

En el año 2012, de forma unilateral, el Reino Unido efectuó la prospección geológica en el área de la cuenca Norte de Malvinas, lo cual despertó una protesta enérgica de la Cancillería. En el año 2016 la empresa Rockhopper Exploration destacó a las islas “como nueva provincia productora de hidrocarburos”, anunciando el hallazgo de un “yacimiento de clase mundial” (Telam, 2016). Pero basándose en una baja del precio del barril de petróleo, la empresa no explotó el yacimiento.

Aquí se pueden dar diferentes lecturas del escenario: una puede ser que la empresa debería explorar y explotar en un área del mar hostil, sin más apoyo que el obtenido de las Islas Malvinas, las cuales no son suficientes sin una infraestructura adecuada para esta tarea. Por ello podría necesitar de la “ayuda” del continente, y la Argentina, el país más cercano, el cual se encuentra a 600 Km de distancia.

Otra interpretación que se puede dar, es por la legalidad de la operación, ya que ésta se está efectuando en un área donde la ONU y otros foros internacionales reconocen una disputa. Sin ir más lejos, el gobierno argentino durante el periodo 2007-2015 promulgó una ley donde se sancionaba a las empresas internacionales que operasen con el Reino Unido para la extracción de petróleo.

Actualmente el interés de este país para que se anule esta ley, es por demás observado en las reuniones bilaterales que se retomaron luego del cambio de gobierno. O puede ser también, la suma de ambos escenarios factible.

Lo que sí se podría inferir, es que al Reino Unido le resulta altamente costosa la exploración y extracción de petróleo sin un apoyo logístico cercano y sin haber cerrado este tema con la Argentina.

Se destacan las palabras del embajador ante la ONU, en una conferencia efectuada en el ámbito de la Escuela de Guerra Naval, sobre la pregunta de cómo la Argentina responderá ante un intento de explotación u exploración de la cuenca Malvinas luego del reconocimiento por parte de

la ONU de la existencia de un conflicto territorial en la región: “será una exploración de intereses comunes con el Reino Unido y Argentina para la explotación de los recursos de la plataforma...como se empezó a realizar en los años 90...en breve se podrá tener noticias en este aspecto...” (Moritán, 2016).

Los países poseen intereses, que se pueden clasificar en mayores y menores, pudiendo utilizarlos como medios de cambio con otros actores. Durante el 2016 vimos cómo se ha abierto el dialogo con el Reino Unido sobre la Cuestión Malvinas, dando indicios sobre cooperación en este tema y otros, como ser los vuelos desde la Argentina hacia las islas y el reconocimiento de los restos de soldados caídos en las islas.

El Mar como Transporte e Intercambio

El mar contempla aquellas variables relacionadas con el comercio, el cual adquiere una fundamental importancia al considerar que más del 90% de los intercambios comerciales mundiales se realizan por vía marítima y precisamente el 85 % del intercambio nacional se realiza por esta vía.

Hasta la década del 60 la concentración del tráfico marítimo había relegado en segundo plano el Atlántico Sur. Ello se dio por la apertura del canal de Suez y de Panamá, atrayendo el tráfico del Medio Oriente y Europa en el primer caso y entre la costa oeste a la costa este de los Estados Unidos en el segundo. El resultado de ello fue una reducción considerable de las distancias de navegación y por consiguiente del tiempo, y como sabemos, “el tiempo es dinero”. En resumen podemos sintetizar que Suez desvía el tráfico europeo y Panamá el tráfico americano (Coutau-Bélgarie, 1988).

Pero el cierre del canal de Suez en dos oportunidades en 1956 (hasta 1957) y en 1967 (hasta 1975) encendió una luz de alarma en el comercio. El tráfico debió tomar la ruta del Cabo, volviendo a ser la arteria vital del mundo desarrollado. Para hacer frente a esta situación se incrementó el tamaño de buques petroleros haciendo más rentable el transporte. Ello limitó también el paso de los superpetroleros por Suez luego de la reapertura en 1975. Actualmente el tráfico marítimo

se distribuye casi en partes iguales entre el canal de Suez y la ruta del Cabo.

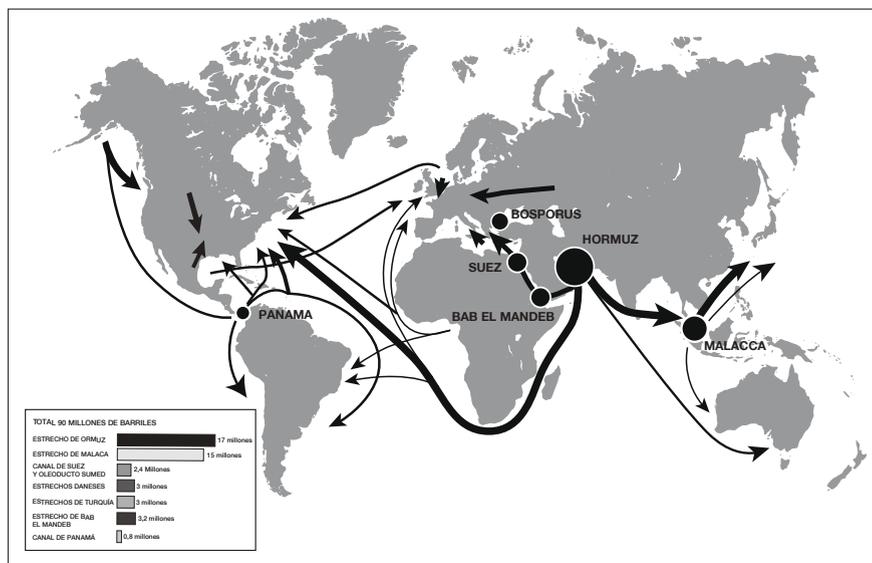
Las líneas de comunicación que bordean América del Sur pueden parecer secundarias en comparación con lo descrito anteriormente, pero ello puede cambiar de aparecer un evento que niegue el paso por el canal de Panamá y afecte a los Estados Unidos directamente en su consumo. El paso por el Cabo de Hornos es una ruta de reserva en caso de contingencia.

Pero en el marco regional, Argentina, Brasil y Uruguay dependen del Atlántico Sur para su comercio exterior; Brasil con un 95% (Logi News, 2014), Argentina 85% (Elbibliote.com, 2015) y Uruguay con el 92%, si sumamos a los países anteriores el comercio de Chile utilizando el paso bioceánico del Cabo de Hornos, obtenemos el 99,75% del flujo comercial regional (Hoffmann, 2000).

La seguridad de dicho intercambio implica, para los Estados, responsabilidades y desafíos que se vinculan con las medidas acordadas en el marco de la Organización Marítima Internacional (de creciente alcance tras los atentados del 11 de septiembre de 2001), los compromisos asumidos bilateralmente y regionalmente, así como la importancia del control de pasos estratégicos.

Las Malvinas se encuentran en una posición clave de control donde el Reino Unido de Gran Bretaña mantiene una fuerza armada con un respetable poder militar. Entonces vemos que uno de los corredores bioceánicos se encuentra controlado por una potencia marítima extra regional.

Además dentro de este ámbito debemos considerar las amenazas que representan, los actos criminales en y desde el mar, incluyendo crimen organizado, narcotráfico, terrorismo internacional y piratería.



Tráfico petrolero mundial.

Source: Energy Information Administration (2007)

El mar como medio de información y difusión de ideas

El tráfico comercial trae implícita la comunicación. Esto involucra el intercambio de ideas sea este consciente o inconsciente, podemos ver como diferentes culturas (por ejemplo el cristianismo hacia América) se esparcieron por el mundo por este medio.

El comercio y el intercambio de información son inseparables (Till, 2007). No podemos descartar que la tecnología haya dado agigantados pasos en el sentido de la comunicación y transmisión de ideas utilizando el internet, comunicaciones satelitales, etc. aportando a la globalización. Todo es interdependiente en la globalización, primando la velocidad y la comunicación. Pero ello no le ha sacado protagonismo al mar, sino que la información fluye más rápido.

La información e ideas que fluyen por el mar son de carácter bidireccional, se puede transmitir como también obtener, y el conocimiento es fundamental. Por ello conocer la fisiografía de las aguas del Atlántico Sur es fundamental para determinar potencialidades. Como la historia ha enseñado a lo largo del tiempo, el conocimiento da poder, (“Scientia potentia est” Roger

Bacon 1214-1294) este poder hace grande al Estado y derrama en el poder marítimo que el Estado posee (potencias marítimas como Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia son ejemplo de ello).

Es imperante conocer su climatología, biomasa, corrientes, batimetría, etc y así proteger este espacio ejerciendo el control del mar. La protección de la contaminación y el establecimiento de áreas protegidas también es un factor de soberanía. Pocos conocen que el Banco Namuncurá (Burdwood) es un área protegida y responsabilidad de la Nación su control y protección.

“El conocimiento científico exhaustivo del mar es un elemento basal en las pretensiones soberanas de un país” (Koutoudjian, et al, 2015). En este sentido se puso en marcha el programa “Pampa Azul” donde la meta general es fortalecer la presencia en la Plataforma Continental Argentina y los demás espacios marítimos bajo jurisdicción nacional con el fin de consolidar el dominio efectivo sobre nuestros recursos naturales y brindar apoyo científico a la política exterior en el Atlántico Sur.

La estrategia se aplicará por diversos medios, tales como las investigaciones científicas en que incluyen actividades de exploración y conservación, de innovación tecnológica para los sectores productivos vinculados al mar y de divulgación científica en las áreas focales prioritarias (Ministerio de Ciencia y Tecnología, 2014):

- Frente del Talud Continental (Agujero Azul)
- Banco Namuncurá (Burdwood)
- Golfo de San Jorge
- Islas sub-antárticas (Georgias del Sur y Sándwich del Sur)
- Estuarios bonaerenses y patagónicos

Siguiendo esta línea, Brasil, que quiere posicionarse como uno de los actores principales en el mundo, ha desarrollado el programa “Amazonia Azul”. Este programa abarca la zona rica en biodiversidad y en recursos energéticos, cuenta con un tamaño muy similar al de esa selva tropical brasileña y en torno a la mitad del territorio continental del país.

La plataforma marítima de Brasil guarda el 90 % de las reservas petrolíferas

probadas y el 77 % de las gasíferas. Sin embargo, el gran reto es proteger las riquezas de esta “Amazonia Azul” a lo largo de los 8.500 kilómetros de costa, para lo cual el Estado mantiene una política de defensa clara y a largo plazo para salvaguardar los intereses vitales y vulnerables del país.

Conclusiones

Hasta aquí se presentó una somera revisión de la geopolítica del Atlántico Sur. En ella se pudo analizar que, uno de los principales factores para posibles futuros conflictos, son los recursos naturales que se encuentran en este sector y en nuestra plataforma continental. La extensión de los límites de la Plataforma Continental Argentina es una gran oportunidad estratégica para la Nación y sus intereses. Su capacidad, aún no explorada ni explotada, avizora una potencialidad muy pocas veces vistas en las regiones del mundo.

No en vano potencias marítimas, quieren ocupar y se encuentran presentes en el Atlántico Sur, ejerciendo el control del mar, mostrando su bandera en la región y utilizando su poder naval en función de las relaciones internacionales y sus intereses.

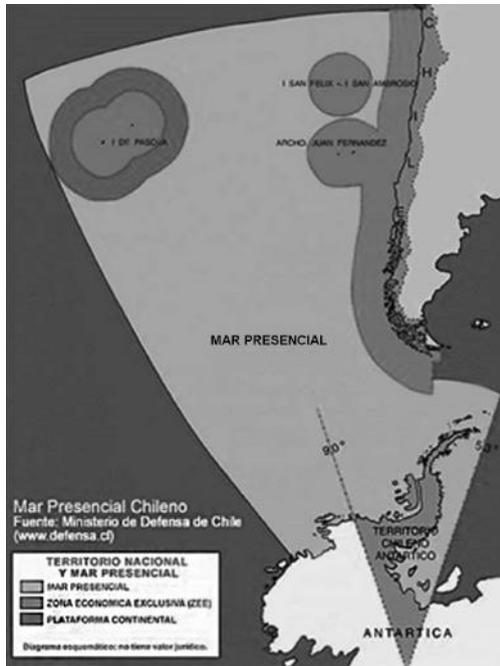
Existen numerosos estudios geopolíticos, de diversos países, que destacan la gran potencialidad de este espacio estratégico. En ellos se dan variados ejemplos tales como ser la puerta de la Antártida, poseer recursos renovables y no renovables escasamente explotados, la situación geográfica prodigiosa en comunicaciones bioceánicas y control de rutas marítimas, y territorio escasamente ocupado (Patagonia argentina). No resulta difícil obtener una conclusión de que todo lo expuesto afecta directamente a la Argentina.

En el marco Regional los países vecinos como Brasil y Chile se encuentran abocados mediante una política de estado sólida, a la presencia y protección de los recursos de sus espacios. La “Amazonia Azul” del Brasil es un claro ejemplo de ello, interrelacionando la defensa, el estudio científico y el desarrollo tecnológico.

En el Pacífico, Chile con su concepto de “Mar Presencial” se autodefine como “país tricontinental” (siendo uno continental, otro antártico y otro oceánico). Su Armada establece que esta zona es de vital importancia, ya

que cualquier actividad que desarrollen otras naciones podría afectar el patrimonio chileno y amenazar su seguridad.

Este “Mar Presencial” no es otra cosa que la alta mar definida en el Derecho Público Internacional por la CONVEMAR. Con ello vemos como estos países, por razones estratégicas (recursos, control de vías marítimas, etc), le otorgan gran importancia a la presencia en él.



Mar Presencial de Chile.

(Ministerio de Defensa de Chile, 2010)

La Argentina posee cerca de 4.500 Km de costas, su proyección hacia la Antártida es clara e histórica, ha combatido una guerra en un teatro de operaciones naval, pero resulta claro, a esta altura, que nuestro país no ha desarrollado la conciencia marítima por la que, desde 1916, el Vicealmirante Storni bregaba.

Es por ello que el Estado debe actuar en la concientización de sus intereses. Ello se debe hacer desde temprana edad en la educación de los futuros

decisores del país, inculcando la gran importancia que posee el mar junto a la agricultura y ganadería continental.

Las políticas estratégicas que una vez supo poseer la Nación en relación a sus intereses marítimos desarrollados en la actividad pesquera y el transporte, hicieron a la Nación pujante y reconocida internacionalmente. Por esta razón se deben establecer nuevamente estos objetivos políticos con visión estratégica para el bien común del Estado.

El estudio científico del mar trae aparejado conocimiento, y el conocimiento es poder. Las grandes potencias, sistemáticamente desarrollan campañas científicas en diferentes partes del globo y, el Atlántico Sur, no es la excepción. En ellas se obtienen datos tales como salinidad, temperatura del agua, biomasa, corrientes, etc.

Es posible que con la creación del programa “Pampa Azul” se establezca una política de Estado que supere gobiernos de turno, los cuales deberán saber cuál es el fin ulterior del proyecto y los datos obtenidos. Es necesario conocer “nuestra casa”.

Las potencias marítimas ya han delimitado cuales van a ser los lineamientos futuros y donde ellos colocarán su esfuerzo. Entre ellos se pueden citar cuatro (Recce, 2015, pág. 113):

- El espacio exterior
- La biotecnología y el software
- La Antártida
- Los fondos marinos

Para las dos primeras áreas, la Nación se encuentra desarrollando esta tecnología, pero en las dos restantes es donde debemos guiar el esfuerzo futuro.

En las grandes profundidades del Atlántico Sur, entorno de las islas Malvinas y en el Mar Argentino, precisamente frente a la provincia de Santa Cruz, existen depósitos de nódulos polimetálicos compuestos de magnesio y manganeso entre otros minerales. Tanto el magnesio como

el manganeso constituyen minerales estratégicos. La existencia de estos minerales sólidos podría otorgarle al espacio marítimo en cuestión un valor estratégico mayor que el que le brinda la eventual explotación petrolera.

La ubicación privilegiada de la Patagonia con respecto a estos dos puntos, nos debe hacer pensar como se ha descuidado su evolución e integración económica. Para ser una Argentina oceánica y antártica se debe desarrollar esta zona ya que desde aquí se proyectará su influencia.

