

Boletín del Centro Naval



FUNDADO
EN MAYO
DE 1882



REPÚBLICA

ARGENTINA

Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 4 de mayo de 2023

Presidente	Capitán de Navío VGM (R) D. Gustavo Leopoldo OTTOGALLI
Vicepresidente 1º	Capitán de Navío VGM (R) D. Mario Ignacio CARRANZA HORTELOUP
Vicepresidente 2º	Capitán de Navío VGM (R) D. Gustavo Joaquín TUFÍÑO
Secretario	Capitán de Navío (R) D. Pablo Alberto CORIA
Tesorero	Capitán de Navío Cont. (R) D. Héctor Daniel GRILLO
Protesorero	Capitán de Fragata Cont. D. Ariel Baltazar ATANASOFF

VOCALES TITULARES

Contraalmirante (R) D. Jorge Lorenzo CISNEROS	Jefe del Comité Académico
Capitán de Navío IM D. Emmanuel Nicolás TSAQUIS	
Capitán de Navío Bioquímica (R) Dña. Elma Lilia BISCOTTI	
Capitán de Navío (R) D. Mario Enrique FENLEY	Director de Contacto Sede Núñez
Capitán de Navío Cont. (R) D. Jorge Eduardo IZAGUIRRE	
Capitán de Navío VGM (R) D. Luis Javier SOLARI	
Capitán de Fragata (R) D. Gabriel MALNATI	
Capitán de Navío (R) D. Néstor Eduardo PIETRONAVE	
Capitán de Navío VGM (R) D. Mario Hugo FIGUEROA	
Contraalmirante IM VGM (R) D. Oscar Alfredo MONNEREAU	Director de Contacto Sede Olivos
Capitán de Navío (R) D. Félix Eugenio PLAZA	
Capitán de Fragata IM (R) D. Carlos María GARAT	Comodoro
Capitán de Navío (R) D. Ronaldo Jorge SYDDALL	
Capitán de Fragata VGM (R) D. Luis Alberto SANGUINETTI	
Capitán de Navío Cont. (R) D. Edgardo Edmundo MARTÍNEZ	
Capitán de Navío VGM (R) D. Fernando Pedro AMORENA	
Capitán de Corbeta (R) D. Enrique Mario GADEA	Jefe de la Delegación La Plata
Capitán de Fragata D. Walter Darío TIGERO	Jefe de la Delegación Mar del Plata

VOCALES ADSRIPTOS

Contraalmirante (R) D. Andrés Roque DI VINCENZO	Presidente del Instituto de Publicaciones Navales
Capitán de Navío (R) D. Gabriel Oscar CATOLINO	Director del Boletín del Centro Naval
Capitán de Navío VGM (R) D. Miguel Ángel SANTIAGO	Jefe de la Delegación Bahía Blanca
Capitán de Navío IM D. Enrique Luis OLMEDO	Jefe de la Delegación Puerto Belgrano

VOCALES SUPLENTE

Capitán de Navío VGM (R) D. Pablo Ramón MARÍN
Capitán de Fragata D. Rodrigo Fernando CABALLERO
Capitán de Navío VGM (R) D. Miguel Ángel SANTIAGO
Capitán de Navío (R) D. Marcelo Enrique PRIMO
Capitán de Corbeta D. Martín Ignacio VILLALBA
Capitán de Fragata (R) D. Eugenio Héctor RAMIRO

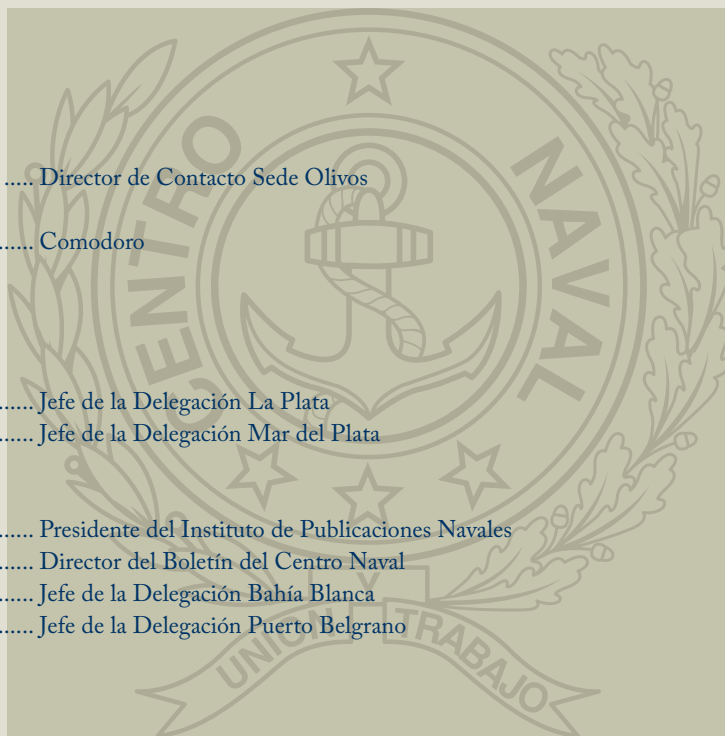
Comisión Fiscalizadora del Centro Naval

FISCALIZADORES TITULARES

Capitán de Navío VGM (R) D. Juan José MEMBRANA
Doctor D. Miguel Gerardo RAMA
Contraalmirante (R) D. Juan Carlos Máximo SAGASTUME
Capitán de Navío VGM (R) D. Oscar Osvaldo BRANDEBURGO

FISCALIZADORES SUPLENTE

Capitán de Navío Bioq. (R) Dña. Graciela Viviana GIORDANO



REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **866**

AGOSTO / DICIEMBRE DE 2025



Director

CN (R) Gabriel O. Catolino

Presidente Consejo Editorial

CN IM VGM (R) Hugo J. Santillán

Vocales Consejo Editorial

CN VGM (R) Oscar D. Cabral

CN VGM (R) Juan J. Membrana

CL (R) Julio E. Sanguinetti

CN (R) Guillermo M. Tajan

CF (R) Marcelo Barbich

CF (R) Alberto E. Gianola Otamendi



Imagen de portada: Desde la ciudad de Trelew (Chubut), un P3 Orion, perteneciente a la Escuadrilla Aeronaval de Exploración de la Fuerza Aeronaval N° 3, realiza tareas de control y vigilancia marítima, monitoreando la pesca ilegal en la Zona Económica Exclusiva.

IMAGEN: CORTESÍA GACETA MARINERA / ARMADA ARGENTINA

Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

Administración y composición

Norma B. González

Corrección

Zoe Ledesma

Inés de Jesús

María Laura Arosa



ISSN 2796-8057

Registro de Propiedad

Intelectual DNDA

RL-2023-107802706-APN-DNDA#MJ

Propietario: Centro Naval

También en versión digital (PDF)
para PC u otros dispositivos.

Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina
Teléfono / WhatsApp 11 2404 7605
E-mail: boletin@centronaval.org.ar
www.centronaval.org.ar

ÍNDICE

CARTA DEL DIRECTOR

EN ALTAMAR LAS AGUAS SON TURBIAS.

CÓMO OPERA LA FLOTA CHINA FRENTE A AMÉRICA DEL SUR

Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza y Contraalmirante (R) Alejandro Kenny

4

EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO NAVAL DE LA MANO DE SUS PROTAGONISTAS (ARGENTINA, 1982-1991)

Doctor Germán Soprano

10

COMBATES AERONAVALES ARGENTINOS

Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez

30

CUATRO USURPACIONES BRITÁNICAS

Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales

46

“LA ZONA” DE LOS FONDOS MARINOS

Capitán de Navío (R) Javier A. Valladares
y Capitán de Navío (R) Gabriel O. Catolino

58

HOMENAJE A SARMIENTO MAESTRO

Teniente de Fragata (R) Miguel A. Groube

67

EL CLUB DE VIGILANCIA GLOBAL DEL ACUERDO *BIODIVERSITY BEYOND NATIONAL JURISDICTION* (BBNJ): EL ESPEJO DE META Y THREADS

Doctor Alejandro S. Canio

72

EL MANUSCRITO. NUEVA VINDICACIÓN DEL PRINCIPIO MILITAR FUNDAMENTAL

Capitán de Navío VGM (R) Roberto A. Ulloa

76

EL RESCATE DEL CLIPPER *ADVENTURER*

Capitán de Navío VGM (R) Eugenio L. Facchin

84

SAN MARTÍN Y LA TRAYECTORIA DEL HÉROE.

HOMENAJE EN EL ANIVERSARIO DE SU FALLECIMIENTO

Teniente de Fragata (R) Miguel A. Groube

94

VELAS CARGADAS POR ALTO

Capitán de Navío (R) Carlos A. Zavalla

98

ESTELAS AJENAS

EL SUEÑO DE NAVEGAR EN LA FRAGATA *LIBERTAD*

Señor Gabriel M. Astarloa

102

CEREMONIA DE HOMENAJE A SARMIENTO. 11 DE SEPTIEMBRE DE 2025

104

- Los autores de los artículos publicados en el *Boletín del Centro Naval* son indefectiblemente responsables de su contenido y no reflejan obligatoriamente la opinión favorable o desfavorable del Centro Naval, que no comparte necesariamente los criterios vertidos, por lo que su interpretación queda a cargo de los lectores. Asimismo, el Centro Naval no se hace responsable por la aplicación de los contenidos de los artículos publicados.
- El *Boletín del Centro Naval* se reserva el derecho de propiedad de todos los artículos inéditos en él publicados, pero autoriza su reproducción parcial o total, con la condición de que se mencione, en forma clara, autor y fuente; eventualmente, para algunos artículos que serán expresamente identificados en su portada, se requerirá la autorización escrita del *Boletín*.
- Por limitaciones en el proceso de edición de la revista, resulta imposible publicar, en el futuro cercano, todas las colaboraciones recibidas, por lo que el Centro Naval se reserva el derecho de seleccionar, de acuerdo con criterios de oportunidad, equilibrio en la diagramación, grado de interés y afinidad con las finalidades del *Boletín*, aquellos trabajos que serán incluidos en los próximos números.
- El orden de aparición de cada artículo en un mismo número del *Boletín* no implica orden de preferencia alguno en cuanto a su importancia, calidad o amenidad; su ubicación será el resultado, simplemente, de la búsqueda de un adecuado equilibrio en la diagramación.
- El Centro Naval no asegura las condiciones, representaciones o garantías, expresas o implícitas, ni el contenido de todos los avisos publicados en sus páginas. Tampoco es responsable de cualquier daño directo o indirecto, o consecuente, que surja del uso de los productos o servicios, o de acciones u omisiones producidas en relación con la información contenida en esos avisos.

Estimados lectores:

Con enorme satisfacción presentamos este nuevo número de nuestro Boletín, que reúne reflexiones, investigaciones y homenajes de diversos especialistas y entusiastas colaboradores en diversas áreas de interés.

En estas páginas encontrarán un recorrido plural y profundo: el Dr. Germán Soprano nos invita a revisar la evolución del pensamiento naval argentino entre 1982 y 1991, haciendo un análisis de escritos en diversas publicaciones que, si bien reflejan muchos aspectos reales de aquel tiempo, no dejan de ser visiones personales de profesionales distinguidos de las Fuerzas Armadas que no constituyen doctrina oficial. Su valor reside en presentar estas visiones de carácter histórico, ya superadas con las recientes publicaciones *Doctrina Básica para la Conducción de la Armada*, Ed. 2022, y *Pautas Institucionales y Visión Estratégica Naval*, Ed. 2023.

El Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza, junto al Contraalmirante (R) Alejandro Kenny, analiza la presencia de la flota china en aguas sudamericanas, y el Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales expone las cuatro usurpaciones británicas que marcaron nuestra historia.

El Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez nos conduce por los combates aeronavales argentinos, mientras que el Capitán de Navío (R) Javier Valladares y quien estas líneas suscribe reflexionan sobre “la zona” de los fondos marinos. El Dr. Alejandro S. Canio aporta una mirada crítica sobre el Acuerdo BBNJ y los mecanismos de vigilancia global y el Capitán de Navío VGM (R) Roberto A. Ulloa reivindica el Principio Militar Fundamental en su manuscrito.

El Capitán de Navío (R) Eugenio Facchin nos trae a la memoria el rescate del Clipper *Adventurer*, en un interesante artículo en el cual quedan plasmadas las “lecciones aprendidas” de dicho evento coronado por el éxito.

Un aspecto tan entrañable a nuestra condición de marinos es la navegación a vela, máxime si de la fragata *Libertad* se trata. El Capitán de Navío (R) Carlos Zavalla nos trae sus reflexiones acerca de un aspecto a veces olvidado del uso de velas cuadradas que finalmente hace a la seguridad náutica. Esta nota merecería estar en las “carpetas de puente” de todos los “tall ships” del mundo.

El número se completa con colaboraciones que incluyen “Estelas Ajenas”, publicada en *La Nación*, la cobertura de la ceremonia de homenaje a Sarmiento y la sección “Escriba”, que nos recuerda la vigencia de la palabra como herramienta de memoria y reflexión.

Este número busca ser un espacio de encuentro entre la investigación rigurosa, la divulgación accesible y el compromiso con nuestra tradición marítima y cultural.

Los invitamos a sumergirse en estas lecturas, que son testimonio de la riqueza de nuestro pensamiento naval y de la vocación de servicio de quienes lo sostienen.

Espero que lo disfruten.

Capitán de Navío (R) **Gabriel O. Catolino**
Director

EN ALTAMAR LAS AGUAS SON TURBIAS. CÓMO OPERA LA FLOTA CHINA FRENTE A AMÉRICA DEL SUR

Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza y
Contraalmirante (R) Alejandro Kenny

IMAGEN: CORTESÍA GACETA MARINERA

Comienzos

La flota pesquera de altura china es actualmente un gigante oscuro, acusado de realizar pesca ilícita (ilegal, no declarada y no reglamentada, INDNR), violar sistemáticamente los derechos de las tripulaciones, corromper autoridades costeras y generar disputas territoriales marítimas. Según datos de *Marine Policy*, la República Popular China subsidia esta flota con más de 7.000 millones de dólares anuales,¹ además de brindarle apoyo logístico, de seguridad e inteligencia. Esto nos lleva a preguntarnos: ¿sus objetivos son los evidentes o hay mucho más detrás? Otra pregunta que nos hacemos en este artículo es ¿qué dimensiones de la seguridad marítima² son las que se ven afectadas?

China publica muy poca información sobre el movimiento de sus buques y los lugares de captura. Las embarcaciones permanecen, principalmente, en alta mar durante más de un año, dificultando las inspecciones por parte de las autoridades costeras.

Tradicionalmente, los grandes buques de pesca de altura pertenecían a la Unión Soviética, Japón y España. A partir de la caída soviética, las flotas de los países del este de Europa fueron disminuyendo con la implementación de mayores normativas ambientales y laborales internacionales. En general, la mayoría de sus embarcaciones eran muy grandes, con mucho consumo de combustible y gastos de mantenimiento. Por su parte, Japón y España siguen operando buques adaptados a las circunstancias, aunque con menores capturas que en el pasado.

Notablemente, China comenzó la pesca de altura en gran escala recién en 1985, luego de establecer la Corporación Pesquera Nacional China (CPNC),³ empresa estatal especializada en negocios relacionados con la pesca, en particular la pesca en aguas distantes. La CPNC organizó oficialmente su primera flota de aguas lejanas cuando envió los primeros barcos –trece arrastreros– en un evento de alcance nacional, a Guinea-Bissau en el África Occidental. El régimen celebró el proyecto con tripulantes que fueron considerados poco menos que héroes pioneros del mar. El director de la CPNC declaró que esta actividad haría rica a China y protegería sus intereses marítimos.

Desde entonces, la flota china se multiplicó hasta superar ampliamente los 3.000 barcos, empleando de modo indirecto cerca de 15 millones de personas en diversos sectores. La flota está constituida por buques de arrastre, poteros de calamar, atuneros, palangreros, buques nodriza, petroleros para provisión de combustible, hospitales flotantes y cargueros para el transporte de pescado congelado.

Según datos de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), China continúa siendo el mayor productor de animales acuáticos por captura en zonas marinas, con el 14,8% del total (13.445.000 t), seguido por Indonesia (8,6%), Perú (6,6%), Rusia (5,9%) y Estados Unidos (5,3%). En el puesto 21, queda la Argentina, con el 1% del total. De los más de 13 millones de toneladas de captura china, 3 millones corresponden a cefalópo-

Daniel Molina Carranza es Capitán de Ultramar y de Pesca e inició su carrera en la Armada Argentina, de la cual se retiró con apenas 30 años para dedicarse a la actividad comercial marítima, que continúa desempeñando. Ha escrito artículos sobre seguridad en la pesca y varios libros –algunos de cuentos– sobre esa misma temática, que han sido muy bien recibidos en el ámbito pesquero y naval.

Alejandro Kenny es Contraalmirante (R) de la Armada Argentina, con maestrías en Relaciones Internacionales y Administración. Ha publicado libros y artículos profesionales y realiza investigación y docencia en temas estratégicos, arte operacional y submarinos. Participa como miembro consejero en las actividades del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales.

1 Mallory, T. G. (2016). Fisheries subsidies in China: Quantitative and qualitative assessment of policy coherence and effectiveness. *Marine Policy*, 68, 74-82.

2 Bueguer, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, 159-164.

3 En inglés: China National Fisheries Corporation (CNFC).

dos (calamar). El mayor importador de productos acuáticos de origen animal son los Estados Unidos de América (17%), seguido por China (12%), con rápido ritmo de crecimiento.⁴

La iniciativa “El Cinturón y la Ruta” y la expansión global

La pesca en zonas marinas es usada por China también como instrumento de influencia global. En el marco de la iniciativa “El Cinturón y la Ruta”,⁵ China financia obras de infraestructura portuaria en América del Sur, África y Asia, buscando evadir impuestos, comprar influencia y evitar inspecciones portuarias. Un ejemplo notable ha sido el de Sri Lanka, lugar en el que, al no haber podido pagar un préstamo por un puerto y aeropuerto, China obtuvo su concesión por 99 años. Un caso más cercano de influencia china notable es el desarrollo del puerto de Chancay en el Perú.⁶

Condiciones laborales y reclutamiento

Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la pesca es el oficio que más muertes provoca en el mundo y, según la FAO y la Organización Marítima Internacional (OMI), los buques poteros de calamar y palangreros de atún son especialmente peligrosos, con muchos reportes de accidentes mortales y desapariciones.

En los pesqueros chinos, los oficiales y maestranza de los cargos superiores suelen ser de esa nacionalidad y viven a bordo en un nivel muy superior al personal de planta de proceso y bodegueros. Este personal es reclutado en zonas pobres de China, de otros países asiáticos o de África por medio de agencias de empleo que les imponen contratos abusivos para navegaciones mayores de un año. Para sojuzgar a las tripulaciones, los documentos personales les son retenidos.

La Fundación Environmental Justice (ONG dedicada al daño ambiental e impacto en comunidades marginadas) hizo un muestreo entre 2017 y 2023 mediante la entrevista a tripulantes de buques atuneros chinos y descubrieron que el 100% denunciaron condiciones laborales y de vida abusivas y 55% haber experimentado violencia física.⁷ Las autoridades de Indonesia, ante estos graves cargos de maltrato a los tripulantes, juzgaron y condenaron a la cárcel a ejecutivos de agencias de contratación.

En la siguiente foto vemos una maniobra típica que usan los chinos en barcos poteros para trasbordar tripulantes entre los barcos.



4 Datos del Informe Bianual 2024 El Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura – *La Transformación Azul en Acción*, publicado por la FAO para 2022.

5 En inglés: *Belt and Road Initiative*.

6 En Segundos Panamá (15 de noviembre de 2024). Conquista Silenciosa de China, los ocho grandes puertos que controla en todo el mundo. *En Segundos Panamá*.

7 Informe *Tide of Justice* (2023) – *Océano Índico Sudoccidental*. Entre 2017 y 2023, la Environment Justice Foundation entrevistó a 44 tripulantes de buques atuneros chinos, incluidos trabajadores de Indonesia y Filipinas.

La flota pesquera china para captura de calamar

Si imagináramos que un barco pesquero potero chino –por ejemplo, el Huan Fu 7 (nombre ficticio)– inicia su campaña zarpando de Busán (Corea del Sur), dicho barco –como parte de la flota– navegaría hasta las Islas Galápagos frente a Ecuador. En la zona adyacente a la ZEE de las Islas se dedicaría a la pesca del potón del Pacífico.

Luego de finalizar esa campaña, cruzaría con el resto (más de 300 buques) por el Estrecho de Magallanes para pescar en el Atlántico Sudoccidental frente a la Argentina, en la zona adyacente a su ZEE continental. Luego de la temporada, algunos barcos irían a Montevideo a esperar campaña y otros navegarían por el sur de Ciudad de Cabo con destino a Singapur. Estas campañas pesqueras sucesivas les insumen a los barcos del orden de los dos años ope-

rando en el mar, en tanto que los principales caladeros que procuran se encuentran rodeando a América del Sur, tanto en el Pacífico como en el Atlántico.

En definitiva, los pesqueros chinos operan cerca de los límites de las ZEE de Perú, Chile, Ecuador, Argentina, Uruguay y Brasil para pescar pota o calamar gigante. Dado que solo operan en alta mar, donde, de acuerdo con la Convención del Mar de 1982, rige la libertad de pesca, no necesitan permisos, ni licencias, ni cuotas, y no tienen límites establecidos para evitar depredar el mar. Por ello se les acusa de saquear las aguas próximas a Chile, Perú y Ecuador en el Pacífico y las de Argentina en el Atlántico. El número de barcos chinos que surcan la altamar en aguas próximas a América del Sur podría ser de entre 300 y más de 700. Esa presencia masiva ha contribuido a convertir a China en uno de los principales exportadores mundiales de productos marinos, pero, su posición frente a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), lo ha marcado como el país con el peor desempeño en este ámbito.

China ha tratado de acallar las voces de los reclamos tomando algunas medidas, como establecer delegaciones en puertos, como es el caso de Chimbote en Perú para el control de los que sucede a bordo. Han habido también medidas implementadas por la Organización Regional de Administración Pesquera del Pacífico Sur (SPRFMO), por las que recientemente se han realizado inspecciones a varios buques chinos en altamar, cumpliéndose el protocolo establecido. SPRFMO es una organización intergubernamental de 17 países miembros (China es uno de ellos), que busca asegurar la pesca sostenible en el océano Pacífico Sur. Las medidas permiten a los Estados miembros, incluyendo Perú, Chile y Ecuador, supervisar mutuamente las actividades de pesca y transporte marítimo para combatir la sobrepesca en la altamar.

Por su parte, en los últimos tres años han desembarcado en el puerto del Callao, en Perú, 37 tripulantes en mal estado de salud y uno fallecido. De ese total, 15 llegaron a bordo del Zhe Pu Yuan 98. Estas personas fueron recogidas de otras embarcaciones poteras que se mantienen en altamar. En la figura, la imagen del buque potero chino Zhe Pu Yuan 98 funciona como hospital para la flota pesquera china que captura calamar en el Pacífico.

Según un reciente informe del Círculo de Políticas Ambientales, uno de los métodos más utilizados para camuflar los barcos de la flota china es el uso de banderas de conveniencia, una táctica que permite a embarcaciones chinas operar bajo el amparo de países como Vanuatu y Camerún para ocultar su origen real. Otros métodos son el apagado del Sistema Automático de Identificación (AIS), el uso de embarcaciones gemelas y los cambios constantes de bandera o registro para dificultar la identificación.

Además, utilizan barcos nodriza o *reefers*, los cuales funcionan como plataformas logísticas flotantes para las flotas pesqueras. Muchas de estas embarcaciones están registradas en Panamá. Esto permite que la pesca en altamar continúe sin interrupciones y con apoyo logístico cercano.

SPRFMO es una organización intergubernamental de 17 países miembros (China es uno de ellos), que busca asegurar la pesca sostenible en el océano Pacífico Sur.



La situación en el Atlántico Sur y las preocupaciones en la Argentina

En 2014, 28 tripulantes africanos que desembarcaron del potero chino Jia De I en Montevideo denunciaron haber recibido golpes y castigos, tales como haber estado engrilletados

En 2024, varias empresas chinas adquirieron más de la mitad de la flota dedicada a la pesca de calamar y, posiblemente, hoy sean dueños del 60% de la flota potera de bandera argentina, consolidando su dominio sobre el mercado del calamar.



IMAGEN: CORTESÍA GACETA MARINERA

a bordo. Montevideo es la principal base de operación de la flota pesquera china en el Atlántico Sur y por ser estado rector de puerto debería controlar el cumplimiento de las resoluciones de la OIT sobre trabajo a bordo y salud de las tripulaciones.

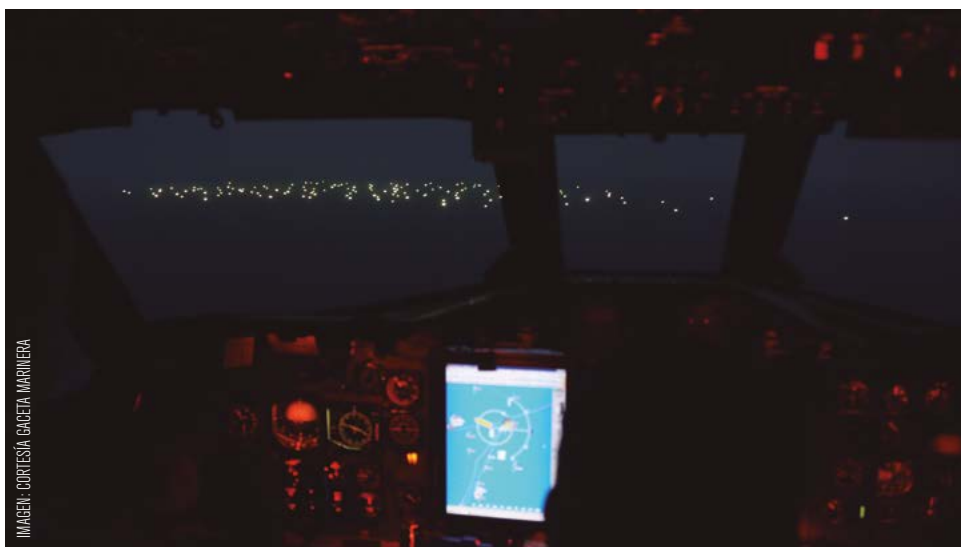
En febrero de 2016, el buque Hua Li 8 fue detectado pescando dentro de la ZEE continental argentina. Eludió disparos de advertencia y fue perseguido durante horas antes de escapar a Indonesia, donde finalmente fue detenido.

Un caso emblemático fue el buque Xinrun 579, captado con bandera de Vanuatu, pescando ilegalmente dentro de la ZEE argentina el 5 de enero de 2025. El barco no permitió la inspección de la Prefectura Naval Argentina y huyó hacia aguas internacionales. Investigaciones posteriores confirmaron que pertenece a la empresa china Xinrun Ocean Co. Ltd.

Por otra parte, China incrementó su influencia sobre la industria pesquera argentina. En 2024, varias empresas chinas adquirieron más de la mitad de la flota dedicada a la pesca de calamar y, posiblemente, hoy sean dueños del 60% de la flota potera de bandera argentina, consolidando su dominio sobre el mercado del calamar. Como todos los pesqueros que operan con licencia de Argentina, esos pesqueros deben contar con una mayoría de tripulación argentina, enarbolar bandera argentina y desembarcar su carga en puertos argentinos. Pero las empresas son chinas y el manejo del mercado de calamar puede ser dominado por ellas.

Lamentablemente, la provincia de Santa Cruz estableció acuerdos con compañías chinas, que operan buques pesqueros, para brindarles apoyo logístico, lo que genera preocupaciones a nivel nacional en tanto las autoridades provinciales creen que la solución a los problemas económicos y portuarios de su provincia es dar apoyo logístico a la flota china que opera en altamar, en la zona adyacente a la ZEE continental. No comprenden que los pesqueros chinos no van a aceptar descargar el calamar en el muelle, ni van a embarcar personal en el puerto exponiéndose a ser controlados, sino que lo harán en altamar y cuando tomen puerto lo harán sin carga alguna.

La presencia de los pesqueros chinos en los puertos de nuestro sur será más una fuente de problemas que una fuente de trabajo y toda la Nación se verá perjudicada al permitir la operación de pesqueros de bandera china en nuestros puertos. En cuanto al gobierno ilegal de las Islas Malvinas, no hay dudas que está haciendo pingües negocios, otorgando licencias



a pesqueros de distintas banderas, incluido Taiwán, aunque sin registros de pesqueros de China continental.

Conclusión

La flota pesquera china de altura en el Pacífico y en el Atlántico frente a América del Sur opera con un entramado complejo de autonomía, pesca ilícita, impacto ambiental, camuflaje, espionaje, asistencia financiera a infraestructura portuaria y explotación laboral, incluyendo formas cercanas al trabajo esclavo, los casos de Hua Li 8 y Xinrun 579, las detenciones en Montevideo, los testimonios de tripulantes y el uso de banderas de conveniencia, revelan una operación sistemática planificada, donde la pesca marina –recurso necesario para alimentar a una inmensa población creciente– es solo una parte de una estrategia más amplia de poder e influencia, que está afectando la seguridad marítima en varios aspectos: el de la economía azul con impacto sobre el desarrollo económico y el de la resiliencia con incidencia sobre la seguridad humana.⁸ ■

La presencia de los pesqueros chinos en los puertos de nuestro sur será más una fuente de problemas que una fuente de trabajo y toda la Nación se verá perjudicada al permitir la operación de pesqueros de bandera china en nuestros puertos.

⁸ Bueguer, Ch. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, 159–164.

EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO NAVAL DE LA MANO DE SUS PROTAGONISTAS (ARGENTINA, 1982-1991)

Doctor Germán Soprano



Las concepciones acerca del control del mar en tiempo de paz y de guerra se relacionan con las definiciones de los intereses marítimos de los Estados, el poder naval, la estrategia operacional naval y los recursos materiales y humanos destinados para asegurarlos; en consecuencia, son tópicos fundamentales en la educación y la profesión militares. Como es sabido, el concepto de control del mar define un efecto deseado, producto de distintas tareas y medidas llevadas adelante con el objeto de garantizar la libertad de acción propia para disponer de un espacio marítimo y alcanzar determinados objetivos por un período de tiempo y, en caso de ser necesario, negar a un adversario su uso total o parcial para que no realice sus propósitos.

El presente trabajo tiene por objeto el análisis de dichas concepciones y definiciones en una publicación de la Armada Argentina: la Revista de la Escuela de Guerra Naval. El período delimitado comprende artículos de oficiales navales publicados entre 1982 y 1991, es decir, desde la inmediata posguerra de Malvinas entre Argentina y Gran Bretaña hasta la disolución de la Unión Soviética y el fin de la Guerra Fría. Los artículos seleccionados se enfocan en cuestiones básicas del pensamiento militar naval referidas al control del mar: 1) intereses marítimos argentinos; 2) poder naval y modelos navales; 3) estrategia operacional naval; y 4) componentes del poder naval¹.

La Escuela de Guerra Naval se creó en 1934 con el objetivo de formar oficiales de Estado Mayor e impartirles conocimientos sobre conducción estratégica, estratégica operacional y el comando de buques, bases navales, aeronavales y de infantería de marina². Su revista, destinada fundamentalmente a oficiales, se creó en 1969 y publica artículos escritos por oficiales jefes y superiores en actividad y en situación de retiro, profesores civiles de la Escuela, militares de otros países, funcionarios gubernamentales y especialistas en diversas materias (derecho, economía y relaciones internacionales, entre otras disciplinas). Si bien por política editorial sus artículos expresaban opiniones personales de sus autores, los temas daban cuenta de intereses institucionales y profesionales para la conducción superior y el cuerpo de oficiales de la Armada.