La defensa es una responsabilidad innata del Estado y por tal motivo debe ser de atención, de verificación y control por parte de los ciudadanos. La defensa provee seguridad. La exploración científica, el transporte de mercancías, la pesca y la navegación en su conjunto necesita de una Argentina con capacidad de controlar el mar, o sea, el uso en beneficio propio y su negación al enemigo. El control del mar en épocas de paz, también significa que medios foráneos no exploten los recursos propios en forma ilegal.

Para que esto tenga el efecto deseado se debe proveer a la Armada de los medios necesarios para tal fin, asegurándole el flujo económico necesario para operarlos. La custodia, y defensa llegado el caso, de estos recursos vale con creces lo invertido.

No podemos dejar de hacer mención a la cuestión Malvinas. La Argentina mantiene su política de estado al respecto, y es la de su recuperación por medios pacíficos y la reivindicación de su soberanía en los foros internacionales. Pero con los diferentes gobiernos, se pasó por diversos procesos en las relaciones internacionales y política exterior. Desde escaladas en la relación hasta la cooperación militar, destacándose en este sentido los ejercicios combinados con el Reino Unido de Gran Bretaña (Ejercicio de SAR “Millenium”) en la zona de las Islas Malvinas.

Esta demostración de intereses y estrategia, trae aparejado cooperación en ambientes que antes podrían parecer inimaginables.

Actualmente las exploraciones del yacimiento “Sea Lion” en la cuenca norte de Malvinas, demuestra las claras intenciones del Reino Unido de

Gran Bretaña de realizar explotaciones petroleras. El actual gobierno comenzó a entablar conversaciones de cooperación en diversos sentidos con el gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña, sin ser parte de tales conversaciones, por ahora, la situación de soberanía de las islas.

El “brexit”, y su posibles efectos económicos adversos, pueden ser un catalizador para determinar la necesidad de “socios” en el área. La dialéctica de voluntades y los mensajes enviados entre países son los que regirán el futuro de la cuestión. Como vemos, la Armada también debe estar lista para mantener la cooperación, pero además la presencia en nuestro mar.

La integración regional y la cooperación con los países vecinos son esenciales, ya que con ellos compartimos gran parte del Atlántico Sur y el paso bioceánico. Nuestras Armadas deberán estrechar lazos, si analizamos que las reservas de recursos naturales renovables y no renovables se encuentran en esta porción del hemisferio.

Hasta aquí se ha analizado la situación actual de la Argentina en base a su nueva delimitación de la plataforma continental y la revitalización de sus intereses marítimos. Ello trae aparejada nuevas responsabilidades al Estado, cuyos intereses se relacionan con otros actores regionales y extra regionales en el Atlántico Sur y como estos intereses pueden generar cooperación y/o competencia según la estrategia adoptada por los actores.

Los preceptos del Vicealmirante Storni, son de suma vigencia cien años después, para una Nación que necesita volver a tener visión estratégica y marítima.

Como corolario finalizaremos con una frase de Aristóteles, cuyas conclusiones fueron extraídas del estudio de diversas repúblicas griegas, porque ni la vida ni los hombres han variado en su esencia, los dos mil doscientos años posteriores lo demuestran:

“En cuanto a la potencia marítima, se ve suficientemente que lo mejor es poseerla hasta un cierto punto. No se debe solamente ser capaz de defenderse a sí mismo; es necesario también poder alguna vez socorrer a sus vecinos y alguna vez también inspirarles respeto por tierra y por mar”.



La Escuela de Guerra Naval: Orígenes e Influencia en la Organización de un Sistema de Educación Integral para la Armada

*Capitán de Navío VGM (R) Guillermo Andrés Oyarzábal
Lic. María Victoria San Martín*





Guillermo Andrés Oyarzábal, es capitán de navío de la Armada Argentina, oficial de Estado Mayor, profesor, licenciado y doctor en Historia. Ha servido en distintas unidades de la Armada y en la actualidad se desempeña como director del Departamento de Investigación de la Escuela de Guerra Naval. En la Universidad Católica Argentina es profesor ordinario y titular de las cátedras de Historia Argentina en las carreras de Historia, Ciencia Política y Relaciones Internacionales y dicta los seminarios de Metodología de la Investigación para el doctorado en Historia, donde además dirige la revista *Temas de Historia Argentina y Americana*. Es además miembro de número de la Academia Nacional de la Historia, de la Academia Nacional Sanmartiniana, del Instituto de Historia Militar Argentina y del Instituto Nacional Browniano. Autor de los libros *Argentina hacia el Sur: La utopía del primer puerto militar* (1999-2002); *“Los Marinos de la Generación del Ochenta: Evolución y consolidación del poder naval de la Argentina”* (2003-2005); *Guillermo Brown* (2006-2014); *La Tempestad: Naufragio de la cazatorpedera Rosales y proceso a los sobrevivientes* (2012) y de los capítulos sobre las Fuerzas Armadas y el Mar Argentino en la colección de la *“Nueva Historia de la Nación Argentina”*, de la Academia Nacional de la Historia (1999-2003). Conferencista y escritor, publica artículos de su especialidad en medios nacionales, americanos y europeos. Ha recibido las palmas Sanmartinianas y el Congreso de la Nación Argentina le otorgó la medalla a los combatientes de Malvinas.



María Victoria San Martín. Licenciada en Ciencia Política por la Universidad de Buenos Aires. Secretaria del Departamento de Investigación y docente de la Escuela de Guerra Naval. Integra el proyecto de investigación del INUN sobre los Orígenes y la evolución de la Escuela de Guerra Naval.

La Escuela de Guerra Naval: Orígenes e Influencia en la Organización de un Sistema de Educación Integral para la Armada

CN VGM (R) Guillermo Andrés Oyarzábal

Lic. María Victoria San Martín

Resumen

El 30 de julio 1934 durante la presidencia del general Agustín P. Justo se creó la Escuela de Guerra Naval. Una institución pensada para cubrir las necesidades académicas de los jefes navales, destinados a servir en el comando de los buques, bases navales aeronavales y de Infantería de Marina y en la conducción estratégica operacional. Dado que en el origen se deben buscar los elementos para comprender el sentido de cada organización, abordamos este artículo con la intención de profundizar sobre los principios fundacionales y conocer en sus definiciones primarias las pautas de comportamiento iniciales, junto a los ideales y valores que trazaron su perfil, con la influencia que tuvo en todo el sistema educativo de la Armada Argentina.

Abstract

The 30 of July 1934 during the presidency of the general Agustín P. Justo was created Naval War School. An institution designed to meet the academic needs of the naval chiefs, it established a service in the command of ships, naval bases, naval and Marine Corps and in the strategic operational conduction. Since in the origin the elements are sought to understand the meaning of each organization, the approaches of this article with the intention to deepen in the fundamental principles and to know in its primary definitions in the initial behavioral patterns, next to the ideals and values Who traced His profile, with the influence that had the entire educational system of the Argentine Navy.

Palabras clave: ARGENTINA - ARMADA – ESCUELA DE GUERRA – EDUCACIÓN

Introducción

A partir de objetivos precisos y estrictamente relacionados con las necesidades de formación profesional de la Armada, fue creada el 30 de julio 1934 la Escuela de Guerra Naval. Una institución pensada para cubrir las necesidades académicas de los jefes navales, destinados a servir en los lugares de más alta responsabilidad, esto es: al comando de los buques, bases navales, aeronavales y de Infantería de Marina y en la conducción estratégica operacional.

La fundación y su desenvolvimiento inicial respondieron a un escenario complejo con antecedentes que se remontan a los primeros años del siglo XX, y donde dificultades distintas, que combinaban lo político-institucional con lo presupuestario, junto a asuntos de orden internacional, hicieron imposible su materialización hasta la década de 1930. Estos aspectos, serán revisados en las primeras páginas de este trabajo, para luego abordar de lleno las instancias esenciales.

Al inaugurarse, luego de muchos años de dilaciones, las necesidades de formación profesional de la Armada reclamaban una profunda transformación educativa. En sus comienzos, la Escuela de Guerra que conocemos hoy estuvo signada por aquel propósito, y sus autoridades debieron ponerse a la cabeza de un ambicioso plan de integración académica que señaló los principios sobre los que se sostiene la instrucción naval aún en el presente.

Dado que en el origen se deben buscar los elementos para comprender el sentido de cada organización, abordamos este artículo con la intención de profundizar sobre los principios fundacionales y conocer en sus definiciones primarias las pautas de comportamiento iniciales, junto a los ideales y valores que trazaron su perfil, con la influencia que tuvo en todo el sistema educativo de la Armada.

La consolidación del poder naval argentino

Los primeros años de la década de 1890 mostraron la influencia de la política internacional y la necesaria equiparación del poder naval argentino con los de las demás naciones. En el mundo cobraban vigencia las teorías difundidas desde Estados Unidos por Alfred T. Mahan y el poder marítimo comenzaba a ser comprendido como garantía de progreso y desarrollo. La

carrera de las armas se volcaba hacia las grandes unidades de mar, donde la autonomía, la velocidad y la maniobra, el volumen de fuego y la capacidad de las corazas, adquirirían el protagonismo propio de las modernas teorías.

Sobre la base de estos criterios, entre 1894 y 1898 se compraron e incorporaron unidades navales de mar que cambiaron totalmente la fisonomía de la flota argentina. Pocos años atrás el Centro Naval había lanzado una activa campaña en favor de la construcción de un puerto militar.

En 1902, el ministro de Marina Onofre Betbeder, acentuó en el Congreso Nacional los caracteres que definían a la Marina de Guerra como garantía de paz y justicia en Sudamérica. Por entonces la Armada Argentina contaba con veintisiete unidades de guerra, muchas de las cuales estaban a la vanguardia de los desarrollos bélicos en el mundo y con veintidós buques de apoyo, que conciliaban la capacidad de defensa fluvial con la marítima; el puerto militar se erigía por encima de cualquier otro en Sudamérica; la Escuela Naval y las escuelas de formación para personal subalterno parecían haber encontrado el rumbo definitivo y la fragata *Presidente Sarmiento* surcaba los mares como embajadora ante el mundo, con la explícita misión de mostrar a todos el potencial argentino.

Al crearse en 1904 la Escuela de Aplicación para oficiales navales su primer director el capitán de navío Félix Dufourq, esbozaba la importancia de contar con un programa de formación continua, que comprendiera la realidad profesional de los oficiales navales en las distintas etapas de su carrera. En efecto, por entonces la Escuela Naval superaba los 30 años de funcionamiento y los jefes de la época habían podido advertir en carne propia los condicionamientos de la falta de una política que permitiera el perfeccionamiento académico y los preparara para afrontar los desafíos impuestos por las crecientes responsabilidades de cada jerarquía.

Dufourq observaba por entonces que todas las marinas del mundo se modernizaban sobre la base de una mayor instrucción profesional y resaltaba los emprendimientos de otras naciones, especialmente Inglaterra, que había instrumentado un modo de perfeccionamiento continuo en etapas progresivas. Adelantándose a su tiempo, y mientras la Armada trabajaba casi al límite de sus posibilidades para crear la Escuela de Aplicación,

Dufourq era consciente de la necesidad de que la instrucción se continuase en distintas etapas de la carrera, y ya hablaba de la creación de una academia para jefes como respuesta a un imperativo futuro.

A la profecía de 1904 siguieron planes concretos ligados al crecimiento de la Armada y el afianzamiento de las dos primeras escuelas para oficiales. Pero habrían de pasar treinta y tres años para que aquel anuncio se materializara en hechos.

La Ley de Armamento de 1908 y la renovación de los medios navales

Los Tratados de paz y amistad con Chile, firmados en mayo de 1902 (Pactos de Mayo), habían logrado detener la carrera armamentista, y la forzada equivalencia entre las escuadras de Chile y la Argentina permitieron de suyo la concentración de esfuerzos en otras áreas. Tanto la Escuela Naval como la Escuela de Aplicación para Oficiales transitaba un camino prometedor. Sobre todo, porque después de tantos años de tensión diplomática y militar, la armonía reinante permitió que la Institución se concentrara en el perfeccionamiento y la educación. Sin embargo, en el convulsionado mundo de principios del siglo XX no había lugar para descansar sobre la base de deseos o expectativas. La Argentina asomaba como un país de grandes posibilidades y esto le daba un lugar que debía ocupar y defender.

En 1906 Brasil lanzó un programa naval que preveía la adquisición de diecinueve buques de distintas capacidades. En este contexto, y como respuesta al incremento de unidades brasileñas, nació en 1908 la Ley de Armamento Naval N° 6283, que permitía la adquisición de dos acorazados, seis destructores de primera clase y doce de segunda clase (torpederos).

Para cumplir con el mandato de la Ley, se instaló con sede en Londres una Comisión Naval conducida por el capitán de navío Manuel Domecq García. Allí se evaluaron los proyectos de Inglaterra, Francia, Italia, Alemania y los Estados Unidos de Norteamérica. En el largo camino trazado para la compra ningún aspecto quedaría librado al azar y, a diferencia de otras épocas donde la carrera por lograr superioridad militar frente a Chile favorecía tiempo y precio por encima de los demás elementos, en esta

oportunidad se fomentaron las relaciones diplomáticas y se preciaron los factores tecnológicos específicos: el poder de fuego, la capacidad de maniobra y los beneficios del espesor de las corazas. La licitación fue ganada por los norteamericanos de Fore River Shipbuilding Company de Quincy, Massachusetts, con el precio prefijado de 2.200.000 libras, cancelable en cuotas durante la construcción.¹

De esta manera el ambicioso programa que derivaba de la Ley de 1908, aunque nunca llegó a concretarse, permitió la incorporación temprana de nueva tecnología y un actor impensado hasta entonces como proveedor de material bélico en el país, los Estados Unidos de Norteamérica. Se rompía una ya larga tradición en lo que respecta a la adquisición de buques de guerra y en la cual Gran Bretaña había sido la principal proveedora.

Los Estados Unidos, se habían impuesto luego de un complejo proceso de licitaciones, donde se combinaron los aspectos técnicos con los económicos, y los diplomáticos con las necesidades de la política. A diferencia de lo que había ocurrido antes, donde las vinculaciones con los países se limitaba a lo estrictamente necesario, y donde el astillero llenaba en sí todo el dominio implicado por la licitación, la marina norteamericana ofreció ámbitos de capacitación profesional en institutos específicos, como la Academia Naval de Annapolis y la Escuela de Submarinos de New London. Desde 1910, un amplio porcentaje de oficiales navales argentinos estudiaron en esos u otros institutos y embarcaron en unidades norteamericanas afianzando las relaciones entre las dos armadas.

Con la Primera Guerra Mundial el país debió resolver su alineamiento internacional; y en contra de las presiones que pretendían condicionar en favor de uno u otro oponente las decisiones de Estado, la Argentina optó por la neutralidad. Una posición que, por encima de los discutibles réditos posibles, subrayaba un status de ambigüedad. No obstante, y por encima de la posición oficial, la Marina de Guerra continuó próxima a su par de los Estados Unidos.

1- Vide. Montenegro, Guillermo J., *El armamentismo naval argentino en la era del desarme*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2002, págs. 24 - 27. Morán, Sebastián E., "Influencia de la Primera Guerra Mundial sobre la Armada Argentina: Decisiones en torno a la consolidación del poder naval y los intereses marítimos", *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, n° 61, Buenos Aires, 2015, págs. 238 - 240.

La Primera Guerra Mundial y sus efectos sobre las Fuerzas Armadas

La Gran Guerra significó un fuerte golpe para la economía argentina, que venía creciendo sostenidamente sobre la base de la exportación de productos alimenticios, la incorporación de capitales y la inmigración. En efecto, debido a las restricciones en el transporte marítimo y las alteraciones sobre las fuentes de abastecimiento tradicionales, los países inmersos en el conflicto disminuyeron sensiblemente su producción, mientras que el comercio rioplatense se interrumpía.

Todo el país, y especialmente las Fuerzas Armadas vieron restringidos insumos esenciales, y especialmente los combustibles, como el petróleo y el carbón de piedra. Nació una nueva conciencia en torno a los problemas propios de la inferioridad en materia de energía y la legítima explotación de los recursos naturales. Como consecuencia directa del conflicto tanto el Ejército como la Armada entendieron que la Argentina debía concentrar sus esfuerzos en las industrias de base. La idea venía madurándose desde muchos años atrás, y sobre todo en la Marina donde por las características de los medios, la dependencia se proyectaba más allá de los combustibles.

Como vemos, durante el conflicto fue transformándose la mirada política y económica, preparación necesaria para enfrentar el nuevo orden de posguerra. En el terreno militar, la Primera Guerra Mundial había producido un cambio trascendente de la concepción estratégica. Sin duda, estas fueron las razones que en 1922 pusieron en marcha los mecanismos de pensamiento que trazaron la idea, ahora más meditada, de crear lo que se esbozó con el nombre de Escuela Superior de Marina.

Una academia para jefes

Una Escuela provista de ambiciones similares había sido fundada por el Ejército Argentino el 1 de enero de 1900. En aquel momento, su creación por iniciativa del general Luis María Campos se sumergía en el marco de las corrientes educativas vigentes y originadas en el Congreso Pedagógico de 1882. Pero en lo estrictamente militar nacía para enfrentar la realidad científica, tecnológica y de pensamiento que había transformado el concepto de la guerra en los últimos años del siglo XIX. Se reconocía entonces la complejidad de la guerra moderna y la importancia de la formación profesional de jefes y oficiales en la composición de estados mayores integrados.

A principios del siglo XX, la Armada cuya consolidación en medios respecto del Ejército se había logrado más tarde, cristalizaba la creación de la Escuela de Aplicación para Oficiales.

Félix Dufourq, quien como director había inaugurado aquel organismo, señalaba por entonces, que la experiencia en conflictos armados de países como Prusia, Francia, España y Rusia probaba que “el principal coeficiente en las victorias” era la preparación científica.

Es necesario admitir en la organización de nuestras fuerzas de mar, mantener activo el cuidado intelectual de los Oficiales, haciéndoles pasar por academias que completen su instrucción y educación militar de una manera racional, con la ayuda de profesores eminentes, ya sean extranjeros o nacionales, a fin de hacer real este importantísimo factor de progreso, por ser el mejor preparativo de un hombre de mar..., para que el éxito no sea debido a la casualidad, sino el resultado de una educación sistemática, pues es más importante la instrucción sólida de un personal valiente, que los mismos buques que montan.²

La Escuela de Aplicación estaba destinada al estudio de la artillería y balística, torpedos, minas submarinas y electricidad, con cursos dirigidos a tenientes de fragata y alféreces de navío, porque se entendía que para estos estudios era necesario el criterio técnico-práctico adquirido con la experiencia a bordo. Como vemos se trataba de una escuela de formación básicamente técnica y apuntaba al mejor uso y conocimiento de los sistemas navales y de armas. En este sentido servía bien los intereses de la Marina; pero en sí, apenas era un salto que se quedaba en el conocimiento especializado.

El siglo XX y sobre todo después de la azarosa década de 1910, se manifestaba con cambios tan cardinales como abrumadores. Para entonces el Ejército ya había consolidado su escuela superior, donde a tono con los tiempos se incorporaron nuevos conceptos. Puntualmente adquirieron relevancia las ideas estratégicas y tácticas provenientes de los planes de operaciones

2- Dufourq, Félix, “Memoria manuscrita del primer año de fundación de la Escuela Superior para Oficiales de la Armada”, 9 de marzo de 1905. Vide. Oyarzábal, Guillermo A. – Tejerina, Marcela, “En torno a la consolidación del proyecto institucional: La Escuela de Oficiales de la Armada a principios de siglo”, *Revista Investigaciones y Ensayos*, N° 47, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1998, págs. 453 - 455.

durante el conflicto reciente; y el pensamiento militar desplegado por las diferentes naciones fue objeto de acabados estudios, especialmente porque la tecnología, la táctica de la guerra y la estrategia habían tenido una evolución tan acelerada como impensada. Como puntualmente apunta José Luis Picciuolo en su *Historia de la Escuela Superior de Guerra* se buscaban las enseñanzas de la última guerra:

*La admiración por el plan Schlieffen y las grandes batallas centralizaron los estudios, preponderantemente de naturaleza táctica, donde el nivel estratégico militar y operacional no siempre fue estudiado en detalle.*³

La Armada se sabía en la necesidad de apelar al pensamiento militar con desarrollos tácticos, geopolíticos y estratégicos sostenidos en sólidos principios académicos. En esta conciencia y a mediados de 1920 se formó una comisión especial para trabajar sobre el asunto. Dos años después, el 2 de octubre de 1922, se difundió el decreto del Poder Ejecutivo que sin avanzar en razones ni criterios creaba una Escuela Superior de Marina. La institución, cuyo documento fundador solo indicaba la formación de un curso para capitanes de fragata y otro para tenientes de navío con sede temporaria en la Escuela Naval “hasta tanto pueda ubicarse en la Capital Federal”⁴, terminó inocuamente en una iniciativa frustrada. El 20 de noviembre antes de cumplidos los dos meses de aquel, otro decreto⁵ menos ambicioso, pero más realista, revelaba que por falta de recursos, locales apropiados y personal se difería el funcionamiento del organismo. Sin objetivos concretos ni plazos, quedó en una inopinada declaración de deseos y fue olvidado sin figuras que lo defendieran. Para tolerar el revés e indudablemente relativizar las desventajas, el documento hacía hincapié en la continuidad, la experiencia y los satisfactorios resultados de la Escuela de Aplicación. Los decretos mencionados no se extienden más allá de lo superficial, fórmulas comunes de orden administrativo y de escasa repercusión. Es claro que la iniciativa fracasó por las inescrutables cuestiones de la política. El decreto de creación fue uno de los últimos firmados por Hipólito Yrigoyen, el que lo desautorizaba fue uno de los primeros rubricados por Marcelo T. de Alvear.

3- Picciuolo, José L., *Historia de la Escuela Superior de Guerra*, Círculo Militar, Buenos Aires, 2000, págs. 123 - 125.

4- Ministerio de Marina, Orden General n° 148, 3 de octubre de 1922.

5- Ministerio de Marina, Orden General n° 187, 21 de noviembre de 1922.

La Ley de Armamentos de 1926 y la defensa como política de Estado

Durante la década de 1920 los gobiernos de Alvear e Yrigoyen atendieron desde distintos puntos de vista el desenvolvimiento militar, pero la necesidad de contar con una escuela superior para jefes de la Armada no ocupó la agenda de aquellos gobiernos. Alvear asumió la primera magistratura en octubre de 1922 con una situación económica mejor que la de su antecesor. La experiencia de la guerra en Europa y sus consecuencias ya habían sido asimiladas, y el nuevo orden internacional abría un camino de expectativas muy favorables para la Argentina.

En materia militar se promovieron cambios notables para dar a la defensa el carácter de una verdadera política de Estado. Fue nombrado en el Ministerio de Guerra el general Agustín P. Justo y en Marina, el contraalmirante Manuel Domecq García, dos figuras estimadas y de probada eficiencia en la gestión, condición necesaria para poner en marcha el aparato militar. Como explica Hernán Federico Cornut, durante la presidencia de Alvear se “proporcionó la estabilidad necesaria para afianzar la idea de la defensa nacional como sistema”.⁶ En sí se trataba de dar un paso más hacia la efectiva profesionalización de las Fuerzas Armadas, con proyectos de aliento como los asociados con la navegación aérea, comunicaciones radioeléctricas, relevamientos cartográficos, códigos militares y un moderno esquema de jubilaciones y pensiones, entre otros asuntos.

En lo que concierne a la Marina se realizó un estudio comparativo del poder naval sudamericano, cuyos resultados fueron orientando cambios precisos. Una vez establecidos los criterios en relación con las hipótesis de conflicto y ante la inferioridad en medios y capacidades frente a Chile y Brasil, se sancionó en septiembre de 1926 la Ley de Armamentos n° 11.378, con el objetivo de modernizar la escuadra. Como consecuencia se encaró la compra de dos cruceros y tres submarinos italianos, tres destructores británicos y dos destructores españoles.⁷ En síntesis, una actualización imprescindible para llevar medios e inteligencia a los niveles del desarrollo tecnológico y científico de la época.

6- Cornut, Hernán F., *Profesionalización y pensamiento militar en el Ejército Argentino. Conflictividad regional y defensa nacional, 1923 – 1930*, Tesis doctoral inédita, Buenos Aires, 2016, págs. 61 - 68.

7- Montenegro, Guillermo J., op. cit., págs. 119 - 140.

Los institutos de formación naval eran eminentemente técnicos, y se desempeñaban con auténtica competencia la Escuela Naval, de genuino prestigio y medio siglo de actividad; la de Aplicación para Oficiales, que avanzaba ya sobre la segunda década de funcionamiento; la de Aviación Naval, creada durante la presidencia de Yrigoyen en octubre de 1921 y la de Mecánica de la Armada, que desde 1911 concentraba las escuelas para personal subalterno. Ineludibles obras de infraestructura acompañaron las necesidades generadas por la ley de 1926. Se inauguró en mayo de 1927 la base aeronaval de Punta Indio, en febrero de 1928 la del Mar del Plata y en mayo del mismo año se trasladó al nuevo edificio de la Capital Federal en el barrio de Núñez la Escuela de Mecánica. Como vemos el grueso de los emprendimientos respondía al carácter totalizador de la Ley de Armamentos; pero en los ocho años que nos separaban del intento de 1922, nada absolutamente se dijo, respecto de la creación de una escuela para completar el ciclo de formación profesional de los oficiales navales.

El frustrado proyecto del presidente Urriburu

No nos detendremos en la complejidad de las cuestiones políticas que derivaron en el golpe cívico militar del general José Félix Urriburu; sobre todo, porque en lo que nos interesa, fue solo un breve período superado muy rápidamente por la influencia del general Agustín P. Justo.

Sin embargo, hemos de reconocer que sobre lo específico de este estudio, la actuación de sus ministros, los almirantes Abel Renard y Carlos Daireaux no pasó desapercibida. Por cierto, en julio de 1931 se nombró una comisión para el estudio y la organización de los servicios navales, la que luego de seis meses de trabajo, aconsejaba “como de capital importancia” la creación de una Escuela de Guerra para Oficiales Superiores y Jefes del Cuerpo General de la Armada.

Sobre las conclusiones de la comisión un decreto firmado por Urriburu y rubricado por Daireaux el 2 de febrero de 1932, creaba la Escuela y calificaba como “trascendental” su misión. El documento valoraba la circunstancia de presentar en un momento determinado de la carrera del oficial, la oportunidad de estudiar la Marina como organismo de guerra: “armonizando sus doctrinas y formando en definitiva los conceptos directivos superiores”. La

Escuela se establecía en la consideración de ser el mejor medio de moldear y uniformar el espíritu del personal superior, llamado a dirigir los destinos de la Armada, “convirtiéndolo en un conjunto homogéneo, formando una doctrina, condición imprescindible para la eficiencia militar y el máximo de esfuerzo”. Por último, adelantaba el perfil de la enseñanza al advertir que las funciones de Estado Mayor y de Alto Comando, “no solo exigen la experiencia en el servicio, sino también el conocimiento amplio de los principios relacionados con el arte de la guerra”.⁸

Aunque es loable el propósito, en concreto las acciones se habían dilatado en un escenario donde la injerencia militar en la política de poco servía en relación con la profesionalización institucional. El decreto fue lanzado por un agónico gobierno, que solo contaba con dieciocho días más en el poder. Agustín P. Justo asumió la presidencia en febrero de 1932. Iniciaba su gestión en un ambiente en el que habían amainado las tensiones de la crisis del 1928 y el golpe de 1930, y transitaba un contexto de estabilidad y crecimiento económico, que le permitió retomar en lo militar el camino trazado en la década anterior. Al frente del Ministerio de Guerra actuaron los generales Manuel A Rodríguez y Basilio Pertiné y sus ministros de Marina fueron el contraalmirante Pedro S. Casal sucedido tras cinco meses de gestión, por el capitán de navío Eleazar Videla.

Durante el Ministerio de Videla el camino hacia la modernización y profesionalización de los cuadros navales se amplió en torno de mayores necesidades; se levantaron las obras de infraestructura que dieron el perfil a las bases de Puerto Belgrano, Mar del Plata y Punta Indio, y se completaron las urgencias operativas de la Flota de Mar con la incorporación de los cruceros, torpederos y submarinos previstos por la Ley de Armamentos de 1926.

Los acontecimientos nos inclinan a pensar que, por primera vez en mucho tiempo, el país estaba en condiciones de salir de la coyuntura, para pensar en la formación de los jefes llamados a ocupar los comandos de mayor responsabilidad.

8- Ministerio de Marina, Orden General n° 31, 3 de febrero de 1932.

Fundación de la Escuela de Guerra Naval

Treinta años habían pasado de la visión de Félix Dufourq que señalaba la necesidad de una escuela para jefes, doce años del tibio decreto de Yrigoyen (1922) frustrado por Alvear, y dos del agónico empeño de Uriburu, dilatado en su ejecución por Justo. Las dos últimas y malogradas iniciativas, contradecían la decisión teórica de su existencia, con la práctica basada en la imposibilidad de hacerlo; pero esta vez, como si hubiera que recuperar el tiempo perdido, nada detendría su impronta.

Hacia junio de 1934 Eleazar Videla avanzaba sobre su segundo año en el Ministerio, tiempo suficiente para apuntalarse en la gestión, con la experiencia que le permitiría ejecutar los más ambiciosos deseos del gobierno.

La creación de un instituto de formación para jefes ya era un hecho en la conciencia de quienes tenían la responsabilidad de hacerlo. Mucho antes se habían confeccionado los planes de estudio y designado las autoridades. La dirección recayó en la figura del capitán de navío Gastón Vincendeau, secundado por un número muy restringido de oficiales y profesores. Ya con todo dispuesto y en instalaciones adecuadas solo había que romper la inercia, y el 30 de julio de 1934, mediante una ceremonia de nutrida concurrencia, fue inaugurada la Escuela de Guerra Naval.

El organismo llegaba para completar el ciclo de formación de la carrera del oficial de marina, en el marco de planes homogéneos y orgánicos, que respondían estrictamente a los requerimientos tácticos y estratégicos nacionales. Pero además, con una visión tan amplia como sus fronteras, al incorporar las doctrinas navales mejor señaladas en el orden internacional. Entre el programa educativo considerado por Uriburu, y la Escuela que lanzaba Videla no hay diferencias. De hecho el Ministerio de Marina reflotaba el proyecto, pero con un nombre menos ostentoso, y en consonancia con la denominación que el Ejército había reservado para su escuela superior. El decreto de creación de 1934 solo se detiene en este aspecto, modificando el extenso título de *Escuela de Guerra para Oficiales Superiores y Jefes del Cuerpo General de la Armada*, por el de *Escuela de Guerra Naval*.⁹

9- Ministerio de Marina, Orden General n° 184, 23 de julio de 1934.

En el Anexo, firmado solamente por el ministro de Marina, se establecieron las pautas generales de funcionamiento. La Escuela, bajo la dependencia del Estado Mayor General, se instaló en el flamante edificio de la Escuela de Mecánica, en proximidades del despacho del director y la casa de oficiales. Contaba con un aula para clases y conferencias, una ajustada biblioteca, un cuarto donde se había colocado el tablero táctico y otro complementario para los ejercicios de guerra. También se habían dispuesto espacios para la secretaría y las oficinas de los profesores.

Indudablemente se trataba de una nueva etapa para la Marina, y como fue dicho, desde el Poder Ejecutivo se impulsaban cambios que contemplaban la modernización y adquisición de nuevos medios, la fundación de unidades y programas de alistamiento en torno de una actividad militar comprometida con el desarrollo del país.

Videla, que era entonces uno de los actores principales, distinguió en su discurso inaugural el lugar del organismo en tanto engranaje del proceso, y en la medida que satisfacía una necesidad básica y hasta entonces pendiente: la formación específica naval de los oficiales jefes de la Armada, como futuros comandantes y oficiales de Estado Mayor. Se dejaban atrás aquellas épocas en que la preparación para el ejercicio del comando quedaba librada solamente al criterio y responsabilidad individual de los oficiales. Se trataba de enseñar los conocimientos primarios en la toma de decisiones y su articulación con los adquiridos durante años de práctica profesional. El ministro dibujaba el sendero a seguir: donde se debe “estimular el pensamiento, promover la discusión técnico profesional y fomentar el deseo de aprender”.

El salto profesional se mostraba notable, y en algún punto pretendía también un cambio profundo en la manera de pensar. Videla, sin desconocer, y por el contrario, reafirmando la importancia de los saberes técnicos impartidos en la Escuela Naval y la Escuela de Aplicación advertía:

Los conocimientos técnicos son indispensables, pero aquello que para el técnico constituye un fin en sí, no representa para el comando más que medios a asociar, combinar y armonizar para la ejecución de sus planes [...]