Medios y personal naval³

Como ha demostrado Luis Dalla Fontana (2022), el 2 de abril de 1982, el único plan militar que las Fuerzas Armadas Argentinas habían concebido para recuperar la soberanía sobre las Islas Malvinas era la “Operación Rosario” liderada por la Armada, por medio de la cual se planificó reducir al personal militar británico de la pequeña guarnición de Port Stanley y recuperar el control sobre las Islas para negociar con Gran Bretaña desde una posición de fuerza⁴. Sin embargo, la rápida decisión británica de organizar una fuerza expedicionaria y dirigirla hacia el Atlántico Sur echó por tierra las previsiones iniciales del gobierno argentino y llevó a sus conductores político-militares a tomar improvisadas decisiones desde el 7 de abril de 1982.

El Doctor Germán Soprano es investigador independiente del CONICET con sede en el Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Universidad de Buenos Aires y Profesor Titular (ordinario) de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata. Doctor en Antropología Social, Magister en Sociología y Profesor en Historia.

1 Los artículos seleccionados son una muestra representativa de aquellos que se ocuparon de estas cuestiones entre 1982 y 1991. Cabe aclarar que la Revista publicó otros artículos que no citaremos por limitaciones de espacio o porque aludían en forma general a estas cuestiones sin profundizar en su relación con la Argentina. Tampoco mencionaremos algunos artículos referidos a otras temáticas.

2 Para una historia de la Escuela de Guerra Naval: Oyarzábal y San Martín (2019); sobre el curso de oficiales de Estado Mayor impartido en esta institución: Soprano (2016).

3 Para el análisis de este apartado, nos serviremos de información provista por Portusio (1989) y el Ministerio de Defensa (2010, 2024).

4 Aportando elementos que confirman la tesis de Dalla Fontana, en 1985, los Capitanes de Fragata Horacio José Piuma y Enrique Domenech preguntaban: “¿Quién de nosotros, en la década del 70, habría pronosticado que un país como el nuestro entraría en Guerra con Gran Bretaña?” (1985:163).

- 5 El portaviones Clase Colossus ARA *25 de Mayo*, construido en Gran Bretaña entre 1942 y 1945; en 1948, lo adquirió la Armada de Holanda y, en 1968, lo compró la Argentina.
- 6 Dos destructores Tipo 42 de origen británico: ARA *Hércules* (botado y asignado a la Armada Argentina en 1976) y ARA *Santísima Trinidad* (construido en la Argentina, botado en 1974 y asignado en 1980). Cuatro destructores Meko 360 de origen alemán: ARA *Almirante Brown* (botado en 1981 y asignado en 1983), ARA *Heroína* (botado en 1982 y asignado en 1983), ARA *La Argentina* (botado en 1981 y asignado en 1983) y ARA *Sarandí* (botado en 1982 y asignado en 1984).
- 7 Tres corbetas A69 de origen francés: ARA *Drumond* y ARA *Guerrico* (ambas botadas en 1977 y asignadas en 1978) y ARA *Granville* (botada en 1980 y asignada en 1981). Cuatro corbetas Meko 140 diseñadas en Alemania y construidas en la Argentina: ARA *Espora* (botada en 1982 y asignada en 1985), ARA *Rosales* (botada en 1983 y asignada en 1986), ARA *Spiro* (botada en 1983 y asignada en 1987) y ARA *Parker* (botada en 1984 y asignada en 1990).
- 8 Los barreminas (Clase Ton) ARA *Neuquén*, ARA *Río Negro*, ARA *Chubut* y ARA *Tierra del Fuego* construidos en el Reino Unido y asignados a la Armada Argentina en 1968.
- 9 Los cazaminas (Clase Ton) ARA *Chaco* y ARA *Formosa*, construidos en el Reino Unido en la década de 1950 e incorporados a la Armada Argentina en 1968.
- 10 Los patrulleros ARA *Murature* y ARA *King* construidos en la Argentina, botados en 1944 y 1943, respectivamente, y asignados en 1945 y 1946, respectivamente.
- 11 Las lanchas rápidas (Clase Intrépida) ARA *Intrépida* y ARA *Indómita*, ambas de origen alemán y asignadas en 1974. Las lanchas rápidas (clase Dabur) ARA *Baradero*, ARA *Barranqueras*, ARA *Clorinda* y ARA *Concepción del Uruguay*, todas de origen israelí, asignadas en 1978.
- 12 Los avisos ARA *Irigoyen*, ARA *Sobral* y ARA *Gurruchaga*, construidos en los Estados Unidos en 1944, 1944 y 1945, respectivamente, y asignados en 1961, 1972 y 1975, respectivamente. Los avisos ARA *Sanavirón* y ARA *Comodoro Somellera*, ambos de origen norteamericano y construidos en 1945 y asignados en 1947 y 1972, respectivamente. El aviso ARA *Teniente Olivieri*, construido en los Estados Unidos, botado en 1981 y adquirido en 1987.
- 13 Los buques de transporte (Clase Costa Sur) ARA *Canal de Beagle*, ARA *San Blas* y ARA *Cabo de Hornos*, construidos en la Argentina y asignados en 1978, 1978 y 1979, respectivamente. El transporte ARA *San Julián*, construido en los Estados Unidos, botado en 1944 y adquirido en 1947. Los transportes ARA *Río Gallegos*, ARA *San Nicolás* y ARA *Tulio Panigadi*.
- 14 El rompehielos ARA *Almirante Irizar*, construido en Finlandia y asignado en 1978.
- 15 El buque oceanográfico ARA *Puerto Deseado*, de origen argentino y asignado en 1978; los buques hidrográficos construidos en la Argentina: el ARA *Cormorán*, asignado en 1964, y el ARA *Comodoro Rivadavia*, asignado en 1974.
- 16 Los remolcadores ARA *Mocoví*, ARA *Chulupí*, ARA *Chiquián* y ARA *Calchaquí*, construidos en los Estados Unidos en 1945 y asignados en 1965. Los remolcadores ARA *Mataco*, ARA *Ona* y ARA *Toba*, construidos en la Argentina y asignados en 1988.
- 17 Los submarinos de ataque Clase 209 de diseño y construcción alemana, pero ensamblados y soldados en la Argentina: ARA *Salta* y ARA *San Luis*, botados en 1972 y 1973, respectivamente, y asignados en 1973 y 1974, respectivamente. Submarinos de ataque Clase TR-1700 fabricados en Alemania: ARA *Santa Cruz* y ARA *San Juan*, botados en 1982 y 1983, respectivamente, y asignados en 1984 y 1985, respectivamente.
- 18 El buque de asalto anfibio ARA *Cabo San Antonio*, construido en la Argentina y botado en 1968.
- 19 Estas tres grandes unidades son administrativas, mientras que, en operaciones, se constituían una Unidad de Combate Anfibia de la Flota —integrada por la Brigada y la mayor parte de las unidades de la Fuerza de Apoyo Anfibio— y una Unidad de Combate Anfibia Austral —compuesta por la Fuerza de Infantería de Marina N.º 1 con asiento en Río Grande y Ushuaia, y algunos desprendimientos de la fuerza de Apoyo Anfibio— (Pertusio 1989:113).

El archipiélago disputado por argentinos y británicos definía un teatro de operaciones aeronaval. Sin embargo, ante el hundimiento del crucero ARA *General Belgrano* por el submarino HMS *Conqueror*, el 2 de mayo de 1982, la Armada Argentina replegó la flota de guerra hacia puerto y aguas poco profundas dejando en el teatro de guerra a los submarinos ARA *San Luis* y ARA *Santa Fe*, buques auxiliares logísticos y al Batallón de Infantería de Marina 5 y desplegando sus aviones de combate desde el continente. La decisión de no empeñar la flota de mar no será objeto de este trabajo, pero si lo será una consecuencia: la Armada concluyó la Guerra de Malvinas con una pérdida relativamente reducida de medios navales.

En una conferencia impartida en la Escuela de Guerra Naval el 26 de septiembre de 1984, el jefe del Estado Mayor General de la Armada, el Vicealmirante Ramón Arosa (1984), recordaba que el Congreso de la Nación sancionó en 1961 la Ley N.º 16.438, que asignaba presupuesto para un plan de equipamiento de esa Fuerza, pero que el plan se modificó debido a dificultades económico-financieras y se aprobó uno nuevo en 1974, que debía completarse hacia fines de la década de 1980. En 1989, por ende, la Argentina poseía una fuerza naval integrada por un portaviones⁵, seis destructores⁶, siete corbetas⁷, cuatro barreminas⁸, dos cazaminas⁹, patrulleros¹⁰, lanchas rápidas¹¹ y buques auxiliares (avisos¹², transportes¹³, rompehielos¹⁴, un buque oceanográfico, dos buques hidrográficos¹⁵ y remolcadores¹⁶). El grupo aéreo contaba con aviones de ataque Super Etendard, aviones antisubmarinos Tracker y helicópteros antisubmarino Sea King y multipropósito Alouette. La Fuerza de Submarinos poseía dos submarinos de ataque Clase 209 y dos Clase TR-1700¹⁷. La Infantería de Marina contaba con un buque de asalto anfibio¹⁸, una Brigada de Infantería de Marina, la Fuerza de Infantería de Marina N.º 1 y la Fuerza de Apoyo Anfibio¹⁹.

El portaviones, los barreminas y cazaminas se habían adquirido en 1968. Los cuatro destructores Meko 360 y las seis corbetas Meko 140, todos ellos de origen alemán, se incorporaron en la posguerra de Malvinas, en tanto que los dos destructores Tipo 42 de origen británico se habían asignado en 1976 y 1980. Las lanchas rápidas, en cambio, Clase Intrépida de origen alemán y Clase Dabur de origen israelí, se incorporaron en la década de 1970. Los buques auxiliares conformaban un conjunto diverso. Avisos norteamericanos de la Segunda Guerra Mundial adquiridos en las décadas de 1960 y 1970 —excepto uno botado y adquirido en los 80—. De los buques de transporte, uno era norteamericano de la Segunda Guerra Mundial y tres, fabricados en la Argentina. También se construyeron en el país tres remolcadores durante la década de 1970 —que se sumaron a tres preexistentes de origen norteamericano de la Segunda Guerra Mundial— y dos buques hidrográficos en las décadas de 1960 y 1970. El rompehielos para la campaña antártica se adquirió en Finlandia en 1978.

Los submarinos Clase 209 ARA *Salta* y ARA *San Luis* comenzaron a construirse en Alemania en el año 1969 y sus partes se ensamblaron y soldaron en la Argentina. A su vez, los submarinos Clase TR-1700 ARA *Santa Cruz* y ARA *San Juan*, también de origen alemán,

se incorporaron en la posguerra de Malvinas. La Infantería de Marina, por su parte, perdió la capacidad de proyectarse en un buque de asalto anfibio cuando el ARA *Cabo San Antonio* se dio de baja en 1997 en el marco de una importante reestructuración de la Infantería de Marina (Soprano 2017).

En las décadas de 1970-1980, la Argentina mantenía capacidad para construir buques auxiliares y las corbetas Meko 140 de diseño alemán y, además, proyectaba la fabricación local —no concretada— de cuatro submarinos de la Clase TR-1700. Entre 1989 y 1999, la Armada completó sus unidades de superficie con tres corbetas Meko 140²⁰ y buques auxiliares —un aviso²¹, uno logístico²², uno petrolero²³, buques multipropósitos²⁴ y lanchas rápidas²⁵—. También incorporó helicópteros Fennec (1996) y UH-1H (1999), así como aviones P-3B Orion para tareas de vigilancia y control en la Zona Económica Exclusiva (1997)²⁶. En este período, se modernizaron el submarino ARA *Salta*, buques auxiliares, vehículos anfibios a rueda y aviones de transporte y combate. Por último, entre 1983 y 2001, se desprogramaron el portaviones²⁷, tres destructores²⁸, un buque de asalto anfibio²⁹, un buque tanque³⁰, un buque polar³¹, cuatro buques de transporte³², cuatro barreminas Clase Ton³³, un submarino Clase 209³⁴, dos avisos³⁵ y aviones de combate³⁶ y transporte³⁷.

La evaluación del personal naval entre 1983 y 2001 fue la siguiente: la cantidad de oficiales y suboficiales disminuyó, pero desde 1995 esta última se incrementó por encima de la existente en 1983 y luego se estabilizó aproximadamente en el nivel de referencia inicial. Los conscriptos dejaron de existir desde 1995 a raíz de la suspensión del servicio militar obligatorio en 1994 y los marineros voluntarios disminuyeron a lo largo del período. En consecuencia, las tareas cumplidas por conscriptos y marineros voluntarios las asumieron los suboficiales más modernos, tal como puede apreciarse en virtud de su incremento cuantitativo en 1995 (Soprano 2016). La disminución total del personal militar naval, según se desprende de la comparación entre el año 1983 —último del gobierno *de facto* del “Proceso de Reorganización Nacional”— y 2001, fue del 36,35 %.

Personal militar de la Armada Argentina (1983-2001)³⁸.

Año	Oficiales	Suboficiales	Conscriptos	Marineros voluntarios	Total
1983	3209	15473	17781	3578	40041
1984	3007	15358	8549	2888	29802
1985	2884	13416	5483	1904	23687
1986	2820	12498	5315	1541	22174
1987	2772	11887	5558	2200	22417
1988	2788	12146	5866	2609	23409
1989	2854	12636	8762	3228	27480
1990	2836	12892	7655	4200	38326
1991	2766	13343	3363	2024	31244
1992	2684	13643	3099	2004	30653
1993	2637	13885	3422	1626	30395
1994	2640	14655	3559	1100	30372
1995	2593	17067	-	904	29149
1996	2540	16804	-	931	28848
1997	2390	15928	-	1030	27975
1998	2305	15141	-	801	26387
1999	2234	15233	-	782	26057
2000	2225	15467	-	1007	26315
2001	2256	15223	-	978	25487

20 Corbetas Meko 140: ARA *Parker* (botada en 1984 y asignada en 1990), ARA *Robinson* (botada en 1984 y asignada en 2000) y ARA *Gómez Roca* (botada en 1984 y asignada en 2004).

21 El aviso ARA *Suboficial Castillo*, construido en los Estados Unidos, botado en 1943 y asignado en 1994.

22 Buque logístico ARA *Patagonia*, de origen francés, botado en 1975 y asignado en 1999.

23 Buque petrolero ARA *Ingeniero Julio Krause*, construido en la Argentina, botado en 1981 y asignado en 1993.

24 Buques multipropósito: ARA *Ciudad de Zárate*, ARA *Ciudad de Rosario* y ARA *Punta Alta*, construidos en los Estados Unidos entre mediados de la década de 1960 y principios de la década de 1970 y adquiridos por la Armada Argentina en 1999-2000.

25 Lanchas rápidas: ARA *Punta Mogotes* y ARA *Río Santiago*, ambas de origen norteamericano y asignadas en 2000-2001.

26 Los P3B Orion reemplazaron a los aviones L-188 Electra.

27 ARA *25 de Mayo* (1989).

28 Destructor Clase Gearing ARA *Comodoro Py* (1983) y los destructores Clase Sumner ARA *Hipólito Bouchard* (1984) y ARA *Piedrabuena* (1985).

29 ARA *Cabo San Antonio* (1997).

30 ARA *Punta Médanos* (1985).

31 ARA *Bahía Paraíso* (1989).

32 ARA *San Julián* (1990), ARA *San Nicolás* (1996), ARA *Río Gallegos* (1997) y ARA *Tulio Panigadi* (1997).

33 ARA *Chubut*, ARA *Tierra del Fuego*, ARA *Neuquén* y ARA *Río Negro* (1997).

34 ARA *San Luis* (1997).

35 ARA *Sanavirón* (1998) y ARA *Comodoro Somellera* (1998).

36 A4Q Skyhawk (1991).

37 L-188 Electra (1992).

38 Fuente: Ministerio de Defensa (2010:136-137).

... debemos considerar cómo los oficiales navales argentinos concebían los intereses marítimos argentinos, cuáles eran sus concepciones acerca del poder naval, los modelos navales de referencia y la estrategia operacional naval.

Ahora bien, la mera enumeración del tipo y de la cantidad de medios y personal no permite determinar por sí solo cómo era el poder naval de la Argentina; por tal motivo, debemos considerar cómo los oficiales navales argentinos concebían los intereses marítimos argentinos, cuáles eran sus concepciones acerca del poder naval, los modelos navales de referencia y la estrategia operacional naval.

Intereses marítimos argentinos

Los intereses marítimos argentinos se referían genéricamente al mar, a los ríos y a las aguas interiores como vías de comunicación y objeto de explotación de recursos naturales e investigación; comprendían el transporte marítimo y fluvial, la industria naval, la investigación sobre recursos naturales renovables, la construcción portuaria, las vías navegables, la infraestructura y las operaciones portuarias (García 1982:23-25)³⁹. En 1989, el Capitán de Corbeta Jorge Bergallo (1989) sostenía que la clase dirigente argentina excluía el mar de su concepción de la Nación; sin embargo, para este autor, aquella persistente “ausencia del mar” o el grado menor de importancia estratégica atribuida al mar podía revertirse si se disponía de los medios e información⁴⁰. Con algo más de optimismo, el Contralmirante Ciro García sostenía que la Argentina estaba adquiriendo cierta “conciencia marítima” hacia la década de 1980 (1982:24).

En relación con los intereses marítimos, el Contralmirante Auditor (R)⁴¹ Ramón Morell (1983) siguió con atención los resultados de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar que sesionó entre 1973 y 1982. Dicha Conferencia había determinado que: 1) el mar territorial se extendía hasta las 12 millas náuticas a partir de las líneas de base (de bajamar o de base recta, según el caso); 2) la zona contigua se proyectaba hasta 24 millas como máximo desde la línea de base del mar territorial y los Estados ribereños ejercerían sobre ese espacio el poder de policía previniendo y reprimiendo infracciones cometidas en su territorio y en su mar territorial en materia fiscal, aduanera, sanitaria y migratoria; 3) el trazado de las líneas de base recta se utilizaría cuando la costa presentara profundas aberturas y resultara inadecuado el empleo normal de la línea de las más bajas mareas o en el caso de golfos y bahías; 4) el concepto de aguas archipelágicas se utilizaría exclusivamente para naciones formadas por un grupo de islas, para lo cual se definió un cinturón de líneas de base recta en su entorno y se declaró que las aguas que se hallasen en su interior tendrían el carácter jurídico de mar territorial con derecho de paso inocente para buques de todas las banderas; 5) los países ribereños tendrían derecho de soberanía y jurisdicción a los efectos de la exploración y explotación de los recursos vivos y no vivos del lecho, el subsuelo y las aguas adyacentes y para otros usos económicos, como la instalación de islas artificiales y el aprovechamiento de la energía derivada de mareas, corrientes o vientos sobre un área de 200 millas náuticas a partir de la línea de base del mar territorial. En la Zona Económica Exclusiva de un Estado ribereño, existiría libertad de navegación y sobrevuelo para otros Estados. Para el Contralmirante Auditor (R) Morell, esto último fue la principal innovación de esta Conferencia⁴².

La defensa de los intereses marítimos de la Argentina reconocía cinco zonas de conflictividad relacionadas con: 1) el control y el aprovechamiento económicos de las represas hidroeléctricas en los ríos Paraná y Uruguay con Brasil, Paraguay y Uruguay que, en principio, se habían resuelto en la década de 1970; 2) la Zona Común del Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo con el Uruguay; 3) las incursiones de buques pesqueros en el Mar Argentino con diferentes países⁴³; 4) los conflictos de límites en la zona austral y en el sistema insular con Chile y Gran Bretaña; y 5) los reclamos de soberanía sobre el sector Antártico con Chile y Gran Bretaña (García 1982:24-25). Para afrontar los desafíos que implicaban estas últimas tres “zonas de roces internacionales”, el Contralmirante Arosa consideraba que la Armada debía poseer capacidades para proyectar el poder naval en la Zona Económica Exclusiva, en las islas australes (Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur) y la Antártida y,

39 Para un análisis más detallado de los intereses marítimos argentinos: Capitán de Navío (R) Casellas (1982, 1984).

40 Esta caracterización de Bergallo (1989) estaba informada por las ideas formuladas en 1916 por el Vicealmirante Segundo Storni (1952).

41 (R) refiere a personal militar en situación de retiro.

42 En otro artículo, Morell (1984) refería a la territorialización de los estrechos como consecuencia de las resoluciones de 1982, la Convención del Derecho de Mar que otorgaba jurisdicción a los Estados ribereños hasta las 12 millas náuticas, abandonando el anterior criterio de las tres millas náuticas.

43 La necesidad de vigilancia y control de la pesca en la Zona Económica Exclusiva, en la milla 200 y en aguas adyacentes a las Islas Malvinas la trató el Capitán de Corbeta Carlos Luis Mazzoni (1988).

más ampliamente, en “todas aquellas áreas donde exista un interés nacional y puedan presentarse desafíos” (1984:14). Para resguardar los intereses marítimos argentinos, la Armada debía disponer de capacidades flexibles (combinar distintos medios y sistemas de armas), versatilidad (para el cumplimiento de diferentes tareas) y movilidad (en tiempo y espacios) o, en otros términos, contar con: 1) una fuerza naval de superficie que no fuera grande en tamaño ni en cantidad de medios, pero de gran movilidad y prolongada autonomía en el océano y con un altísimo poder de fuego proporcionado por la aviación embarcada y misiles superficie-superficie; 2) una fuerza de submarinos con gran capacidad de despliegue a larga distancia y permanencia en el mar; 3) un grupo reducido y seleccionado de unidades menores para operaciones navales especiales; 4) unidades menores para el control del Mar Argentino y de los ríos navegables; 5) una alta capacidad de exploración aérea sobre el mar; 6) un adecuado sostén logístico naval y aeronaval; y 7) una fuerza anfibia capaz de proyectar el poder naval sobre tierra en forma sorpresiva (Arosa 1984:16-17). Esta propuesta, sin embargo, no alcanzó a cumplirse plenamente: la Argentina perdió la capacidad de proyectar su poder naval con aviación embarcada, con la desprogramación del portaviones en 1989, y otro tanto sucedió con la fuerza anfibia, con la baja del buque de asalto anfibio en 1997.

... la Armada debía disponer de capacidades flexibles (combinar distintos medios y sistemas de armas), versatilidad (para el cumplimiento de diferentes tareas) y movilidad (en tiempo y espacios)...

Poder naval y modelos navales

¿Cómo caracterizaban los oficiales navales el poder naval entre 1982 y 1991 y, en particular, el de la Argentina? Definían el poder naval como la expresión militar de un Estado en el mar (Pertussio 1989:24) que garantizaba la soberanía y la defensa nacional en aguas propias (García 1982:25). También enfatizaban que el poder militar en el mar presentaba características peculiares que lo diferenciaban del poder militar terrestre y aéreo. Veamos esto último.

El Capitán de Navío (R) José María Cohen sostenía que, en el plano horizontal, el alta mar era un espacio uniforme e indiferenciado sin “límites naturales”, “fronteras” u “obstáculos”, pues “las líneas trazadas en el agua no significan absolutamente nada” y no se podía “ocupar una zona del mar ni tampoco cercarla” y, en consecuencia, la maniobra naval solo estaba “limitada por las costas” (1985:48). Las vías de comunicación marítimas comprendían amplias extensiones que no se interrumpían de la misma forma que un camino terrestre o una vía férrea. A su vez, en el plano vertical, el mar era un medio no homogéneo, multidimensional, con realidades *sui generis* en la superficie, sobre y por debajo de esta. Cohen extraía cuatro “consecuencias estratégicas” de estas características del ambiente marítimo: 1) el mar no facilitaba la estrategia defensiva porque no era posible fortificarlo o establecer sólidas líneas de resistencia; 2) el contacto con el enemigo en el mar no era una circunstancia normal, sino fortuita y, por lo tanto, se lo tenía que buscar deliberadamente; 3) la noción de dominio en el mar era siempre relativa porque el mar no se ocupaba, no se cercaba ni se podía evitar que el enemigo actuara en él en todas partes y en todo momento; y 4) los medios navales tenían que ser lo suficientemente complejos para permitir todo tipo de interacciones: superficie-superficie, superficie-medio submarino, medio submarino-superficie, aire-superficie (1985:50-51).

¿Cómo debía ser el poder naval? De acuerdo con Cohen, debía ser “balanceado” globalmente respecto de otro poder naval, pero no en términos de “paridad”, sino de “superioridad”; es decir, debía ser capaz de “disputarle victoriosamente el dominio del mar al otro, eliminándolo de a poco o de golpe en una batalla decisiva, pero eliminándolo al fin” (1985:52). Consideraba también que la Argentina había adoptado el criterio estratégico mahaniano denominado “one power standard”, que suponía que, si a fines del siglo XIX los Estados Unidos tenían la amenaza de una potencia naval en el Atlántico y otra en el Pacífico, no necesitaban (o no podían) contar con una flota superior a ambas, pero sí debían disponer de una flota superior a cada una de ellas por separado utilizando el Canal de Panamá como vía de comunicación entre los dos océanos. Del mismo modo —continuaba Cohen—, desde principios del siglo XX,

¿Para qué guerras debería prepararse la Armada Argentina?

la flota argentina no necesariamente debía ser superior a la unión de las flotas de Brasil y Chile, pero sí superior a cada una de ellas por separado y aprovechar su posición central en el Atlántico para evitar la reunión de aquellas flotas rivales. El “balance” resultaba entonces de una combinación de “fuerzas dosificadas, de posiciones ventajosas y de una maniobra estratégica adecuada” (Cohen 1985:53). Como los recursos siempre eran relativamente escasos, el problema que debía resolverse era “elegir bien al enemigo y balancear técnicamente bien su Poder Naval”, calibrando las relaciones entre tres factores: estrategia, posiciones y fuerzas navales (Cohen 1985:53). Por un lado, la estrategia nacional y la estrategia militar definían objetivos políticos nacionales y militares y —con arreglo a esos objetivos— orientaban la creación de las fuerzas navales a partir de recursos en cantidad y calidad disponibles y articulaban posiciones y fuerzas en el orden operacional para hacer efectivo el poder naval. Por el otro, las posiciones no poseían un valor estratégico intrínseco, pues su potencial no solo dependía de su emplazamiento geográfico, sino de la infraestructura y los recursos disponibles para operar, así como de la capacidad para defenderse de las fuerzas adversarias. Por último, las fuerzas navales requerían de un “balance” entre sus componentes de superficie, aeronavales, submarinos y anfibios que no se establecía según una proporción ideal universal, sino conforme a objetivos estratégicos y los recursos disponibles. Para una Armada “contigua” como la Argentina, que operaba en zonas marítimas que prolongan su territorio nacional y áreas defensivas, el “balance” de fuerzas navales no podía pretender replicar las capacidades navales que tenían las grandes potencias, pero a una escala menor, pues la proporcionalidad de medios de cada país debía adecuarse al cumplimiento de sus misiones, es decir, preparándose para las guerras más probables (Cohen 1985:53-57).

¿Para qué guerras debería prepararse la Armada Argentina? Cohen (1985:58-60) imaginaba dos escenarios posibles: por un lado, una guerra mundial en la que la Argentina se alinearía con Occidente contra el comunismo o sería un neutral benevolente respecto de aquel, y, por el otro, una guerra local o regional con un país vecino. La Argentina no estaba en condiciones de balancear su poder naval, por ejemplo, respecto de la sumatoria del poder naval resultante de una alianza entre Chile y Brasil, pero sí de lograr un balance de poder en relación con las capacidades del vecino más poderoso (Brasil). ¿Qué capacidades debería poseer entonces el poder naval argentino para proyectar su poder naval en esos dos escenarios?: 1) capacidad de ataque aéreo embarcado en un portaviones; 2) capacidad anfibia para desembarcar en una costa hostil; 3) capacidad de ataque submarino contra cualquier blanco de superficie; y 4) capacidad de sostén logístico móvil para que la flota opere lejos de sus bases.

Por su parte, el Capitán de Fragata (Infantería de Marina) Horacio José Piuma y el Capitán de Fragata Enrique Domenech (1983) también abordaron los intereses marítimos argentinos y su relación con la definición del poder naval. Su premisa era que el empleo masivo de los mares como rutas de comunicación a raíz del crecimiento demográfico y económico global tenía como consecuencia la necesidad de disponer de un poder naval con capacidad para “asegurar el uso del mar para los fines propios”, “impedir que otros lo usen en detrimento de esos fines” y “proyectar el poder en o desde el mar sobre aquellos objetivos que le permitan o le aseguren los fines anteriores” (1983:153-154). De acuerdo con estos oficiales, la disposición de una marina de guerra con proyección oceánica desafiaba la “idea continentalista” y el “concepto costero” de una Armada con usos defensivos que predominaban en la sociedad y en la dirigencia política argentinas, pues aunque el diseño de una “Armada oceánica” se gestó a fines del siglo XIX, cien años después, ese proyecto no se había consumado plenamente por la persistencia de aquella concepción de una “nación de espaldas al mar”⁴⁴. La Argentina necesitaba poder naval con proyección oceánica para hacer valer sus intereses marítimos a fin de “recuperar lo que nos pertenece” —como sus derechos soberanos sobre las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur y espacios adyacentes—, “recuperar el uso del mar para la propia navegación” e impedir que otros “ejerzan el control de áreas propias” por medio de la “disuasión” o la “proyección de poder” (Piuma y Domenech 1985:155).

44 En estos dichos se expresaban concepciones explicitadas por Storni (1952) en 1916. Para un análisis en extenso de los fundamentos en favor de una “Armada oceánica”: Casellas (1987).

Piuma y Domenech también consideraban que el diseño del poder naval dependía de la definición de cuatro factores y sus relaciones: 1) la distancia respecto de la zona del conflicto, pues esto condicionaba la estrategia y la táctica, los medios por utilizar y el apoyo logístico; 2) las restricciones temporales en términos de capacidad de reacción (oportunidad) y capacidad de sostener el conflicto (duración); 3) la posición estratégica para proyectar en forma prolongada el poder naval en y desde el mar; y 4) voluntad estratégica que oriente la conducción de la flota táctica hacia una posición estratégica (1985:156-157). Conforme al modo en que se definían esos factores y sus relaciones, estos oficiales clasificaban los modelos navales en:

- Fuerzas navales estratégicas, oceánicas o de alta mar, que proyectaban poder naval propio contra los intereses vitales del enemigo, sostenían una concepción estratégica ofensiva orientada al control del mar y a la proyección del poder en tierra en aguas lejanas y utilizaban fuerzas aeronavales y anfibas en un amplio espectro de conflictos y con un grado importante de libertad de acción (Gran Bretaña y Francia).
- Fuerzas navales de defensa del territorio o flota de defensa costera, que evitaban la proyección del poder naval del enemigo contra los intereses vitales propios, poseían una concepción estratégica defensiva orientada a la negación del mar en proximidad de sus costas, limitando sus funciones a la vigilancia y el control de costas (funciones más policiales o de guardacostas que militares) y dejando la iniciativa en la ofensiva del enemigo (en este caso, no proveían ejemplos).
- Fuerzas navales de mares contiguos, que operaban en zonas marítimas que constituían una extensión del territorio nacional y sus áreas de defensa, estaban orientadas a misiones cercanas a la costa en apoyo de campañas terrestres y, eventualmente, participaban en alianzas con el liderazgo estratégico militar de otro país (Italia, Alemania, Dinamarca).
- Fuerzas navales asociadas, que concebían su estrategia exclusivamente en el marco de una alianza dentro de la cual cumplían funciones específicas con escasa autonomía para responder a los intereses nacionales cuando estos no estaban encuadrados en el interés de conjunto de la alianza, como la OTAN y el Pacto de Varsovia.
- Fuerzas navales globales con proyección de poder permanente en aguas lejanas, amplias capacidades ofensivas que abarcaban desde respuestas nucleares estratégicas por medio de submarinos hasta ataques aéreos y anfibs en apoyo a campañas marítimas o terrestres (Estados Unidos y Unión Soviética) (Piuma y Domenech 1985:158-161).