Ella no preparará planes ni establecerá doctrinas, pero si tenderá a formar el hombre de sentido real y de clara noción de la importancia relativa de los elementos a emplear, capacitándolo para tomar, juiciosamente, decisiones rápidas y convenientes en el ejercicio del comando. No es el hombre que sabe más el que triunfa, sino el que sabe mejor y este concepto encontrará campo de acción en esta Escuela.¹⁰

El Ejército y la impronta que tempranamente le había dado a los estudios militares superiores, no fue olvidado en el discurso fundador del ministro, que reconocía el ejemplo de la Escuela Superior de Guerra creada por Luis María Campos. Y en la sabiduría de que las dos fuerzas eran ramas que actuaban para llevar a cabo el deseado objetivo político del país, subrayaba la necesaria reciprocidad entre ambas. Una declaración que se sustanciaba en el mismo acto, al anunciarse la participación del teniente coronel Enrique J. Rottjer para contribuir *in situ* en aquella cooperación esencial.

El primer curso de Guerra (1934)

El primer curso se inició el 31 de julio, precisamente al día siguiente de la enfática ceremonia y se extendió hasta el 31 de enero de 1935. Fue un período intenso y lleno de expectativas tanto para los alumnos como para el plantel de profesores; un grupo compacto y elegido especialmente. Los capitanes de fragata Héctor Vernengo Lima y Abelardo Pantín asumieron respectivamente las cátedras de *Estrategia y Táctica*, el teniente coronel Rottjer *Operaciones Combinadas* y el capitán de navío Vincendeau *Orgánica Naval*. A estas materias profesionales se sumaron dos asignaturas informativas, dictadas mediante clases magistrales: *Derecho Internacional e Historia Diplomática*, y *Economía, Finanzas y Estrategia*, a cargo de los doctores Isidoro Ruiz Moreno, por entonces consejero legal del Ministerio de Relaciones Exteriores y Raúl Prebisch, director de la Oficina de Investigaciones Económicas del Banco Nación.

Como este curso habría de impartirse en solo seis meses, sobre la base deseable de un plan anual, se asumió que algunos aspectos del programa no serían profundizados. También quedó establecido que no se sujetaría

10- Escuela de Guerra Naval, alocución del ministro de Marina, capitán de navío Eleazar Videla, en la inauguración de la Escuela de Guerra Naval, 30 de julio de 1934, Historial, año 1934, pág. 2.

a ningún conocimiento previo, es decir que debía transmitirse con independencia de las correlaciones con otros estudios. La medida era de excepción, pues lógicamente y como corolario de la carrera, resultaba imprescindible considerar las etapas anteriores; pero en aquel momento había que emprender sin pérdida de tiempo, un camino hasta entonces inexplorado.

Los alumnos elegidos entre los jefes de mayor antigüedad fueron los capitanes de fragata Juan Asconapé, Alfonso E. Goux, Matías López, Arturo V. Belloni, Gustavo F. Poch, Manuel A. Pita, Roberto Calegari y Rogelio Pérez.¹¹

Las clases se impartían por la mañana, y los alumnos contaron con la tarde para la elaboración de una investigación individual. Además, se reservó un espacio para los juegos de guerra, sobre un tablero táctico y cartas, donde se desarrollaron ejercicios orientados a la solución de situaciones verosímiles.

Trabajos de investigación con temas de interés para la Institución y las tesis finales, contribuyeron a la evaluación de los estudios cursados.

El actual archivo profesional de la Escuela de Guerra, conserva todavía la mayor parte de estos estudios, y de aquel año guarda prolijas monografías, aunque de escasa profundidad, relacionadas con las políticas de orden estratégico de Chile y Brasil, la guerra del Chaco entre Paraguay y Bolivia y un texto aún más simple, que comparaba las capacidades de la armada chilena con la del Brasil, en relación con nuestras propias posibilidades.¹² Aquel primer año no concurrieron informantes extranjeros.

11- Los grados de la Marina de Guerra respondían a la Ley Orgánica de 1905, modificada por decreto del Poder Ejecutivo en 1945.

Oficiales Superiores		Oficiales Jefes		Oficiales Subalternos	
1905	1945	1905	1945	1905	1945
Almirante	Almirante	Capitán de fragata	Capitán de fragata	Teniente de fragata	Teniente de navío
Vicealmirante	Vicealmirante	Teniente de navío	Capitán de corbeta	Alferez de navío	Teniente de fragata
Contraalmirante	Contraalmirante			Alferez de fragata	Teniente de corbeta
Capitán de navío	Capitán de navío			Guardiamarina	Guardiamarina

12- Escuela de Guerra Naval, Archivo Profesional, legajo C0023.

Una tarea extraordinaria: el Plan General de Estudios Correlativos

Con un programa modesto, pero sin pausas, el curso de Guerra habría de desarrollarse adecuadamente.

Pero en paralelo, se planteó entonces la realización de una tarea extraordinaria, bajo la responsabilidad de la dirección de la Escuela. Se trataba de un análisis integrador y global, capaz de pensar todas las etapas de formación, y materializado en un plan de estudios correlativos para toda la carrera.

No sabemos cómo surgió la idea, pero resulta natural asumir que nació de las vastas discusiones en torno de la educación que se llevaban adelante en los ceñidos foros de la Armada, y donde Vincendeau tenía un lugar predominante.

Como veremos, el Plan General de Estudios Correlativos, como fue llamado el proyecto, no solo pretendía salvar hacia adelante el carácter de la Escuela, como eslabón esencial de una cadena de realizaciones. Por encima de ello, se trataba de dar a la Armada los criterios cardinales sobre los cuales debía levantarse el sistema educativo naval. Junto con la primaria aplicación al curso de Guerra en marcha, Vincendeau se contrajo con su plana mayor y el apoyo de las demás escuelas y organismos a la elaboración de este trabajo rector.

En octubre de 1934, la Dirección elevó los resultados. Se trataba de un minucioso expediente que, sobre un esquema conceptual, plasmaba las observaciones necesarias con recomendaciones y/o indicaciones apoyadas en la realidad educativa de la Marina de aquel momento.

En la primera parte definía los períodos de instrucción del personal superior; e incluía el plan de estudios del curso para Jefes, dentro del esquema general de instrucción y educación naval, precisando sus límites y amplitud. En segundo lugar, fijaba la preparación básica de los cursantes para el desarrollo del año; y por último establecía la correlación necesaria de los estudios previstos.

El documento fijaba las premisas sobre los que habría de apoyarse todo el esfuerzo educativo de la Armada; y tras reconocer el mandato de la época expresaba:

A medida que el oficial progresa en su carrera y llega a los grados superiores, desaparece la especialización y se hacen menos necesarios los estudios técnicos y científicos [...] El servicio requiere en cambio que, progresivamente, el jefe se vaya convirtiendo en un hombre hábil para: 1) el comando y el desempeño en puestos directivos; 2) la consideración de los problemas de la preparación para la guerra; 3) la utilización en la misma de los elementos y medios de todo orden.¹³

Vincendeau observaba allí, que la práctica profesional debía alternarse con períodos dedicados al estudio en academias, o mediante cursos normalizados: “Sería inútil dar al oficial muy subalterno conocimientos que por su experiencia general o profesional no puede asimilar, o que tendría que aplicar muchos años después...”.

Se trataba de conformar un orden donde práctica y teoría interactuaran de manera continua, complementándose sobre la base de dos niveles también sucesivos: a) el de los conocimientos técnicos, que son básicos en los grados subalternos y esenciales para la utilización de los medios y las decisiones del comandante y; b) el que convierte al oficial en un hombre hábil para el ejercicio de responsabilidades de orden superior. En este punto Vincendeau intentaba precisar un ideal:

La instrucción y el adiestramiento mental a desarrollar en cada período de la carrera debe ser el que lo habilite para desempeñarse en la etapa siguiente del servicio, o para continuar los estudios sucesivos del plan general.¹⁴

En síntesis, proponía un diseño compacto e integrado, y con cursos actualizados que apoyaran directamente y a tiempo las necesidades académicas de los oficiales para afrontar los desafíos de la profesión hacia el futuro. La propuesta, que se afirmaba en la experiencia, advertía también que la organización y el desarrollo de los diferentes cursos debía ser factible dentro de las posibilidades prácticas, sin interferir con la asignación de destinos requeridos por el servicio. Con énfasis señalaba que se debían evitar los inconvenientes de otras Escuelas de Guerra y “nuestra Escuela de

13- Escuela de Guerra Naval, Historial año 1934, págs. 18 y 19.

14- *Ibidem*, año 1934, págs. 18 y 19.

Aplicación de Oficiales”, donde no se había podido establecer la estabilidad orgánica y de funcionamiento indispensables para perfeccionar el sistema.

La fundada argumentación se completaba con la presentación de un anexo con las etapas del plan. En sí, un gran cuadro de situación que establecía los períodos de tiempo entre un curso y el siguiente, relacionando las capacidades a alcanzar y sus objetivos. En él se indicaban los institutos de enseñanza, las jerarquías de los alumnos y un resumen sintético de los planes de estudio.

Plan General de Estudios Correlativos

Instituto de Enseñanza	Jerarquía y Antigüedad	Sistema de Instrucción
Escuela Naval Militar	Cadetes	Cursos regulares
Intervalo de 5 años		
Escuela de Aplicación para Oficiales	Alferez de navío, 5 años de servicio como oficial	Curso regular
Intervalo de 5 a 6 años		
Escuela de Guerra Naval	Teniente de fragata, antigüedad cumplida para el ascenso o a cumplir en el año en curso	Curso por Correspondencia
Orientación de estudios por la Escuela de Guerra Naval	Teniente de navío, desde dos años antes de cumplir antigüedad	Estudio individual no controlado, orientado por programas, publicaciones y bibliografía.
Intervalo de 5 a 7 años		
Escuela de Guerra Naval	Capitanes de fragata modernos, condición de ascenso a capitán de navío. Renunciable.	Curso de Guerra.
Intervalo de 6 a 10 años		
Escuela de Guerra Naval	Capitanes de navío en condiciones de ascenso, o contraalmirante, según las posibilidades de servicio.	Curso de información, no controlado. Asuntos a considerar, dentro del plan, establecido por la autoridad citada.

Referencias: Parte I – Plan de Estudios Correlativos que abarca los diversos períodos de instrucción del personal superior sobre materias afines con el plan de estudios de la Escuela de Guerra Naval o comprendidas en el mismo. Historial de la Escuela de Guerra Naval (1934)

En este estudio nos detendremos solamente en los cursos y programas de estricta responsabilidad de las autoridades de la Escuela de Guerra. Es

decir, en el complejo organismo implicado por la necesidad de poner en funcionamiento el plan de enseñanza continua.

El plan trazado reservaba bajo el título *Nuevos Cursos*, el recientemente inaugurado para Jefes; un curso destinado para los tenientes de fragata de mayor antigüedad en el grado; y un curso superior para capitanes de navío o contraalmirantes. Vincendeau había asumido la responsabilidad de revisar el programa académico de toda la carrera, pero lógicamente, centraba el enfoque principal en estos nuevos cursos. La oportunidad de su instrumentación se daba precisamente con la creación de la Escuela, en cuyas aulas habrían de impartirse los conocimientos esenciales para completar el proceso de instrucción de los oficiales de la Armada.

El curso de Guerra era el verdadero *leitmotiv* de la Escuela. La impronta del gobierno y la Marina habían hecho que comenzara circunstancialmente por un período de seis meses, con la seguridad de que habría tiempo para madurar la experiencia y fijar las pautas definitivas. Vincendeau, aprovechando la experiencia inmediata del curso en funcionamiento se ocupó particularmente de organizarlo, con la intención de plasmar un modelo que pudiera proyectarse en el tiempo, y que asegurara criterios de eficiencia. En el plan general fueron redactados los propósitos que ya se estaban desarrollando: capacitar a los jefes de la Armada para ejercer comando de unidades, de fuerzas navales y la conducción de estados mayores generales y/o funciones equivalentes. Su aprobación los habilitaba para el ascenso al grado inmediato superior.

Los temas se sumergían en el mundo de la estrategia, la táctica naval, la logística, la economía y el derecho internacional, pero con una visión muy amplia e integradora. La diplomacia, la política y las relaciones internacionales se abordaban complementándose en ciclos evolutivos hasta el presente; economía política, finanzas y estadística, con estudios orientados hacia los factores que influyen en la preparación y conducción para la guerra. Merece un párrafo aparte el renglón destinado a las operaciones combinadas donde se profundizaba en la organización de guerra del Ejército, los planes de movilización, concentración y operaciones, y se apuntaba la necesaria cooperación estratégica y táctica del Ejército y la Marina.

Como dijimos con una alta cuota de voluntarismo y como para no perder la energía del empujón inicial, el primer curso de guerra había sido apenas un ensayo de lo que realmente pretendían las autoridades navales. Vincendeau a sabiendas de que se precisaba mucho más, avanzaba en el Plan sobre aspectos esenciales para aprovechar el esfuerzo académico. Y para asegurar los ideales formulados proponía que fuera voluntario y que los jefes destinados estuvieran excluidos de todo otro tipo de servicios. Al quitarle esta exigencia pretendía contemplar, “con ventajas para el servicio y para la Escuela”, la situación del jefe cursante: “que al ser llamado, tiene resuelto solicitar su retiro en el grado; o que por haber renunciado a continuar su carrera, no ha efectuado deliberadamente, los estudios previos correspondientes”.¹⁵

El curso de tenientes de fragata, que se diseñaba por primera vez, tenía por objeto capacitar a los oficiales para ejercer el comando de unidades de 3ra. Clase y cooperar en la utilización militar de fuerzas navales o unidades mayores. Requería conocimientos limitados y específicos en táctica, estrategia y derecho internacional, y los necesarios para desempeñarse en el servicio de Estado Mayor.

Aunque el plan general contemplaba su desenvolvimiento con responsabilidad en la Escuela de Guerra, Vincendeau consideraba inadecuado desarrollarlo en ella. Y sin que fueran explicitadas las razones, presagiaba que el dictarse en sus instalaciones acarrearía inconvenientes de carácter orgánico y económico. Tal como explicaba, no era indispensable para el resultado de la instrucción dar cursos orales sobre estudios mayoritariamente técnicos, o que abarcaran solo una ínfima parte del campo especulativo reservado a los ciclos superiores.

Por eso en el plan propuso que se dictara por correspondencia, y con verificaciones oportunas sobre sencillos temas de trabajo individual. Sugería entonces, la presencia de los tenientes de fragata en las aulas de la Escuela únicamente para la ejecución de la parte práctica al final del programa, en coincidencia con la última etapa del curso de Guerra, y en la medida que no interfiriera con los servicios de la escuadra. Vincendeau entendía además, que la medida posibilitaría la realización de trabajos finales más completos, que con el reducido número de alumnos regulares. En dos largos párrafos finalmente desnudaba el verdadero sentido que este curso tenía para él:

15- *Ibidem*, año 1934, pág. 32.

Esta Dirección considera muy importante el aspecto moral más que el material, que en la enseñanza superior tendría este corto contacto de los tenientes de fragata antiguos [...] La participación de dichos oficiales en los juegos de guerra, en funciones propias de su jerarquía [...] despertará en ellos un lógico interés por la parte esencial de la profesión.¹⁶

El curso por Correspondencia para tenientes de fragata, que en aquel documento quedaba acreditado, se iniciaría con el ciclo de 1935 sobre la base de folletos de estudio, que también serían distribuidos al resto de los tenientes de fragata y navío, para nivelar la instrucción básica en esas jerarquías.

Como sabemos, el curso de Guerra era la razón de la existencia del organismo. Por su importancia y para obtener el mejor aprovechamiento, se propuso en el Plan la aplicación de un curso preparatorio para tenientes de navío en condiciones de ascenso. Orientado por programas, publicaciones y bibliografía, se estudiaba individualmente y sin seguimiento. El plan de estudios, cuya responsabilidad residía en las autoridades de la Escuela de Guerra, pretendía ampliar la cultura general de nuestros oficiales en aspectos específicos. Las disciplinas contempladas eran historia naval, historia militar y geografía económica; además exigía el conocimiento de las unidades navales y aéreas más modernas, y de las armadas de otros países (organización, número y capacidades del personal, movilidad y valor militar de las bases y unidades).

Como vemos no avanzaba sobre conocimientos técnicos previos, ni en torno a la experiencia profesional de los oficiales; sino que se trataba de acercarlos, a la complejidad de los saberes especulativos imprescindibles para tratar los programas del curso para capitanes de fragata.

El gran ciclo de instrucción de la Armada para la carrera del oficial concluía con un curso de Alto Comando y Dirección Superior, con competencias relacionadas con la misión del Consejo Superior de la Defensa Nacional. Estos estudios se reservaban para capitanes de navío en condición de ascenso y/o contraalmirantes, y debían estar orientados por el jefe de Estado Mayor General.

16- *Ibidem*, año 1934, pág. 31.

En sí, era un curso informativo no controlado y con un plan de estudios dinámico, en la medida que pretendía la actualización de conocimientos en tiempo real, para dar respuesta a las necesidades de la coyuntura. No se trataba entonces de preparar para el futuro, por inmediato que este fuera, sino de facilitar la toma de decisiones exigidas por la alta política. Por eso los estudios se centraban en la revisión de criterios estratégicos, normas de empleo táctico en medios modernos, análisis de los planes de guerra y operaciones, política internacional, situación económica y posibilidades financieras.

Se impartía totalmente separado del resto, en instalaciones independientes y un local destinado exclusivamente para ello. La dirección entendía que por los asuntos a considerar y el objetivo final del curso, nada lo vinculaba directamente con el de Guerra y hasta pensaba inconveniente el contacto de los oficiales superiores con estos: “[...] inconveniencia que se estima mayor cuanto más elevadas son las jerarquías”.¹⁷

Los nuevos cursos se creaban para completar el campo de conocimientos de los oficiales de la Armada, desde un plano orgánico y complementario. Pero también, para lograr en la última etapa de la actividad naval, profesionales con una sólida, aunque específica, formación académica en ciencias sociales y humanidades. Nótese que tempranamente y en el grado de tenientes de navío se imponían aquellas materias, que se entendían ineludibles para comprender los contenidos de los cursos siguientes. Lo que de suyo implica, que al promediar la carrera, se fuera atenuando la formación técnica para reforzar los contenidos de las ciencias especulativas. El plan general de correlatividades contaba desde su enunciación con programas actualizados y satisfactorios de la Escuela Naval Militar y de la Escuela de Aplicación. Pero de la Escuela de Guerra dependía la elaboración coordinada del nuevo plan. Para igualar los criterios formativos, la dirección asumió la tarea de elaborar los folletos de estudio para los distintos cursos y la bibliografía común para las materias básicas, con un amplísimo plan de distribución para nivelar la instrucción.

En este sentido imaginaba la elaboración de un manual análogo al *School of the Ship*, donde se abrevaría en el estudio del empleo de las armas,

17- *Ibidem*, año 1934, pág. 33

maniobra, problemas usuales de esbozo cinemática y el manejo del tablero de maniobras. El volumen, que a esta altura era solo un borrador, estaba propuesto como texto para el viaje de instrucción de 1936 y se repartiría con recomendación de estudio a todos los oficiales subalternos y como información a todos los jefes. El informe adelantaba la realización, ya en ejecución, de un pequeño libro titulado *Reglas usuales del Derecho Internacional*, que se organizaba en base a las conferencias que el doctor Isidoro Ruiz Moreno había dictado durante el curso de Guerra de 1934. Esta obra, con el mismo destino que la anterior, estaba prevista para junio de 1935. “Ambos textos -explicaba Vincendeau- nivelarían en el plazo indicado, la preparación básica de los oficiales en lo referente al objetivo de este período de instrucción”.¹⁸

El segundo curso de Guerra (1935)

El 11 de marzo de 1935, y con la presencia del ministro de Marina, el capitán de navío y director de la Escuela de Guerra Gastón Vincendeau leyó el discurso de apertura del segundo curso. Fue una alocución optimista, que acentuaba los logros alcanzados y subrayaba las características del ciclo lectivo que, sin las restricciones del primero, permitiría aplicar los métodos de instrucción más adecuados. Por cierto, no desconocía las dificultades en la instrumentación, ni el esfuerzo que suponía “la siempre lenta labor de perfeccionamiento que lleva a un sistema estable”.¹⁹

Fueron designados ocho capitanes de fragata y cinco adscriptos, quienes con destino en la Capital Federal se desempeñarían sin perjuicio de sus funciones.

Como los nuevos cursos no estaban todavía en marcha y los cursos preparatorios por correspondencia no habían sido aplicados, se asignó un período preliminar de cinco semanas para impartir los contenidos básicos esenciales para abordar las asignaturas específicas. Desde la perspectiva de los problemas nacionales, los programas se desarrollaron sobre los criterios metodológicos aplicados en Estados Unidos, a cuyos informantes se les dio durante todo aquel año una gran relevancia. Definitivamente la escuela argentina, como otras en el mundo que la precedían, se nutría

18- *Ibidem*, año 1934, pág. 35.

19- Escuela de Guerra Naval, alocución del capitán de navío Gastón Vincendeau, en la apertura del curso de guerra, 11 de marzo de 1935, Historial año 1935, págs. 42 y 43.

de los criterios filosóficos y académicos que había inaugurado la marina norteamericana precisamente cincuenta años antes.

Los estudios tácticos aplicados en los juegos de guerra, se planearon en base a las fuerzas y elementos existentes y en consideración con el esfuerzo verosímil, implicado en una movilización durante la guerra. En algunos problemas se incluyeron las unidades previstas en los programas de adquisiciones y en ejecución.

*Estos incrementos –explicaba Vincendeau- se efectúan con prudencia, y se estima que debe ser así en el futuro, pues no existe ninguna ventaja en efectuar trabajos prácticos de adiestramiento con fuerzas hipotéticas; en cambio esta condición no rige para los estudios analíticos de batallas relacionados con la táctica naval en que se deben considerar las más modernas, cualquiera que sea la importancia de las fuerzas empeñadas [...]*²⁰

Diferente fue la estimación del estudio para la solución de problemas operativos (estratégicos), que tomaron en cuenta los factores políticos y los planes militares terrestres de la Gran Guerra. El criterio era similar al adoptado por el Ejército en este campo, y además tenía por objeto instruir la práctica de trabajar hacia el futuro sobre planes de guerra reales.

La responsabilidad del tratamiento de los contenidos recaía en los profesores de *Táctica y Estrategia*, los capitanes de fragata Abelardo Pantín y Carlos Sciurano respectivamente; y únicamente durante los juegos de guerra y en asuntos de aviación, se contaba con el asesoramiento del teniente de navío Víctor M. Padula.

Resulta oportuno advertir la gran importancia que tenían estas materias en el programa general trazado. El *Historial* de aquel año señala que fueron dedicados “setenta y un días a la solución, juego y crítica de problemas tácticos y sesenta y nueve a las mismas actividades sobre problemas operativos”. En otro renglón y en relación con esto, se sumaban los períodos dedicados a la instrucción, apreciación de la situación y redacción de las órdenes, estudios analíticos de batallas y operaciones modernas para los trabajos tácticos y estratégicos. A las críticas de estos ejercicios concurrían

20- Escuela de Guerra Naval, *Historial* año 1935, pág. 50.

normalmente jefes y oficiales superiores destinados en Buenos Aires, y el ministro de Marina había presenciado cuatro de las evaluaciones efectuadas durante la segunda mitad del año.

Cuarenta horas fueron dedicadas al estudio de operaciones combinadas que, como el año anterior, conducía el coronel Rottjer. Sus disertaciones estuvieron orientadas hacia el conocimiento del Ejército y la cooperación entre las fuerzas; expediciones marítimas conjuntas; defensa móvil terrestre contra desembarcos y cooperación táctica en operaciones costeras y combinadas en los ríos.

La materia del doctor Ruiz Moreno (*Derecho Internacional*), se desarrolló por el método de casos o situaciones, que presentados por el profesor y resueltos por los cursantes, eran discutidos posteriormente y se cerraban con conclusiones definitivas. Para complementar la enseñanza, los alumnos recibían un cuadernillo con preguntas y comentarios. *Economía y Finanzas* se dictó con un acotado número de lecciones debido a inconvenientes del profesor de la materia. En consecuencia, el grueso de la materia fue asumido por el omnipresente profesor de *Derecho Internacional*, que se encargó de los contenidos vinculados con las finanzas y la economía de guerra. Luego las clases fueron editadas en folletos, para su utilización en los cursos futuros.

Un ambicioso plan de conferencias, que contemplaba la presencia de figuras de prestigio profesional, enriquecía el ciclo académico con temas históricos y actuales en torno de la política, la diplomacia y las relaciones exteriores, la paz internacional, seguridad nacional y economía. Y aunque en las exposiciones de la mayoría de los temas aparecía la figura de Ruiz Moreno, también la escuela contó con la presencia de Raúl Prebisch, los ex ministros diplomáticos Norberto Piñero y Ernesto Restelli, el presidente del Museo Social Argentino Tomás Amadeo y el ex ministro de Relaciones Exteriores y Culto Adolfo Bioy.

Completaba el ciclo la labor individual de los alumnos, con una tesis profesional sobre temas de interés institucional, sugeridos por la Dirección.

El Plan en marcha

El derrotero trazado para 1935 se estimaba sustancialmente mejor que el

anterior, y habría de acercarse a las aspiraciones fundamentales del Plan General de Correlatividades, cuya instrumentación definitiva se estimaba para 1936.

Además de las actividades frente a los alumnos, a la plana mayor y profesores se les fijó la función adicional de contribuir al programa con la elaboración de bibliografía en castellano y trabajos de utilidad “para estudiar en los años venideros”. Estas contribuciones tenían prioridad, especialmente porque gran parte de los estudios se efectuaban individualmente, y se hacía entonces imprescindible, disponer del material que guiara el esfuerzo académico de todas las etapas. Al referirse a esto Vincendeau decía:

Esta tarea exigirá sin duda una labor extraordinaria, ampliamente compensada con la satisfacción con que apreciarán que esta obra inicial perdura en el tiempo, perfeccionándose cada año por el bien de la Marina.²¹

Aunque reconocía que en materia de guerra todos son casos particulares, no desestimaba la ventaja de encarar dichos problemas con métodos sancionados por la práctica. Por eso, el Director subrayaba la importancia de contar con el apoyo profesional de oficiales de la marina de los Estados Unidos.

En efecto, la mayor novedad de la Escuela de 1935, fue la incorporación de oficiales graduados del curso superior de la Naval War College, que dificultades de orden diplomático habían frustrado dentro de los planes del año anterior. Como había adelantado Vincendeau en el discurso de marzo, se habían contratado tres oficiales de aquel colegio con servicios distinguidos en su Marina: el capitán William A. Glassford, adjunto a la dirección, Commander Joel W. Bunkley, como adjunto al profesor de *Estrategia* y asesor de los cursos por correspondencia, y el comandante Frederick L. Riefkohl, adjunto al profesor de táctica.

El desempeño de militares norteamericanos en la Armada Argentina respondía a la finalidad práctica de aprovechar la experiencia de otras escuelas de guerra y validar los métodos practicados por ellas. El Colegio de Guerra Naval de los Estados Unidos, fundado en Newport en octubre de

21- *Ibidem*, año 1935, pág. 44.

1884, era el más antiguo de su clase en el mundo. Su promotor el comodoro Stephen B. Luce había advertido por entonces que los estudios navales se volcaban prioritariamente a los aspectos tecnológicos y científicos. Sin desconocer la importancia vital de esas cuestiones, sostenía que la materia del conocimiento militar debía ser la conducción de la guerra, y en consecuencia bregó por la creación de un instituto con esa finalidad. En concordancia concibió un abanico de asignaturas centradas en la política, relaciones internacionales, finanzas, logística, toma de decisiones, táctica y gran estrategia; pero, en todos los casos, apoyadas en herramientas analíticas, -resistidas hasta entonces- como ciencias sociales y políticas, derecho internacional, historia y administración. La escuela de Newport, fue también pionera en la incorporación metodológica de juegos de guerra (*war gaming*) y estableció un precedente en la contratación de profesores civiles. Junto a su mentor fueron los primeros profesores Tasker H. Bliss, futuro Jefe del Estado Mayor del Ejército, y Alfred Thayer Mahan, reconocido por el alcance de su pensamiento estratégico. Por todo esto, no resulta sorprendente la similitud de contenidos entre las dos escuelas, aunque quizá desconsuele lo tardío del emprendimiento en el país.

Como señaláramos el objetivo principal, que con prioridad acompañaba el curso de Guerra, era la instrumentación del plan de correlatividades; de allí, la preocupación por redactar, editar y distribuir la bibliografía de los estudios no presenciales. El curso para capitanes de fragata había dado el puntapié inicial, con el mérito de crear los incentivos que sobre la marcha dieron continuidad al proceso, y los instrumentos administrativos y de organización necesarios.

Mientras este marchaba y dotaba de consistencia al sistema, se continuaba con el resto de la tarea. Los cursos permanentes por correspondencia fueron elevados por la Dirección en agosto; y aprobados inmediatamente por la Jefatura de Estado Mayor. Comprendía un curso de táctica y estrategia y otro de derecho internacional. Destinados a tenientes de fragata y tenientes de navío del Cuerpo General y capitanes y mayores del Cuerpo de Artillería de Costas, se trataba de un estudio preparatorio para ingresar luego en la Escuela de Guerra. Su instrumentación era lo suficientemente tolerante como para permitir que todos lo realizaran. Los límites de tiempo eran flexibles, aunque se fijaba una duración de tres años, y el ingreso voluntario estaba restringido solamente por las condiciones del servicio.

El curso de *Táctica y Estrategia* para el cuerpo General constaba de doce entregas, que abarcaban los aspectos básicos necesarios para comprender y profundizar los temas militares por excelencia. La respuesta del oficial a cada entrega se denominaba *Solución*. Estas eran examinadas, comentadas por un profesor y devueltas al alumno. Las entregas diez y once, que trataban sobre la apreciación de la situación de un problema estratégico y sobre la apreciación de pre batalla en un escenario táctico, eran devueltas con soluciones formuladas por la Escuela.

El programa de Artillería de Costas tenía ocho entregas, en sí era similar al anterior tanto por los requisitos como los temas, aunque con la exclusión de algunos contenidos no específicos de la orientación.

El curso de *Derecho Internacional*, pretendía familiarizar al oficial con las reglas de la materia para su correcta interpretación. Con los mismos requisitos formales, y un año de duración, estaba organizado en cinco entregas. Las cuatro primeras con preguntas y su aplicación a un problema especial; la quinta consistía en la exposición de varias situaciones hipotéticas pendientes de solución. La respuesta alcanzada debía reunir todo antecedente útil y apoyarse en bibliografía y documentación (antecedentes históricos, tratados, fallos judiciales, etc.): “En otras palabras la solución del estudiante debe ser propia y no la **paráfrasis** (sic) de un texto”.²²

Por la misma resolución que fueron aprobados las propuestas recién descritas, se incorporaron los cursos superiores transitorios para capitanes de fragata antiguos y oficiales superiores. El carácter “temporario”, se debía a la intención de iniciar en 1938 el curso superior propuesto por el Plan General de Correlatividades. Pero hasta tanto ocurriera, estos cursos ofrecerían la preparación básica, conforme con las metas de los diversos períodos de instrucción. Se establecieron sobre la experiencia y los métodos de la escuela de guerra norteamericana, pero adaptados a los problemas argentinos.

Ese año los cursos por correspondencia superaron las expectativas de los promotores. El *Historial* señala que tuvieron una aceptación voluntaria inmediata, pues antes de los dos meses de haberse publicado la resolución, y al terminar el año escolar, ya figuraban sesenta y cuatro inscriptos.

22- *Ibidem*, año 1935, pág. 76.