¿Qué poder naval necesitaba la Argentina en la década de 1980? ¿En qué modelo naval debía reconocerse? Para Piuma y Domenech, la posición de la Argentina en el extremo sur del continente americano expresaba “las particularidades de insularidad” en sus relaciones con el mundo. Por tal motivo, debía contar con capacidades militares para “salir de su confinamiento”, proyectarse “en y desde el mar” y generar las condiciones para alcanzar el “dominio” sobre su “espacio marítimo vital” (1985:161)⁴⁵. Dicho espacio comprendía no solo el mar territorial hasta las 12 millas marinas medidas desde la línea de base, sino también sus derechos soberanos de exploración y explotación de recursos naturales hasta las 200 millas marinas, incluso más allá de estas últimas en el límite exterior de la plataforma continental. De modo que dentro del espacio marítimo vital quedaban: 1) las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y sus espacios marítimos adyacentes; 2) el sector del continente antártico reclamado por la Argentina; y 3) el “dominio” sobre los “puntos de estrangulamiento” entre los océanos Atlántico y Pacífico en el Estrecho de Magallanes, el Cabo de Hornos y la península Antártica y, por consiguiente, el “control del tráfico marítimo” sobre ellos en virtud de su posición geopolítica y la relevancia estratégica que tenían en el comercio internacional, más aún ante un eventual congestionamiento o cierre del canal de Panamá. Adicionalmente,

¿Qué poder naval necesitaba la Argentina en la década de 1980?
¿En qué modelo naval debía reconocerse?

⁴⁵ La referencia a las “particularidades de la insularidad” en el extremo sur del continente americano está inspirada en la definición del carácter insular de la Argentina que hace Storni (1952). Para un análisis crítico de dicha definición: Tripolone (2015).

Los oficiales navales argentinos diferenciaban los conceptos de estrategia nacional, estrategia militar y estrategia operacional.

se preguntaban si Argentina no debía participar con Sudáfrica en el control del tráfico marítimo entre el océano Atlántico Sur y el Índico a través del Cabo de Buena Esperanza en el extremo sur del continente africano.

La soberanía argentina sobre su “espacio marítimo vital”, sin embargo, estaba incompleta en la década de 1980 debido a la persistencia de litigios que mantenía con Gran Bretaña por las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, con Chile por el control de los pasos bioceánicos Atlántico-Pacífico y con ambos países por el sector antártico. Tales litigios representaban “posibles conflictos inmediatos” en el mar, por lo tanto, la Argentina necesitaba una “Armada oceánica” para recuperar y mantener el control sobre su espacio marítimo vital, disuadir en el marco regional a países con aspiraciones hegemónicas, proyectar poder naval en operaciones independientes o combinadas en un área de desarrollo limitado en el Atlántico al sur del trópico de Cáncer y permitir su inserción en una alianza en defensa de los intereses de Occidente, pero evitando que dicha alianza se redujera a asegurar únicamente a las potencias rectoras sus recursos estratégicos en caso de guerra (Piuma y Domenech 1985:164-165). Esta última referencia aludía a la experiencia adquirida por la Argentina en la Guerra de Malvinas, que demostró que la alianza estratégica de los Estados Unidos con Gran Bretaña en el marco de la OTAN se había privilegiado por sobre los compromisos establecidos en el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca por los Estados del continente americano desde 1947.

Estrategia operacional naval

Los oficiales navales argentinos diferenciaban los conceptos de estrategia nacional, estrategia militar y estrategia operacional. La primera se definía por el poder político y orientaba el diseño de la segunda, que comprendía el instrumento militar como un todo (Ejército, Armada y Fuerza Aérea), en tanto que la tercera era una interfase entre la estrategia y la táctica militar y podía ser específica (terrestre, naval o aérea), conjunta (terrestre/naval/aérea), combinada (con Fuerzas Armadas de otro(s) país(es)) o de un teatro (Pertusio 1995)⁴⁶. Por tal motivo, lo que diversos autores clásicos y la doctrina de otras Armadas denominaban “estrategia naval”, en un sentido estricto, debía comprenderse como “estrategia naval operacional”, pues esta última no podía escindirse ni dejar de subsumirse a la estrategia militar y esta, a su vez, debía adecuarse a los objetivos de la estrategia nacional⁴⁷.

Teniendo en cuenta esta distinción, el Capitán de Fragata Eduardo Luis Avilés (1990) concebía la contribución del poder naval a la estrategia desde: 1) el “punto de vista estratégico nacional”, ofrecido al Gobierno nacional para la definición de la “estrategia nacional”; 2) el “punto de vista estratégico militar”, aportado a un “Comité de Crisis” o al Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas; y 3) el “punto de vista estratégico operacional”, para un plan de campaña en un determinado teatro de operaciones⁴⁸. ¿Qué capacidades específicas proveía entonces una fuerza naval al comandante de un teatro como parte de la estrategia militar? El Capitán de Navío (R) Ventura J. Reverter (1989) consideraba que la Armada debía: 1) proyectar el poder a tierra mediante el traslado y el apoyo de fuerzas expedicionarias; 2) proteger las vías de comunicación marítimas; 3) defender las costas propias de una invasión; 4) impedir al adversario el uso de sus propias líneas de comunicación marítimas; y 5) apoyar directamente las operaciones terrestres, de modo que, si en el comando de un teatro se asignaba el peso preponderante al poder naval, este aportaría estas funciones a la estrategia del teatro.

Entonces, si el componente naval tenía el peso preponderante en la estrategia del teatro, ¿en qué ámbito se definía el aporte del poder naval? Para Reverter, el planeamiento estratégico en el teatro debía ser conjunto y su ejecución correspondía al nivel operacional o táctico

46 La importancia del accionar militar conjunto fue una relevante y dura lección aprendida por las Fuerzas Armadas Argentinas en la Guerra de Malvinas, donde se impuso una descoordinación entre los diferentes servicios en el nivel estratégico militar. Los oficiales navales dedicaron varios artículos a esta cuestión en la inmediata posguerra de Malvinas (Troitiño 1983, Cohen 1984 y 1990, Pertiné 1985). Para un estudio comprehensivo sobre cómo se abordó el tema en esos años por oficiales de las tres Fuerzas Armadas: Laleff Illief (2011).

47 En el período, se publicaron varios artículos con análisis generales sobre “estrategia” (Czar 1983a, Schaer 1984, Lanzarini 1984, Luzuriaga 1985), “estrategia operacional” (Street 1984a, 1984b, Villafañe 1986) y “estrategia operacional naval” (Horton 1985).

48 Si la estrategia operacional naval debía inscribirse en una estrategia militar y esta, a su vez, en una estrategia nacional, no es casual que los oficiales navales tuvieran entre sus referencias intelectuales no solo a los clásicos del pensamiento naval, como Alfred Mahan, Julian Corbett y Raoul Castex, sino también a Carl von Clausewitz, Basil Liddell Hart, Erich Ludendorff y André Beaufre, entre otros. Asimismo, Federico Frischknecht (1984), Profesor Civil de la Escuela de Guerra Naval, fue influyente en la enseñanza de la estrategia a los oficiales cursantes en dicho instituto. Para un análisis de este último autor: Cornut (2009).

superior. En consecuencia, las fuerzas navales no definían la estrategia militar sino que conducían las operaciones navales. Así pues:

“El Componente Naval debe concurrir al Planeamiento del Teatro provisto de los principios y concepciones estratégicas de la Armada, las funciones autoasignadas o, si es posible, impuestas por el PEN [Poder Ejecutivo Nacional] a la Armada y las capacidades y limitaciones del Poder Naval; con todo ello influirá y esclarecerá al Comandante del Teatro y su Estado Mayor para que se logre hacer el mejor y máximo empleo del Poder Naval. En el nivel Gobierno, por su lado, el jefe del Estado Mayor General de la Armada participará dando a conocer los puntos de vista de la Armada sobre los intereses nacionales, la modalidad y orientación del Poder (tipo del conflicto y objetivo de la guerra), los recursos de la Armada y la posible movilización y la inteligencia estratégica disponible. Con ello tratará de influir en el desarrollo de la Política Nacional y Militar” (Reverter 1989:146).

Por tal motivo, Reverter decía —en una tácita crítica a la concepción mahaniana— que no creía “en flotas buscando al oponente para librar la batalla decisiva”, sino en armadas “con funciones operacionales” integradas a una estrategia militar y a los objetivos de la estrategia nacional (Reverter 1989:150).

Si la Argentina necesitaba de una Armada “oceánica” para afrontar los escenarios y conflictos previstos por una estrategia nacional y una militar del país para las décadas de 1980 y 1990, ¿qué modelo naval debía adoptar? El Capitán de Navío (R) José María Cohen (1987) presentaba dos opciones reconocidas canónicamente a nivel mundial desde fines del siglo XIX, principios del siglo XX. Por un lado, el “modelo mahaniano”, que tenía por objetivo usar el mar para anular las comunicaciones marítimas del enemigo y mantener la integridad de las propias, además de proyectarlas sobre costas, aguas y territorios adyacentes del enemigo y proteger las propias. Para este modelo, la primera y excluyente preocupación de una Armada debía ser localizar la fuerza enemiga y eliminarla “definitivamente” mediante una “batalla decisiva” alcanzando una “superior concentración de fuerzas” a fin de disponer de “libertad de acción total” para que las fuerzas navales propias nieguen las comunicaciones marítimas al enemigo y, de ser necesario, ataquen sus costas sin encontrar oposición en amenaza naval alguna (Cohen 1987:7-8). Ahora bien, si la “batalla decisiva” era el atributo central en la “estrategia mahaniana”, en contraste, la opción alternativa era aquella que la rehuía⁴⁹. La “estrategia mahaniana”—decía Cohen— era la preferida por las potencias “más fuertes en el mar”, en tanto que la “estrategia no mahaniana”—como solía llamarse en la Escuela de Guerra Naval— la adoptaban quienes tenían un poder naval relativamente inferior y por ello decidían no arriesgar una “derrota definitiva” en una “batalla decisiva”, no sin antes intentar alcanzar sus objetivos por otros medios. Francia había implementado esta “estrategia de la debilidad” con la “guerra de corso” en el siglo XVII para destruir el comercio de un enemigo más poderoso en el mar, como Gran Bretaña, mediante acciones dispersas ejecutadas por navíos modestos, que actuaban con autonomía y eludían la batalla contra cualquier fuerza superior. Con la aparición del torpedo, las torpederas y las minas en el siglo XIX, esta estrategia la retomó el almirante francés Théophile Aube en 1882 y, en los años subsiguientes, la denominada “Jeune École”. La consideraban una elección deliberada que ponderaba su eficacia, versatilidad y bajo costo, sirviéndose de pequeños navíos con armas potentes, operando con independencia y en grandes cantidades, sin por ello renunciar a un eventual enfrentamiento entre escuadras. Cohen entendía que el éxito en el siglo XX de esta “estrategia no mahaniana”, sin embargo, había sido relativo, pues no consiguió resolver el problema de la protección de las fuerzas navales propias ni el problema de disponer de recursos adecuados para el ataque a las costas del enemigo. Por ende, se justificaba solo cuando se era débil en el mar y fuerte en tierra o se dependía poco del mar y el enemigo tenía una dependencia muy marcada de este (Cohen 1987:12-16)⁵⁰. Pero la “estrategia mahaniana” también encontraba críticos

Si la Argentina necesitaba de una Armada “oceánica” para afrontar los escenarios y conflictos previstos por una estrategia nacional y una militar del país para las décadas de 1980 y 1990, ¿qué modelo naval debía adoptar?

49 Nótese que aquí Cohen hace un uso laxo del concepto “estrategia naval”. También otros oficiales navales argentinos a menudo se servían de esa definición laxa.

50 Para Cohen (1987), quizá un modelo de síntesis era el del Almirante Raoul Castex. Por su parte, el Contralmirante Pertusio (2004) consideraba que el pensamiento naval clásico tenía tres grandes líneas expresadas por la obra de Mahan, Corbett y Aube, en tanto que la obra de Castex —también estudiada en la Escuela de Guerra Naval— era, en su opinión, valiosa por sus análisis, pero no innovadora en su concepción. La Escuela de Guerra Naval publicó a Mahan (1935a, 1935b), Corbett (1936) y Castex (1938-1942) en los inicios de su vida institucional.

¿Qué cambios se habían suscitado en el escenario contemporáneo que habilitaban cuanto menos una revisión de la “estrategia mahaniana”?

entre los oficiales navales argentinos, pues, aunque reconocían que había sido la concepción de “estrategia naval” y “modelo naval” más influyente en el ámbito mundial durante el siglo XX, desde la Segunda Guerra Mundial no constituía la orientación principal ni la interpretación más adecuada al empleo del poder naval por las grandes potencias ni las medianas (Pertusio 2015).

Por tal motivo, el Capitán de Corbeta Benito Ítalo Rótolo (1988), retomando las cuestiones relativas a la influencia de la “estrategia mahaniana” y de la “Jeune École”, se preguntaba sobre las actualizaciones que cabría formular en el escenario internacional, regional y nacional de la década de 1980. ¿Qué cambios se habían suscitado en el escenario contemporáneo que habilitaban cuanto menos una revisión de la “estrategia mahaniana”? ¿Cuál era la importancia de las actividades militares en el mar bajo el paraguas del poder nuclear en una situación de no guerra? ¿Qué posibilidades tenía entonces una fuerza naval para dominar el mar? ¿Cuáles eran las probabilidades de destruir la fuerza naval enemiga? ¿Cómo se aseguraban las vías de comunicación marítimas? ¿Era más adecuado alcanzar cierto grado de control del mar antes que un probablemente inalcanzable dominio de este? Y, de ser así, ¿qué nuevas estrategias de control del mar cabía formular y de acuerdo con qué modelos en el escenario contemporáneo?

Rótolo sostenía que en el siglo XX no había existido supremacía o dominio de una fuerza naval en el mar, sino cierto grado de control sobre espacios marítimos por un tiempo determinado. Por tal motivo, una fuerza naval insuficiente o relativamente débil no estaba condenada al fracaso ante una fuerza más poderosa, pues podía efectuar operaciones esporádicas sobre su adversario conforme a la “estrategia de la guerra de corso” o hacer valer el control sobre un sector por un determinado tiempo con medios adecuados para alcanzar un objetivo limitado según la lógica de la “Jeune École”. Eventualmente, el término “dominio” podía emplearse en forma más acotada para referirse a un área definida y por un corto tiempo, pero sería más preciso hablar de un “control relativo”. A su vez, en la “estrategia mahaniana”, el comandante naval debía ser capaz de obligar a la flota enemiga a entrar en combate en las mejores circunstancias y destruirla en una “batalla decisiva”. Pero si la experiencia demostraba que en las últimas décadas ninguna fuerza naval podía alcanzar el dominio o la supremacía en el mar, entonces la “batalla decisiva” no podía ser un objetivo de la “estrategia operacional naval” contemporánea. El combate no era un fin en sí mismo, sino un medio para alcanzar el control del mar en un sector y un período de tiempo determinados para cumplir ciertos objetivos (Rótolo 1988:21). De hecho —como hemos dicho—, la conducción superior de la Armada Argentina en la Guerra de Malvinas replegó la flota a puerto o aguas territoriales cuando evaluó que la fuerza expedicionaria británica la superaba en capacidades y, de este modo, rehuyó la “batalla decisiva” para preservar la flota⁵¹.

Con el desarrollo del concepto estratégico de “disuasión nuclear” en la Guerra Fría, la búsqueda de una “batalla decisiva” entre las potencias se tornó un objetivo inalcanzable porque estaba en juego la “destrucción mutua asegurada”. De este “equilibrio estratégico nuclear” surgió el concepto de “no guerra” o “no batalla”, al cual debió adecuarse la “estrategia operacional naval”. Rótolo anticipaba que no se ocuparía del análisis de los buques equipados con armas nucleares estratégicas porque sus misiones no tenían por objeto el control o dominio del mar, dado que sus objetivos no eran los buques o las vías de comunicación marítimas del enemigo, sino objetivos en tierra. ¿Cuál era entonces la función del poder naval en la “era atómica”? Este oficial consideraba que las armas nucleares tácticas no habían modificado sustancialmente la guerra naval, aun cuando la maniobra, la concentración y la dispersión estratégica debieron ajustarse a esta nueva realidad. La guerra naval convencional seguía siendo un recurso de los Estados para realizar sus intereses, pero los Estados Unidos y la Unión Soviética no buscaban una “batalla decisiva”, sino alcanzar un “equilibrio” y la “disuasión” de sus poderes navales

51 También se evaluaba no exponer la flota ante una posible acción de Chile.

(Rótoló 1988:24). Cabía esperar, entonces, que, en el futuro inmediato, los Estados empleasen sus fuerzas navales en situaciones de “no guerra” para ejercer grados de control en determinados espacios marítimos y tiempos acotados. Rótoló concluía que el teatro o el espacio marítimo era y continuaría siendo escenario de conflictos en el que los actores percibían superposiciones potenciales de intereses porque cada uno buscaba controlar una parte del teatro pretendida por otro u otros y, de este modo, la misión de las fuerzas navales sería controlar conflictos antes que librar una guerra, aun cuando esto no significara que los combates no ocurrieran, pues siempre cabría prepararse para “escalar si es necesario” y “conviene” (1988:27)⁵².

De igual forma, el Capitán de Corbeta (Infantería de Marina) Agustín Luis A. Magallanes (1985) ponía en duda la vigencia de la “estrategia mahaniana” que buscaba dar o negar la “batalla decisiva”. Decía que, desde la Segunda Guerra Mundial, ese tipo de batallas navales —con excepción de encuentros costeros y operaciones anfibia— no tuvieron lugar. En este sentido, consideraba que la “guerra de maniobra” constituía un recurso para las armadas pequeñas y medianas para enfrentar a un adversario superior “aprovechando ventajas iniciales de sorpresa y desequilibrio y del grado de influencia que se logre sobre la libertad de acción del adversario” (1985:198). Otro tanto sucedía con el concepto de “estrategia de aproximación indirecta” de Basil Liddell Hart, que constituía una maniobra posible en el mar. Por ello, para el Capitán de Corbeta Martín Villafañe, dicho concepto definía un modo operacional que tenía por fin “producir la dislocación previa al ataque con el objeto de su explotación posterior” (1987:32).

Por su parte, el Contralmirante (R) Edmundo J. Schaer entendía que la “estrategia naval” contemporánea había sido modificada por dos fenómenos convergentes: la disuasión nuclear y la bipolaridad. Se preguntaba entonces si los principios clásicos continuaban siendo válidos en ese escenario, dado que el “dominio del mar”, la “concentración, dispersión, economía de fuerzas, libertad de acción, maniobra, ofensiva, defensiva” no parecían adecuarse a las circunstancias actuales en las que se buscaba evitar la batalla naval decisiva en lugar de librarla (Schaer 1982:141). En otros términos, si la estrategia y la conducción de operaciones navales habían evolucionado desde la Segunda Guerra Mundial para adecuarse a desafíos que no existían previamente y, además, si la Argentina había diseñado y desarrollado su “estrategia naval” a principios del siglo XX conforme a aquellas ideas clásicas, ¿qué desafíos se presentaban hacia fines del siglo XX? ¿Qué objetivos deberían preverse para esa evolución futura? Schaer resumía su respuesta en cinco objetivos: 1) priorizar una fuerza oceánica estratégica con capacidad de respuesta, retorsión o represalia, incluso desarrollando capacidad nuclear propia; 2) balancear el volumen de fuerzas clásicas considerando los recursos económicos y financieros disponibles; 3) reemplazar al concepto “dominio del mar” por el más flexible de “control del mar” en un determinado espacio y período de tiempo; 4) mejorar las tácticas de ataque y defensa; y 5) dar participación preponderante a las autoridades políticas en todas las etapas y niveles del conflicto, así como en la decisión del empleo de las armas, especialmente, las nucleares (1982:144-145).

A continuación, veremos cómo los oficiales navales concebían el diseño y el desarrollo de los componentes del poder naval en relación con su potencial o efectivo empeñamiento en el resguardo o la realización de los intereses marítimos argentinos. Cabe advertir que no se trata de una exposición sistemática del plan de capacidades de la Armada ni de un análisis exhaustivo de sus componentes, pues la *Revista de la Escuela de Guerra Naval* no es una fuente documental por medio de la cual se puedan alcanzar esos objetivos. De forma más acotada e incompleta, nos enfocaremos en un corpus de artículos referidos al portaviones y sus buques de escolta, la fuerza de submarinos y la infantería de marina.

... veremos cómo los oficiales navales concebían el diseño y el desarrollo de los componentes del poder naval en relación con su potencial o efectivo empeñamiento en el resguardo o la realización de los intereses marítimos argentinos.

52 Los oficiales navales argentinos reconocían escenarios contemporáneos que no podían caracterizarse taxativamente como de paz o de guerra, sino como de “crisis”, donde los Estados evaluaban el posible empeñamiento de sus Fuerzas Armadas. De acuerdo con el Capitán de Corbeta (Infantería de Marina) Alejandro D. Giromini, esas “crisis” eran “un conjunto de acciones y situaciones conflictivas” que derivaban en “un equilibrio inestable entre la paz y la guerra o entre distintos grados de violencia” (1985:121). Para este autor, en el futuro predominarían conflictos limitados y de baja intensidad entre los Estados. Las fuerzas navales podrían emplearse en el “control de crisis” como medios de disuasión o compulsión para mejorar la aptitud de negociación de los Estados con un adversario sin tener que pasar necesariamente a una instancia efectiva del uso del poder de fuego. Por eso mismo, cabía definir “reglas de empeñamiento” específicas (Bonastre 1990:19). Por su parte, el Capitán de Corbeta (Infantería de Marina) Horacio Alberto Andrigo agregaba que el empleo de una fuerza terrestre en una “crisis” era más difícil de manejar en acciones “tentativas y limitadas como mensajes sin comprometerse excesivamente dentro de una interacción en la que se maneja la prueba y el error” (1986:104). En contraste, la flexibilidad de una fuerza naval se asociaba con la versatilidad para realizar una amplia gama de tareas, la gradualidad para aumentar o disminuir la intensidad de la acción, la movilidad para desplazarse con rapidez y en forma independiente, la capacidad de proyección con poder de fuego, tropas, aviones, etc., el potencial de accesibilidad o de libertad de movimientos en el mar, la permanencia en este y el efecto simbólico de su presencia. Estos atributos —también reconocidos por Giromini (1985) y Fitippaldi (1987)— contribuían a que una fuerza naval fuese apta en el “control de una crisis” o en la “maniobra de una guerra limitada” (Alonso 1986:88).

¿Qué podía aportar el arma submarina a la estrategia operacional naval?

Componentes del poder naval

El Capitán de Fragata Jorge María Czar (1983b) definía al portaviones como “la Reina del Mar” y abonaba en favor de su indispensable servicio en las armadas contemporáneas, aun cuando —decía— desde la segunda posguerra mundial, el desarrollo de los misiles lo había vuelto vulnerable y los elevados costos de producción y sostenimiento estaban al alcance de pocos países. El portaviones reunía atributos claves del poder naval, como movilidad, flexibilidad, versatilidad, poder ofensivo y de defensa y, por tal motivo, era un recurso que poseían las armadas de los Estados Unidos, la Unión Soviética, Gran Bretaña, Francia, España, Italia, Australia, India, Brasil y la Argentina. El portaviones —decía Czar— era “la más completa proyección del poder naval hasta ahora conocida”, la “mayor capacidad estratégica”, la “mejor defensa que incluye reconocimiento, alarma temprana, defensa contraérea y tareas submarinas”, así como capacidades para “ataques a máxima distancia de blancos navales y terrestres y el apoyo aéreo a unidades anfíbias” (1983:40). ¿Qué alternativas tenían las armadas como la Argentina, cuyo portaviones se encontraba en el final de su vida útil? De acuerdo con Czar, la Armada debía continuar disponiendo de un portaviones, pues las capacidades provistas por la aviación embarcada no eran las mismas que las de la aviación que operaba desde tierra. Por ende, una fuerza naval que carezca de portaviones se encontraba “en inferioridad de condiciones frente a otra que disponga de él” (Czar 1983b:39)⁵³. Sin embargo, como sabemos, en 1989, con la desprogramación del ARA *25 de Mayo*, la Argentina perdió dicha capacidad. Ahora bien, ¿qué tipo de buques de escolta tendría el portaviones en el futuro inmediato o cuáles conformarían el grupo de ataque de la flota de mar? El Capitán de Navío Pertusio (1984) sostenía que las armadas contemporáneas tendían a incorporar buques multipropósito de mediano tamaño con funciones ofensivas, defensivas y de control —como los destructores de la “Clase Almirante Brown” de la Armada Argentina— debido al elevado costo de construcción o adquisición de las unidades navales. Por su parte, el Capitán de Corbeta Horacio Barilari (1985) identificaba una razón más en favor de los buques multipropósito: la indefinición o los cambiantes objetivos de la estrategia nacional, más aún teniendo en cuenta que en el ámbito naval mediaban al menos unos ocho años entre la definición de la adquisición de un medio y su efectiva incorporación⁵⁴.

¿Qué podía aportar el arma submarina a la estrategia operacional naval? El Capitán de Fragata Juan Carlos Galli (1985) respondía inspirándose en ideas del Almirante Castex: destruir las fuerzas navales del enemigo y su tráfico marítimo, pues se trataba de un medio eminentemente ofensivo. Para Pertusio, el submarino de ataque era una unidad de combate concebida para destruir buques, que cumplía misiones como “cazador independiente” (1984:89-90). Su carácter estratégico ofensivo lo convertía en un recurso clave para las potencias navales de segundo orden como la Argentina, que no contaban con puntos de apoyo más allá de sus aguas contiguas y disponían de recursos económicos limitados para acrecentar su poder naval. La proyección del submarino en aguas dominadas por el enemigo o al menos litigiosas significaba “llevar la guerra a los dominios del oponente” y bloquear “las aguas focales marítimas enemigas, cercenando sus vías de comunicaciones” (Pertusio 1984:91). El empleo de submarinos de ataque continuaría siendo de carácter ofensivo aun cuando la conducción de operaciones navales se basara en una estrategia defensiva que utilizara unidades de superficie y aeronavales para la defensa de costas propias. Pertusio también recordaba que dicho carácter no inhibía sus funciones como medio disuasivo. Los submarinos —continuaba Pertusio— no tenían por objetivo el dominio del mar en un área geográfica determinada, aun cuando impedían que el enemigo pudiera ejercerlo libremente. La soberanía en aguas territoriales y en la zona económica exclusiva requería de la presencia visible de unidades navales de superficie y aeronavales. La misión de los submarinos era moverse en aguas que el enemigo dominaba o tenía por propias “amenazando más por presunción de presencia que por presencia real”, obligando al enemigo a un costoso despliegue de medios navales y aeronavales y sustrayendo esos medios de otras misiones. El submarino desconocía la “disuasión por presencia, el disparo intimidatorio o el empleo limitado de armas de menor calibre”, pues el empleo de esta arma no era disuasivo en el nivel táctico sino en el estratégico (Pertusio 1984:93)⁵⁵.

53 Czar (1983) estaba interesado en la adquisición de un portaviones con capacidad para embarcar aviones denominados V/STOL (Vertical Short Take Off and Landing), como el Sea Harrier empleado por los británicos en la Guerra de Malvinas. La adquisición de este tipo de aviones, no obstante, acarrearía decisiones importantes, por ejemplo: un portaviones convencional podía adecuarse para embarcar esas aeronaves, pero lo contrario no era posible, es decir, los aviones convencionales no podían operar en un portaviones para V/STOL. Para una historia del ARA *25 de Mayo*: Secondi y Leguizamón (1999).

54 Los artículos de los Capitanes de Fragata Gerardo Horacio Bardieri (R) (1984, 1985, 1987, 1988, 1989) y Eduardo Amadeo Rodríguez (1990) otorgaron importancia a los medios logísticos y un artículo del Capitán de Navío (R) Ventura Juan Reverter, al desarrollo del material naval.

55 Pertusio (1992) también publicó un libro sobre el arma submarina.

Por su parte, el Capitán de Fragata Juan Carlos Galli (1985) entendía que, dada la geografía de la Argentina, era de prever que existiría un teatro naval donde la fuerza naval propia atendería las orientaciones de una directiva estratégica operacional principal que se materializaría en una operación anfibia, ante la cual, era de esperar, el enemigo opondría sus medios navales y basados en tierra. De allí que fuese fundamental contar con una capacidad submarina propia que desgaste las fuerzas navales del oponente y facilite la libertad de acción de la fuerza naval propia para proyectar su poder en la forma deseada. Aunque Galli no lo explicitaba, se presumía que esa operación anfibia tendría por oponente fuerzas militares de Chile o de Gran Bretaña. Las capacidades del arma submarina no se agotaban en el nivel estratégico operacional, pues —continuaba Galli (1985)— en el nivel estratégico militar tenían un efecto disuasivo porque su mera disposición implicaba una comunicación o advertencia al adversario y disponían del potencial de causar un daño mayor que el beneficio que el enemigo podía lograr con la iniciativa. No obstante, su accionar eficiente dependía de la credibilidad con que fuese empleada. El Capitán de Corbeta Horacio Barilari también enunciaba las ventajas disuasivas del submarino:

“Poder permanecer previo a la iniciación de las hostilidades en proximidades de las áreas en que intervendrá positivamente. Poder permanecer en dichas áreas durante períodos relativamente prolongados. Que su presencia pase inadvertida al enemigo durante el tiempo de paz. Elevado rango de acción a fin de poder seleccionar las áreas de interés, aun las más lejanas. Que su armamento sea apto para producir acciones cuyos daños sean de tal magnitud que constituyan una verdadera amenaza. Que no requiera, para operar, apoyo de otras unidades a partir del momento de su despliegue estratégico. Que la cantidad de medios que emplee el enemigo para anular la amenaza esté en elevada relación respecto de los medios propios para producirla” (Barilari 1985:205).

¿Cómo podían potenciarse las capacidades del arma submarina en su despliegue en el tiempo y el espacio? Galli (1985) respondía que, aunque para algunos pudiese resultar una ambición utópica o desmedida, la Armada debía tener en el futuro un submarino de propulsión nuclear que cuente con las capacidades intelectuales y materiales de las que disponía el país o que busque alianzas o la cooperación de otros países. La propuesta en favor de un submarino de propulsión nuclear —decía— no implicaba desarrollar armas atómicas, como misiles balísticos o de crucero, sino crear una fuerza naval estratégica. La experiencia bélica reciente de la Argentina demostraba que el submarino de propulsión nuclear fue un arma que actuó en forma decisiva para lograr la superioridad naval británica en la Guerra de Malvinas y, aun cuando por sí solos no podían hacerse con el control del mar, produjo un desbalance entre las dos fuerzas beligerantes “prácticamente imposible de compensar” (Galli 1985:54)⁵⁶.

El Capitán de Fragata Carlos Frasch (1983a, 1983b y 1984), por su parte, consideraba que el desarrollo tecnológico desde la segunda posguerra mundial había permitido incorporar a los submarinos convencionales nuevos armamentos como torpedos filoguiados de largo alcance o misiles superficie-superficie, pero no mejoró su movilidad (Frasch 1983a). Un submarino de propulsión nuclear, por el contrario, proporcionaba “sorpresa” y “movilidad” (Frasch 1983a). ¿Debía la Argentina avanzar en la construcción de un prototipo de submarino de propulsión nuclear? Respondía por la afirmativa en virtud de disponibilidad tecnológica, posibles recursos económicos⁵⁷ y la existencia de potenciales compradores, particularmente, en los países árabes y, por la negativa, debido a que la experiencia demostraba que apenas cinco países poseían en el mundo esa capacidad (Estados Unidos, Unión Soviética, Gran Bretaña, Francia y China) y los países con tecnología industrial avanzada (como Canadá, Israel y quizá Sudáfrica) no habían intentado desarrollarlos (nótese que no mencionaba el proyecto de Brasil)⁵⁸. Además —agregaba— Argentina se había decidido a ensamblar a nivel local submarinos convencionales de diseño alemán. ¿Por qué países con capacidades tecnológicas no producían submarinos de propulsión nuclear? Frasch (1983a) respondía que quizá porque aceptaban las reglas de juego internacionales impuestas por las grandes potencias y no

¿Cómo podían potenciarse las capacidades del arma submarina en su despliegue en el tiempo y el espacio?