TOTAL DE INSCRIPTOS	CURSO SUPERIOR	15	30%	Porcentajes sobre el total de Jefes y oficiales superiores habilitados.
	CURSO de GUERRA	49	43%	
CANTIDAD POR GRADO	CURSO SUPERIOR	Almirante 1/9	Capitán de navío 4/21	Capitán de fragata 10/21
	CURSO de GUERRA	Teniente de navío 41/90	Teniente de fragata 8/23	

Referencias: Historial de la Escuela de Guerra Naval (1935)

La ingente labor para preparar y difundir los cursos por correspondencia, fue acompañada por un esfuerzo adicional, en la selección y elaboración de publicaciones doctrinarias para la conducción de las fuerzas. Al finalizar el año estaban listos el sumario de instrucciones de Alto Comando realizado por dos jefes del Estado Mayor General, con la cooperación de la Escuela y sus informantes, y un folleto parcial de instrucciones tácticas para ser utilizado en el curso de 1936. También por directivas superiores se estudió un programa de adquisición de unidades. De todo lo producido para uso interno, se imprimieron los ejemplares necesarios para su distribución en la armada.

Conclusiones

Desde el siglo XIX la educación fue entendida en la Armada como un factor esencial para el crecimiento de la Institución; sin embargo, por razones políticas y económicas coyunturales había ocupado un lugar secundario. A pesar del vigor de los adelantos tecnológicos, el desarrollo científico y la conciencia que existía en torno de la necesidad de consolidar un aparato educativo eficiente, este no encontraba lugar en un país donde lo inmediato se ubicaba siempre por delante de lo importante. En 1904 Félix Dufourq esbozó la idea de “una escuela para jefes”; pero recién después de la Primera Guerra Mundial esta aspiración fue materializándose en el pensamiento de militares y políticos. Sin duda la influencia de la Escuela de Guerra del Ejército obró para que la idea se fortaleciera, sobre todo después de 1918

donde se empezaron a estudiar las experiencias en el campo de batalla y sus derivaciones estratégicas. Pero el intento de creación de una Escuela Superior de Marina rubricado por Yrigoyen en 1922 sobre el final de su mandato, quedó simplemente en ese *status*.

La Ley de Armamentos Navales de 1926 permitió un salto cualitativo, que obviamente puso nuevamente sobre la mesa, el problema nunca resuelto de la formación profesional. Y si bien no se volvió sobre la cuestión explícitamente, fue aquel un tiempo de maduración con logros alentadores y consecuencias mediatas. En efecto, aunque el impulso que el gobierno de Alvear dio a la defensa vaciló con la política posterior de Yrigoyen, no cambió en el juicio de los marinos argentinos la necesidad de completar el proceso de enseñanza para la Armada. El proyecto que tíbiamente anunció Uriburu fue materializado casi inmediatamente por su sucesor, el presidente Agustín P. Justo.

El primer curso para capitanes de fragata apuró el esfuerzo por alcanzar aquel objetivo, y puso en funcionamiento la sentida aspiración de los jefes navales, que mucho antes habían interpretado que el estudio de la guerra requería de conocimientos totalizadores.

Pero en aquella década y en un contexto de crecimiento en medios e infraestructura, que comprendía francamente los alcances de la defensa nacional, no bastaba coronar el ciclo con otra escuela de formación superior. La experiencia de la última guerra, el factor tecnológico y la dinámica de la ciencia demostraban que se necesitaba un esquema de educación continuo e integral, donde todos los conocimientos estuvieran relacionados entre sí, y que en cada paso se allanara el camino hacia mayores responsabilidades.

El Plan General de Correlatividades encargado al capitán de navío Vincendeau habría de cumplir ese propósito. Su importancia radica no solo en ser el primer esfuerzo de esta naturaleza, sino que por primera vez la Armada, en todos los niveles, se reunía para discutir de manera integral las necesidades de conocimiento profesional de todas las jerarquías. Por otra parte, se comenzaba a reflexionar sobre el problema de la guerra, y los principios de la táctica se superaban con el pensamiento especulativo impuesto por la alta estrategia. El Colegio de Guerra Naval de Newport, elegido por su tradición y prestigio, fue el modelo que permitió que en poco tiempo se fueran cumpliendo los objetivos primarios. Y en efecto, no podía ser en otro ámbito que el de la Escuela de Guerra Naval donde se discutieran estas cuestiones, pues al estar todo por

hacerse, el camino emprendido carecía de prejuicios y preconceptos. Sobre la base fundada en experiencia de la escuela norteamericana se trazaron las líneas esenciales para la formación futura, con la aplicación de métodos probados y adoptados por la mayor parte de las naciones del mundo.

La Escuela de Guerra Naval nació con el objetivo de erigirse en un organismo rector en la educación del personal superior de la Armada. Por encima de los cursos de preparación profesional, que quedaban contenidos bajo su tutela, y el acuerdo del sistema encargado a sus oficiales y profesores; residía en el espíritu de sus fundadores la idea de hacer de las aulas y gabinetes ámbitos adecuados para desarrollar el pensamiento naval con una proyección superadora.

Aquel enunciado de Eleazar Videla en el discurso inaugural: “No es el hombre que sabe más el que triunfa, sino el que sabe mejor”, se ajusta oportunamente con la propuesta de calidad pretendida por las autoridades nacionales.

Fuentes

- Escuela de Guerra Naval, *Archivo Profesional*, legajo C0023.
Escuela de Guerra Naval, *Historial año 1934*, Buenos Aires, 1934.
Escuela de Guerra Naval, *Historial año 1935*, Buenos Aires, 1935.
Ministerio de Marina, *Orden General n° 31*, 3 de febrero de 1932.
Ministerio de Marina, *Orden General n° 184*, 23 de julio de 1934.

Bibliografía

- Cornut, Hernán F.**, *Profesionalización y pensamiento militar en el Ejército Argentino. Conflictividad regional y defensa nacional, 1923 – 1930*, Tesis doctoral inédita, Buenos Aires, 2016.
- Destefani, Laurio H.** (Director). *Historia Marítima Argentina*, tomo IX, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1991.
- Dufourq, Félix**, “Memoria manuscrita del primer año de fundación de la Escuela Superior para Oficiales de la Armada”, 9 de marzo de 1905.
- Escuela De Guerra Naval**, “Historia de la Escuela de Guerra Naval”, *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, n° 20, Buenos Aires, 1984.
- Falconi De Azárate, Patricia**, “La formación permanente y secuencial”, *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, n° 38, Buenos Aires, 1993.
- Escuela De Guerra Naval**- “Historia de la Escuela”, *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, n° 45, Buenos Aires, 1997.
- Martínez Sierra, José**, “Creación de la ESGN”, *Boletín de la Escuela de Guerra Naval*, n° 7, Buenos Aires, 1975.
- Escuela De Guerra Naval**-“Contraalmirante Gastón L. D. Vincendeau, primer director de la Escuela de Guerra Naval”, *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, n° 11, Buenos Aires, 1979.
- Montenegro, Guillermo J.**, *El armamentismo naval argentino*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2002.
- Morán, Sebastián E.**, “Influencia de la Primera Guerra Mundial sobre la Armada Argentina: Decisiones en torno a la consolidación del poder naval y los intereses marítimos”, *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, n° 61, Buenos Aires, 2015.
- Oyarzábal, Guillermo A.**, “Las Fuerzas Armadas (1914-1943)”, *Nueva Historia de la Nación Argentina*, vol. VIII, Buenos Aires, 2001.
- Oyarzábal, Guillermo A.** – TEJERINA, MARCELA, “En torno a la consolidación del proyecto institucional: La Escuela de Oficiales de la Armada a principios de siglo”, *Revista Investigaciones y Ensayos*, n° 47, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1998.
- Picciuolo, José L.**, *Historia de la Escuela Superior de Guerra*, Círculo Militar, Buenos Aires, 2000.
- Tanzi, Héctor José**, *Compendio de historia marítima argentina*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1994.

Actividades de intercambio 2017

Juegos de Guerra, de Simulación y de Manejo de Crisis

La Escuela de Guerra Naval ha realizado durante 2017 un significativo esfuerzo en la participación en juegos organizados por Escuelas de Guerra de Armadas de la región y ha preparado y dirigido, en su sede de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, diversas actividades relacionadas con esta temática.

Esto ha permitido a la Escuela acrecentar su experiencia y medir su capacidad para presentar, y ofrecer, productos académicos competitivos.

Estos productos satisfacen las expectativas de las instituciones universitarias con las cuales se vincula en el campo de la enseñanza, están en concordancia con los lineamientos trazados por las autoridades navales y permiten al mismo tiempo poder observar el logro de proyectos propios y cumplir con las expectativas profesionales de todo personal interviniente.

Durante 2017 se realizaron los siguientes ejercicios:

Juego de Crisis Bilateral con alumnos de la Escuela de Guerra Naval de la Armada de Chile



Realizado en Buenos Aires, del 8 al 12 de mayo. Se desarrollaron en él aspectos de planeamiento para dar solución a problemas en un contexto de amenazas a la seguridad marítima y al ecosistema en un país insular ficticio.

Juego de Guerra Interamericano (Interamerican War Game - IAWG)



Se llevó a cabo en Santo Domingo, República Dominicana. Consistió en 3 fases: Fase I (Planeamiento) Presencial para los países directores México, Argentina y República Dominicana del 13 al 17 de marzo; Fase II (Ejecución) Presencial para los países directores del 5 al 16 de junio y Fase III (Crítica) Presencial para todos los participantes 21 al 25 de agosto.

El Juego de Guerra Interamericano (Interamerican War Game - IAWG) es una actividad que las Escuelas de Guerra de catorce países de América que integran la Conferencia de Escuelas de Guerra de las Américas realizan anualmente, rotando el país organizador y director.

Está dividido en dos fases presenciales y una de ejecución (que se realiza a través de la WEB) en las que los países participantes son expuestos al análisis de un escenario y a la solución de un problema con diversos ingredientes, en el nivel operacional.

El control del juego se realiza a través de un Grupo de Dirección que integran tres países, el país sede del año anterior, el país sede actual y el que corresponde al año siguiente.

La Escuela de Guerra Naval participó en las tres fases y co-dirigió este juego con México, país sede en el año 2016, y República Dominicana, país organizador del corriente año.

En 2018 será el turno de la Armada Argentina como organizador y director. Colaborarán con la dirección la República Dominicana y Chile, que será país sede en 2019. Hacia ese objetivo se encamina la Escuela con las mejores expectativas al concluir este año 2017.

La tarea por delante comprometerá el trabajo en equipo de un importante grupo de personas de distintas direcciones y jefaturas de la Armada para asegurar el éxito.

Juego de Guerra Trilateral (Argentina – Brasil – Uruguay)



Realizado en la ciudad de Río de Janeiro, República Federativa de Brasil, entre el 7 y el 11 de agosto. Jugado con un escenario planteado en torno a un conjunto de países ficticios en los que se enfrenta una cuestión de seguridad marítima a ser resuelta mediante la conformación de una fuerza multinacional, a instancias de la ONU.

Juego de Simulación – Manejo de Crisis (Ejercicio FENIX) con el Instituto del Servicio Exterior de la Nación



Realizado en la sede de la Escuela de Guerra Naval, entre los días 13 y 15 de septiembre, contó con la participación de un grupo de oficiales jefes cursantes del Curso de Comando y Estado Mayor Naval (CUCOM).

Este juego, de nivel Estratégico – Operacional, permitió a los participantes llevar a la práctica, los conocimientos teóricos adquiridos durante sus respectivas carreras y cursos de formación, aplicando las herramientas necesarias y diseñando cursos de acción para la resolución de los problemas planteados.

Las jornadas del juego en sí fueron precedidas por una serie de presentaciones a los alumnos del ISEN, realizadas por profesores de esta Escuela, que permitieron introducir el Método de Toma de Decisiones empleado en los cursos que aquí se dictan, presentando al mismo tiempo el libro “La Cuestión Estratégica, Análisis y Conducción”, editado por esta Escuela de Guerra Naval. También se discutieron en estas presentaciones tanto el escenario del juego al que estarían expuestos, como el brindar detalles del mismo, con vistas a un mejor aprovechamiento del tiempo asignado para su ejecución. Además de apoyar el juego con el simulador Júpiter, desarrollo informático

propio de esta Escuela, se incorporaron herramientas de Media Training para completar las jornadas del juego, con la colaboración de personal de Prensa de la Secretaría General Naval.

Juego de Simulación – Manejo de Crisis (Ejercicio Betelgeuse) Con la Universidad del Salvador, la Universidad Católica Argentina y la Universidad Argentina de la Empresa



Ejecutado el día 19 de septiembre en la sede de la Escuela. Participaron alumnos de grado de las carreras de Periodismo, Comunicación Social, Derecho y Ciencias Políticas, y Oficiales Jefes del Curso de Comando y Estado Mayor Naval (CUCOM). Consistió en el planteo de una situación de crisis internacional, cuya conducción requiere el empleo de una Fuerza de Paz Multinacional operando bajo el mandato de la Organización de las Naciones Unidas.

Se realizaron dos simposios parciales y uno final para la obtención de conclusiones y lecciones aprendidas.

Al igual que en el caso anterior, además de emplear el Simulador Júpiter,

se aprovechó la jornada para incorporar herramientas de Media Training, también con personal de Prensa de la Secretaría General Naval.

Juego de Guerra “Sirius”



Realizado durante el mes de octubre en la sede de la Escuela. Este juego, de gran envergadura y duración, está especialmente dirigido a los alumnos del Curso de Comando y Estado Mayor Naval, a modo de Trabajo Integrador Final, siendo parte inherente de la currícula actual de la especialización.

Se plantea aquí un escenario de confrontación entre dos países ficticios; uno de ellos apoyado por una potencia de nivel medio con intereses en el Atlántico Sur.

La resolución del problema plantea el uso de una fuerza multinacional de paz, creada a instancias de la ONU.

El nivel del juego es operacional, con el uso de herramientas y técnicas de diseño operacional, la concepción de modos de acción y análisis de riesgos durante todo su desarrollo.

Juego de Guerra “Choique”



Como actividad complementaria a la formación de los alumnos del CUCOM del 17 al 27 de octubre, la Escuela de Guerra Naval participó del Juego “CHOIQUE” que organiza y conduce anualmente la Escuela Superior de Guerra Conjunta.

Se juega aquí el aporte del componente naval a la solución de un problema militar en un Teatro de Operaciones ficticio creado a esos efectos.

Otras Actividades Académicas

Conferencias:

29 de marzo – Embajador Frank BAXTER: “Las Claves para el éxito en el Siglo XXI” (Aula Magna del CEFA)

18 de abril – Dr. Rosendo FRAGA: “Posición Geopolítica Argentina con relación a los conflictos internacionales” (Aula Magna del CEFA)

19 de abril – Embajador Emilio CARDENAS: “Cambios en el Escenario Mundial y Regional” (Aula Magna del CEFA)

18 de septiembre – Lic. Horacio CORREA: “Actores no estatales y piratería marítima” (Aula CUCOM)

Presentación y difusión del libro

“La Cuestión Estratégica – Análisis y Conducción”

Durante el corriente año, la Escuela de Guerra Naval editó el libro “La Cuestión Estratégica, Análisis y Conducción, cuyos autores son los componenets del equipo de la cátedra de la materia Toma de Decisiones en

Condición de Incertidumbre. A modo de difusión de este logro académico los autores iniciaron una serie de presentaciones del libro y de difusión del método académico empleado en los cursos de la Escuela.



26 de junio – Presentación en el Aula Magna del Centro Educativo de las Fuerzas Armadas, para la comunidad educativa de este Centro y autoridades navales y de las FFAA. El libro fue comentado por el profesor de la Escuela Dr. Alejandro Corbacho.

22 de agosto - Presentación en el Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI) La introducción formal estuvo a cargo del General (RE) Julio Hang, Director del Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos (ISIAE). El Dr. Rosendo Fraga tuvo a su cargo referirse al libro en sí, haciendo un relato ameno y ligado a la realidad nacional. El cierre estuvo a cargo de uno de los autores y titular de la cátedra en cuestión, el Contraalmirante VGM (RE) Carlos E. Cal.



30 de agosto - Teleconferencia con Centro de Graduados en Altos Estudios de Bolivia. En la oportunidad los autores del libro conferenciaron en simultáneo con las sedes de ese Centro ubicadas en La Paz, Cochabamba, Coquimbo y Santa Cruz de la Sierra. Dirigió el debate el Almirante (RE) de la Armada Boliviana, y Director de ese centro, D. Jorge Zabala Ossio.

06 de septiembre - Presentación en el Instituto del Servicio Exterior de la Nación (ISEN)

12 de octubre - Presentación en la Facultad de Defensa Nacional (FADENA)



24 de octubre - Presentación en la Universidad Argentina de la Empresa (UADE)

Actividades de Capacitación



08 de marzo - “Curso de Correspondencia Naval” dedicado al personal civil de la ESGN.