56 La referencia a la Guerra de Malvinas también estaba presente en la argumentación del Capitán de Fragata Carlos Frasch (1983a; 1983b) en favor de la disposición de un submarino de propulsión nuclear para la Argentina, pues —decía— un solo submarino de estas características, el HMS Conqueror, anuló las capacidades de la flota argentina para disputarle al Reino Unido el control del mar en el área del conflicto en el Atlántico Sur.

57 Frasch (1983b) era menos optimista en otro artículo en relación con la disponibilidad de recursos de la Argentina para solventar el diseño y el desarrollo de un submarino de propulsión nuclear, pero, aun así, decía que la Armada debía realizar los estudios y los esfuerzos necesarios para alcanzar ese objetivo.

58 Frasch aludía a Brasil solo cuando advertía que la Argentina debía encarar su programa de diseño y desarrollo de un submarino de propulsión nuclear sin esperar a evaluar qué estaba haciendo el vecino país (1983b:92). Resulta llamativo que Frasch no sea más específico en su análisis, pues el Programa Nuclear de la Marina brasileña se había creado en 1979.

El tratamiento de las capacidades del arma submarina tenía su correlato con el de operaciones antisubmarinas.

disputaban la disposición de esa arma. Pero el caso de Argentina —decía— era diferente, porque percibía tres potenciales conflictos: 1) regionales con sus vecinos, especialmente con Chile; 2) con el comunismo, por su alineamiento con Occidente en la Guerra Fría; y 3) con Gran Bretaña y, por ende, con la OTAN, por la soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur y los espacios marítimos adyacentes. Ante esos potenciales conflictos, contar con un submarino de propulsión nuclear permitiría desbalancear la relación con las fuerzas navales rivales que solo disponían de submarinos convencionales, como el caso de Chile, o buscar equilibrar la relación con aquellas que contaban con este sistema de armas, como el caso de Gran Bretaña.

El tratamiento de las capacidades del arma submarina tenía su correlato con el de operaciones antisubmarinas. La Armada Argentina había experimentado la amenaza submarina en la Guerra de Malvinas, tanto por el accionar británico —en particular el HMS *Conqueror*, que hundió al ARA *General Belgrano*— como por el accionar propio —especialmente el ARA *San Luis*—. Sin embargo, el Capitán de Fragata Alberto Daniel Dabini (1985) consideraba que la amenaza submarina debía contemplarse también en un conflicto regional, por un lado, porque no podía descartarse la intervención de submarinos de potencias extrarregionales en dichos conflictos y, por el otro, porque tampoco cabía desestimar un potencial enfrentamiento con vecinos con capacidades submarinas. En este sentido, el Capitán de Corbeta Carlos Ernesto Cal decía que cualesquiera fuesen las hipótesis de conflicto y las combinaciones de las alianzas de los potenciales oponentes de la Argentina, el empleo de las armas antisubmarinas estaría referido a tres principales amenazas: 1) el ataque al territorio nacional desde cualquier punto del mar con misiles balísticos o misiles crucero desde submarinos; 2) el ataque a las fuerzas propias organizadas en el mar en la búsqueda de una batalla decisiva o de una guerra de desgaste; y 3) el ataque a las comunicaciones marítimas propias (1985:14). En relación con la primera amenaza, Cal identificaba como alternativas una alianza con una potencia con armamento nuclear que proveyera a la Argentina un beneficio disuasivo, o bien el desarrollo futuro de capacidades de armamento nuclear propias. En cuanto a la segunda amenaza, resultaba necesario contar con buques antisubmarinos, helicópteros embarcados y aviones de exploración embarcados y con base en tierra, sistemas de escucha fija y neutralización de satélites enemigos, acciones de guerra psicológica tendientes a disminuir el temor propio por el submarino como arma omnipresente y omnipotente y acciones de guerra psicológica dirigidas al enemigo para hacerle saber los riesgos y costos de sus acciones. Por último, para la tercera amenaza debía tenerse en cuenta que Argentina poseía un importante comercio marítimo, pero no dependía de este para acceder a suministros vitales⁵⁹. Cal también advertía que las áreas focales constituían el punto débil del tráfico marítimo argentino, las cuales debían atenderse con medios aeronavales, de superficie, submarinos y minado (Cal 1985:14-19).

⁵⁹ Cal parece demasiado apegado a las experiencias precedentes, en las cuales Europa se abastecía desde América bajo amenaza submarina. Sin embargo, aquel escenario no se repetía en la década de 1980, incluso en virtud de que para entonces la Argentina carecía de buques de bandera y su comercio de exportación se hacía por medio de barcos de terceros y a puertos de terceros.

⁶⁰ Los artículos no definían la dimensión que debería tener la fuerza anfibia. Como decíamos, en la década de 1980, la Armada contaba con un solo buque anfibio que podía desembarcar a lo sumo un batallón —unos quinientos hombres—, de modo que contaba con un medio que resultaba insuficiente para producir un desequilibrio en un conflicto terrestre, salvo como parte integral de una incursión terrestre.

Veamos, por último, cómo definían los oficiales navales el rol de la Infantería de Marina⁶⁰. El Capitán de Fragata Horacio José Piuma y el Capitán de Corbeta Luis Alberto Pons asumían como propio el presupuesto del Almirante Castex, según el cual un país debía disponer de capacidades para proyectar su poder naval sobre otro en caso de conflicto, aun sin llegar al extremo de entablar una guerra. Por lo tanto, el valor de una fuerza anfibia era “representar una amenaza siempre presente” de proyectar el poder naval propio sobre el enemigo, no con “simples empujones o alfilerazos de un bombardeo naval o golpes de mano”, sino con una “fuerza terrestre propia transportada por mar, es decir, realizando operaciones combinadas” y sirviéndose de los medios navales, anfibios y aéreos (Piuma y Pons 1983:100). La proyección de una fuerza anfibia se concretaba de diferentes formas: 1) conquistando y asegurando un área continental de interés naval para facilitar el despliegue de medios navales propios, negando su uso a fuerzas que se oponen a dicho control; 2) conquistando y asegurando un área terrestre para lanzar y apoyar una campaña terrestre; 3) conquistando y asegurando un área terrestre para lanzar y apoyar operaciones aéreas; 4) conquistando y asegurando una zona seleccionada del territorio enemigo para evitar su utilización; 5) facilitando y apoyan-

do la ejecución de operaciones terrestres para destruir o aferrar fuerzas enemigas o reforzar fuerzas propias; 6) conquistando o destruyendo un objetivo terrestre mediante un ataque lanzado desde el mar con objetivo limitado en tiempo y espacio; 7) generando una amenaza a un flanco marítimo, obligando al enemigo a distraer y dispersar fuerzas; o 8) estableciendo una presencia *in situ* en despliegues embarcados de avanzada para proporcionar una capacidad de rápida respuesta en situaciones de crisis. En suma, esta flexibilidad de una fuerza anfibia para realizar operaciones desde el mar sobre la tierra constituía “la mayor ventaja estratégica” de una “Armada oceánica” (Piuma y Pons 1983:109). En la doctrina y organización de la Armada Argentina, el accionar de una fuerza anfibia no era independiente de los demás componentes del poder naval (Pazos, Piuma, Troitiño y Bandieri 1983); por lo tanto, su planeamiento y ejecución no podían efectuarse al margen de la maniobra estratégica operacional naval que, a su vez, estaba integrada a la estrategia militar de un teatro de operaciones, zona de seguridad estratégica o zona de interior (Alfonso, Troitiño, Iriberry y Pons 1984b). La aplicación del poder anfibia se entendía como parte de una estrategia operacional naval ofensiva; por ende, la maniobra debía aprovechar la iniciativa, la sorpresa y la rapidez (Alfonso, Troitiño, Iriberry y Pons 1984a:71-72)⁶¹.

La aplicación del poder anfibia se entendía como parte de una estrategia operacional naval ofensiva; por ende, la maniobra debía aprovechar la iniciativa, la sorpresa y la rapidez.

Reflexiones finales

La derrota de la Argentina en la Guerra de Malvinas contra Gran Bretaña constituye un hito clave en lo que Guillermo O'Donnell (1994) denominó como “la crisis por colapso del gobierno *de facto* del ‘Proceso de Reorganización Nacional’”, generando una situación en la cual —a diferencia de lo sucedido en los otros países del Cono Sur— las Fuerzas Armadas Argentinas no tuvieron condiciones para negociar la “transición a la democracia” con la dirigencia política partidaria desde una posición sólida de poder. El Ejército, en particular, atravesó por una grave crisis institucional y profesional que se expresó en los “levantamientos carapintadas” entre 1987 y 1990; en tanto que la Fuerza Aérea y la Armada vivieron algunas situaciones de conflictividad interna y con el poder político, pero experimentaron esos años más cohesionadas. El 3 de diciembre de 1990, la conducción superior del Ejército reprimió el último “levantamiento carapintada” y desde entonces los militares argentinos normalizaron su inscripción en el orden constitucional y se subordinaron a la conducción política como una corporación relativamente débil dentro del Estado. Esto último tuvo como consecuencia recortes en el presupuesto de defensa nacional y limitaciones impuestas a los procesos de modernización militar. No obstante, en la década de 1980, la Armada continuó su modernización en función de planes formulados en la década precedente, en tanto que el Ejército y la Fuerza Aérea avanzaron en los suyos principalmente en la década de 1990. En los tres casos, los procesos de modernización de los años 1980-1990 los diseñaron las propias Fuerzas (Soprano 2019).

El 13 de abril de 1988, el Congreso de la Nación sancionó la Ley N.º 23.554 de Defensa Nacional, pero esta ley solo fue reglamentada por el Decreto N.º 727 el 12 de junio de 2006. No es casual entonces que los oficiales navales percibieran que en la década de 1980 el poder político no avanzó en la definición de una estrategia nacional que especificara con precisión los objetivos políticos al servicio de los cuales debía adecuarse la estrategia militar en general y la estrategia operacional naval en particular. El Capitán de Corbeta Horacio Barilari (1985) y el Contralmirante (R) Roberto Pertusio (1990) explicitaron este problema en artículos de su autoría publicados en la *Revista de la Escuela de Guerra*. Barilari observaba críticamente que:

“Es en este punto donde la tarea deja de ser lo simple y concreta que uno cree que debería ser. En primer lugar, porque la estrategia nacional no define con exactitud sus objetivos políticos de nivel estratégico, siendo el resultado de esto la falta de directivas que impongan misiones concretas al Poder Militar. Es la estrategia nacional, pero no lo hace, quien debe determinar cómo solucionar los conflictos reales o potenciales ori-

61 El Capitán de Corbeta Giromini (1991) se ocupó del empleo de la Infantería de Marina en la guerra de maniobra y el Capitán de Fragata Basilio Pertiné (1983, 1984), del helicóptero en operaciones de una fuerza naval de ataque o una fuerza de tareas anfibia.

El objetivo político, como motivo original de la guerra, fijará las pautas para determinar tanto los objetivos de la estrategia militar como la magnitud del esfuerzo por realizar. (Barilari 1985:202).

ginados como consecuencia de los objetivos políticos percibidos. Es ella la que debería establecer las hipótesis de conflicto que en definitiva serán orientadoras del esfuerzo de la estrategia militar. El objetivo político, como motivo original de la guerra, fijará las pautas para determinar tanto los objetivos de la estrategia militar como la magnitud del esfuerzo por realizar. Esta indefinición en el ámbito nacional tiene su repercusión en el Poder Naval, donde aún hoy sigue siendo tema de discusión diaria la conformación de la Armada, donde la falta de coincidencia no es otra cosa que el resultado de la interpretación individual de los medios con que debería contarse para cumplir con los objetivos estratégicos operacionales que cada uno imagina, pero que en realidad no son porque nadie los ha definido” (Barilari 1985:202).

Al mismo tiempo, Pertusio distribuía sus críticas entre la indefinición del poder político, la autonomía institucional y la inercia burocrática de la Armada ante la ausencia de directivas políticas claras:

“La filosofía tradicional de los documentos militares no concilia armónicamente los intereses de las Fuerzas Armadas con los del Gobierno: reduce a este a pasivo autorizante de las decisiones de aquellas. Sin embargo, la experiencia histórica muestra que, si las Fuerzas Armadas no acuerdan su misión con el Gobierno, no obtienen los recursos necesarios para cumplirla. Si las Fuerzas Armadas, al encarar el planeamiento militar, soslayan los intereses del Gobierno o del País, se desvinculan y automarginan de la realidad en que están inmersas. Además, el hecho de encarar planes sobre una misión adoptada conforme a una óptica propia significa usurpar una responsabilidad política. Las Fuerzas Armadas son una herramienta del Poder Ejecutivo Nacional, luego, es este quien fija el empleo por darse a esa herramienta y no es esta la que determina qué es lo que deba hacer. Lo expresado impone la recurrencia al Gobierno a fin de fijar objetivos y prioridades. La estrategia militar tiene dos vertientes: una genérica y otra operacional. Si por autoimposición de una misión equivocada, que no se compadece con la estrategia nacional, se generan medios equivocados y se encaran capacidades operativas que no satisfacen los objetivos nacionales, los resultados serán decepcionantes [...] En otras palabras, no es el caso estructurar y desarrollar las fuerzas armadas que las propias Fuerzas Armadas desean, sino las que la Nación requiere para afrontar el conflicto que el Gobierno prevé y satisfacer las obligaciones inherentes a las alianzas que su política exterior le demanda. No se puede soslayar que ha existido una filosofía, hoy desprestigiada, que eleva el ámbito militar por encima de los ámbitos político y económico” (Pertusio 1990:17-18).

La Armada Argentina poseía en la década de 1980 los medios y el personal correspondientes a una potencia naval mediana con capacidades para disponer del control del mar en espacios y tiempos determinados en las zonas marítimas que prolongaban su territorio nacional hasta las 200 millas de la Zona Económica Exclusiva, e incluso para proyectarlo más allá hasta el límite externo de la plataforma continental. Sin embargo, también advertían que el control era por demás incompleto y que en ese escenario se presentaban conflictos históricos, contemporáneos o potenciales en tres áreas de fricción internacional. Por un lado, los diferendos de límites en el extremo sur de la Argentina y Chile comenzaron a resolverse por vía diplomática y mediación del Vaticano con el Tratado de Paz y Amistad del año 1984, que fijó sus fronteras desde el Canal de Beagle hasta el Pasaje de Drake⁶². Sin embargo, la histórica rivalidad entre ambos países se continuó percibiendo como un potencial conflicto por sus Fuerzas Armadas, que no soslayaban la importancia de los recientes planes y la movilización militar desarrollados por el gobierno *de facto* de la Argentina en 1978 para invadir territorio del país trasandino ni del apoyo prestado por Chile a Gran Bretaña en 1982 durante la Guerra de Malvinas con inteligencia y logística militar. Por otro lado, la ocupación colonial británica desde 1833 de las Islas Malvinas, Sandwich y Georgias del Sur

62 Posteriormente, la aplicación del principio de altas cumbres divisorias de aguas permitió resolver diferendos limítrofes en la Cordillera de los Andes, quedando pendientes para la década de 1990 los litigios correspondientes a los Hielos Continentales y la Laguna del Desierto.

y los espacios marítimos adyacentes se consolidó militarmente con su victoria en la Guerra de Malvinas y con la definición de una zona económica exclusiva de 200 millas a su alrededor, generando también fricciones por la exploración y explotación de los recursos naturales en aguas que uno y otro país reclamaban como propias. Por último, el denominado “sector antártico argentino” —entre los meridianos 25° y 74° de longitud oeste y el paralelo de 60° sur y 90° sur— presentaba superposiciones con los sectores reivindicados por otros dos firmantes del Tratado Antártico de 1959, Chile y Gran Bretaña, así como con la presencia efectiva de otros países en dicho sector.

Los oficiales navales percibían otras dos situaciones conflictivas. La histórica rivalidad entre la Argentina y Brasil había perdido intensidad desde la firma del Tratado Multilateral de Cooperación Técnica Itaipú-Corpus de 1979, el apoyo diplomático de Brasil a la Argentina durante la Guerra de Malvinas y la firma en 1985 de la Declaración de Foz de Iguazú por los presidentes democráticos Alfonsín y Sarney, que sentó las bases para el MERCOSUR. No obstante, los oficiales argentinos continuaban midiendo el balance del poder naval regional del Cono Sur en sus relaciones con Brasil y Chile. La otra percepción de una situación conflictiva era aquella derivada del alineamiento de la Argentina con el Occidente capitalista en el escenario de la Guerra Fría contra el comunismo, que habilitaba la cuestión sobre cuál sería la contribución del poder naval argentino en una alianza internacional liderada por los Estados Unidos contra la Unión Soviética y, eventualmente, cuál sería la disuasión brindada por las potencias con armamento nuclear en dicha alianza⁶³. Asimismo, la inscripción de la Argentina en Occidente había tenido una fricción con profundas consecuencias: el apoyo militar dado a Gran Bretaña por los Estados Unidos y la OTAN en la Guerra de Malvinas.

El diseño y desarrollo de la Armada Argentina por los marinos de la denominada “Generación del Ochenta” se había proyectado hacia el Atlántico Sur desde fines del siglo XIX y, de esta forma, se sobrepuso a las limitaciones que la habían contenido en el espacio de la cuenca del Plata. Desde entonces se impulsó el proyecto de una “armada oceánica” con capacidades para afrontar el balance de poder entre las flotas de Brasil y Chile en términos de la “estrategia mahaniana” y del modelo naval que se le correspondía⁶⁴. Sin embargo, en la década de 1980, los oficiales navales argentinos advertían que esa estrategia y ese modelo naval, si bien continuaban siendo una referencia canónica a nivel global, habían encontrado significativas limitaciones a su aplicación desde la Segunda Guerra Mundial debido a la incidencia del desarrollo tecnológico en los sistemas de armas navales y a la disuasión nuclear en el mundo bipolar. Más aún, el empeñamiento de unidades de superficie, submarinas, aeronavales y anfibia de la Armada Argentina en la Guerra de Malvinas había sido más bien expresivo de la lógica de Jeune École, desde que la conducción superior de esa fuerza replegó la flota hacia el mar territorial y puerto, rehuendo la búsqueda de la “batalla decisiva” con los británicos. En el escenario internacional y regional de inicios de la década de 1990 —signado por la implosión de la Unión Soviética y el fin de la Guerra Fría, la consolidación de los Estados Unidos como potencia militar hegemónica a nivel global, la participación argentina en la coalición militar liderada por aquel país en la Primera Guerra del Golfo y los procesos de construcción de confianza mutua y cooperación militar en el Cono Sur—, se dio forma a una nueva agenda de temas y debates que, creemos, se extendió al menos hasta los atentados terroristas a las Torres Gemelas en los Estados Unidos en 2001. Pero este nuevo período será objeto de otro estudio que sopesa cambios y continuidades en el pensamiento militar de los oficiales navales argentinos. ■

... el empeñamiento de unidades de superficie, submarinas, aeronavales y anfibia de la Armada Argentina en la Guerra de Malvinas había sido más bien expresivo de la lógica de Jeune École...

63 El “combate”, “lucha” o “guerra contra la subversión” librado por las Fuerzas Armadas Argentinas puede comprenderse —aunque no solo— como una manifestación de ese alineamiento, pero que no aparejaba consecuencias directas en relación con la configuración del poder naval y el control del mar.

64 Sobre la evolución del poder naval de la Argentina entre fines del siglo XIX y mediados del siglo XX: Dyarzábal (2005), Delamer, Dyarzábal, Montenegro, Bergallo y Santillán (2010, 2011) y Desiderato (2023).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alfonso, Carlos Luis; Troitíño, Miguel Ángel; Iriberry, Jorge y Pons, Luis Alberto (1984a). "El comandante naval anfibio. Primera parte. La maniobra naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (20), 67-90.
- Alfonso, Carlos Luis; Troitíño, Miguel Ángel; Iriberry, Jorge y Pons, Luis Alberto (1984b). "El comandante naval anfibio. Segunda parte. La maniobra naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 99-110.
- Alonso, Rodolfo José (1986). "El uso de las fuerzas navales en el control de crisis". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVIII (26), 73-92.
- Andrigo, Horacio Alberto (1986). "Empleo de las fuerzas navales como elemento de coacción en la solución de conflictos". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVIII (26), 93-112.
- Arosa, Ramón (1984). "Conferencia pronunciada por el señor jefe del Estado Mayor General de la Armada, Vicealmirante Ramón A. Arosa, el 26 de septiembre de 1984". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 9-17.
- Avilés, Eduardo (1990). "Ideas para la concepción de una estrategia nacional". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XXII (34), 53-78.
- Bardieri, Gerardo Horacio (1984). "Radiografía de la logística". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (20), 93-123.
- Bardieri, Gerardo Horacio (1985). "Acción logística eficaz". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (23), 99-115.
- Bardieri, Gerardo Horacio (1987). "Razón de ser de la logística naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIX (27), 153-162.
- Bardieri, Gerardo Horacio (1988). "Algunos aspectos de la logística operativa". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XX (30), 81-93.
- Bardieri, Gerardo Horacio (1989). "De la logística militar a la logística comercial". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XXI (31), 109-122.
- Barilari, Horacio (1985). "Una razón para contar con submarinos". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 199-207.
- Bergallo, Jorge (1989). "Importancia estratégica del mar en el origen y desarrollo de la nación". *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, XXI (31), 75-87.
- Bonastre, Roque (1990). "Reglas de empeñamiento para una fuerza naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (33), 17-40.
- Cal, Carlos Ernesto (1985). "Esbozo de una estrategia operacional antisubmarina a la luz de las experiencias de las guerras mundiales". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 1-20.
- Casellas, Alberto (1982). "El mar, una solución desde el punto de vista económico". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIV (17), 119-124.
- Casellas, Alberto (1984). "Los intereses argentinos en el mar". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 123-140.
- Casellas, Alberto (1987). "La alternativa oceánica". Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales.
- Castex, Raoul (1938-1942) [1929-1935]. "Teorías estratégicas". Buenos Aires. Escuela de Guerra Naval. Vols. I, II, III, IV, V (primera y segunda parte).
- Cohen, José María (1984). "Breves reflexiones sobre el concepto de 'lo conjunto'". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 158-161.
- Cohen, José María (1985). "Necesidad del Poder Naval. Estrategia naval y medios". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (23), 35-61.
- Cohen, José María (1987). "Estrategia. Modelos Navales". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIX (27), 5-17.
- Cohen, José María (1990). "Dificultades para aplicar los procedimientos de planeamiento en la concepción y conducción de acciones conjuntas en un teatro". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (33), 5-16.
- Corbett, Julian (1936) [1911]. "Algunos principios de estrategia marítima". Buenos Aires. Escuela de Guerra Naval.
- Cornut, Hernán (2009). "El discurso estratégico en el ámbito militar. Un enfoque diferente". *Revista de la Escuela Superior de Guerra*, LXXXVII (573), 62-78.
- Czar, Jorge María (1983a). "La aproximación indirecta". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (19b), 61-72.
- Czar, Jorge María (1983b). "El portaaviones y su futuro: ¿V/Stol o convencional?". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (18), 15-40.
- Dabini, Alberto Daniel (1985). "Guerra antisubmarina". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 143-174.
- Dalla Fontana, Luis E. (2002). "Guerra de Malvinas. Los planes previos a 1982: ¿verdad o solo analogías?". En: M. I. Tato y G. Soprano (eds.), *Malvinas y las guerras del siglo XX*. Buenos Aires. Teseo Press. 111-174.
- Delamer, Guillermo; Dyarzabal, Guillermo; Montenegro, Guillermo; Bergallo, Jorge y Santillán, Haroldo (2010). "Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia". *Boletín del Centro Naval*, 828, 209-220.
- Delamer, Guillermo; Dyarzabal, Guillermo; Montenegro, Guillermo; Bergallo, Jorge y Santillán, Haroldo (2011). "Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia". *Boletín del Centro Naval*, 829, 13-24.
- Desiderato, Agustín (2023). "Defensa e intereses marítimos: un estudio acerca de la influencia de la Primera Guerra Mundial en la Armada Argentina (1914-1928)". Buenos Aires. Teseo Press.
- Fittipaldi, Daniel Osvaldo (1987). "Empleo de la IM en situaciones de crisis". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIX (28), 151-186.
- Frasch, Carlos (1983). "¿Submarino nuclear cuándo?". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (18), 97-102.
- Frasch, Carlos (1983). "¿Submarino nuclear cómo?". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (19), 87-94.
- Frasch, Carlos (1984). "Submarinos convencionales integrando armadas de escasos recursos". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (21), 145-149.
- Frischknecht, Federico (1984). "¿Qué es la estrategia?". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (21), 77-94.
- Galli, Juan Carlos (1985). "El submarino y la concepción estratégica". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 47-56.
- García, Ciro (1982). "Intereses marítimos argentinos". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIV (17), pp. 19-41.
- Giromini, Alejandro (1985). "Reflexiones sobre crisis". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 119-130.
- Horton, José María (1985). "La sorpresa. Una contribución a la concepción de la estrategia operacional naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 131-142.
- Laleff Illief, Ricardo (2011). "La conjuntez en las visiones castrenses. Un análisis sobre las revistas de las Escuelas de Guerra de las Fuerzas Armadas Argentinas (1983-2010)". *Serie Documentos de Trabajo*, 4. Buenos Aires. Escuela de Defensa Nacional.
- Lanzarini, Mario S. T. (1984). "Ideas estratégicas". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (21), 153-164.
- Luzuriaga, Alfredo (1985). "El Método de Planeamiento y la Estrategia". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (23), 69-77.

- Magallanes, Agustín Luis (1985). "Estrategia operacional naval y guerra de maniobras". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 189-198.
- Mahan, Alfred (1935a) [1890]. "Influencia del poder naval en la historia: 1660-1783". Buenos Aires. Escuela de Guerra Naval. Tomos I y II.
- Mahan, Alfred (1935b). "Estrategia naval comparada y contrastada con los principios y práctica de las operaciones militares terrestres". Buenos Aires. Escuela de Guerra Naval. Tomo I y II.
- Mazzoni, Carlos Luis (1988). "El conflicto pesquero en las aguas próximas al litoral argentino". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XX (30), 115-146.
- Ministerio de Defensa (2010). "Libro Blanco de la Defensa 2010". Buenos Aires: Ministerio de Defensa.
- Ministerio de Defensa (2024). *Armada Argentina*. <https://www.argentina.gob.ar/defensa/armada> Consultado en línea el 2 de septiembre de 2024.
- Morell, Ramón (1983). "Final de la Tercera Conferencia sobre Derecho del Mar (ONU, 1973-1982)". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (18), 109-119.
- Morell, Ramón (1984). "Un tema de derecho del mar: los estrechos". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 167-171.
- O'Donnell, Guillermo (1994). "Introducción a los casos latinoamericanos". En: G. O'Donnell; P. Schmitter; L. Whitehead (eds). "Transiciones desde un gobierno autoritario". Barcelona. Paidós. Vol. 2. 15-36.
- Oyarzábal, Guillermo (2005). "Los marinos de la Generación del Ochenta". Buenos Aires. Emece.
- Oyarzábal, Guillermo y San Martín, María Victoria (2019). "Creación y evolución de la Escuela de Guerra Naval: el Proyecto consolidado (1934-1940)". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XLIX (65), 187-214.
- Pazos, Gerardo; Piuma, Horacio; Troitíño, Miguel y Barderi, Gerardo (1983). "El rol anfíbio de la estrategia naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (18), 63-91.
- Pertiné, Basilio (1983). "Los helicópteros en la Infantería de Marina". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (19), 115-135.
- Pertiné, Basilio (1984). "Los helicópteros en la Infantería de Marina (II)". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 141-155.
- Pertiné, Basilio (1985). "El desafío de lo conjunto". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (23), pp. 79-97.
- Pertusio, Roberto (1984). "Papel estratégico de la fuerza de submarinos". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 89-94.
- Pertusio, Roberto (1989). "Una marina de guerra ¿para hacer qué?". Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Pertusio, Roberto (1990). "Las Fuerzas Armadas en el sistema institucional". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XXII (34), 15-26.
- Pertusio, Roberto (1992). "Submarinos. Su historia, relatos y curiosidades". Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales.
- Pertusio, Roberto (1995). "Estrategia operacional". Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales.
- Pertusio, Roberto (2004). "Las grandes líneas del pensamiento naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XXXIV (53), 19-32.
- Pertusio, Roberto (2015). "Los grandes innovadores del pensamiento naval". Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales.
- Piuma, Horacio José y Domenech, Enrique (1983). "Armada Oceánica: Un desafío". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (19), 151-167.
- Piuma, Horacio José y Pons, Luis Alberto (1983). "El mar contra la tierra". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (19), 97-112.
- Reverter, Ventura Juan (1984). "Material militar y desarrollo nacional". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (20), pp. 53-63.
- Reverter, Ventura (1989). "Estrategia de teatro y estrategia naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XXI (31), 131-150.
- Rodríguez, Eduardo Amadeo (1990). "Relación estrategia-logística. Su significado para la Armada Argentina". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XXII (34), 95-126.
- Rotolo, Benito (1988). "Control y dominio del mar. Estrategia del futuro". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XX (29), 13-31.
- Schaer, Edmundo (1982). "Bases para el desarrollo de un estudio sobre la estrategia marítima y la conducción de operaciones navales". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIV (17), 137-149.
- Schaer, Edmundo J. (1984). "Las servidumbres en la estrategia". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (21), 68-75.
- Secondi, Martín y Leguizamón, Jorge (1999). "25 de Mayo, portaviones". Buenos Aires. Ayer y Hoy Ediciones.
- Soprano, Germán (2016). "¿Qué hacer con las Fuerzas Armadas? Educación y profesión de los militares argentinos en el siglo XXI". Buenos Aires. Prometeo.
- Soprano, Germán (2017). "La reestructuración de la Armada Argentina entre el final del siglo XX y principios del XXI". *Antiteses*, 10 (19), 453-474.
- Soprano, Germán (2019). "Martín Balza. Un general argentino entre la república y la democracia". Rosario. Prohistoria. Tomos I y II.
- Storni, Segundo (1952) [1916]. "Intereses argentinos en el mar". Buenos Aires. Establecimientos Gráficos Platt. 2.ª edición.
- Street, Miguel D. (1984a). "Los principios del arte de la guerra en la conducción operativa. Primera parte". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (21), 35-65.
- Street, Miguel D. (1984b). "Los principios del arte de la guerra en la conducción operativa. Segunda parte". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 21-42.
- Tripolone, Gerardo (2015). "Segundo Storni, el mar y la desespacialización de la política". *Geopolítica(s)*, 6 (1), 137-152.
- Troitíño, Miguel Ángel (1983). "Acción conjunta: No desperdiciemos la experiencia". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (19), 137-147.
- Villafañe, Martín (1986). "El pensamiento militar en el nivel estratégico operacional". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVIII (25), 49-54.
- Villafañe, Martín (1987). "La maniobra Naval y los Conceptos de Estrategia de la Aproximación Indirecta". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIX (27), 19-33.

COMBATES AERONAVALES ARGENTINOS

Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez

1982. Destructor ARA
Santísima Trinidad.





1955. Destructor
ARA *Cervantes*.

Algunas reflexiones y consideraciones previas

En el comprometido tratamiento de este tema, que es interinstitucional en lo político e interdisciplinario desde un punto de vista profesional, debo aclarar que, por ser un marino destinado siempre a los buques de superficie y submarinos, mi mirada se extiende hacia los aviones y no a la inversa.

Los hechos que aquí analizo tienen que ver con nuestra historia, dado que han ocurrido dos combates aeronavales: el del Río de la Plata, durante la Revolución Libertadora, y el de Malvinas, durante la guerra homónima. Es un hecho que ni las revoluciones ni las guerras han terminado en el mundo y creo que debiéramos estar preparados para un tercer combate aeronaval. En cuanto a esto último, pienso que estamos muy lejos de una preparación adecuada a las amenazas futuras posibles.

Si bien durante mi vida he contado con relojes muy precisos, entre ellos los cronómetros marinos y los relojes atómicos, las clepsidras tienen para mí un encanto especial. Cuando uno apoya uno de esos instrumentos en una mesa para medir los tiempos, las arenas que quedan arriba son las del futuro, las que pasan por la parte estrecha de su garganta son las del presente y las que van quedando abajo representan el pasado. Terminado el proceso, damos vuelta el artefacto y las arenas del pasado pasan a ser parte del futuro y vuelven a caer hacia un pasado posterior. Esto da una imagen nietzscheana del tiempo, que, en su teoría del eterno retorno de lo mismo,⁽¹⁾ nos muestra un tiempo circular que expresa una imagen del mundo repetitiva. Pero, si consideramos “la gran clepsidra de la historia” y el tiempo real, que no es circular ni lineal y que es representado por los granos de arena, marca las historias individuales de los actores (que cargan con sus pequeñas clepsidras personales) y que, en realidad, las arenas caen según un desorden propio del indeterminismo. Concluyo que las historias colectivas e individuales no se repiten y los hechos protagonizados por las sociedades y los individuos son tan impredecibles como singulares. No existe tal “eterno retorno de lo mismo” nietzscheano, y el valor de este indeterminismo amerita un profundo análisis de los pasados sociales e individuales que son objeto de todas las historias y biografías, tanto escritas como tan solo rememoradas en nuestra mente.

Es así como los hombres individuales somos granos de arena muy pequeños (gotas de agua, en el caso de los marinos) en la medida que intervenimos en los hechos históricos que contiene la gran clepsidra de la historia antes mencionada. Es por ello que tenemos una mínima influencia en ellos. Pero ocurre que tales hechos son una suma casi infinita de pensamientos y acciones individuales. Creo que actualmente los historiadores se preguntan, más allá y más acá de las estructuras y situaciones históricas, de los próceres y los héroes de los grandes acontecimientos, sobre cómo fue lo que pasó con los actores simples e individuales en las distintas épocas. Este creo que es un nuevo ámbito para la investigación histórica.

El Capitán de Navío (R) Néstor Antonio Domínguez egresó de la ENM en 1956 (promoción 83) y pasó a retiro voluntario en 1983.

Estudió Ingeniería Electromecánica (orientación Electrónica) en la Facultad de Ingeniería de la UBA y posee el título de Ingeniero de la Armada.

Es estudiante avanzado de la carrera de Filosofía de dicha Universidad.

Fue asesor del Estado Mayor General de la Armada en materia satelital; consejero especial en Ciencia y Tecnología y coordinador académico en cursos de capacitación universitaria en Intereses Marítimos y Derecho del Mar y Marítimo del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada; y profesor, investigador y tutor de proyectos de investigación en la maestría en Defensa Nacional de la Escuela de Defensa Nacional.

Es académico fundador y presidente de la Academia del Mar y miembro del Grupo de Estudios de Sistemas Integrados como asesor. Es miembro y académico de número del Instituto Nacional Browniano desde el año 2015.

Ha sido miembro de las comisiones para la redacción de los pliegos y la adjudicación para el concurso internacional por el Sistema Satelital Nacional de Telecomunicaciones por Satélite Nahuel, y para la redacción inicial del Plan Espacial Nacional.

Es autor de dos libros dedicados al conocimiento de los satélites artificiales y de otros libros, titulados: *Hacia un pensamiento ecológicamente sustentable*, *Un enfoque sistémico de la Defensa* (en tres tomos), *Una imagen espacio-política del mundo* y *El arte de comprender la naturaleza*, entre otros, además de numerosos ensayos sobre temas del mar, electrónica, espacio ultraterrestre, ecología y filosofía, publicados en revistas del país y del extranjero.

(1) Nietzsche, F. (1972). *Así habló Zaratustra* (1ª ed.). Madrid: Alianza Editorial.

Entre uno y otro combate aeronaval de nuestra historia hubo una vuelta de esta “gran clesidra de la historia”, y los que éramos cadetes de la Escuela Naval Militar de la Promoción N° 83 lucíamos ya las tiras de capitanes de navío. El pasado se había convertido en algo que traíamos en nuestro espíritu para enfrentar el combate, en nuestro rol de pequeños granos de arena, de una historia que aún no ha sido debidamente contada por sus mismos actores. Esto es lo que da sentido a este artículo.

Por otra parte, pienso que la aceleración de la historia y su variación exponencial actual⁽²⁾ dan lugar a que alguien pueda vivir hechos que se pueden considerar como históricos en el propio transcurso de su vida. Este sería mi caso en cuanto al tema de estos escritos, y es así como me permito escribir en primera persona del singular en muchos de los aspectos que resumidamente voy a tratar aquí y en los que he influido en forma mínima en los hechos. En el Combate Aeronaval del Río de la Plata fui un actor directo mientras que en el de Malvinas tuve un influjo indirecto, a través de las acciones previas que luego relato.

Por estar ligado a la tecnología, de la mano de la electrónica y de la filosofía, me pregunto cuánto tiene que ver la revolución tecnológica del siglo XX con la variación de la historia contemporánea. Esto nos remite a un profundo análisis de la brecha epistemológica que separa a la ciencias humanas y sociales de las exactas, físicas y naturales.

Finalmente, debo advertir que no soy historiador ni aficionado a la historia: más bien me afectan las cuestiones que plantea el futuro y fue por ello que estudié electrónica, ciencias espaciales y de la complejidad, así como también filosofía.

Esto significa dar vuelta las seis preguntas que hacen los historiadores: ¿qué?, ¿cuándo?, ¿dónde?, ¿cómo?, ¿por qué? y ¿para qué?, sucedido un hecho considerado como de valor histórico. También incluye girar media vuelta sobre el presente para considerar los futuros posibles, la necesidad de plantear dichas preguntas en relación con nuestros planes político-estratégicos proyectados hacia el futuro mediante el uso de la prospectiva.

La pregunta histórica sobre el “¿para qué?” nos induce a introducirnos en el supuesto pensamiento agente de los grandes gestores de los hechos históricos. En estos casos me refiero al presidente Juan Domingo Perón y el almirante Isaac Francisco Rojas en el primer combate, y a la primera ministra Margaret Thatcher y el almirante Jorge Isaac Anaya en el segundo. Esto es muy difícil porque todos ellos ya están muertos. El recurrir a los pequeños actores da una posibilidad más amplia de que estén vivos y puedan decir algo desde sus mínimos puntos de vista. Este ingrediente subjetivo es el más difícil ante la pretendida objetividad de la historia como ciencia.

Ninguno de los antes nombrados anteriormente como actores intelectuales de estos conflictos debe ser objeto de una mirada pacifista. Platón decía que todo se define por lo que es tanto como por lo que no es. La paz se define gracias a la existencia de la guerra, y la guerra gracias a que todos queremos que la paz sea y perdure. El hecho es que ambas existen y nadie podrá nunca pensar en la eliminación de alguna de ellas.

De todas maneras, creo que debo aclarar que este pensamiento digital, tan en boga actualmente, no responde a una realidad analógica y fluyente mucho más rica. Tanto la paz como la guerra reconocen infinitas variables que venimos experimentando históricamente en el mundo, sin aprender demasiado.

Debo decir que, pese a mi vocación por la consideración del futuro, algo entiendo de las inquietudes históricas, pues he estudiado las asignaturas Introducción a la Historia, con el doctor Antonio Pérez Amuchástegui, Historia de la Filosofía, con varios profesores, y Filosofía e Historia de la Ciencia, con el doctor Gregorio Klimovsky, en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.

Es un hecho que ni las revoluciones ni las guerras han terminado en el mundo y creo que debiéramos estar preparados para un tercer combate aeronaval.

(2) García Venturini, J. L. (1969). Punto 3: La aceleración de la historia. En Autor, *¿Qué es la filosofía de la historia?* Buenos Aires: Editorial Columbia.

Del profesor Pérez Amuchástegui rescato el concepto de “temporidad” como “el ingrediente temporal efectivo de toda realidad”, que es el que ahora me afecta cuando paso a redactarles lo que recuerdo de dos combates aeronavales que he vivido de muy distinta manera. Su definición podemos interpretarla así: “es la marca que deja el tiempo en los hombres y las cosas” y debo admitir que ambos combates me han dejado una marca indeleble en mi espíritu.

Al correr de la historia vivida

Dado que tengo disponibles solo unas páginas para exponerles un tema del que podría escribir un libro, trataré de resumir lo esencial de lo realmente ocurrido, según mis recuerdos y mi propia interpretación de los hechos.

He escrito sobre estos sucesos, pero con más detalle, para el *Boletín del Centro Naval* en los siguientes artículos:

1. Un artículo titulado: “Vicisitudes de un suboficial cadete naval en los 50's y sus reflexiones medio siglo después”, publicado en el N° 865 del *Boletín del Centro Naval* de abril a julio del 2025;
2. Otro artículo titulado: “909. Un número que me recuerda una historia jamás contada. Los radares 909 de los destructores ARA *Hércules* y *Santísima Trinidad*”, publicado en el N° 830 del *Boletín del Centro Naval* de enero a abril del 2012⁽³⁾;
3. Otro artículo más, titulado: “Los radares 909 durante la Guerra de Malvinas”, publicado en el N° 831 del *Boletín del Centro Naval* de mayo a agosto del 2012⁽⁴⁾;
4. Un artículo previo titulado: “El desafío tecnológico”, publicado por el *Boletín del Centro Naval* hace 36 años⁽⁵⁾. Lo hice en medio de la asunción de mis responsabilidades dentro del Proyecto 42 y con plena consciencia de lo que debía resolver. Actualmente, pienso que al llegar al país no pudimos enfrentar el desafío y, lo más curioso, es que los británicos tampoco. Así lo he encarado en el artículo “La disponibilidad de sistemas para la Guerra del Atlántico Sur”, también escrito para la *Revista del Mar* y, luego, para el *Boletín del Centro Naval* (y presentado recientemente en 2023). En nosotros falló el sistema logístico; en ellos, la concepción de un sistema integrado, algo que resultó demasiado complejo para su mantenimiento en funcionamiento.

Aparte de lo anterior, existe un informe mío dirigido al entonces presidente del Instituto de Publicaciones Navales, Clte. (RE) Carlos Luis Mazzoni, sobre el libro *Four Weeks in May: The Loss of HMS Coventry. A Captain's Story*, escrito por el Comandante del buque, el Capitán David Hart Dyke⁽⁶⁾. Este fue el comandante del buque británico hundido durante la Guerra de Malvinas por la Fuerza Aérea Argentina. En su libro, que, pese a mi sugerencia de hacerlo en castellano, no fue editado por dicho Instituto. En él se informa sobre aspectos relacionados con el mantenimiento y la operatividad del buque, y sobre su conducción de comando durante la guerra. Esto lo considero como un ejemplo de lo ocurrido con los otros seis buques de guerra británicos que cubrían un rol capital en las acciones bélicas y que poseían el mismo sistema ADAWS-4 de control táctico de las acciones y de las armas (todos ellos dotados de 2 radares 909 por unidad).

Comentarios sobre el artículo relativo al primer combate aeronaval de la historia argentina

Cabe observar, en primer término, que este combate se realizó durante un proceso revolucionario interno, en un río próximo a Buenos Aires y entre aviones a reacción, construidos como consecuencia de las experiencias de la Segunda Guerra Mundial, y dos buques de construcción posterior a la Primera Guerra Mundial (década del 1920).

En él se informa sobre aspectos relacionados con el mantenimiento y la operatividad del buque, y sobre su conducción de comando durante la guerra.

- (3) Domínguez, N. A. (2011). 909. Un número que me recuerda una historia jamás contada – Los radares 909 y las capacidades operativas de los destructores ARA *Hércules* y *Santísima Trinidad*. *Boletín del Centro Naval*, N° 830.
- (4) Domínguez, N. A. (2012). Los radares 909 durante la Guerra de Malvinas. *Boletín del Centro Naval*, N° 832, pág. 9.
- (5) Domínguez, N. A. (1977). El desafío tecnológico. *Boletín del Centro Naval*, N° 710.
- (6) Hart Dyke, D. (2007). *Four Weeks in May: The Loss of HMS Coventry. A Captain's Story*. Reino Unido: Atlantic Books.

El combate fue claramente desigual, produciéndose seis bajas y unos 30 heridos entre los marinos, la mayoría cadetes de la Escuela Naval Militar antes de graduarse como profesionales del mar. El caso particular del cadete de cuarto año Carlos Cejas Duclos ha conmovido a todos sus compañeros de la Promoción 83, a la cual pertenezco, y a sus familiares y amigos de la Ciudad de Paraná (Entre Ríos) durante más de 60 años, y sus heridas físicas y espirituales no parecen poder cerrarse desde el 16 de septiembre de 1955. La sociedad argentina viene desconociendo gran parte de las crueldades y mendacidades de su historia y parece estar llegando la hora de la verdad.

El Destructor ARA *Cervantes*, en el que yo embarqué por pensar que como marino debía pelear en un buque, en vez de hacerlo para defender la Escuela, estaba en reparaciones generales. Esto afectó sus posibilidades defensivas, a diferencia del Destructor ARA *La Rioja* que estaba en mejores condiciones operativas. El primero, de construcción española, llevaba 27 años de servicio en la Armada y el segundo, de construcción británica, tenía 26 años de navegación en su haber. Esto causó que hubiera mucho más muertos y heridos en mi buque que en el otro.

Las acciones comenzaron el 16 de septiembre de 1955, cuando los cadetes fuimos despertados, extrañamente, por el sonido de un clarín a las tres de la madrugada. Embarcamos y salimos por el canal de Río Santiago.

A las 09:18 h observamos que se nos acercaban cuatro aviones Gloster Meteor. Éstos, que desarrollaban una velocidad de hasta 670 kilómetros por hora, comenzaron a volar a baja altura alrededor de los dos destructores. Cumpliendo órdenes superiores, atacaron previamente al Destructor ARA *La Rioja*, que se hallaba entre 500 y 1000 metros a nuestro estribor.

El interés por ver lo que pasaba hizo que muchos de los tripulantes que no tenían puestos en la artillería, máquinas o el puente se asomaran a la borda para ver lo que pasaba. Yo, que había sido designado suboficial de guardia en cubierta, recibí la orden de hacerlos entrar al sollado de proa para evitar su exposición directa a la metralla de los aviones atacantes. Cuando la estaba cumpliendo, y me hallaba entre la chimenea de proa y la puerta de la cocina, una lluvia de proyectiles de 20 milímetros de calibre, alternando uno perforante con otro explosivo, bañó al buque de esquirlas, roturas y sangre. El cocinero Juan de Dios Vega cayó gravemente herido a mi derecha, a un metro de distancia de mí, y murió poco tiempo después. Muchos de los que yo empujaba hacia el sollado fueron heridos ante mi vista.

Esos, y otros aviones despachados en sucesivas pasadas, dejaron muertos y heridos en un buque que había perdido velocidad por averías en sus máquinas y calderas. Esto produjo un humo hacia la popa que facilitó el ataque de los aviones debido a la falta de visibilidad de los apuntadores de nuestras ametralladoras Bofors, de 40 milímetros de calibre. Se hacía fuego entre el humo sin poder ver al enemigo.

Unos bombarderos Calquín pudieron haber terminado con todos nosotros, cumpliendo con las órdenes que el dictador Juan Domingo Perón dio al ministro de Marina, Contraalmirante Luis Juan Cornes, y este al Comandante de la Aviación Naval, capitán de fragata Hugo Alberto Crexell. Este último fue el que se trasladó a la Base Aérea de Morón para dar instrucciones a los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina para que atacaran a los buques de su propia Armada. Fue ese, lamentablemente, el verdadero “bautismo de fuego” de la Fuerza Aérea Argentina y no el posterior de la guerra de Malvinas (27 años después). La lucha entre hermanos estaba lanzada y el gestor del odio entre ellos, un oficial superior del Ejército Argentino, pudo haberse sentido satisfecho. Ninguno de los atacantes fue muerto o herido y les habrá quedado en su consciencia un sentimiento de culpa por el resto de sus vidas.

El combate fue claramente desigual, produciéndose seis bajas y unos 30 heridos entre los marinos, la mayoría cadetes de la Escuela Naval Militar antes de graduarse como profesionales del mar.

Nuestro buque siguió navegando lentamente hacia la boca del Río de la Plata, junto con su par, y con el objetivo de cumplir la misión de bloquear la entrada a la altura del Pontón Recalada. La situación de los heridos a bordo era dramática, y el Comandante, el Capitán de Fragata Pedro J. Gnani, decidió entrar a Montevideo, luego de recibir, mediante un remolcador uruguayo, un cadete muerto y otros tres heridos del otro buque, comandado por el capitán de Fragata Rafael Alberto Palomeque Barros. Este último, más antiguo y el responsable de la operación, fue el que finalmente cumplió el cometido, ordenado por el entonces Comandante en Jefe de la Marina de Guerra en Operaciones y director de la Escuela Naval Militar, contraalmirante Isaac Francisco Rojas.

Entramos al puerto de Montevideo, que se hallaba colmado de uruguayos ansiosos de ayudarnos y de ambulancias que trasladaron a nuestros heridos. Velamos a nuestros muertos en el edificio de la Aduana y les dimos sepultura transitoria en el cementerio del Buceo. Lo hicimos junto a miles de uruguayos que lloraban nuestra desgracia.

Cumpliendo normas internacionales, fuimos internados en el Uruguay y se nos trasladó a un cuartel de las afueras de Montevideo. Allí dormimos, aprendimos a cantar el himno uruguayo con la banda de música del regimiento, nos levantamos a diana, formamos y desfílamos junto a ellos; aprendimos a comer pirón y escuchamos las radios argentinas en la cámara de oficiales del regimiento. Pasaron unos cuantos días hasta que pudimos festejar el triunfo de la Revolución Libertadora, junto con la gran mayoría de los uruguayos.

Reconocido el nuevo gobierno argentino por el gobierno uruguayo, hubo familias e instituciones de ese país que se ofrecieron para hacer más llevaderos los días que permaneceríamos allí hasta nuestro regreso a Buenos Aires.

En mi caso, fui recibido, junto con el cadete de tercer año Leonel Horacio Gemignani, por la familia Vignale, emparentada con la familia Massone (del instituto homónimo que ocupaba el edificio de la actual Comisión Nacional de Energía Atómica [CONEA], ubicado en la Avenida del Libertador Gral. San Martín, frente a la que fuera la Escuela de Mecánica de la Armada). La casa, de esta recordada y amable familia, estaba ubicada en el barrio de Pocitos.

A partir de entonces viví experiencias inolvidables, que he contado a lo largo de mi vida a quien me quisiera escuchar. Ellas, resumidamente, fueron las siguientes:

- Recepción especial en el Jockey Club de Montevideo, donde debí hacer uso de la palabra para agradecer las de su presidente;
- Entrevista con el empresario Sr. Andrés Massone, quien estaba en Montevideo como exiliado político. Él, junto con su hermano Atilio, preso hasta 1954 por el régimen peronista, había dirigido el Instituto Massone hasta su expropiación por la fundación Eva Duarte de Perón, poco tiempo antes de estos hechos;
- Visita a los exiliados políticos argentinos en una trastienda oculta de un almacén de Montevideo;
- Llevada en andas por la avenida 18 de Julio desde el monumento a Artigas hasta el diario *El Día*, donde se me hizo un reportaje que fue publicado en un artículo en el día siguiente;
- Navegación a Buenos Aires, llevando a los féretros de los tripulantes de nuestros buques muertos en el combate aeronaval y a algunos exiliados políticos que querían regresar a su país;

Entramos al puerto de Montevideo, que se hallaba colmado de uruguayos ansiosos de ayudarnos y de ambulancias que trasladaron a nuestros heridos.

- Recepción inolvidable de unos 100.000 argentinos en el Puerto de Buenos Aires. La Flota de Mar ya estaba allí y lucía engalanada mientras se escuchaban sus sirenas, junto con las de todos los buques, militares y mercantes, surtos en el puerto;
- Vuelta urgente, por orden del almirante Rojas, de todos los cadetes a la Escuela Naval Militar, desde el mismo Puerto de Buenos Aires a Río Santiago, para rendir los terceros exámenes bimestrales de todas las materias. Estos habían sido demorados por la revolución y era preciso retomar el ritmo habitual lo antes posible y bajar los humos de quienes comenzaban a sentirse como héroes. Nuestro director lo hacía por nuestro bien y así lo comprendimos.

Termino este artículo con la expresión “reflexiones desde el otro extremo de la vida”, dado que tenía entonces 21 años de edad y hoy tengo 88 años. Estos pensamientos se dividen entre lo relativo a lo social y lo profesional, y las de carácter filosófico, que tienen un contenido fundamentalmente ético y que no traté en la exposición oral que hice en la Academia Nacional de la Historia por razones de tiempo y por haberlo ya hecho en diversas oportunidades.

Los radares 909 y el combate aeronaval por las Malvinas

Llegado a este punto, doy un salto de veinte años en el tiempo, un giro de mi pequeña clepsidra individual, para tratar el tema del artículo sobre los radares 909 de los destructores misilísticos *Hércules* y *Santísima Trinidad*, publicado previamente en el *Boletín del Centro Naval* y en Internet.

Por una jugada del destino, a fines de 1974 fui destinado a Gran Bretaña para hacer cursos en el sur de Inglaterra y luego asumir el puesto de jefe del Departamento Ingeniería (luego “Sistemas”) del destructor ARA *Hércules*. Un departamento que nunca había existido antes en ningún buque de nuestra Armada. El buque se hallaba en construcción en el astillero Vickers en Barrow-in-Furnes, en el norte de Inglaterra, como segundo de la clase Tipo 42, luego del destructor HMS *Sheffield*.

Curiosamente, estos destructores, cincuenta años más modernos que el que tripulé en el año 1955, eran para la “defensa antiaérea de área” de la Flota de Mar, algo que no teníamos con nuestros dos buques para defendernos de los cazas Gloster Meteor, comprados por el dictador Perón y de los bombarderos Calquín, construidos en el país. Esta nueva situación obedecía al advenimiento de los misiles antiaéreos y sus sistemas digitales de control.

Tenía unos 65 hombres a mi cargo (cinco ingenieros y el resto técnicos en electricidad, electrónica y armas): históricamente, asumía la jefatura de un nuevo departamento en la organización de a bordo y este era el más numeroso de la dotación del buque. Era consciente que todo ello volcaba en mis manos una muy difícil responsabilidad; ella me hacía sentir orgulloso de recibirla, pero, por otra parte, sabía que pondría en juego todas mis capacidades y flaquezas para lograrlo. En pocas palabras, me jugaba mi carrera como ingeniero electrónico.

Le pedí al Comandante, el entonces Capitán de Navío Rafael Chaliar, que me asignara la misión del nuevo departamento y me dijo que fuera yo quien la redactara, pues no existía en los reglamentos. Fue algo muy difícil para empezar a trabajar; me tuve que poner de acuerdo con los otros jefes de los departamentos tradicionales, a los cuales les había sacado un cargo a cada uno. El cargo Sistemas Eléctricos se lo sacaba al Departamento Propulsión; el cargo Sistemas Electrónicos había sido el denominado “Reparaciones Electrónicas”, que yo había desempeñado en otros buques y era del Departamento Operaciones y, finalmente, el cargo Sistemas de Armas o Control Tiro, que había pertenecido al Departamento Armamento y quedaba bajo mi responsabilidad.

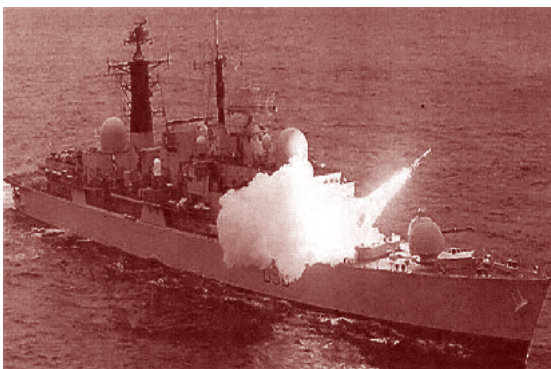
Por una jugada del destino, a fines de 1974 fui destinado a Gran Bretaña para hacer cursos en el sur de Inglaterra y luego asumir el puesto de jefe del Departamento Ingeniería (luego “Sistemas”) del destructor ARA *Hércules*. Un departamento que nunca había existido antes en ningún buque de nuestra Armada.

Luego vinieron las inspecciones de instalación y las pruebas de puerto de los equipos componentes de los sistemas eléctricos, electrónicos y de armas. Todo fue muy complicado, pero los radares 909 fueron, por lejos, los ganadores en complejidad. Creo que nunca el país tuvo, hasta ahora, radares tan complicados como los dos que me tocaron en suerte. Tenía 11 hombres dedicados a ellos y 90 manuales para estudiar su estructura, mantenimiento y funcionamiento en combate. Contaban con más de 100.000 partes cada uno. El pedestal de las antenas pesaba 11 toneladas, debía seguir el blanco con una precisión de minutos de arco pese al rolido (movimiento de giro lateral del buque) y el cabeceo (movimientos de elevación y bajada de la proa, alternados con los de bajada y elevación de la popa), y cada uno tenía una computadora para detectar parte de las fallas y averías que podía tener. Estaban en desarrollo; se le habían aplicado más de 1.500 modificaciones y fue por ello que dividí a mis subordinados para que estudiaran especialmente las partes de los manuales en los cuales se habían aplicado dichas modificaciones. Lo hice en base a que pensaba que allí se producirían las fallas durante las pruebas.

Las pruebas en puerto insumieron una semana para cada radar y el inspector del Ministerio de Defensa británico las aprobó. Pese a ello, yo no puse la firma para recibirlos en base a lo que me vinieron informando mis hombres. Se creó un grave conflicto que llevó a una entrevista con el presidente del enorme astillero. Estaban presentes el jefe de su Departamento de Armas, nuestro comandante y el suscripto aparte de otros jefes de ambas partes, afectadas a la construcción naval. Allí se estaban construyendo, con la mano de obra de muchos miles de técnicos y operarios, el portaviones HMS *Invencible* (que tenía también el sistema antiaéreo con estos radares), un submarino nuclear y buques para los brasileños y chilenos. Seis meses antes había terminado su construcción allí el destructor HMS *Sheffield*, que era el primero de la Clase 42. Todo el astillero atendía simultáneamente a todas las construcciones y pruebas de nuestro buque, junto con las de los otros, pero cubría con mantos de silencio (secretos militares) los problemas que se le presentaban en cada caso.

Luego de intentar doblegar nuestra voluntad y no lograrlo, el presidente del astillero, Sir Ronald Reshow, se dirigió a sus propios subordinados, jefes de los departamentos del astillero, y les ordenó solucionar todos los problemas detectados por nosotros. Ello derivó en modificaciones y ajustes que insumieron varios meses y la repetición de las pruebas en los dos radares.

Pasada esta instancia, los equipos pudieron ser integrados en sistemas (mediante un proceso llamado *linking*) y pasamos a las pruebas de equipos y sistemas en el mar. Todo esto durante un año hasta que, al fin, arribamos a los lanzamientos de misiles y, luego de 20 días de intentos fallidos por diferentes causas, logramos lanzar un misil exitosamente en el esquema lanzamiento más fácil (*up and along*).



Uno de nuestros destructores tipo *Hércules*, lanzando un misil antiaéreo Sea Dart.

Luego hicimos otro, en el que hubo problemas porque debíamos abatir un blanco que se aproximaba al buque por popa y a baja cota. Este fue el caso que, más de veinte años antes, el destructor *Cervantes* debió encarar, estando en un canal y contra los Gloster Meteor atacándonos por popa. Fue entonces cuando pensé que el problema que habíamos tenido entonces seguía estando vigente, pese a nuestro complejo sistema integrado y digital operando con los sofisticados

Todo fue muy complicado, pero los radares 909 fueron, por lejos, los ganadores en complejidad.

misiles Sea Dart, ahora disponibles en lugar de las viejas y lentas ametralladoras Bofors 40 de nuestro querido destructor ARA *Cervantes*.

Concluí que las piezas fundamentales para determinar la falla del sistema de datos tácticos para la acción y el control de las armas eran estos dos radares 909, más que el resto del sistema centralizado que ellos integraban. Tenía muy claros y documentados los problemas residuales tratados durante la recepción del buque en Gran Bretaña.

Mi experiencia fue aprovechada luego, en el año 1979, para la construcción y prueba del destructor gemelo el *Santísima Trinidad*, que fue construido en nuestro país en el Astillero de Río Santiago. Lo hice en cuanto a la organización de los estudios de los miembros de la dotación en el país, las pruebas, los lanzamientos de misiles y tiros del cañón, y las posibilidades logísticas argentinas. Fui asesor del Comandante Capitán de Navío Nelson Castro, y él quiso que volviera con él en el buque por ocho meses a Gran Bretaña para las pruebas y ajustes finales que no eran de posible realización en nuestro país.

Finalizadas dichas pruebas con éxito, en noviembre de 1981 salimos del puerto de Portsmouth, cerrando un extenso y complejo contrato con el Ministerio de Defensa británico y la empresa Vickers Shipbuilding y sus subcontratistas de la mejor manera posible. Abandonamos el puerto, recibiendo los honores de todos los buques que unos meses después serían nuestros enemigos en la guerra de Malvinas.

Concluí que las piezas fundamentales para determinar la falla del sistema de datos tácticos para la acción y el control de las armas eran estos dos radares 909, más que el resto del sistema centralizado que ellos integraban.



Fragata
HMS *Victory*.

También estaba
con la bandera
argentina a tope la
Fragata
HMS *Victory*,
del almirante
Horacio Nelson, el
9 de julio de 1981.



Finalmente, entramos a la Base Naval de Puerto Belgrano, recibiendo los honores del resto de la Flota de Mar. Todos estos hechos son inolvidables para mí.

Artículo sobre el segundo combate aeronaval de la historia argentina (Los radares 909 durante la Guerra de Malvinas)

A diferencia del primero de estos combates este se realizó con misiles y armas más modernas, y en el marco de una guerra internacional con el Reino Unido de Gran Bretaña. Sucedió en el mar, lejos de Buenos Aires, y entre aviones a reacción comprados por nuestro país a aliados de la NATO con nuestro enemigo, y contra buques que, en general, fueron británicos y de reciente construcción, en su gran mayoría.

No hubo ataques aéreos a los dos buques argentinos dotados de radares 909 por la sencilla razón que, luego del Operativo Rosario en el que intervino el destructor

ARA *Santísima Trinidad*, ese destructor y el *Hércules* no podían ser usados para lanzar misiles Sea Dart contra los aviones británicos. Esto era así porque los británicos conocían nuestras frecuencias de control de tales misiles. Estas eran emitidas por los radares 909 (en la banda "J" de microondas) y, en función de tal conocimiento, podían fácilmente neutralizar, con equipos de guerra electrónica, todos nuestros ataques. Yo había tratado de salvar esa dificultad en 1977 para preservar nuestra autonomía tecnológica, pero ellos no nos quisieron vender los bancos de prueba necesarios para poder cambiar secretamente las frecuencias de control. Desde entonces, me quedó la duda sobre si ellos preveían una guerra con nosotros por las Malvinas y las otras islas del Atlántico Sur.

Como resultado, la función de estos buques fue secundaria durante el resto del conflicto y fue así como el destructor ARA *Santísima Trinidad* solo actuó como buque de desembarco de infantes de marina, comandados por el entonces Capitán de Corbeta Pedro Edgardo Giachino, muerto en combate.

Lo que sí ocurrió fue que la Aviación Naval y la Fuerza Aérea realizaron ataques aéreos a los buques británicos capitales para evitar la recuperación de las islas por parte de los británicos. La mayoría de esos buques británicos tenían el Sistema ADAWS-4 con sus dos radares 909 como componentes fundamentales del sistema para la defensa antiaérea de su área de comando y control.