15 de marzo: “Ateneo Buenas Prácticas en la enseñanza” dedicado a todo el personal docente de la ESGN

23 de mayo: Programas UNDEX, UNDEFI Y PAMA. Exposición a cargo del Secretario de Ciencia y Tecnología de La Universidad de la Defensa Nacional, Mag. Claudio Díaz, quien expuso los nuevos programas de apoyo y promoción de las actividades académicas.

Mayo y junio – “Taller: Diseño Curricular para las carreras, con enfoque en Competencias” Organizado por la Dirección General de Educación Naval (DGED)

Comienzo 15 agosto – “Curso CUEMES” dirigido al personal docente dedicado a dictar materias a distancia. Organizado por la DGED y División de Educación a Distancia de la ESGN

10 de octubre: “Curso de Gestión Documental Electrónica” dirigida a todo el personal civil y militar de la ESGN dedicado a tramitar documentación institucional. Organizado por el Instituto de la Administración Pública.

7 y 9 de noviembre: Seminario Taller “¿Cómo diseñar, trabajar y evaluar usando la estrategia de casos?” Dictado por las doctoras Susana Avolio y Silvia Paley para docentes de la Escuela.



Actos Académicos Celebratorios

02 de abril: Ceremonia de Conmemoración del Día del Veterano y Guerra de Malvinas. Ceremonia conjunta presidida por el Director de la ESGC (Aula Magna)

02 de mayo: Ceremonia conmemorativa del hundimiento del Crucero A.R.A. “General Belgrano”.

17 de mayo: Ceremonia Día de la Armada Argentina. Presidida por el director de la Escuela Superior de Guerra Conjunta, Brigadier Fabián Otero

25 de Mayo: Aniversario de la Revolución de Mayo. Presidida por el Director de la Escuela de Guerra Naval.

20 de junio: Ceremonia conjunta por el Aniversario de la creación de la Bandera Nacional. Presidida por el Director de la Escuela Superior de Guerra Conjunta, Brigadier Fabián Otero (Aula Magna)

21 de junio: Natalicio del Almirante Guillermo Brown. Presidida por el Subdirector de la Escuela de Guerra Naval, Capitán de Navío Fernando DACHARY (Plaza de Armas)

04 de julio: Ceremonia Aniversario Independencia EE.UU., Ceremonia conjunta presidida por el Director de la Escuela Superior de Guerra Conjunta, Brigadier Fabián Otero (Aula Magna)

09 de julio: Ceremonia Aniversario de la Independencia de la República Argentina, ceremonia conjunta presidida por el Director de la Escuela Superior de Guerra Conjunta, Brigadier Fabián Otero con presencia de los directores de las escuelas del centro, personal militar y civil e invitados especiales. (Aula Magna)

28 de julio: Ceremonia Conmemorativa por el 83° Aniversario de la Escuela de Guerra Naval - Presidida por el Director General de Educación de la Armada, Contraalmirante Gustavo J. Iglesias, acompañado por el Subsecretario de Formación del Ministerio de Defensa, Dr. Alejandro Gómez; el Secretario General de la Armada, Contraalmirante Jorge L Cisneros y el Director de la Escuela de Guerra Naval, Capitán de Navío José Murrutia (aula Magna)

08 de agosto: Ceremonia Aniversario por la Independencia de Bolivia Presidida por la ESGN (Aula Magna)

Seminario Malvinas 2017



La Escuela de Guerra Naval, con la cooperación de la Escuela Superior de Guerra del Ejército y la Escuela Superior de Guerra Aérea organizó y ejecutó el Seminario Malvinas 2017.

Este Seminario que se realiza con una frecuencia anual, tiene por objeto acercar a los alumnos, futuros comandantes de las unidades de la Armada Argentina, a las experiencias de quienes vivieron en primera persona los dramáticos acontecimientos de 1982, durante el conflicto armado que nuestro país sostuvo con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte por la soberanía de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

Adicionalmente se invita a personalidades y autoridades afines a la Cuestión Malvinas a disertar para mantenerlos actualizados de los últimos avances en este tema, tan trascendente para la República Argentina.

En esta oportunidad se llevó a cabo los días 30 y 31 de octubre en horas de la tarde, en el salón de actos del Centro Educativo de las Fuerzas Armadas



Actividades y oradores

LUNES 30 DE OCTUBRE

Apertura, por parte del Rector de la Universidad de la Defensa Nacional, Dr. Gonzalo Álvarez y el Director de la Escuela, Capitán de Navío José Urrutia
Historia del Conflicto Malvinas, por el Capitán de Navío (R) Dr. Guillermo Oyarzábal

Operación Rosario, por el Capitán de Navío de IM VGM (R) Hugo Santillán

Análisis Operacional del Conflicto del Atlántico Sur 1982, por el Contraalmirante (R) Alejandro Kenny , el Coronel VGM (R) Alberto Víctor Aparicio y el Brigadier Mayor VGM (R) Horacio Oréfi

MARTES 31 DE OCTUBRE

Presente y Futuro del Caso Malvinas, por el Ministro Osvaldo N. Mársico, titular de la Dirección Nacional de Malvinas e Islas del Atlántico Sur del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Experiencias de Guerra - 1, por el Capitán de Navío de IM VGM (R) Waldemar Aquino y el Capitán de Navío VGM (R) Roberto Curilovic

Experiencias de Guerra -2, por el Comodoro FAA VGM Héctor Sánchez, el Coronel EA Jorge Gustavo Zanela y el Contraalmirante ARA VGM (R) Carlos Castro Madero

El cierre del Seminario Malvinas 2017 estuvo a cargo del Director de la Escuela de Guerra Naval

1934 - 2017

83° ANIVERSARIO DE LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL



Informe de la Biblioteca

“Dr. Isodoro Ruiz Moreno”¹

La Biblioteca “Dr. Isodoro Ruiz Moreno” de la Escuela de Guerra Naval se encuentra integrada a las de las Escuelas Superiores de Guerra de Ejército, Aérea y Conjunta, en la Biblioteca “General Belgrano”, en su sede de la Av. Luis María Campos 480, Planta Baja, C.A.B.A.

Los libros disponibles en la Red de Bibliotecas de las Fuerzas Armadas pueden ser consultados en el sitio web <http://www.rebifa.mindef.gov.ar/>

Consultas telefónicas a: 11 4346-8600 Interno 3449

Vía e-mail: esgnbiblioteca@gmail.com

Horario de la Biblioteca de la ESGN “Dr. Isodoro Ruiz Moreno”:

Lunes a viernes de 8 a 13.

La Biblioteca Conjunta “General Belgrano” está abierta de 8 a 20.

¹- Ruiz Moreno, Isodoro (h), 1905-1986. Catedrático del Derecho, Académico de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales. Fue profesor de la Escuela de Guerra Naval. Fue también Miembro de la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas.

Listado de los libros incorporados en el período noviembre de 2016 a septiembre de 2017 a la Biblioteca de la ESGN “Dr. Isidoro Ruiz Moreno”



Autor	Título	Editorial/Lugar	Año
Perú. Marina de Guerra	<i>Compendio de historia marítima y naval del Perú</i>	<i>Dirección de Intereses Marítimos, Callao</i>	2012
Cal. Carlos E Di Tella, Alejandro J Ganeau, Eduardo L Grunschlager, Gustavo R Leal, Mariana	<i>La cuestión estratégica: Análisis y conducción</i>	<i>Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires</i>	2016
Argentina. Ministerio de Defensa	<i>Hacia un nuevo enfoque en la formación para la defensa nacional.</i>	<i>Ministerio de Defensa/Buenos Aires</i>	2016
Armada Argentina	<i>ASPECTOS de la temática del Mar Argentino</i>	<i>Centro de Estudios Estratégicos, Buenos Aires</i>	2005
Argentina. Armada. Departamento de Relaciones Públicas.	<i>De proa al futuro.</i>	<i>Armada Argentina, Buenos Aires</i>	1999

Autor	Título	Editorial/Lugar	Año
Argentina. Ministerio de Defensa	<i>Equidad de Género y Defensa: Una política en marcha, IV</i>	<i>Ministerio de Defensa, Buenos Aires</i>	2010
Conferencia de UNASUR sobre Defensa y Recursos Naturales Buenos Aires 2014.	<i>Defensa y Recursos Naturales</i>	<i>Ministerio de Defensa, Buenos Aires</i>	2015
Perú. Marina de Guerra.	<i>Marina de Guerra del Perú</i>	<i>La Perla Dirección de Intereses Marítimos e Información</i>	2010
CLADDE/ FLACSO	<i>Seguridad, paz y desarme: Propuestas de concertación pacífica en América Latina y el Caribe</i>	<i>Estudio Estratégico de América Latina, Santiago (Chile)</i>	1992
	<i>EL IMPERIALISMO: Defensa y crítica</i>	<i>Centro Editor de América Latina, Buenos Aires</i>	1968
Naciones Unidas	<i>Carta de las Naciones Unidas y Estatuto de la Corte Internacional de Justicia</i>	<i>Naciones Unidas, Nueva York</i>	1998
Ministerio de Defensa	<i>SONIDOS de la Patria (Año del Bicentenario)</i>	<i>Ministerio de Defensa, Buenos Aires</i>	2010
Adkins, Roy	<i>Trafalgar: Biografía de una batalla</i>	<i>Planeta, Buenos Aires</i>	2005
Aguinis, Marcos	<i>El combate perpetuo</i>	<i>Planeta, Buenos Aires</i>	2004
Balza, Martín A.	<i>Dejo Constancia Memorias de un general argentino</i>	<i>Planeta, Buenos Aires</i>	2001
Belloc, Hilaire	<i>Historia de Inglaterra</i>	<i>La Nave, Madrid</i>	1934
Bezzola, Eugenio L.	<i>Admiral Graf Spee: Un nombre con protagonismo en aguas sudamericanas en las dos Guerras Mundiales</i>	<i>Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires</i>	2016

Autor	Título	Editorial/Lugar	Año
Boscovich, Nicolás	<i>Geoestrategia de la Cuenca del Plata para la creación del gran litoral argentino</i>	<i>El Cid, Buenos Aires</i>	1979
Bowen jr., Stuart W / Estados Unidos. Office of Special Inspector General for Iraq Reconstruction.	<i>Hard Lesson: The Irak reconstruction experience</i>	<i>SIGIR, Washington</i>	2009
Brans, A.	<i>Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar</i>	<i>Urmo, Bilbao</i>	1969
Brissaud, André	<i>Almirante Canaris:</i>	<i>Buenos Aires, F. Lajouane</i>	1897
O príncipe da espionagem alemã	<i>Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro</i>	1978	1954
Bunge, Mario	<i>La Ciencia: Su método y su filosofía</i>	<i>Siglo Veinte, Buenos Aires</i>	1970
Cierva, Ricardo de la	<i>Historia ilustrada de la Guerra Civil española</i>	<i>Danae, Barcelona</i>	1971
Collados Núñez, Claudio	<i>El poder naval chileno</i>	<i>Revista de Marina, Valparaíso</i>	1985
Crenshaw Jr., R. S.	<i>Naval shiphandling</i>	<i>Naval Institute, Annapolis</i>	s.f
Creveld, Martín van	<i>La transformación de la guerra</i>	<i>J.L. Uceda, Buenos Aires</i>	2007
Cristiani, Aldo H.	<i>Temas de Introducción a la Filosofía</i>	<i>La Ley, Buenos Aires</i>	1967
Dalmagro, María C.	<i>Cuando de textos científicos se trata...: Guía práctica para la comunicación de los resultados de una investigación en Ciencias Sociales</i>	<i>Comunic-arte, Córdoba</i>	2003
Dávalos y Lissón, Pedro	<i>San Martín (1820-1822): Episodio de la Independencia peruana</i>	<i>Montaner y Simón, Barcelona</i>	1924

Autor	Título	Editorial/Lugar	Año
Destéfani, Laurío H / Quartaruolo, V. Mario	<i>Comodoro Clodomiro Urtubey</i>	<i>Comisión de Homenaje al Comodoro Clodomiro Urtubey, Buenos Aires</i>	1967
Dick, Enrique R.	<i>Tras la estela del Graf Spee</i>	<i>Buenos Aires E.R. Dick Buenos Aires</i>	1997
Donadio, Marcela / Mazzotta, Cecilia, coords.	<i>Women in the Armed and Police Forces: Resolution 1325 and peace operations in Latin America</i>	<i>RESDAL, Buenos Aires</i>	2010
Facchin, Eugenio L.	<i>Antártida, más allá de la soberanía</i>	<i>Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires</i>	2013
Falcón, Antonio E.	<i>Ángeles sobre la turba</i>	<i>Círculo Militar, Buenos Aires</i>	2006
Forn Domecq, Horacio/ Álvarez Forn, Hernán.	<i>Manuel Domecq García: La foja de un marino</i>	<i>Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires</i>	2016
Gómez Poviña, Oscar	<i>Aprendizaje y cognición: Para qué y cómo aprendemos</i>	<i>Docencia, Buenos Aires</i>	1992
González Napolitano, Silvina S. coord.	<i>Lecciones de Derecho Internacional Público</i>	<i>Errepar, Buenos Aires</i>	2015
Gorbato, Viviana	<i>Montoneros: Soldados de Menen, ¿soldados de Duhalde?</i>	<i>Sudamericana, Buenos Aires</i>	1999
Horn, Bernd /Harris, Stephen J. eds.	<i>Generalship and the art of the admiral: Perspectives on canadian senior military leadership</i>	<i>Vanwell, Ontario</i>	2001
Hubatschek, Gerhard/ Preylowski, Peter	<i>Bundeswehr</i>	<i>Report Verlag, Frankfurt</i>	1995
Koutoudjian, Adolfo dir / Martín, José M. F. coord.	<i>Geopolítica del Mar Argentino</i>	<i>Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires</i>	2015

Autor	Título	Editorial/Lugar	Año
Laurence, Ricardo E.	<i>Desde Wilhelmshaven a Montevideo": Alemania, agosto 21 de 1939 - Uruguay, diciembre 17 de 1939</i>	R.E. Laurence, Rosario	1992
Marini, César J.	<i>La crisis en el Cono Sur</i>	Artes Gráficas Papiros SACI	1984
Martínez-Valverde, Carlos	<i>La Marina en la Guerra de la Independencia</i>	Editora Nacional, Madrid	1974
Massot, Vicente	<i>Los dilemas de la Independencia</i>	Instituto de Publicaciones Navales Grupo Unión, Buenos Aires	2016
Montalban, Cristina	<i>Don Pedro Campbell, Comandante General de la Marina artiguista en el 175º de su fallecimiento</i>	Armada Nacional (Uruguay)	2008
Mulinen, Frederic de	<i>Leyes de la Guerra (Resumen para Comandantes)</i>	Escuela de Oficiales de la Armada, Puerto Belgrano	1989
Ochoa, Ricardo F.	<i>Proa al mando: Liderazgo y valores</i>	Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires	2014
Papeleux, León	<i>El Almirante Canaris: Entre Franco e Hitler</i>	Juventud, Barcelona	1980
Patoco, Luis M.	<i>Sistema de Inteligencia de la Defensa: Impacto en la Armada</i>		2013
Pelton, Lou E Strutton, David Lumpkin, James R.	<i>Canales de marketing y distribución comercial</i>	McGraw-Hil, Bogotá	1999
Pindyck, Robert S Rubinfeld, Daniel L Beker, Víctor A.	<i>Microeconomía</i>	Prentice-Hall, Buenos Aires	2000
Plaza, Prudencio	<i>La Fragata-Escuela "Presidente Sarmiento" alrededor del mundo</i>	La Nación, Buenos Aires	1901

Autor	Título	Editorial/Lugar	Año
Polito, Emma A.	<i>Apuntes Completos de Pedagogía y Metodología</i>	<i>Biblioteca del Consejo Nacional de Mujeres, Buenos Aires</i>	1920
Polmar, Norman White, Michael	<i>Proyecto Azorian: La CIA y el salvamento del K-129</i>	<i>Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires</i>	2011
Potts, David, ed.	<i>The big issue: Command and combat in the information age</i>	<i>CCRP, Washington</i>	2003
Prescott, William H.	<i>Historia de la conquista del Perú</i>	<i>Compañía General de Ediciones, México</i>	1952
Ratto, Héctor R / Craviotto, José A / Burzio, Humberto F.	<i>Sarmiento y la Marina de Guerra</i>	<i>Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires</i>	1963
Retamar, Juan J.	<i>Martín Güemes y su época: Una cronología circunstanciada</i>	<i>Mallea, Buenos Aires</i>	2016
San Martín, Salvador	<i>Integración y desarrollo de la Patagonia argentina</i>	<i>Cámara Argentina de la Construcción</i>	1988
Skorzeny, Otto	<i>Misiones Secretas Skorzeny, Otto</i>	<i>Cenit, Buenos Aires</i>	1954
Suárez Saponaro, Jorge A.	<i>El nuevo Derecho del Mar y Defensa Nacional: Los intereses nacionales y el sistema de defensa frente al Derecho del Mar en el siglo XXI</i>	<i>Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires</i>	2016
Sun Tzu	<i>El Arte de la Guerra</i>	<i>Prometeo, Buenos Aires</i>	2007
Trama, Gustavo A Ribeiro Mendonça, Alvaro Vigliero, Sebastián	<i>Reglas de Empeñamiento: Una revisión doctrinaria como forma de contribuir a la promoción de estándares de interoperabilidad militar conjunto y conjunto-combinado</i>	<i>Escuela Superior de Guerra Conjunta, Buenos Aires</i>	2016

Autor	Título	Editorial/Lugar	Año
Triadó, Enrique J.	<i>Historia de la Base Naval Puerto Belgrano</i>	<i>Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires</i>	1991
Valverde, Hipólito	<i>Del hispanismo al desmembramiento del Virreinato del Río de la Plata: De la patria grande a la patria chica (1492-1828)</i>	<i>Sabiduría cristiana, Buenos Aires</i>	2010
Vñuales Solé, Julián dir Vñuales Lorenzo, Julián coord.	<i>Grandes épocas de la aviación</i>	<i>Folio, Barcelona</i>	1994
Wiggins, Melanie	<i>Aventuras en Submarinos: Relatos de primera fuente de la Segunda Guerra Mundial</i>	<i>Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires</i>	2001

Biblioteca Profesional Específica de la ESGN



El 28 de septiembre pasado, por medio de la Orden Permanente del señor Director de la Escuela de Guerra Naval Nro. 24/17, fue creada esta Biblioteca Profesional Específica, dependiente de la Biblioteca de la Escuela de Guerra Naval Dr. Isidoro Ruiz Moreno.