El vicecomodoro retirado, Hugo Weskamp, que me conocía por ser cuñado de una de mis hermanas, me visitó en mi casa durante los comienzos del conflicto para pedirme un plano de los destructores Tipo 42 (como lo eran los dos buques argentinos y los británicos gemelos). Lo hizo a requerimiento del Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea. Yo le expresé que, aparte de ello, si era intención de ellos hacer un ataque aéreo contra los buques británicos, yo les podía informar sobre las debilidades de sus sistemas antiaéreos. Fue en base a ello que poco después el citado vicecomodoro me visitó en el Edificio Libertad y le di fotocopias de la documentación secreta que avalaba tales debilidades, junto con una explicación oral para su interpretación. Al día siguiente volvió para pedirme los originales, pues, evidentemente, dudaron de que yo pudiera hacer eso en detrimento de la Aviación Naval. No fue así acaté la orden de su superior, el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, y se los presté por 24 horas. Mi requerimiento fue cumplido en término y luego no supe nada más de las medidas adoptadas por esa institución, en base a la información que, patrióticamente, les hice llegar. Pero no me cabe duda de que los aviones de la Fuerza Aérea tomaron en cuenta la información por la forma en que hicieron sus ataques a los buques británicos provistos de radares 909. Tampoco tengo dudas de que algunos aviadores navales podrán sentirse molestos conmigo por haber brindado esa información a la Fuerza Aérea y expresarlo casi 30 años después de la guerra. Yo no tuve dudas: primero soy argentino y luego oficial de marina. Además, esperé que sea internacionalmente reconocida la pérdida de nuestra capacidad de defensa antiaérea de área, por parte de la Flota de Mar, por todos los problemas que aquí expongo respecto a nuestros dos buques.

Los resultados fueron los hundimientos del destructor HMS *Sheffield*, por la Aviación Naval, y del destructor HMS *Coventry*, por parte de la Fuerza Aérea. Otras averías sufridas por la flota enemiga figuran en la Planilla N° 3 de mi artículo sobre este tema y el caso de nuestro ataque al portaviones HMS *Invincible* lo he desarrollado, en particular, en el artículo "La disponibilidad de los sistemas en la Guerra de Malvinas", a publicar por el *Boletín del Centro Naval* si se aprueba mi ensayo.

Las conclusiones de mi artículo son elocuentes respecto a las debilidades británicas puestas de manifiesto en el combate.

(...) los británicos conocían nuestras frecuencias de control de tales misiles. Estas eran emitidas por los radares 909 (en la banda "J" de microondas) y, en función de tal conocimiento, podían fácilmente neutralizar, con equipos de guerra electrónica, todos nuestros ataques.

Informe sobre el libro del comandante del destructor HMS Coventry

En el informe que hice al presidente del Instituto de Publicaciones Navales he tratado de mostrar una lectura “entre líneas” de lo expresado por el autor. Sería muy raro que un comandante y, en particular, un comandante de la Royal Navy, reconozca deficiencias tecnológicas y operativas de su buque en un conflicto o en la construcción y prueba de un buque, realizadas en un astillero de su país. No lo hizo, como era de prever. De todas maneras, creo que he podido encontrar en su texto puntas de “ovillos no desenrollados” que muestran una realidad ocultada con mucha inteligencia.

Observo que los británicos han aprendido la lección de sus muchas guerras y han actuado en consecuencia: el destructor que han enviado ahora a las Islas Malvinas, el destructor HMS *Dauntless* (audaz, intrépido), de la Clase 45. Cuenta con todas las virtudes para la defensa antiaérea de área, que no tenían los de la Clase 42 que fueron hundidos por nuestros aviones. Tiene un radar tridimensional de vigilancia, un sistema electro-óptico, misiles para batir blancos aéreos a distintas distancias y cotas y, en general, una tecnología muy superior a la de sus predecesores Tipo 42.

Además, los británicos han autorizado la instalación de una estación del Sistema GPS “Galileo” de la Unión Europea en las islas. Su cobertura incluye todas las islas, gran parte del Atlántico Sur y la Antártida, y tendrá una precisión de rango militar para la ubicación de móviles que se desplacen por tierra y por mar. Esto ha originado reclamos del Ministerio de Defensa de los EE. UU. y me hace recordar lo ocurrido previamente durante la guerra del Golfo Pérsico⁽⁷⁾.

Puedo pensar que los británicos están basando su soberanía en las islas con un indiscutible poder militar mientras que nosotros tratamos de esgrimir en nuestro favor argumentos históricos, geográficos y legales, a la vez que debilitamos nuestro poder militar. Creo que desde hace muchos siglos la ocupación de los espacios geográficos se ha basado en el poder militar de los conquistadores y que luego la diplomacia trata de justificar lo actuado por los poderosos. No tengo argumentos para pensar otra cosa, el mundo es de los poderosos y no de los que, como el rey moro, lloran su debilidad por la pérdida de La Alhambra. La dialéctica entre la guerra y la paz parece trazar una línea abierta entre los “buenos” que quieren la paz y los “malos” que se proyectan al ataque bélico cuando sus intereses así se lo aconsejan.

Conclusiones

- Hubo una gran diferencia entre ambos combates. El primero llevó al conflicto entre dos armas de nuestras Fuerzas Armadas y la motivación fue de política interna. El segundo debió haber convocado a la interoperabilidad militar conjunta ante un enemigo nacional común y a través de un comando conjunto, que existió bajo la denominación de “Comando del Teatro de Operaciones Malvinas”, pero sin poder lograr una eficacia operacional conjunta concreta, importante y necesaria. Nuestras Fuerzas Armadas no habían sido preparadas para ello, a través de una emergente Revolución de los Asuntos Militares (RAM)⁽⁸⁾. En este segundo caso, la motivación fue, para los argentinos, la soberanía nacional;
- Ambos combates aeronavales de la historia argentina creo que no han sido suficientemente analizados. De otra manera, no entiendo cómo, en el caso de los británicos, nuestras deficiencias logísticas y tecnológicas en el mar no hayan sido corregidas de manera de actualizar y aumentar nuestro poder naval. Creo que ello no ha ocurrido por razones políticas lamentables y porque ello sucedió fuera del ámbito terrestre, que es el foco aparente de todas nuestras inquietudes y preocupaciones.

Además, cabe observar que, en el primer caso, hubo actitudes vergonzantes de un líder político aparentemente indiscutible. Él mismo dijo que todos somos peronistas, por

Sería muy raro que un comandante y, en particular, un comandante de la Royal Navy, reconozca deficiencias tecnológicas y operativas de su buque en un conflicto o en la construcción y prueba de un buque, realizadas en un astillero de su país.

(7) Domínguez, N. A. (1993). Tormenta espacial en el desierto. *Revista de la Escuela Nacional de Inteligencia*, 2(1).

(8) Domínguez, N. A. y Bloch, R. (2004). *Un enfoque sistémico de la defensa. Tomo II: Aspectos Militares y Tecnocientíficos*. Buenos Aires: Editorial DUPLICAR.

convicción o por oposición. En el segundo caso, se trata de crear la idea de que viviremos una “paz perpetua”, algo que la historia viene demostrando como inexistente en este mundo. Con esta última idea, creo que las Fuerzas Armadas no podrán sobrevivir a la aparente sinrazón de su existencia;

- La memoria de lo ocurrido en esos combates ha quedado grabada en los sobrevivientes que quedamos de las acciones que refiero;
- Respecto al sistema ADAWS-4, que centralizaba toda la información de carácter táctico y controlaba las armas, y los radares 909, principales generadores de problemas dentro del sistema, siempre tuve la duda de si podríamos mantenerlos en funcionamiento en nuestro país. Luego del conflicto, sin los repuestos, laboratorios, talleres e industrias necesarios para ello (que tenía Gran Bretaña y nosotros no), ambos buques estaban condenados: el *Hércules* con otro destino fuera de lo aeronaval y el *Santísima Trinidad*, “canibalizado” y hundido en su muelle de la Base Naval de Puerto Belgrano. Dedicué ocho años de mi vida a que ambos buques funcionaran y estuvieran disponibles para una Flota de Mar, que parece también condenada a la desaparición. ¡¡¡Cuánta pena profesional!!! Es la que siento.

En su momento imaginé, en un estudio de Estado Mayor (que elevé oportunamente allá por 1979), lo que pasaría con los buques luego de un año con apoyo logístico de la Base Naval de Puerto Belgrano y creo que los hechos han justificado mis previsiones. Pasaron muchos años y casi nada queda.

- Para colmo, le hicimos la guerra a los proveedores de nuestros dos buques destructores misilísticos antiaéreos y, luego de la guerra de Malvinas, “canibalizamos” al destructor ARA *Santísima Trinidad* para que funcione el *Hércules*, sin el radar 909 de popa (según una modificación hecha en astilleros chilenos), y dejamos que el primero se hunda solo en el muelle de Puerto Belgrano, luego de haberlo rescatado del ataque montonero en Río Santiago (hundido con una carga de demolición subacuática de 85 kilogramos de gelamón el 22 de agosto de 1975). Este fue el “broche de oro” para todo lo que hice, junto con un nutrido grupo de oficiales y suboficiales selectos, para que esos buques funcionen operativamente con el objetivo de proteger una Flota de Mar que, en ese entonces, era digna de tal denominación. Me queda el consuelo de que tampoco los británicos lo lograron con su Fuerza de Tareas;
- El segundo combate aeronaval argentino mostró el valor de nuestros pilotos y ello fue reconocido por el Almirante Comandante del Grupo de Tareas británico y otros muchos oficiales de la Royal Navy. La experiencia con nuestros dos buques potenció la eficacia de los atacantes aéreos contra los buques similares a los del enemigo, pero fallamos con el uso de las bombas de la Fuerza Aérea, con espoletas ajustadas para blancos terrestres más que navales, y con la reducida disponibilidad de misiles Exocet Aire-Mar (AM49). Por primera vez se usaron estos misiles con magníficos resultados. Con los Sea Dart no fue lo mismo. Hubo gestos heroicos y hazañas técnicas, pero perdimos la batalla, no así la guerra, pues ella sigue abierta en los sensibles planos de la temporidad y la diplomacia. Por otra parte, en estos cuarenta años, tanto el mundo como Gran Bretaña y la República Argentina han cambiado demasiado;
- Tecnológicamente, podríamos afirmar que la diferencia entre ambos combates fue que, en el primero, los aviones atacantes obedecían a una tecnología aérea de fines de la Segunda Guerra Mundial, mientras que los buques atacados eran de una tecnología propia de fines de la Primera. En cambio, en el segundo combate, los aviones atacantes argentinos operaban tecnologías aéreas francesa y norteamericana, con capacidades de armas difícilmente asimilables por la tecnología británica antiaérea que poseían sus buques y que era dos décadas más antiguos;

La memoria de lo ocurrido en esos combates ha quedado grabada en los sobrevivientes que quedamos de las acciones que refiero.

- No podemos pensar en una independencia tecnológica que nos permita una defensa en todo tiempo y lugar. Sí podemos aspirar a una autonomía tecnológica. Los hechos que he narrado nos muestran lo lejos que estamos de este objetivo de mínima. Dicha autonomía se logra con un gran esfuerzo, que debe concertar a civiles y militares en claros objetivos de un sistema de defensa que brilla por su ausencia y en una acción político-estratégica de carácter tecnocientífico que nunca llegamos a comprender claramente. Con el tiempo, la brecha tecnológica se ha venido ensanchando y cada vez estamos peor, con la infantil y kantiana idea de una paz perpetua. Un posadero holandés criticaba a Kant, en un cuadro denominado *La paz perpetua* que mostraba la imagen de un cementerio. Hoy día tampoco la paz perpetua se encuentra en los cementerios; la ingeniería genética y la ley irrumpen en ellos.
- Respecto al punto anterior, cabe consignar que cada buque de la Armada debe obtener y mantener tres capacidades: flotar, moverse y combatir (así como los aviones deben sustentarse, volar y combatir). En los dos combates aeronavales los hechos pusieron en juego estas tres capacidades de muchos de los buques intervinientes. En mi caso particular, mi abuelo materno, el ingeniero maquinista español Emilio García Malde y su nieto y primo hermano mío, el técnico e ingeniero naval de la UBA Emilio García Rabini (diseñador de buques de los astilleros ASTARSA, *Príncipe*, *Menghi* y *Penco*, y *Higgins* de Nueva Orleans, EE. UU.) y jefe de una empresa de diseño de destructores para la Armada de los Estados Unidos (USN) y de transformación de buques mercantes para la explotación de petróleo costa afuera. Fueron gestores de la capacidad de *flotar*. Mi padre, el Contraalmirante Antonio Domínguez, lo fue de la capacidad de *moverse*, de los patrulleros ARA *King* y *Murature*⁽⁹⁾ y del acorazado ARA *Rivadavia*, así como de la fragata ARA *Presidente Sarmiento*, entre otros.

(...) cabe consignar que cada buque de la Armada debe obtener y mantener tres capacidades: flotar, moverse y combatir.

Por mi parte, la Armada me brindó la posibilidad de intervenir en la capacidad de *combatir* de muchos buques antes de haber realizado las tareas que aquí describo en los destructores misilísticos ARA *Hércules* y *Santísima Trinidad*.

El destino quiso que mi puesto de combate en el destructor ARA *Hércules* fuera en el Cuarto de Operaciones como asesor directo de su Comandante, el entonces Capitán de Navío Rafael Chalier, en cuanto al mantenimiento de las capacidades del buque para flotar (recibiendo información de la Central de Control de Averías), moverse (recibiendo información del tablero de control de propulsión con sus turbinas de gas) y de combatir (recibiendo información de mis subordinados en los cargos de Sistemas Electrónicos y de Armas)⁽¹⁰⁾.

Todo esto que, aparte de la querida intervención de la Armada, me vino como por un mensaje genético de orden tecnológico y por los azares del destino, lo que me llena de orgullo y satisfacción.

- Los dos puntos anteriores me llevan a la conclusión de que nuestra gran debilidad estratégica naval de orden tecnológico es que, si bien nuestros astilleros y bases de apoyo logístico de las Flotas de Mar y de Ríos han conseguido cierta autonomía tecnológica en cuanto a lograr que nuestros buques *floten* y lo sigan haciendo, ello no ocurre plenamente en cuanto a brindarles plantas propulsoras que garanticen tal autonomía para que se *muevan* y lo sigan haciendo y que *combatan* y lo sigan haciendo. Esto es así porque nuestro conocimiento e industria navales no se han desarrollado en cuanto a la propulsión autónoma de buques autopropulsados ni tampoco en la disposición autónoma de sensores (radares, sonares, sondas electrónicas, etc.) y armas (artillería y misiles de uso naval). Todos los esfuerzos realizados en ese sentido se han debatido con la falta de conocimiento de algunos decisores y de apoyo político y social para lograrlo en forma consistente y sostenible en el tiempo. Esto debe hacerse como lo hacen los países desarrollados, que, por algo, ocupan tal categoría en el plano militar;
- Concretamente, cabe observar que en 1955 fueron aviadores profesionales tripulando aviones modernos los que enfrentaron un antiguo fuego antiaéreo, operado por valerosos

(9) Domínguez, N. A. (2011). *Juguetes propios y guerras ajenas*. Buenos Aires: Edición del Autor.

(10) Domínguez, N. A. (1979). El Jefe de Ingeniería en el Cuarto de Operaciones. *Boletín del Centro Naval*, N° 721.

cadetes que estaban lejos de ser profesionales del mar. En este caso, de nada servía que hubiera profesionales en las planas mayores de buques ya viejos y deteriorados.

En la guerra de Malvinas las tecnologías y las armas empleadas tenían una concepción y una construcción centrada en países desarrollados que mostraron y demuestran no compartir nuestra soberanía sobre las islas. Los enemigos las operaron a través de profesionales de la guerra aeronaval, y tuvieron la visión estratégica de negarnos autonomía tecnológica.

- Por error se considera que el día 2 de mayo de 1982 constituye la fecha adecuada para conmemorar el “bautismo de fuego” de la Fuerza Aérea Argentina. Esto se relaciona con su primera actuación en la guerra de Malvinas durante el combate aeronaval correspondiente. Como consta en este artículo, ello en realidad ocurrió así: fue el 16 de septiembre de 1955 durante la lucha entre hermanos de la Revolución Libertadora. Ello es parte de una lamentable historia que, aunque no nos gusta, es parte de la historia argentina real y sigue siendo actual, y he tenido la desgracia de padecerla entre mis 21 y 88 años, junto con todos mis amigos y compañeros de la vida. Hemos sido pacientes de hechos políticos desbordantes de inmoralidad que han afectado a lo que fue nuestro gran país a comienzos del siglo XX y aún lloramos sobre su ruina.

- Como lo observé previamente, los teatros de operaciones fueron manifiestamente diferentes: mis compañeros de la Escuela Naval Militar, Promoción 83, intervinieron en la Revolución Libertadora, la guerra antisubversiva y la guerra de Malvinas. Algunas de sus experiencias están volcadas en los dos últimos ejemplares del libro *Estelas Doradas*⁽¹¹⁾, que he obsequiado tanto a la Academia Nacional de la Historia como a la Biblioteca del Centro Naval para su consideración en la historia militar argentina, por un lado, y para los profesionales del mar, por el otro lado.

Ese libro logré concretarlo como compilador de los aportes de 40 compañeros y como presidente de mi promoción en el año 2004. Lo hicimos con motivo de los 50 años de nuestro egreso como guardiamarinas en el año 1956.

- La experiencia vivida en los destructores argentinos más modernos me llevó a ampliar mis conocimientos en las ciencias de la complejidad, en particular la sistémica y la cibernética; de allí surgió la edición en tres tomos de *Un enfoque sistémico de la defensa*^{(12); (8) y (13)} como resultado de la primera investigación hecha por profesores de la Maestría en Defensa Nacional de la Escuela de Defensa Nacional. En esto me acompañó el profesor Dr. Roberto Bloch, un abogado interesado en los problemas de la defensa y la tecnología. En el trasfondo de esta obra está la temática de la Revolución de Asuntos Militares (RAM) y su influencia en la interoperabilidad y la interoperatividad logística de las Fuerzas Armadas, esto tanto para su operación conjunta (nacional) como combinada (internacional). Todo ello me ha llevado a pertenecer, desde hace ya 15 años, al Grupo de Estudios de Sistemas Integrados (GESI), que estudia las ciencias de la complejidad, y la Sociedad Española de Servicios Generales (SESGE) desde hace 3 años. Todo esto me ha permitido ver el mar como subsistema del Sistema Tierra desde la Academia del Mar. También he donado los tres tomos correspondientes a la Academia Nacional de la Historia y a la Biblioteca del Centro Naval.
- Una segunda investigación de la Maestría en Defensa Nacional nos llevó a la edición, en el año 2010, del libro *Una imagen espacio-política del mundo*⁽¹⁴⁾, donde consideramos a la geopolítica como parte de una “espacio-política” que incluye, también, como fuentes de poder político, a espacios pequeños e inmensos, no geográficos. Este libro es más complejo para su lectura e incluye los espacios electromagnético, cibernético, ultraterrestre, atómico, molecular, celular y subacuático. Les pido a los lectores de este artículo que lo tengan especialmente en cuenta y, también, para los que tengan interés, les digo que lo he donado a la Academia Nacional de la Historia y a la Biblioteca del Centro Naval.

Hemos sido pacientes de hechos políticos desbordantes de inmoralidad que han afectado a lo que fue nuestro gran país a comienzos del siglo XX y aún lloramos sobre su ruina.

(11) Albino, O., Domínguez, N. A. y Gronda, O. (comps.) (2007). *Estelas Doradas: miembros de la promoción n° 83 de la escuela naval militar*. Buenos Aires: edición del autor.

(12) Domínguez, N. A. y Bloch, R. (2004). *Un enfoque sistémico de la defensa. Tomo I: Aspectos Culturales*. Buenos Aires: Editorial DUPLICAR.

(13) Domínguez, N. A. y Bloch, R. (2004). *Un enfoque sistémico de la defensa. Tomo III: Aspectos Cívico-Militares*. Buenos Aires: Editorial DUPLICAR.

(14) Domínguez, N. A. y Bloch, R. (2010). *Una imagen espacio-política del mundo* (1^{ra} ed.). Buenos Aires: Dunken. Ensayo político-estratégico, que contó con la colaboración de los licenciados María José Espona y Fernando Juan Ohanessian (todos profesores de la Escuela de Defensa Nacional).

Debo decirles que he tratado de hacer un resumen de lo vivido y lo reflexionado por mí respecto a estos dos hechos históricos. Lo hice tratando de responder a las siguientes preguntas: ¿qué?, ¿cuándo?, ¿dónde?, ¿cómo? y ¿por qué? La sexta pregunta de las investigaciones históricas, la del ¿para qué?, remite a una incógnita no develada para mí. Creo que ha quedado en la mente de los principales gestores ideológicos y de los receptores de los resultados concretos de la Revolución Libertadora y de la guerra de Malvinas. Los primeros, en su gran mayoría, han muerto ya y los testimonios históricos obtenibles actualmente pienso que no alcanzan para develar lo que ellos se proponían.

Estas seis preguntas estimo que son también válidas para trazar una prospectiva hacia el futuro de los argentinos y no me siento en capacidad para responder ninguna. Si tuviéramos que enfrentar un combate aeronaval en poco tiempo, mas no quiero pensar lo que sería nuestra actuación y la situación histórica que se nos plantearía. Considero que esto abarca actualmente a todas las áreas de la Defensa Nacional y a la defensa contra las nuevas amenazas, que ha sido excluida de las preocupaciones de la defensa junto con el Libro Blanco de la Defensa Nacional⁽¹⁵⁾, redactado durante la gestión de un gobierno anterior.

En cuanto a lo que cabe, a mi entender, a la Academia Nacional de la Historia, creo que tiene que lograr que gran parte de las arenas del recipiente inferior (pasado), de la clepsidra de la historia del siglo XX, pasen a formar parte de la superior (futuro), de la clepsidra de la historia del siglo XXI. Todo esto para que podamos aprender de nuestra historia reciente, en un mundo en el que la historia toma un ritmo de variación exponencial y en la que las previsiones de defensa cumplen un rol tan especial como importante y riesgoso.

(...) la Academia Nacional de la Historia, creo que tiene que lograr que gran parte de las arenas del recipiente inferior (pasado), de la clepsidra de la historia del siglo XX, pasen a formar parte de la superior (futuro), de la clepsidra de la historia del siglo XXI.

El desafío tecnológico presente y futuro

Es un hecho que, básicamente, estamos preparados para vivir con dificultades en tierra firme. Cuando nos proyectamos hacia el mar y el aire y, últimamente, también hacia el espacio ultraterrestre, necesitamos rodearnos de tecnología para sobrevivir. En escritos anteriores^(16, pág. 293) he acuñado al respecto el concepto de “caparazón tecnológico”. Estos implementos adicionales son muy distintos si se los quiere para fines civiles o militares. El uso militar plantea requerimientos mucho más complejos de diseño, construcción, operación y mantenimiento para poder neutralizar la posible acción del enemigo. Por supuesto que si pensamos en la paz perpetua todo se simplifica y nos quedamos con los recursos civiles; pero, si queremos ser defendidos con miras al futuro, el desafío tecnológico que se nos plantea es mucho más exigente y creo que debemos pensarlo sobre la base de un ideal de autonomía tecnológica e interoperabilidad conjunta.

Ningún país del mundo goza de autonomía tecnológica ni de una interoperabilidad conjunta plenamente desarrollada, pero, en la medida que se acerque al ideal, su poderío militar se verá sustancialmente potenciado. La autonomía tecnológica se sustenta en una Base Tecnológica e Industrial de Defensa⁽¹⁷⁾, que mantenga la interoperabilidad conjunta de las Fuerzas Armadas durante cualquier conflicto de orden externo que se le pueda presentar. Esto requiere de una poderosa industria nacional que incluya a la militar y de, por lo menos, un presupuesto de defensa que ronde el 2,5 % del P.B.I. en forma sostenida y coherente, con hipótesis de conflicto claramente fundadas y consecuentes con nuestra Ley de Defensa Nacional⁽¹⁸⁾.

Toda esta expresión de mi pensamiento militar es totalmente opuesta a la del Foro de San Pablo, que pretende que Latinoamérica no disponga de Fuerzas Armadas. Actualmente, se ha iniciado en España otro foro que pretende liberar a Iberoamérica de tamaña equivocación; el gen de la guerra nos habita, y si pretendiéramos eliminarlo con ingeniería genética dejaríamos de ser humanos.

(15) Ministerio de Defensa (1999). *Libro Blanco de la Defensa Nacional*. Buenos Aires: Ministerio de Defensa.

(16) Domínguez, N. A. (1990). *Satélites, Tomo I. Vta. etapa tecnológica naval y su incidencia en la Guerra de Malvinas*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

(17) Domínguez, N. A. (2003). *Pautas para una consideración político-estratégica de la ciencia, la tecnología y la innovación en vista a la Defensa Nacional y regional*. Cuaderno Académico 4 (pág. 15). Buenos Aires: Centro de Estudios Estratégicos de la Armada.

(18) Ley N° 23.554 de Defensa Nacional (5 de mayo de 1988) (pág. 4). Congreso de la Nación Argentina. Publicada en el Boletín Oficial N° 26.325.

Pero los requerimientos correctos van mucho más allá. Los recursos humanos deben ser seleccionados, educados, instruidos, adiestrados, profesionalmente motivados y dispuestos a morir por la Patria, sintiendo el orgullo de ser militares. Deben sentirse apoyados por la sociedad que defienden y estar dispuestos a un servicio de las 24 horas del día por los 365 días del año, que incluirá largos años de paz en que, aunque parezca utópico, siempre deberá estar preparado, él, sus hombres subordinados y su equipo, para la guerra. La carrera militar involucra una profesión que solo en muy determinadas circunstancias se ejerce en plenitud, el resto del tiempo se emplea en un “como si” que es imaginario, pero que debe ser sentido como real y debe ser practicado permanentemente. Esto es dramático y lleva a que muchos civiles piensen que los militares no sirven para otra cosa que para ocasionar gastos “innecesarios”. Luego, ante la inminencia de una guerra o un conflicto claman para que jueguen su vida como lo prometieron ante la bandera y rezan desde sus hogares para que hagan bien su tarea. Es bueno recordarles que tan solo el “velar por las armas” involucra actualmente una tarea compleja y ardua a ejecutar todos los días para mantenerlas en situación de operabilidad e interoperabilidad logística.

Pero, volviendo al tema de este artículo: la Revolución del 55 probó la eficacia de los aviones Gloster Meteor en un combate desigual. Dichos aviones eran de lo mejor probado a fines de la Segunda Guerra Mundial y su autonomía tecnológica estaba casi asegurada por el nivel industrial de nuestro país de entonces. La brecha tecnológica no era tan amplia como lo es la actual. Los buques eran viejos y su “modernización”, con tres montajes de ametralladoras Bofors dobles de 40 mm, eran claramente inferiores a lo necesario para tales ataques aéreos. No pudimos hacer blanco en ninguno de los aviones que nos atacaron (se dice que uno fue abatido, pero el injusto secreto guardado entre “hermanos argentinos” trata de olvidar ese pasado en las bolsas de su hipocresía).

Ya en el año 1982 la cuestión fue muy diferente; no tuvimos la autonomía tecnológica necesaria para usar y mantener nuestros destructores tipo Hércules. Eran lo mejor de nuestra Flota de Mar de entonces, pero gozamos de la ventaja de conocer las debilidades de los sistemas ADAWS-4, usados por los buques capitales de la Fuerza de Tareas británica. Ellos no pudieron con nuestros limitados ataques aéreos. Pudimos usar los aviones Super Etendard con sus misiles Exocet, pese a las limitaciones a nuestra autonomía tecnológica que nos impusieron los franceses, por acuerdo con los británicos según pautas de la NATO. Si hubiéramos tenido más aviones y misiles EXOCET otro hubiera sido el resultado del combate aeronaval de Malvinas. Lo mismo podemos decir del espoloteado de las bombas usadas por los aviones de la Fuerza Aérea Argentina para blancos navales. Falló también la interoperabilidad conjunta de las FF. AA. y no solo la autonomía tecnológica. El valor de nuestros pilotos, que fue mucho, no alcanzó para superar tantas limitaciones.

Existe un grave problema nacional a tener en cuenta para el futuro: nuestros límites nacionales se disuelven ante las nuevas amenazas. Debemos tener claro que es difícil trazar límites de incumbencia de las fallidas seguridad y defensa nacionales con el escenario que se nos presenta.

Por otra parte, contamos con un país pleno de riquezas que hasta ahora no hemos sabido explotar acabadamente. Eso constituye un acicate al desarrollo de amenazas externas existentes y que no podemos descuidar.

Los políticos y los estrategas tienen la palabra, pero, básicamente, todo se resume en disponer de los magnos servicios de un estadista que, más allá de toda utopía y ucronía, resuelva nuestros decadentes problemas nacionales. ■

Existe un grave problema nacional a tener en cuenta para el futuro: nuestros límites nacionales se disuelven ante las nuevas amenazas.

CUATRO USURPACIONES BRITÁNICAS

Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales



El presente artículo consta de cuatro partes. En la primera de ellas, se analizan cuatro casos que tienen en común al Imperio Británico como potencia usurpadora. El primer caso corresponde a *Hong Kong*, en el cual el Reino Unido reintegró lo ocupado en virtud de un tratado que debió cumplir porque se invirtió la relación de poder con el país despojado (China). El segundo caso se refiere al archipiélago de *Chagos*, en el que el Reino Unido aceptó reintegrar lo arrebatado a la República de Mauricio, excepto la isla de Diego García, que es lo que realmente le interesa y que conserva con la sola argumentación de la fuerza. El tercer y el cuarto caso corresponden a Gibraltar y Malvinas, respectivamente, en los que el Reino Unido conserva la totalidad de lo usurpado a España y la Argentina, sometiendo el derecho de los países despojados a su fuerza como potencia usurpadora.

En la segunda parte, y con relación a una búsqueda de la solución al tema de la soberanía de las Isla Malvinas, se proponen dos estrategias conceptualmente opuestas y diferentes de lo actuado hasta ahora, que apuesta sin éxito al reclamo ante los organismos internacionales, con la única y breve excepción del intento militar de 1982.

En la tercera y última parte, el trabajo concluye con reflexiones finales derivadas de lo tratado precedentemente.

Hong Kong (1842-1997)

El imperio británico se apropió de Hong Kong como consecuencia de su victoria militar sobre China en la Primera Guerra del Opio (4/9/1839-29/8/1842). El derrotado Emperador Daoguang debió firmar el Tratado de Nanking (29/8/1842), que oficializaba la forzosa cesión de Hong Kong “a perpetuidad”. El germen del conflicto fue la decisión del gobierno chino de endurecer las medidas contra el altamente rentable tráfico ilegal de opio (proveniente de la India británica), que narcotraficantes británicos practicaban con relativa impunidad en China y que estaba generando crecientes problemas de adicción en la población del país.

La Primera Guerra del Opio marcó el inicio de lo que los chinos consideran “el siglo de la humillación” (ver Figura 1). Durante este extenso período de más de cien años, el imperio chino fue un verdadero gigante con pies de barro del que se aprovecharon las potencias occidentales, Rusia y Japón. En los hechos, este período humillante comenzó a revertirse en 1949, cuando en la fase final de la guerra civil entre comunistas y nacionalistas, Mao Zedong logró consolidar el dominio del partido comunista en la China continental, obligando a los derrotados nacionalistas a refugiarse en Taiwán.

En lo que concierne específicamente a la recuperación de Hong Kong, el primer paso se dio en 1898 en la *Convención entre el Reino Unido y China*, relativa a la extensión del territorio de Hong Kong (también llamada Convención para la extensión del territorio de Hong Kong o la Segunda Convención de Pekín), según la cual Hong Kong y los territorios que lo incluían

El Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge Paulo Barrales es licenciado en Sistemas Navales por el Instituto Universitario Naval.

Participó en la Operación Rosario. Ejerció el Comando de la Compañía Exploración, el Batallón Comando y Apoyo Logístico y la Fuerza de Infantería de Marina de la Flota de Mar.

Revistó en la mayoría de las unidades operativas de IM y en el Comando de la IM, Fuerza de Apoyo Anfibio, Fuerza de IM de la Flota de Mar y Comando Naval Anfibio. Formó parte de numerosos Operativos Unidas y del primer Fraterno Anfibio. Participó de la Operación Fleetex 96 a fin de capacitarse en Operaciones NEO e intervenir en la elaboración de doctrina específica y conjunta sobre dichas operaciones.

Fue Observador Militar en Angola y Jefe de Personal del Estado Mayor de MINUSTAH (Haití). Se desempeñó como Jefe del Escalafón de IM y Jefe de Enseñanza de la Escuela de Oficiales de la Armada y ejerció la docencia militar en ambas oportunidades.

Desde el año 2008, se desempeñó como profesor de la Escuela de Guerra Naval como titular de la cátedra de Planeamiento, hasta fines del año 2024, en que cesó su actividad docente.

se arrendaban al Reino Unido por 99 años (hasta 1997). Ochenta y seis años después de esta convención y con una China en camino de fortalecerse, tuvo lugar la *Declaración conjunta Sino-Británica (1984)*¹, en la cual se acordó la transferencia a China el 1.º de julio de 1997 de los territorios conquistados por Gran Bretaña en las Guerras del Opio (Hong Kong y Kowloon) bajo el principio de “un país, dos sistemas”. Según este principio, los territorios transferidos habrían de constituir una región administrativa especial, preservando los sistemas económicos y políticos capitalistas necesarios para su desarrollo en las cinco décadas siguientes a la transferencia (hasta 2047). Esta cláusula está sujeta a la voluntad de China de respetarla, dado que, si decidiera incumplirla, el Reino Unido ya no estaría en condiciones de exigirle una rendición de cuentas.

Finalmente, debemos aceptar que la verdadera razón por la cual el Reino Unido le reintegró Hong Kong a China obedece a que el poder relativo entre el usurpador británico (inicialmente fuerte) y el usurpado chino (inicialmente débil) se invirtió progresiva e irreversiblemente en favor de este último. Por su parte, la experiencia y el pragmatismo del Reino Unido le permitieron percibir la tendencia a tiempo y retirarse del conflicto con aceptable elegancia.

Figura 1

Siglo de la humillación china
Comprende el período de intervención e imperialismo de las potencias occidentales, Rusia y Japón en el país entre 1839 (pérdida de Hong Kong) y 1949 (control de China continental por el partido comunista).
Primera Guerra del Opio (4/9/1839-29/8/1842) Derrota china ante el Imperio Británico/Firma del <i>Tratado de Tonkín</i> (1842)/Cesión de Hong Kong.
Segunda Guerra del Opio (8/10/1856-24/10/1860) Derrota china ante la coalición británico-francesa/ <i>Convención de Pekín</i> (1860)/Firma de los <i>Tratados Desiguales</i> con el Reino Unido (24/10/1860), Francia (25/10/1860) y Rusia (14/11/1860), en los que esta última obtuvo concesiones territoriales pese a no haber combatido.
Primera Guerra Chino-Japonesa (25/7/1894-17/4/1895) Conflicto militar entre la dinastía Qing de China y el Imperio del Japón principalmente por la influencia en la península de Corea. Después de más de seis meses de éxitos ininterrumpidos por parte de las fuerzas terrestres y navales japonesas y la pérdida de los puertos de Lüshunkou (Port Arthur) y Weihaiwei, el gobierno Qing pidió la paz en febrero de 1895 y firmó el Tratado de Shimonoseki dos meses después, poniendo fin a la guerra.
Rebelión de los Boxers (2/11/1900-7/9/1901) Movimiento iniciado por una sociedad secreta china, que incorporó progresivamente al campesinado y contó con el apoyo del gobierno chino. Su finalidad era eliminar el imperialismo extranjero en China. El momento culminante de la rebelión ocurrió cuando los boxers asediaron las legaciones extranjeras en Pekín. Esto provocó la intervención de la Alianza de las Ocho Naciones (*), que los derrotó militarmente. (*) Alemania, Japón, Rusia, Reino Unido, Francia, Estados Unidos, Italia y Austria-Hungría.
Manchukuo (1932-1945) Manchukuo fue un Estado títere cuyo territorio correspondería a las actuales regiones de China del Noreste y Mongolia Interior. El área se conocía colectivamente como Manchuria japonesa en los países occidentales y los nipones. El gobierno de Manchukuo se abolió en agosto de 1945.

La verdadera razón por la cual el Reino Unido le reintegró Hong Kong a China obedece a que el poder relativo entre el usurpador británico (inicialmente fuerte) y el usurpado chino (inicialmente débil) se invirtió progresiva e irreversiblemente en favor de este último.

1 Esta declaración fue el resultado de las negociaciones entre Margaret Thatcher y el gobierno chino en 1982.

Chagos (1968-2024)

El 12 de marzo de 1968, Mauricio² se independizó del Reino Unido, quien previamente (en 1965) había separado el archipiélago de Chagos de Mauricio para incluirlo en un territorio británico del Océano Índico³. Asimismo, entre 1965 y 1973, los británicos expulsaron ilegalmente a unos 2000 chagosianos que habitaban el archipiélago desde hacía casi un siglo⁴.

Desde 1971, solo está habitado el atolón de Diego García (perteneciente al archipiélago de Chagos), donde viven unos 3000 militares vinculados a la base militar de EE. UU. Esta base, según el Reino Unido, desempeña **“un papel crucial en la estabilidad de la región y la seguridad internacional”**⁵. Por otra parte, en ningún momento las autoridades coloniales británicas tuvieron en consideración ni los deseos ni los intereses de los chagosianos deportados. La mayoría se envió a Mauricio y las Seychelles.

La expulsión de los chagosianos recuerda la sufrida por la población argentina de Malvinas a manos de la fuerza naval británica en 1833. La analogía entre ambos casos refuerza nuestro reclamo por la soberanía de Malvinas (ver Figura 2).

Mauricio llevó su reclamo por la soberanía de Chagos a los tribunales internacionales. En 2019, la Corte Internacional de Justicia falló contra el Reino Unido, expresando que debía poner fin “lo más rápidamente posible” a su administración del archipiélago de Chagos por considerar que no se lo separó adecuadamente de Mauricio tras su descolonización. Como consecuencia de este fallo, en octubre de 2024, el Reino Unido anunció que entregaría la soberanía de las Islas Chagos a Mauricio, pero que se mantendría la soberanía británica sobre la isla de Diego García (sede de una importante base naval estadounidense) durante 99 años⁶.

Si bien la Argentina puede esgrimir en su maniobra diplomática en pos de la recuperación de la soberanía de las Islas Malvinas esta aparente derrota diplomática británica en el caso Chagos, debemos considerar que el Reino Unido retiene por la fuerza la isla Diego García, que es lo que realmente le interesa.

Figura 2. El caso Chagos como argumento para el caso Malvinas

Chagos: el caso de las “Malvinas del Océano Índico” que trató la Corte Internacional de Justicia. El tribunal dijo que la ocupación británica del archipiélago que integra el territorio de las islas Mauricio es ilegal. ¿Por qué es importante para el reclamo argentino de soberanía? (Natalia Volosin, <i>Infobae</i>, 2 de abril de 2022).
PÁRRAFOS SELECCIONADOS
“Aunque no se trata de una decisión jurisdiccional obligatoria, sino de una opinión consultiva, el caso es importante para la Argentina en relación con las Malvinas porque reconoce que el desmembramiento de Chagos violó la integridad territorial de Mauricio y el derecho a la autodeterminación de los pueblos”.
“La Corte reafirmó algo que ya había dicho en otros casos: que ‘la validez del principio de autodeterminación, definida como la necesidad de prestar atención a la voluntad de los pueblos expresada libremente, no se ve afectada por el hecho de que, en ciertos casos, la Asamblea General ha renunciado al requisito de consultar a los habitantes de un territorio dado. Esos casos se basaron en la consideración de que cierta población <i>no constituía un pueblo</i> con derecho a la libre determinación’. Esto es justamente lo que ocurre en las Malvinas, desmembradas de las Provincias Unidas del Río de la Plata en 1833 y cuyo pueblo fue expulsado para ser reemplazado por una población británica implantada”.
“Por supuesto, los británicos siguen ocupando ilegalmente el archipiélago de Chagos, así como usurpan desde 1833 las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes, territorios que la Argentina heredó de España por sucesión de Estados con la independencia. Pero lo hacen en violación del derecho internacional”.

La expulsión de los chagosianos recuerda la sufrida por la población argentina de Malvinas a manos de la fuerza naval británica en 1833. La analogía entre ambos casos refuerza nuestro reclamo por la soberanía de Malvinas.

2 La República de Mauricio es un país soberano insular ubicado al suroeste del Océano Índico, 913 km al este de Madagascar. Forma parte del Commonwealth.

3 Mauricio reclama esas islas señalando que la separación fue ilegal a la luz del derecho internacional.

4 Esta expulsión obedeció a una condición impuesta por EE. UU. para arrendar la isla de Diego García, en la cual construyeron una importante base militar.

5 Es una de las dos bases críticas de bombarderos estadounidenses en la región Asia-Pacífico, junto con la Base de la Fuerza Aérea Andersen en la isla de Guam, en el Océano Pacífico.

6 A pesar de que el gobierno colonial de Mauricio estuvo de acuerdo con dicha maniobra en ese momento, los posteriores gobiernos independientes han reclamado esas islas señalando que la separación fue ilegal a la luz del derecho internacional.

La Argentina y España tienen en común al Reino Unido como usurpador en los casos de Malvinas y Gibraltar, respectivamente. El histórico vínculo del Reino Unido con EE. UU. condiciona la estrategia de ambos países para obtener la restitución de sus respectivos territorios usurpados.

Gibraltar (desde 1704)

La Guerra de Sucesión española fue un conflicto internacional entre grandes potencias europeas que duró catorce años (1701-1715) y finalizó con el Tratado de Utrecht⁷. Tuvo como causa fundamental la muerte sin descendencia de Carlos II de España. Su heredero oficial era Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV de Francia, cuyos principales partidarios eran Francia y la mayor parte de España. Su rival, el Archiduque Carlos de Austria, contaba con el apoyo de la Gran Alianza, cuyos principales miembros incluían a Austria, Holanda y Gran Bretaña.

La *toma de Gibraltar* tuvo lugar el 4 de agosto de 1704 por parte de la flota angloholandesa comandada por George Rooke y el príncipe de Hesse-Darmstadt. La intención del ataque era añadir la fuerte plaza de Gibraltar a la causa del Archiduque Carlos.

El Reino Unido, fiel a su tradición, se ubicó dentro del bando correcto para la obtención de sus intereses. Una prueba de ello es que, en virtud del Artículo X del Tratado de Utrecht, España cedió a la Corona Británica “la ciudad y el castillo de Gibraltar, juntamente con su puerto, las defensas y fortalezas que le pertenecen”. Por su parte, Holanda, que participó de la conquista de Gibraltar, no recibió el mismo beneficio que sus aliados británicos.

La situación actual de Gibraltar admite tres enfoques:

- Para el Reino Unido, es un “territorio británico de ultramar” y, como tal, lo conserva, fortalecido por el resultado del referéndum de 2002⁸.
- Para España, es una colonia británica en territorio español y, como tal, la reclama.
- Para la Organización de las Naciones Unidas (ONU), es un “territorio no autónomo pendiente de descolonización” bajo la supervisión de su Comité Especial de Descolonización⁹. Esta es una precisa definición para un conflicto que la ONU no está en condiciones de solucionar.

España y la Argentina tienen en común al Reino Unido como usurpador en los casos de Malvinas y Gibraltar, respectivamente. Por su parte, dicho usurpador es nada menos que el aliado histórico de EE. UU, país líder del bloque occidental al cual España y la Argentina pertenecen. Esta circunstancia condiciona la estrategia de ambos países para obtener la restitución de sus respectivos territorios ocupados.

Islas Malvinas

En 1820, el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata tomó posesión formal de las Islas Malvinas en su condición de legítima heredera de España, su anterior dueño. En 1829, se designó a Luis Vernet como comandante político y militar del archipiélago. En enero de 1832, la fragata *Lexington* de los Estados Unidos atacó y destruyó las instalaciones civiles y militares de Puerto Luis como represalia por restricciones impuestas por Vernet a las actividades pesqueras estadounidenses. Un año más tarde, el 2 de enero de 1833, la corbeta británica HMS *Clio* desalojó por la fuerza a la población argentina e inició la ocupación del archipiélago, cuyo accionar se vio facilitado por los efectos del ataque de la fragata USS *Lexington* del año anterior sobre las defensas de las Islas.

La conquista de Malvinas por el Reino Unido violó la integridad territorial de las Provincias Unidas del Río de la Plata (antecesora de la República Argentina), mientras

7 El Tratado de Utrecht es un conglomerado de acuerdos internacionales firmados entre los años 1713 y 1715 en la ciudad holandesa de Utrecht y en la alemana de Rastatt, que puso fin a la Guerra de Sucesión Española.

8 El 7 de Noviembre de 2002, se realizó un referéndum para conocer el apoyo popular a la propuesta de compartir la soberanía del territorio entre España y el Reino Unido. El resultado fue un rechazo masivo de la idea. Desde entonces, el Reino Unido se niega a dialogar sobre la soberanía sin el consentimiento del Gobierno del Peñón (que, obviamente, no otorgará ese consentimiento).

9 El Comité Especial de Descolonización de la Organización de las Naciones Unidas es un organismo creado en 1961, encargado de monitorear e impulsar el proceso de descolonización de los territorios no autónomos bajo administración de potencias coloniales con el propósito de poner fin al colonialismo.

que la sustitución forzosa de la población local deslegitima la aspiración a la autodeterminación por parte de la población implantada. Estos factores son aspectos comunes entre los casos de Chagos y Malvinas, tal como se señalara precedentemente al tratar aquel caso.

A partir de finales de la década de 1960 y hasta el inicio de la Guerra de Malvinas, la relación con el Reino Unido en general y los isleños en particular fue claramente cooperativa¹⁰. Un hito en esta década fue la *Resolución 2065 de la Asamblea General de la ONU*, aprobada el 16 de diciembre de 1965, en la que se reconoció la existencia de una disputa de soberanía entre el Reino Unido y la Argentina en torno a las Islas Malvinas. De igual manera, se reconoció que el caso de las Malvinas se encuadraba en una situación colonial que debía resolverse teniendo en consideración lo expresado en la Resolución 1514 (XV), donde se estableció el objetivo de eliminar toda forma de colonialismo. La resolución *invita a las partes* a resolver sin demora la disputa de soberanía teniendo en cuenta los *intereses* de los habitantes de las islas. No obstante, el Reino Unido eludió elegantemente esta “invitación” hasta la Guerra por Malvinas, luego de lo cual la ignoró con soberbia, apoyando su actitud en su victoria militar en el conflicto.

Actualmente, las Islas Malvinas son uno de los 17 territorios en la lista de las Naciones Unidas de territorios no autónomos bajo supervisión del Comité de Descolonización de las Naciones Unidas, que, desde 1965, supervisa anualmente la situación del archipiélago. Desde el punto de vista jurídico, la Organización de las Naciones Unidas lo considera un territorio de soberanía aún pendiente de definición entre el Reino Unido, que lo administra, y la Argentina, que reclama su devolución.

La Guerra por Malvinas constituyó un evento crítico a partir del cual los países enfrentados adoptaron dos actitudes marcadamente diferentes, a saber:

El Reino Unido:

- Logró encuadrar internacionalmente a la Argentina como agresora en el conflicto del Atlántico Sur.
- Obtuvo el encuadramiento de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur como “territorios británicos de ultramar”, según lo establece el Tratado de Lisboa (2007), que involucra solo a los países de la Unión Europea (por lo que su alcance es regional).
- En un referéndum local realizado en 2013, el 99 % de los isleños escogieron seguir siendo británicos¹¹, fortaleciendo la defensa de la postura del Reino Unido favorable a respetar los “deseos” de los isleños y la posibilidad de “autodeterminación”.
- Incrementa de manera creciente su despliegue militar en las islas (“Fortaleza Falkland”), estableciendo una diferencia militar abrumadora respecto del debilitado instrumento militar argentino, y desarrolla ejercitaciones que constituyen un claro mensaje de su decisión de defender lo que ha conquistado¹².
- Sustentado en su poder militar, el Reino Unido ignora lo que la Argentina aspira y reclama por derecho (Mapa 1), defendiendo por la fuerza lo que considera conveniente a sus intereses (Mapa 2).
- Manifiesta clara y explícitamente las razones por las que las Malvinas son muy importantes para el Reino Unido (ver Figura 3).

Las resoluciones del Comité Especial de Descolonización de la ONU, que supervisa el caso Malvinas (entre otros), no son vinculantes para las partes en conflicto e, históricamente, el Reino Unido las ignora.

¹⁰ Entre el 15 de febrero de 1971 y el 31 de marzo de 1982, se hicieron 1515 vuelos de Líneas Aéreas del Estado (LADE), distribuidos en vuelos semanales a Puerto Stanley, altamente valorados por los pobladores.

¹¹ Ese referéndum no fue vinculante ni reconocido por organismos internacionales.

¹² Amenaza latente en Malvinas: Los Gurras desplegados por el ejército británico vuelven a realizar ejercicios militares. Las simulaciones de operaciones militares son parte de la estrategia del Reino Unido para mantener una presencia militar permanente en el archipiélago que reclama la Argentina (*Canal 26*, jueves 20 de marzo de 2025).

Mapa 1

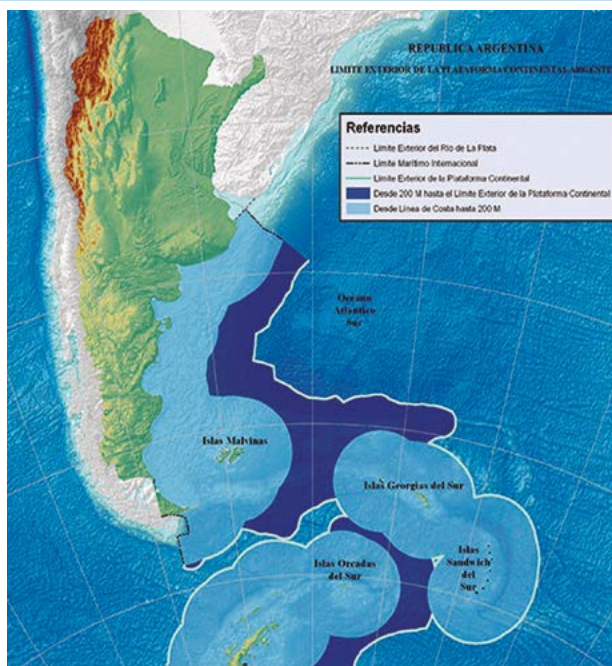
Mapa bicontinental argentino (2010)



El mapa bicontinental argentino-COPLA es la cartografía oficial de la Argentina que refleja la totalidad de sus territorios y espacios marítimos, que incluyen la parte antártica en su proporción real y el sector de la plataforma continental extendida en virtud del trabajo científico de la Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA).

Este mapa entró en vigencia el 20 de octubre de 2010 con la sanción de la Ley N.º 26.651, que estableció su uso obligatorio en el sistema educativo y su exhibición en organismos públicos.

Ampliación de la plataforma continental (2016)

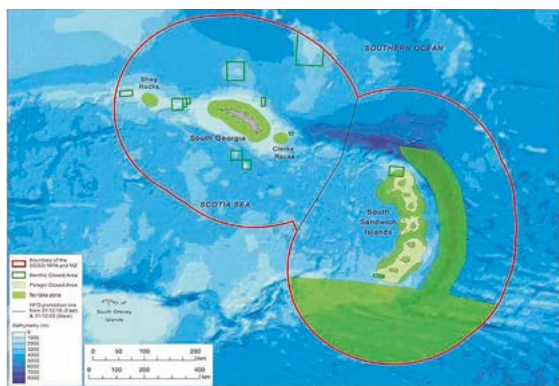


La Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) de la ONU aprobó la extensión de la plataforma continental argentina por consenso el 11 de marzo de 2016, después de que la Argentina presentara su solicitud en 2009. Esta aprobación resultó en la adición de aproximadamente 1.700.000 km² a la superficie controlada por la Argentina, con derechos exclusivos sobre los recursos del subsuelo y de los fondos marinos en esta nueva área.

El mapa bicontinental argentino-COPLA es la cartografía oficial de la Argentina. Entró en vigencia el 20 de octubre de 2010 con la sanción de la Ley N.º 26.651.

Mapa 2

Área marítima protegida (AMP) (2012)



Si bien la “Zona de Exclusión Total” establecida durante la Guerra de Malvinas no está vigente en la actualidad, el Reino Unido mantiene un control militar y una creciente presencia en las islas, extendiendo su dominio sobre zonas marítimas para actividades de pesca y navegación. En el año 2012, el usurpador británico designó y amplió unilateralmente un área marina protegida (“Marine Protected Area” o AMP, por sus siglas en inglés) alrededor de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, que abarcaba una extensión de 1.200.000 km² y que posteriormente amplió. Esta acción ha generado un fuerte rechazo por parte de la Argentina, por considerar una violación de su soberanía y un acto unilateral en aguas sujetas a normas internacionales con vistas a controlar los ricos recursos pesqueros de la región.

Figura 3

“Parlamentaria británica afirma que hay que proteger las Malvinas como un activo crucial para la defensa del Reino Unido” (*Revista Escenario Mundial*, 12 de marzo de 2025).

“Las Malvinas son ‘un activo clave’ para los intereses británicos”, afirma.

En una columna publicada en el diario británico *The Times*, Arlene Foster dedicó varios párrafos a la importancia de las Islas para la seguridad de la integridad del Reino Unido: “Ya no podemos permitirnos tratar estas zonas como notas a pie de página en nuestra estrategia de defensa: proporcionan la infraestructura que necesitamos para responder con rapidez a las amenazas”.

Asimismo, comparó a las Malvinas con Gibraltar, afirmando que ambos espacios son “puertas de entrada vitales para las estrategias de defensa del Reino Unido y sus aliados”. En sus palabras, las cree cruciales para respaldar las capacidades y los intereses británicos alrededor del mundo. En el caso de las Islas, son “un activo clave para asegurar las rutas marítimas y los intereses antárticos”.

Argentina:

- Sufrió un proceso inicial de desmalvinización (Figura 4) durante el primer gobierno democrático posconflicto (presidencia de Raúl Alfonsín), que continuó también con el hostigamiento hacia las Fuerzas Armadas mediante la política de derechos humanos, particularmente durante los mandatos kirchneristas (2003-2015) (por ej.: la anulación de indultos solo a militares)¹³.
- Los sucesivos gobiernos democráticos, a pesar de tener diferente orientación ideológica, coincidieron en desfinanciar a las Fuerzas Armadas, llevándolas al límite de la imposibilidad de cumplir su misión principal (disuadir o repeler a un enemigo convencional externo). Además, las limitaciones operativas provocaron el éxodo de personal en las jerarquías intermedias, escépticos sobre el futuro que les auguraba si permanecían en ellas.
- La clase política proclamó abiertamente que buscaría resolver el conflicto por medios exclusivamente pacíficos, descartando el empleo del poder militar (actualmente muy pobre) como auxiliar de la diplomacia. Este planteo, sumado a lo expresado precedentemente, le obsequia al Reino Unido una gran cuota de “tranquilidad estratégica”.
- La política exterior pendular entre gobiernos hostiles y próximos a EE. UU. reduce la eficacia de la maniobra diplomática para conducir el caso Malvinas.
- El cargo de Ministro de Defensa se cubrió con funcionarios civiles sin experiencia en el tema y en actitud de tránsito hacia un destino político más apetecible. Adicionalmente, la recomposición salarial de los haberes militares (inferiores a los de las Fuerzas de Seguridad) sigue siendo una promesa incumplida que transmite a los miembros de las FF. AA. el mensaje tácito de que la defensa es menos importante que la seguridad.
- La inclusión de las Islas Malvinas dentro de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, creada por la Ley N.º 23.775/1990¹⁴, pretende reflejar la firme voluntad nacional de recuperar las Islas Malvinas, pero, al no disponer de un poder militar creíble para defender semejante territorio (más de un millón de kilómetros cuadrados), pierde eficacia como mensaje ante el receptor principal del mismo (Reino Unido). Por otra parte, sostener que la Argentina no tiene hipótesis de conflicto con una provincia parcialmente ocupada es una incoherencia.
- La “política de seducción” sobre los malvinenses ensayada por el canciller Guido di Tella (1/1991-12/1999) no tuvo éxito y lo expresado por el presidente Milei en su discurso del 2 de Abril de 2025 recibió críticas por considerarlo fuera de sintonía con la posición histórica de la Cancillería (Figura 5).

El Reino Unido mantiene un control militar y una creciente presencia en las islas, usurpadas extendiendo su dominio sobre zonas marítimas para actividades de pesca y navegación.

¹³ En 1989, el expresidente Carlos Menem indultó por decreto a militares condenados por delitos de lesa humanidad y a líderes y miembros de grupos guerrilleros. En 2006 y 2010 (período kirchnerista 2003-2015), tribunales argentinos declararon inconstitucionales los indultos a los militares, lo que permitió la reapertura de causas judiciales y el encarcelamiento de militares (muchos de los cuales murieron en prisión con avanzada edad), mientras que los exguerrilleros continuaron en libertad porque su indulto no se anuló.

¹⁴ Asimismo, la Constitución Nacional de 1994, reforzando el Art. 1.º de la Ley N.º 23.775, estableció como objetivo permanente e irrenunciable la recuperación de la soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, así como los espacios marítimos e insulares correspondientes.

La política exterior
pendular entre gobiernos
hostiles y próximos a
EE. UU. impide conducir
una maniobra exitosa para
resolver el caso Malvinas.

Figura 4. Desmalvinización

El origen
La “desmalvinización” es tanto un concepto como un fenómeno en la sociedad y la política de la Argentina que aparecieron como consecuencia de la derrota en la Guerra de las Malvinas de 1982 y en los primeros años del retorno a la democracia. En virtud de ellos, los medios de comunicación se abstuvieron de mencionar la guerra y la sociedad ignoró por completo a los soldados que retornaron al territorio continental, dado que el imaginario colectivo los consideraba simples “chicos de la guerra” y víctimas de la dictadura cívico-militar que gobernaba la Argentina en ese momento. La desmalvinización despojó todo acto heroico y patriótico ocurrido en las Islas. El autor de este concepto fue el politólogo y sociólogo francés Alain Rouquié, quien, en una visita a la Argentina a mediados de la década de 1980, afirmó que era “imprescindible desmalvinizar” para consolidar la democracia tras los años de dictadura militar. Rouquié pedía que el objetivo principal de los gobiernos democráticos fuese desmalvinizar, lo cual significaba quitar la posibilidad de rehabilitación de las Fuerzas Armadas ante la sociedad. Lorenz, F., 2014, “Todo lo que necesitás saber sobre Malvinas”, 1.ª edición, Buenos Aires, Paidós. Cangiano, F. P., 12 de mayo de 2012, “¿De qué hablamos cuando decimos ‘desmalvinización’?”.
La maniobra comunicacional británica
Operación desmalvinización: pedir perdón por recuperar lo propio y deconstruir al héroe Malvinas no es solo un hecho del pasado. El conflicto por la soberanía perdura y la batalla cultural también. Londres lo sabe (Pablo Yurman, <i>Infobae</i>, 31 de marzo de 2022). Párrafo seleccionado: “El gobierno británico, presidido entonces por Margaret Thatcher, lo entendió rápidamente y esa es la razón por la cual el mismo día del cese al fuego en Puerto Argentino comenzó a desplegar una forma distinta de guerra para la cual ya no serían necesarias las naves, aviones, soldados y mercenarios extranjeros a su servicio. Comenzaba la desmalvinización, es decir, lograr que la versión oficial del Foreign Office sobre la cuestión Malvinas fuera adoptada y repetida hasta el hartazgo por la mayor cantidad de argentinos que fuera posible reclutar para la faena”.

Figura 5. Seducción

“Guido Di Tella, un argentino famoso entre los kelpers” (Natasha Niebieskikwiat, <i>Clarín</i> , 1999).
“Intentó una política de ‘seducción’ de los habitantes de las islas por medio de obsequios enviados por correo en Navidad, en especial ositos de felpa y tarjetas de Navidad. Su logro principal fue hacer que los isleños tuvieran permanentemente presente la presencia y el interés de los argentinos en las islas, pero no logró mejorar la imagen del país entre ellos”.
Discurso presidencial del 2 de abril de 2025
Milei reivindicó la soberanía sobre las Islas Malvinas: “Queremos ser potencia para que ellos prefieran ser argentinos” (<i>Infobae</i>, 2 de abril de 2025). “Nosotros siempre dejamos claro que el voto más importante de todos es el que se hace con los pies y <i>anhelamos que los malvinenses decidan algún día votarnos con los pies a nosotros</i>. Por eso, <i>buscamos ser una potencia, a punto tal que ellos prefieran ser argentinos</i>. Y ni siquiera haga falta usar la disuasión o el convencimiento para lograrlo”. Javier Milei y su discurso sobre Malvinas: un error que se corre de la posición histórica (<i>Clarín</i>, 2 de abril de 2025). “Con respecto a los dichos de Milei en el acto oficial, <i>los isleños son argentinos para la ley y la Constitución argentina</i>. No tienen que elegir si quieren o no serlo, porque simplemente lo son”.

15 Conformado por naciones que comparten el sistema político y económico de EE. UU. y reconocen su liderazgo. En su mayoría, comprende países de América y Europa que se identifican con la democracia.

16 Conformado por naciones que comparten el sistema político y económico de China y Rusia. En su mayoría, comprende países de Asia (especialmente Irán), que se identifican con la autocracia y reconocen la primacía de China dentro de este bloque.

Estrategias posibles para conducir el conflicto por Malvinas

NOTA: La expresión “conflicto Malvinas” comprende la problemática que incluye las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur, Orcadas del Sur y Shetland del Sur.

EE. UU., líder del bloque “occidental”¹⁵, es la actual potencia hegemónica. Por su parte, China lidera el bloque “oriental”¹⁶ y se encamina a dirimir la hegemonía mundial en el mediano o

largo plazo (según la concepción china del tiempo). En este contexto, para naciones **débiles como la Argentina, mantener la neutralidad** entre ambos bloques resulta prácticamente imposible¹⁷. Por lo tanto, nuestro país deberá conducir su maniobra estratégica para resolver el conflicto por Malvinas consolidando su pertenencia a uno de los dos bloques, ajustando sus intereses y actitudes en función del bloque elegido (sin modificarlos al producirse los cambios de gobierno) y permitiendo que se consoliden en el largo plazo. El presidente Milei ha optado por el bloque occidental con una alianza estratégica con EE. UU. e Israel¹⁸, pero, como nuestra política pendular endémica es un riesgo latente, amerita considerar dos maniobras opuestas vinculadas al tema “Malvinas”: una maniobra “occidental” y otra “oriental”.

La maniobra occidental

Concepto general

Se basa en la premisa de los EE. UU. tiene más capacidad para sentar al Reino Unido a la mesa de negociaciones por la soberanía de Malvinas que la que históricamente han demostrado los organismos internacionales con sus recurrentes llamados no vinculantes a las partes a negociar. Estos organismos se han estrellado invariablemente contra la soberbia británica, sustentada por su poder de veto como miembro permanente del Consejo de Seguridad¹⁹ y por su superioridad militar sobre la Argentina, superioridad que se vio incrementada considerablemente a partir del conflicto militar de 1982.

En virtud de su alianza histórica con el Reino Unido y su estrecho vínculo con la Argentina como garante para obstaculizar la penetración china en Sudamérica, EE. UU. propondría una división territorial bajo los siguientes parámetros:

- El Reino Unido conservaría la Isla Soledad (isla oriental), manteniendo a partir de ella su capacidad de proyección sobre la Antártida y los pasos interoceánicos. Los isleños (probritánicos), concentrados mayoritariamente en esta isla, conservarían su gobierno, estilo de vida y vínculo con la Corona.
- La Argentina recuperaría la Gran Malвина (isla occidental), salvando el honor nacional al lograrlo a expensas de una potencia mundial mucho más poderosa y aceptando pragmáticamente que el 50 % de todo es preferible al 100% de nada (lo obtenido hasta ahora). Además, la proximidad con la isla facilitaría su rápido poblamiento y el establecimiento de un destacamento naval para desarrollar tareas específicas o combinadas con su contraparte británica.
- La solución de la soberanía sobre las restantes islas del Atlántico Sur (Georgias del Sur, etc.) podría tratarse simultánea o sucesivamente respecto de la correspondiente a las Islas Malvinas con similar criterio.