Esta Biblioteca “se nutrirá de libros, reglamentos y/o escritos profesionales de valía nacional e internacional y que, por su importancia y actualidad, sean de consulta permanente por parte de la comunidad académica conformada por profesores e investigadores de la ESGN.”

Los primeros ejemplares fueron donados por el señor capitán de navío José Miguel Urrutia, Director de la ESGN, de su colección personal.

Departamento Investigación

Proyectos Vigentes para 2018

Título: Orígenes y evolución de la Escuela de Guerra Naval

Director: Oyarzabal, Guillermo Andrés

Equipo: *San Martín, María Victoria / Martínez Sierra, Silvia Inés*

Resumen: La fundación y desenvolvimiento iniciales de la Escuela de Guerra Naval respondieron a un escenario complejo con antecedentes que se remontan a los primeros años del siglo XX, y fueron señalando el perfil que tuvo la Escuela de Guerra en sus orígenes. Es en el origen donde se deben buscar los elementos útiles para comprender el sentido de la Institución, elementos que por fundacionales se transmiten a sus integrantes definiendo sus pautas de comportamiento, propósitos y valores.

Sin embargo, este análisis no se agota allí. Con el tiempo las instituciones se ven sometidas a transformaciones sociales, políticas y culturales que conmueven a sus protagonistas, quienes viven una permanente tensión entre el mantenimiento de la cultura tradicional y la que determinan los desafíos de cada época.

La descripción, evaluación y comprensión de esos comportamientos, el entramado de las sucesivas crisis – entendidas como factores de cambio– y las decisiones adoptadas para superarlas guiarán la elaboración de este trabajo.

La falta de conocimiento sobre el tema, sus connotaciones y derivaciones, dificultan la tarea de las autoridades del organismo y de la Armada, que sin un perfil adecuado del desenvolvimiento institucional, sus objetivos primarios y la trayectoria desarrollada a lo largo del tiempo, no cuentan con todos los elementos necesarios para la elaboración de diagnósticos precisos y en consecuencia tomar las decisiones que en cada instancia impone la situación.

Título: La Armada Argentina y el peronismo: Profesionalización y medios, política nacional e internacional y conflictos internos durante la primera y segunda presidencia de Juan D. Perón. Ampliación.

Directora: Santiago, María Eugenia

Equipo: *Morán, Sebastián*

Resumen: El estudio de las instituciones militares ha sido una de las corrientes en las que han incursionado historiadores, sociólogos, militares, y hombres de otras disciplinas, que en general evidenciaban en ellas un factor de poder que ha tenido gravitación en la historia y la sociedad argentina. Al mismo tiempo, la presidencia de Juan Domingo Perón, sigue siendo analizada desde diferentes perspectivas debido a los grandes cambios y características propias que ha presentado. Sin embargo, no se han realizado estudios académicos trascendentes que hayan estudiado la relación de Perón con la Armada Argentina. Entre otras cuestiones, se pretende explicar la actuación de la Marina de Guerra durante los dos primeros períodos del presidente Juan Domingo Perón (1945 – 1955).

Título: “Propuesta de intervención institucional para la mejora de la tasa de graduación en una carrera de posgrado”

Director: Ferro, Mariano

Co-Director: *Godoy Ortiz, Anibal*

Resumen: El proyecto se propone abordar, en el marco de la gestión de las instituciones educativas, la mejora de la tasa de graduación en una carrera de posgrado.

Baja graduación en posgrados y de lo que la literatura del campo define como el “Síndrome Todo Menos la Tesis” (TMT) son fenómenos comunes a todas las instituciones educativas del mundo, pero que, para nuestro país, exige un análisis propio.

Aunque una graduación del 100% quizás sea inalcanzable, se considera que la cuestión requiere intervenciones concretas en la gestión institucional. En función de la revisión de una amplia base de información bibliográfica sobre esta temática, se propone como estrategia para su abordaje

potenciar los factores facilitadores de la producción de tesis, tales como la incorporación y/o vínculo de los tesisistas con equipos de investigación formalmente constituidos.

A pesar de los esfuerzos y acciones tendientes a mejorar la tasa de graduados, la importancia de esta cuestión justifica un programa de intervención, en tanto la elaboración de tesis es un momento sustancial de la producción académica.

Se trata de una propuesta de intervención institucional sistemática, deliberada y que deberá ser sostenida en el tiempo, orientada a la resolución de una problemática compleja y multidimensional que requiere necesariamente de un abordaje integral y el compromiso de todos los actores involucrados.

Título: Ética militar e instituciones

Director: Correa, Horacio

Equipo: *San Martín, María Victoria*

Resumen: La Historia Argentina del siglo XIX presenta distintos quiebres que han ido definiendo el “ethos” militar de nuestro país. Sin duda, las raíces hispánicas, en calidad de arquetipo, juegan un papel importante. Uno de esos quiebres son las Invasiones Inglesas de 1806/1807; otro la configuración del Ejército independentista en manos de militares profesionales como San Martín. Pero sin duda, la sublevación del Ejército “Nacional” en Arequito y la derrota del Ejército Directorial conducido por Rondeau en la batalla de Cepeda, febrero de 1820, es sumamente significativo para la conformación del “ethos” militar argentino y sus consecuencias en el cuarto quiebre significativo, que es la institucionalización de las Fuerzas Armadas liderada por Domingo Faustino Sarmiento. El período comprendido entre 1820-1870, es en el cual predomina un tipo de liderazgo “caudillista”, el cual dejará una impronta perdurable en el “ethos” militar argentino.

Título: ¿Cómo aprende el docente de la Escuela de Guerra Naval a enseñar en el nivel de postgrado?

Directora: Gandolfo, María Teresa

Equipo: *Díaz Madero, Eduardo; Di Tella, Alejandro; Grossi, Claudio; Matesa, Marcos.*

Resumen: Teniendo en cuenta la importancia de formar y perfeccionar docentes en una institución de posgrado, y con la relevancia que tiene sostener la calidad educativa y tender siempre a la mejora de los procesos de enseñanza y de aprendizaje, es que surge el interés por indagar cuestiones referidas, en este caso, al aprendizaje del docente adulto. Es decir, girar el foco de atención centrado en el alumno como sujeto que aprende, al docente en situación de aprendizaje.

El trabajo se centrará en el aprendizaje a enseñar del docente en la Escuela de Guerra Naval, que forma a Oficiales Navales y a civiles en la Defensa e Intereses Marítimos.

Los docentes de la Escuela de Guerra Naval son adultos en situación de aprendizaje que enseñan a otros adultos en un nivel de posgrado. Son expertos en sus áreas disciplinares, incluso poseen una rica experiencia en su campo profesional. Algunos de ellos tienen formación académica en docencia e inclusive titulación docente, pero que otros no la tienen. Muchos de ellos se hicieron docentes en el terreno, aprendiendo a enseñar, sobre la práctica.

¿Cómo aprendieron el oficio? ¿En base a su historia personal como alumnos? ¿Aprendieron solos o con otros? ¿A qué historias personales, a que modelos docentes, a qué herramientas apelaron para aprender a enseñar? ¿Cómo se construye el saber enseñar de adulto a adultos?

Por tanto, el objeto de esta investigación es conocer cómo aprende a enseñar un docente de posgrado, experto en su disciplina, en la Escuela de Guerra Naval.

Para explorar esta cuestión, tenemos previsto realizar un estudio basado en entrevistas y encuestas a docentes de la ESGN, aplicando una metodología cualitativa.

Título: Planeamiento Naval Operativo**Directora:** Barrales, Jorge Paulo**Equipo:** *Aquino, Waldemar Rigoberto*

Resumen: El método de planeamiento naval operativo se rige actualmente por la publicación R.G-1-054 MANUAL DE PLANEAMIENTO NAVAL, basada en una publicación equivalente de la Armada de los EE.UU., de la década de 1970.

Nuestra publicación naval no sufrió actualizaciones significativas desde el año de su promulgación (1983), a diferencia de su similar americana, la cual es actualizada regularmente. Por lo tanto, el sistema de planeamiento naval no incorporó aspectos que la doctrina de la Armada Estadounidense en particular y la internacional (NATO) en general actualmente contemplan.

Por otra parte, la Escuela de Guerra Naval (ESGN) forma oficiales de Estado Mayor y futuros Comandantes, que interactúan con las otras escuelas específicas y con la de nivel conjunto. Esta última ya está empleando en su bibliografía de base los aspectos doctrinarios modernos, que, también, están siendo incorporados por los países de la subregión.

Por lo expuesto, resulta necesario formar a los cursantes según los nuevos criterios de la doctrina de planeamiento. Razón por la cual, esta Escuela desarrollará la presente investigación.



Requisitos para presentación de proyectos de investigación

El Instituto Universitario Naval a través de la Secretaría de Investigación convoca todos los años a la presentación de Proyectos de Investigación.

- **El objetivo de estas Convocatorias es formar recursos humanos en investigación y fortalecer las capacidades científicas y tecnológicas del Instituto Universitario Naval.**
- **Los temas prioritarios deberán estar de acuerdo con las Líneas de Investigación aprobadas en cada Unidad Académica:**

Área Estrategia:

- Toma de decisiones en el ámbito estratégico.
- Evolución del Pensamiento Estratégico Naval.
- Estrategia Naval de las naciones en el ámbito regional para el Siglo XXI.

Área Operaciones Navales:

- Interoperabilidad de las Armadas en el ámbito regional.
- Control de los espacios marítimos en el Atlántico Sur.

Área Intereses Marítimos:

- Los recursos vivos y no vivos en los espacios marítimos y plataforma continental de interés nacional.
- Infraestructura y desarrollo costero del litoral marítimo argentino.

Área Logística:

- Producción para la Defensa.
- Investigación y desarrollo para la Defensa.
- Movilización en situaciones de conflicto.

- **La presentación del Proyecto será evaluada en el marco de la normativa vigente referida.**

(*) <http://www.inun.edu.ar/menues/investigacion/normativa/NORMATIVA-Parte%20IyII-Act.10.pdf>



Presentación de trabajos para su publicación en la Revista de la Escuela de Guerra Naval

Requisitos formales para la presentación de artículos

(Estos requisitos tienen la finalidad de facilitar su evaluación, diagramación y edición)

- 1. Formato:** se entregarán en formato digital procesados en un archivo extensión .doc / .docx, sin bloqueos para la revisión y corrección, sin encabezados o pies de página, en formato de página A 4, con fuente Arial, cuerpo 12 e interlineado 1,5, márgenes 2,5 cm. La Dirección de la Revista acusará recibo de los mismos.
- 2. Extensión máxima:** preferentemente hasta 20 carillas (aproximadamente 6000 palabras) incluyendo las citas y bibliografía consultada.
- 3. Títulos y autoría:** se expresará en no más de 8 palabras (50 caracteres), alineado a la izquierda, fuente Arial 14, negrita. Los subtítulos, irán en letra minúscula pero en cuerpo 12. Debajo figurará el nombre y apellido del autor, del mismo modo en tipografía Arial 10.
- 4. Citas bibliográficas y citas al pie de página:** si bien no es excluyente, es conveniente seguir las Normas APA, Sexta Edición.
- 5. Datos del autor:** se incluirá una breve biodata, que no supere las 200 palabras y una foto tipo carnet.
- 6. Resúmenes (abstracts) y palabras clave (key words):** se incluirán uno en español y otro en inglés, con extensión máxima de 100 palabras cada uno. Contendrán hasta 5 palabras clave que permitan indexar el artículo en las bases de datos e Internet.
- 7. Normas generales:** se prefieren los trabajos inéditos pero ello no es causa de exclusión. Ocasionalmente se sugieren modificaciones, de forma o contenido, para adecuarlos a la finalidad académica y áreas de conocimiento abordadas por la revista. Finalizada la selección se comunicará a los autores su resultado.
- 8. Envío:** por correo electrónico a esgnrevista@gmail.com, o por correo postal a Escuela de Guerra Naval – Revista, Av. L. M. Campos 480 – C1426BOP – CABA; hasta el 30 de setiembre de cada año. Luego de esa fecha serán considerados para el número siguiente.
- 9. El Consejo Editor** se reserva el derecho de aceptar o rechazar el material enviado a la Revista, sin necesidad de expresar causa o motivo. Dado el limitado espacio disponible, los artículos seleccionados pueden ser reservados para futuras ediciones.



UNIVERSIDAD DE LA DEFENSA NACIONAL

Facultad de la Armada
Escuela de Guerra Naval



CARRERAS DE POSGRADO 2018

MAESTRÍA EN ESTUDIOS ESTRATÉGICOS



*Acreditada
por CONEAU*

DURACIÓN:
1 año más Tesis

TÍTULO:
Magister en Estudios
Estratégicos.

HORARIO:
lunes a jueves
de 18:30 a 22:30 hs.

DIPLOMATURA DE POSGRADO EN GESTIÓN LOGÍSTICA



DURACIÓN:
1 año y presentación
de Trabajo de
Aplicación Profesional

TÍTULO:
Diplomado
en Gestión Logística

HORARIO:
lunes a jueves
de 18:30 a 22:00 hs.

ESPECIALIZACIÓN EN INTERESES MARÍTIMOS



*Acreditada
por CONEAU*

DURACIÓN:
1 año y Trabajo
Final Integrador

TÍTULO:
Especialista en
Intereses Marítimos

HORARIO:
lunes a jueves
de 18:30 a 22:00 hs.

LUGAR DE DESARROLLO:
Unidad Académica
Escuela de Guerra Naval
Av. Luis María Campos 480
CP 1426 - C.A.B.A.

CONSULTAS:
De lunes a jueves de 10 a 20hs; viernes de 9 a 12hs
Tel: (+54 11) 4346-8600 int. 3265
Mail: ua_esgn@ara.mil.ar
Web: www.esgn.edu.ar

- ABIERTA LA INSCRIPCIÓN - INICIA EL DICTADO EN MARZO 2018 -



LA REVISTA DE LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL

A efectos de mejorar la relación con los lectores y la calidad de la publicación se solicita responder la encuesta sita en el siguiente link: www.esgn.edu.ar