Consideraciones:

- El reequipamiento militar argentino se lograría a partir de proveedores occidentales tradicionales hasta alcanzar un nivel que nos garantice un aceptable equilibrio regional y la posibilidad de participar eficazmente en operaciones militares requeridas por el bloque occidental. El instrumento militar respondería a un criterio cooperativo con EE. UU. y el Reino Unido.
- Las Fuerzas Armadas en general y la Armada en particular volverían a emplearse como complemento de la maniobra diplomática.
- En armonía con la postura estadounidense, la Argentina evitaría incorporarse al BRICS, que alberga en su seno tres grandes autocracias (China, Rusia e Irán). En su lugar, podría incorporarse al IBSA²⁰, integrado solo por democracias (India, Brasil y Sudáfrica).
- La construcción de una base naval integrada en Ushuaia con apoyo de EE. UU. (Figura 6) estaría en armonía con la “estrategia occidental” y solucionaría la falta de recursos propios para materializar este estratégico proyecto.

La maniobra occidental considera que, a diferencia de los organismos internacionales, EE. UU. tiene real capacidad para sentar a Argentina y el Reino Unido a la mesa de negociaciones.

¹⁷ Suecia, país históricamente neutral, no pudo sostener esta condición como resultado de la guerra ruso-ucraniana.

¹⁸ Los gobiernos de Obama, Trump I, Biden y Trump II han puesto a China como único polo relevante por confrontar. En nuestra región, el gobierno de Milei ve el mundo como bipolar en el plano estratégico (Fabián Calle, *Infobae*, 14 de abril de 2025).

¹⁹ EE. UU., China, Rusia, India, Francia y el Reino Unido.

²⁰ “El IBSA (India, Brasil y Sudáfrica) como estrategia de inserción global”. Por Juan Battaleme/*Clarín*, 2 de agosto de 2023.

- El reclamo argentino ante los organismos internacionales y la “causa Malvinas” en el ámbito nacional (ceremonias, educación, etc.) deberían mantenerse vigentes hasta materializar la división territorial establecida en la maniobra occidental.
- Debe preverse que habrá un fuerte rechazo de la oposición política, la cual esgrimirá argumentos nacionalistas y apelará al sentimiento popular por la “causa Malvinas”.
- La definición de la participación argentina y británica en la explotación de los recursos naturales (pesca e hidrocarburos) no debería quitar el foco del tema central (división territorial de la soberanía).
- Será necesario derogar la Ley N.º 23.775/1990, que estableció la provincialización del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, y adaptar el texto de la Constitución de 1994 en lo referente a la recuperación de las Islas Malvinas.

Suposiciones:

- Se mantendrá el histórico vínculo entre EE. UU. y el Reino Unido.
- La importancia de la Argentina como freno a la penetración china en el sur del continente americano motivará a EE. UU. para que convenza al Reino Unido de aceptar los términos de la maniobra occidental.

Figura 6. Base naval integrada con apoyo de EE. UU.

“Los detalles de la base militar que el Gobierno planea construir en Ushuaia con apoyo de los Estados Unidos” (Ignacio Salerno, <i>TN</i> , 20 de abril de 2024).
El Ejecutivo quiere realizar un convenio de ayuda técnica e intercambio de información con EE. UU. para que los ingenieros de su armada puedan trabajar en el proyecto.
“Avanza el proyecto de una base de Estados Unidos en Ushuaia y Milei quiere que la financie Washington” (<i>Tiempo Argentino</i> , 3 de mayo de 2025).
La visita del jefe del Comando Sur, Alvin Hosley, fortaleció la iniciativa. Se trata de un punto estratégico por la cercanía a la Antártida. El estrecho de Magallanes es parte de la ecuación.
“El Diario” de España advierte sobre lo que hay detrás de la base estadounidense en Ushuaia. (<i>Tiempo Sur</i> , 3 de mayo de 2025).
“El Diario” de España advierte que “Después del mega rescate a la Argentina, el jefe del Comando Sur del Ejército estadounidense desembarcó con la mirada puesta en el proyecto de base naval integrada que le serviría de puerta a la Antártida”.

La construcción de una base naval integrada en Ushuaia con apoyo de EE. UU. solucionaría la falta de recursos propios para materializar este estratégico proyecto.

La maniobra oriental

Concepto general

Se basa en las premisas de que al actual gobierno argentino lo sucederá otro de tendencia opuesta, que se restablecerá la asociación estratégica integral con China²¹ y que el país se acercará a Rusia e ingresará al BRICS. La actitud es abiertamente competitiva con el Reino Unido y EE. UU. y favorece el avance de China en temas sensibles para EE. UU. El criterio es “desgastar” al usurpador manteniéndolo en constante vigilia militar en Malvinas (con un alto costo en recursos humanos y materiales), sometiendo a los isleños a una permanente intranquilidad y encareciendo la explotación de los recursos económicos ante el riesgo de un eventual conflicto (por ej.: los seguros de las compañías privadas que explotan petróleo y pesca). La concurrencia de estas acciones debería finalizar con la devolución de los territorios usurpados a la Argentina (objetivo de máxima), con algún tipo de compensación económica o territorial menor para salvar el honor británico o con una división territorial como la contemplada en la maniobra occidental (objetivo de mínima).

21 “Argentina y China suscribieron un acuerdo de asociación estratégica integral”. Los presidentes Cristina Fernández de Kirchner y Xi Jinping firmaron la declaración conjunta para el establecimiento de la Asociación Estratégica Integral entre ambos países/*Casa Rosada-Presidencia*, viernes 18 de julio de 2014.

Consideraciones:

- El reequipamiento militar argentino se lograría a partir de proveedores orientales (principalmente China y secundariamente Rusia) hasta alcanzar un nivel que nos garantice un equilibrio regional y la capacidad para ejercer una presión eficaz sobre el sistema militar de las islas. En función de su procedencia, el equipamiento militar no estaría sujeto al veto británico.
- Se potenciaría el desarrollo de la industria militar nacional para proveer equipamiento militar progresivamente sofisticado y crecientemente sensible para la percepción británica.
- El reclamo argentino ante los organismos internacionales (con el apoyo principal de China y Rusia) y la “causa Malvinas” en el ámbito nacional (ceremonias, educación, etc.) deberían mantenerse vigentes hasta materializar la recuperación territorial.
- Se sustituirían progresivamente los intereses económicos británicos y estadounidenses por sus equivalentes del BRICS.
- Debería construirse la base naval integrada en Ushuaia lo antes posible para cumplir funciones como polo logístico vinculado a la Antártida, antes de que el Reino Unido (desde Malvinas) o Chile (desde Punta Arenas) hagan que la pretensión argentina sea tardía e irrelevante. Si no hay recursos propios (lo que sería muy probable), debería hacerse con apoyo chino²².
- El alto riesgo de la “maniobra oriental” radica en que EE. UU. fortalezca de tal manera el sistema militar británico en las Malvinas que las transforme en definitivamente irrecuperables.

Suposiciones:

- China facilitará el desarrollo de la capacidad de proyección del poder militar argentino en el Atlántico Sur (especialmente la Armada y la Fuerza Aérea), así como la estrategia antiacceso y negación de área (A2/NA).
- Se aceptará el ingreso de la Argentina al BRICS.

Reflexiones finales

1. Persistir en conducir el conflicto por Malvinas confiando exclusivamente en la fuerza del derecho legítimo y en los organismos internacionales que lo custodian (con el agravante de prescindir del poder militar como auxiliar de la diplomacia) ha demostrado ser una estrategia inútil, a la que le cabe aquella frase de Albert Einstein que reza: “Si buscas resultados distintos, no hagas siempre lo mismo”.
2. La maniobra política para conducir el conflicto por Malvinas (cualquiera sea la elegida), necesita del instrumento militar como auxiliar de la diplomacia y, para que tal instrumento sea útil, la clase política debe incrementar sustancialmente el presupuesto destinado a defensa.
3. El Reino Unido aceptará negociar por la soberanía de las Islas Malvinas solo si lo induce EE. UU. o si la amenaza del poder militar argentino hiciera que el costo de mantener la usurpación tienda a ser insostenible.
4. Alinearse con el bloque (el occidental liderado por EE. UU. o el oriental liderado por China) que resulte finalmente perdedor en la pugna por la hegemonía mundial tendrá un alto costo para el país (recordar la Segunda Guerra Mundial) y reducirá drásticamente nuestra capacidad para solucionar el conflicto por Malvinas.
5. La política exterior pendular entre gobiernos hostiles y próximos a EE. UU. impide conducir una maniobra exitosa para resolver el caso Malvinas.
6. Después de la guerra por Malvinas, el sentimiento de los isleños hacia la Argentina cambió radicalmente: no quieren ser argentinos. La seducción no es una estrategia realista para el corto y mediano plazo²³, con el agravante de ser funcional a la postura británica de los “deseos” y la “autodeterminación”. ■

La maniobra oriental contempla la sucesión del actual gobierno por otro de tendencia opuesta, que el país se acercará a China (socio estratégico) y Rusia, e ingresará al BRICS.

22 “El plan de China para construir una base naval en Tierra del Fuego con una obsesión oculta: la Antártida”. El gobernador Gustavo Melella abre las puertas para que empresas del régimen participen en obras estratégicas. En 2010, se firmó un acuerdo para la construcción de un polo petroquímico y un puerto. Por Andrés Klipphan/*Infobae*, 25 de septiembre de 2022.

23 La transformación de la Argentina en un país próspero a partir de la situación actual y que esta transformación, en caso de lograrse, resulte presuntamente atractiva para los isleños solo se materializaría en el largo plazo.

“LA ZONA” DE LOS FONDOS MARINOS

Capitán de Navío (R) Javier A. Valladares
y Capitán de Navío (R) Gabriel O. Catolino

Sentado nuevamente frente a una hoja en blanco. En esta ocasión no estoy solo, asumo el desafío junto a un distinguido colega, que me sorprendió recientemente consultando si me animaba a que juntos procurásemos explicar brevemente qué es La Zona.

Para los no iniciados en temas relacionados con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) les puede sonar a película de terror o a descripción geográfica de un proyecto inmobiliario.

Pero los lectores de este Boletín tenemos la dicha y el instinto de asociar todo con el mar, y de esa forma la CONVEMAR se convierte en la referencia inmediata.

¿Qué es La Zona?

La CONVEMAR es un tratado internacional acordado en 1982, que entró en vigor en 1994. Regula el uso de los océanos y los mares, establece los espacios marítimos y las reglas para la conservación y el uso equitativo de sus recursos.

Los espacios allí descriptos son:

Las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la alta mar, la plataforma continental y la zona internacional de los fondos marinos.

En la Imagen 1 se pueden apreciar los espacios marinos y, en particular, los dos criterios para justificar la extensión de la plataforma continental más allá de la zona económica exclusiva y también los dos criterios establecidos para limitar su extensión, en los casos que la geología los permitiera.

Repasando brevemente, los espacios marítimos, su extensión y derechos aplicables son:

- **Mar territorial:** 12 millas náuticas desde las líneas de base, donde el Estado ribereño ejerce su soberanía total, con la sola servidumbre del derecho de paso inocente para terceros.
- **Zona Económica Exclusiva (ZEE):** 200 millas náuticas desde las líneas de base. Derechos soberanos del Estado ribereño, sobre todo los recursos, derechos exclusivos sobre islas artificiales, instalaciones y estructuras. Jurisdicción sobre la investigación científica, protección y preservación del medio marino. Libertad de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinas.
- **Plataforma continental:** lecho y subsuelo hasta donde lo permitan los criterios establecidos por la CONVEMAR. Derechos soberanos del Estado ribereño sobre los recursos del suelo y subsuelo, derechos exclusivos sobre islas artificiales. Jurisdicción sobre la Investigación Científica Marina (ICM).
- **Alta mar:** toda la masa de agua de mar más allá de las 200 millas náuticas de la ZEE. Libertad de la alta mar, navegación, comunicaciones, pesca, ICM.
- **Zona internacional de los Fondos Marinos:** lecho y subsuelo de los fondos marinos más allá de la Plataforma Continental de los Estados costeros o insulares. La CONVEMAR establece que es patrimonio común de la humanidad. Esto significa que ningún Estado puede reclamar soberanía sobre esta zona, sino que su exploración y sus recursos deben beneficiar a toda la humanidad.

El Capitán de Navío (R) Javier Armando Valladares es Doctor en Geografía (Univ. del Salvador), Licenciado en Oceanografía (Instituto Tecnológico de Buenos Aires).

Fue Presidente de UNESCO-IOC.

Es Presidente de la Academia del Mar, miembro de la Academia Browniana e integra el Consejo de Administración del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA).

El Capitán de Navío (R) Gabriel Oscar Catolino ingresó a la Armada en 1978 y solicitó su pase a situación de retiro a fines de 2013.

Su primer destino en 1983 fue el portaaviones ARA 25 de Mayo, y prestó servicios en lanchas rápidas, avisos y destructores.

Ejerció el comando del aviso ARA Suboficial Castillo, destructores ARA Sarandí y La Argentina y la Segunda División de Destructores.

En el año 2013 fue Jefe de Estado Mayor del Comando de Alistamiento y Adiestramiento.

Posteriormente a su paso a retiro, se desempeñó en diversas empresas privadas del sector energético y financiero.

En la actualidad se desempeña como profesor de Liderazgo en el Liceo Naval Militar Almirante Brown.

Imagen de portada:
Pólipos octocorales con ocho tentáculos huecos bordeados por pequeñas ramas llamadas pinnulas.
Fotografía: www.theguardian.com/environment/gallery
Okeanos Explorer, Expedición Mid-Cayman Rise 2011/NOAA

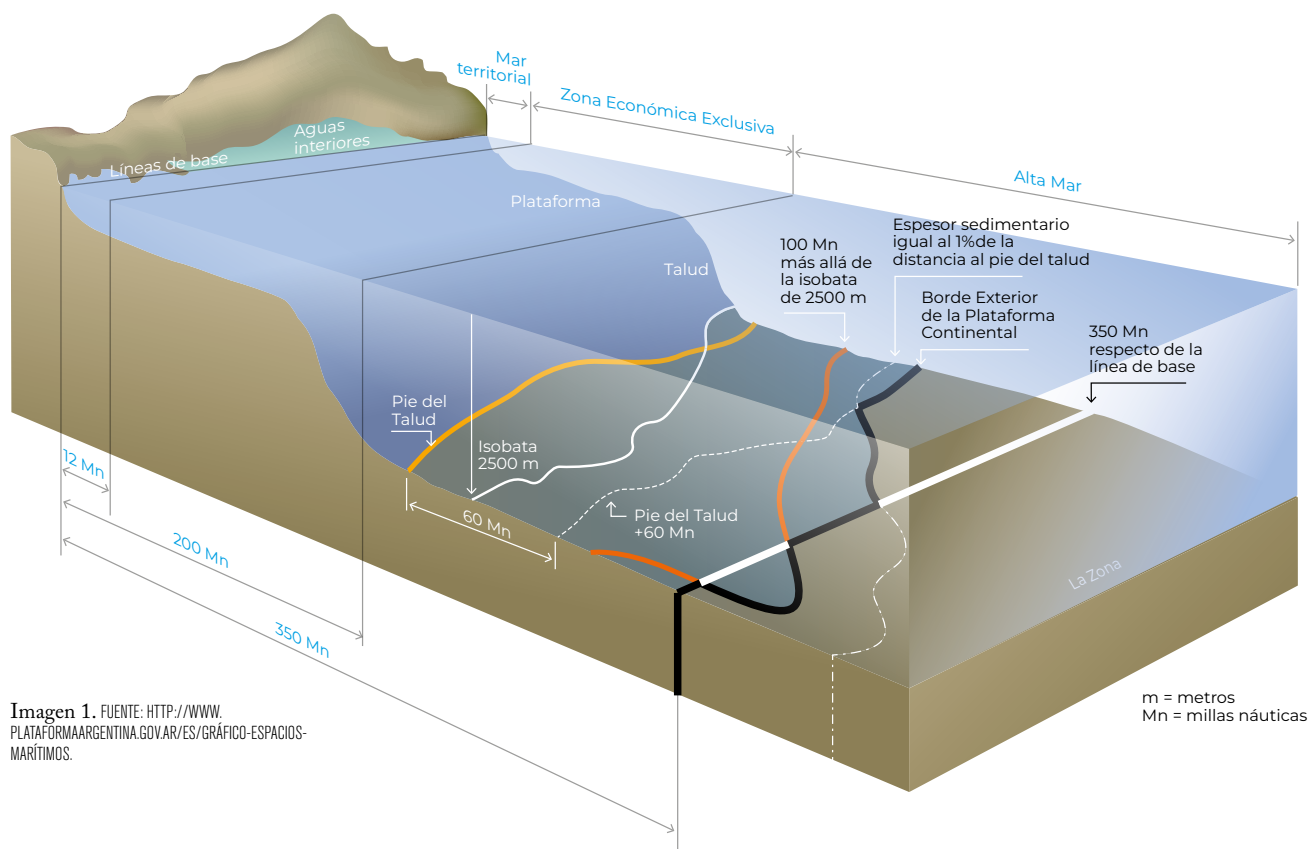


Imagen 1. FUENTE: [HTTP://WWW.PLATAFORMAMARGENTINA.GOV.AR/ES/GRÁFICO-ESPACIOS-MARÍTIMOS](http://www.plataformamArgentina.gov.ar/es/gráfico-espacios-marítimos).

Esta área, denominada “La Zona”, se extiende por fuera de la jurisdicción de los Estados ribereños y abarca unos 260 millones de kilómetros cuadrados. Esta cifra es tres veces superior a la suma de las jurisdicciones marítimas de todos los países del mundo y apenas ha sido explorada.

Los cuatro primeros espacios mencionados resultan familiares, tanto para quienes hacemos del mar nuestro modo de vida como para el lego que se acerca por interés o curiosidad ante ciertas noticias.

Pero el último, la Zona Internacional de los Fondos Marinos, nos resulta tan extraño como inaccesible. Esta área, denominada “La Zona”, se extiende por fuera de la jurisdicción de los Estados ribereños y abarca unos 260 millones de kilómetros cuadrados. Esta cifra es tres veces superior a la suma de las jurisdicciones marítimas de todos los países del mundo y apenas ha sido explorada. No obstante, existe un consenso entre la comunidad científica sobre el potencial que ofrece la explotación de sus recursos considerados “patrimonio común de la humanidad”.

Entre los recursos minerales que pueden encontrarse se incluyen los hidratos de gas, nódulos de manganeso, las costras ricas en cobalto, sulfuros masivos ricos en hierro, zinc, níquel, oro o cobre, los áridos, los yacimientos tipo placeres ricos en titanio, tierras raras, estaño, oro y diamantes, y la posibilidad de petróleo y gas natural en eventuales yacimientos, más allá de las plataformas continentales en fondos profundos. Si a estos recursos se suman las biomineralizaciones¹, con posibilidades como fuente de productos farmacéuticos, resulta evidente que la extracción de estos elementos y componentes pueda ser de gran interés.

El tamaño y el valor de dichos recursos son poco conocidos, dado que la investigación en La Zona ha sido escasa y el desarrollo de la minería marina, lento.

Pero los requerimientos de la humanidad crecen continuamente, demandando mejorar el conocimiento del lecho marino y, con ello, también la viabilidad económica de la explota-

¹ Proceso por el cual los organismos vivos producen minerales que se acumulan en tejidos endurecidos (por ejemplo, huesos, dientes y conchas) y nanoestructuras celulares que se apoderan de macromoléculas. Los minerales biosintetizados incluyen carbonato de calcio, fluorapatita, hidroxiapatita y magnetita.

ción de sus recursos minerales, acompañando el desarrollo de nuevas tecnologías y la iniciativa de nuevos actores internacionales (siendo los más notorios las organizaciones no gubernamentales y el sector privado).

En la Imagen 2 se pueden observar, en una visión general, sin perjuicio de que en algunos sectores existen controversias, las zonas económicas exclusivas de los países costeros e islas en celeste y en rojo la extensión permitida de la plataforma continental extendida, en los casos que la morfología y sedimentos cumplen con los procedimientos especialmente detallados y establecidos en la CONVEMAR.

En blanco, entonces, es el área de fondos marinos denominada como La Zona, que estamos analizando.

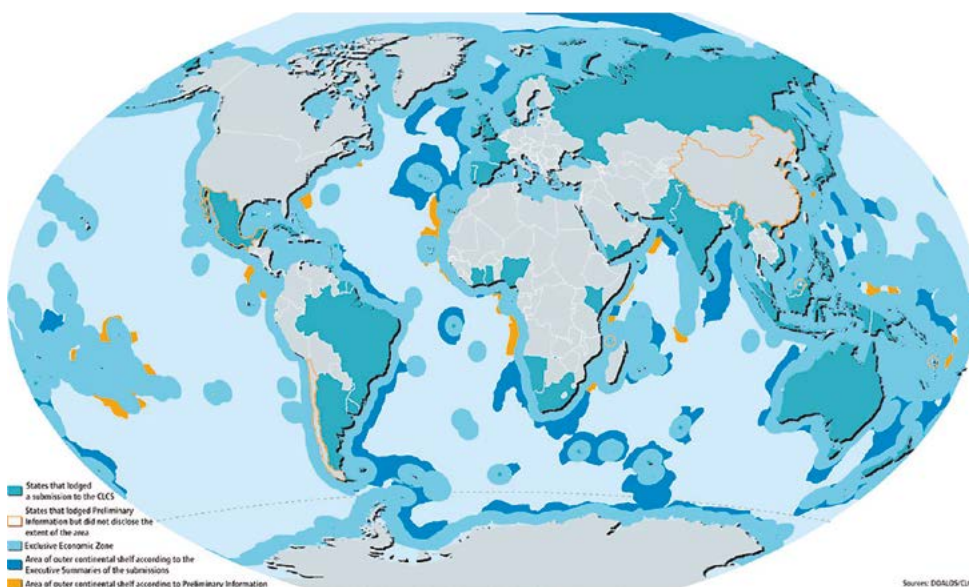


Imagen 2. FUENTE: [HTTPS://WWW.GRIDA.NO/](https://www.grida.no/)

Hace unos cuantos años, en un artículo publicado en este boletín, se explicó a modo de ejemplo para un país costero que Argentina tenía fronteras fluviales, terrestres o lacustres con los siguientes países: Uruguay, Brasil, Paraguay, Bolivia y Chile, pero que, al este, en el mar, su frontera era con la “humanidad”.

El sentido de esta afirmación fue precisamente explicar que, más allá del borde exterior de nuestra plataforma continental, nuestro límite es con un espacio que es patrimonio común de la humanidad.

¿Quién o quiénes deberían estar interesados en que ese espacio sea bien administrado? La respuesta inmediata es toda la humanidad, pero, sin dudas, con especial protagonismo, los países costeros, proyectando sus intereses más allá de sus espacios jurisdiccionales contiguos.

Pero, por más que la zona abarca los fondos marinos de todos los océanos, más allá de las jurisdicciones de los Estados costeros, este gigantesco espacio, aun con toda la complejidad tecnológica asociada con el conocimiento, evaluación y la potencial explotación de los recursos vivos presentes en el fondo y los no vivos del fondo y subsuelo marino, atrae el interés de todos los países signatarios o no de la CONVEMAR. Además, como ya se mencionó más

Hace unos cuantos años, en un artículo publicado en este boletín, se explicó a modo de ejemplo para un país costero que Argentina tenía fronteras fluviales, terrestres o lacustres con los siguientes países: Uruguay, Brasil, Paraguay, Bolivia y Chile, pero que, al este, en el mar, su frontera era con la “humanidad”.

arriba, también de los muy dinámicos nuevos actores internacionales, tales como las organizaciones no gubernamentales (las ONG) y, más recientemente, también los provenientes del sector privado.

Las complejidades tecnológicas y la multiplicidad de intereses y potenciales interesados dificultan seriamente a muchos países costeros ejercer su responsabilidad regional en el límite entre sus espacios soberanos y una equitativa participación en la zona internacional de los fondos marinos.

Una herramienta que se está utilizando para preservar ámbitos marinos muy complejos es el establecimiento de Áreas Marinas Protegidas (AMP), un instrumento de muy rápida y pragmática utilización en regiones que se pretenden proteger.

En la Imagen 3 se pueden observar las AMP en la actualidad, y en el documento de Silviana Elizondo, citado en la biografía, se profundiza en la importancia estratégica que estas tienen para la República Argentina, entendiendo en esto que algunas de estas áreas no son reconocidas por nuestro país.

En la década de 1960 se empezó a prestar especial atención a los minerales de los fondos marinos tras la publicación del libro del geólogo estadounidense John L. Mero, titulado *The Mineral Resources of the Sea*, en el que afirmaba que el fondo del mar podría convertirse en una fuente importante de suministro para satisfacer las necesidades minerales del mundo.

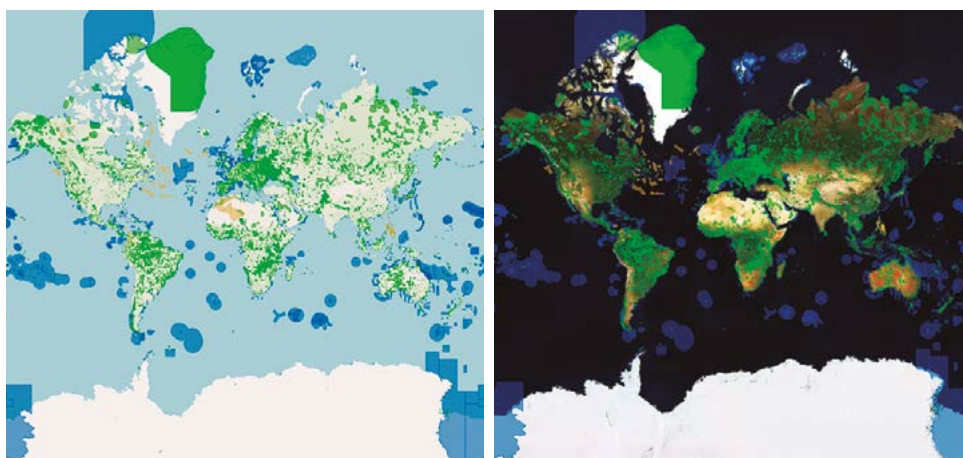


Imagen 3. *Protected areas map of the world*, enero de 2025. En azul, las áreas marinas y costeras protegidas. OECM corresponde a áreas con otras medidas efectivas de conservación. IMAGEN: UNEP-WCMC (2025). FUENTE: WWW.PROTECTEDPLANET.NET.

Gestión de La Zona

En la novela *20.000 leguas de viaje submarino*, Julio Verne pone en boca del capitán Nemo, en uno de sus inolvidables diálogos con el profesor Pierre Aronnax, el siguiente comentario: “en el fondo del mar existen minas de cinc, de hierro, de plata y de oro, cuya explotación sería ciertamente posible...”. Una vez más, el clarividente Verne se adelantó a la época.

A mediados del siglo XX, la idea de explotar los minerales del fondo marino comenzó a ganar fuerza. En la década de 1960 se empezó a prestar especial atención a los minerales de los fondos marinos tras la publicación del libro del geólogo estadounidense John L. Mero, titulado *The Mineral Resources of the Sea*, en el que afirmaba que el fondo del mar podría convertirse en una fuente importante de suministro para satisfacer las necesidades minerales del mundo.

Su propuesta despertó un gran interés y llevó al embajador maltés Arvid Pardo, imbuido de las ideas de la década, a defender el nuevo concepto que estos recursos debían considerarse

un “Patrimonio Común de la Humanidad”. Con esa convicción, impulsó los esfuerzos de Naciones Unidas por elaborar un régimen amplio para la gobernanza de los océanos entre 1967 y 1982.

En 1970 la Asamblea General aprobó, en su resolución 2749 (XXV), la “Declaración de Principios que Regulan los Fondos Marinos y Oceánicos y su Subsuelo Fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional”, que destinaba el fondo marino exclusivamente a usos pacíficos. Siguiendo el consejo de Pardo, la Asamblea declaró también que los recursos minerales del fondo marino serían “Patrimonio Común de la Humanidad” y deben aprovecharse en beneficio de la humanidad en su conjunto, mediante la creación de un mecanismo internacional a tal fin.

Esta visión impulsó a las Naciones Unidas a crear un marco legal internacional para gestionar los recursos del fondo marino. Tras décadas de negociaciones, en 1982 se firmó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), que estableció, entre otros organismos, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (AIFM), que puede ser descrita como una organización internacional autónoma, creada en virtud de la CONVEMAR, responsable de la administración de los recursos de La Zona.



Imagen 4. Base de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos

En 1970 la Asamblea General aprobó, en su resolución 2749 (XXV), la “Declaración de Principios que Regulan los Fondos Marinos y Oceánicos y su Subsuelo Fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional”, que destinaba el fondo marino exclusivamente a usos pacíficos.

Es así como el 16 de noviembre de 1994, tras la entrada en vigor de la Convención de 1982, se creó esta Autoridad, que en 1996 se estableció definitivamente en Kingston (Jamaica), con la misión de permitir que los Estados Parte organicen y controlen las actividades en La Zona, en particular con miras a administrar los recursos minerales, de conformidad con el régimen establecido en la Parte XI de la ya mencionada convención.

De conformidad con el artículo 156 (2) de la Convención, todos los Estados Parte en la Convención son *ipso facto* miembros de la AIFM. A partir del 2 de septiembre de 2024, la AIFM cuenta con 170 miembros, incluidos 169 Estados Parte y la Unión Europea.

Se organiza, siguiendo el modelo del sistema de Naciones Unidas, con esta estructura²:

Asamblea: responsable de fijar las políticas generales. Está conformada por representantes de la totalidad de los Estados Parte.

² Extraído de <https://www.isa.org.jm/>, el 18 de febrero de 2025.

Consejo: es el organismo ejecutivo. Se conforma con 36 miembros, procurando representar a los principales actores económicos relacionados con la extracción de minerales en La Zona, así como asegurar la representación de los Estados en desarrollo y una distribución geográfica equilibrada (ver Recuadro 1).

Secretariado: dirigido por el secretario general, es responsable de implementar los programas de trabajo y políticas establecidos por los demás órganos principales y sus órganos subsidiarios, y garantizar el cumplimiento de los planes de trabajo de exploración y explotación aprobados en forma de contratos.

Comité legal y técnico: integrado por 41 miembros, que son elegidos por el Consejo por un período de 5 años (a partir del 1 de enero de 2023), entre los candidatos nominados por los Estados miembros. Actúa como un cuerpo técnico y consultivo que se encarga de la supervisión técnica, legal y ambiental de las actividades de exploración y explotación minera en los fondos marinos internacionales, asegurando el cumplimiento de las regulaciones y la protección del medio ambiente, y asesorando al Consejo en la toma de decisiones.

Comité financiero: integrado por 15 miembros elegidos por la Asamblea por un período de cinco años, teniendo en cuenta la distribución geográfica equitativa entre los grupos regionales y la representación de intereses especiales. El Comité desempeña un papel central en la administración de los acuerdos financieros y presupuestarios de la AIFM.

Recuadro 1: composición del Consejo

- Grandes consumidores/importadores: cuatro miembros que hayan consumido o importado más del 2% del valor mundial de los minerales extraídos de la Zona, incluyendo obligatoriamente a un Estado de Europa Oriental con la mayor economía de la región y al Estado con la mayor economía al entrar en vigor la Convención.
- Grandes inversores: cuatro miembros que hayan realizado las mayores inversiones en actividades en La Zona, ya sea directamente o a través de sus nacionales.
- Grandes exportadores: cuatro miembros que sean importantes exportadores netos de los minerales extraídos de La Zona, incluyendo, al menos, dos Estados en desarrollo cuyas economías dependan sustancialmente de estas exportaciones.
- Estados en desarrollo con intereses especiales: seis miembros que representen intereses especiales de Estados en desarrollo, como Estados con grandes poblaciones, sin litoral o en situación geográfica desventajosa, insulares, grandes importadores, productores potenciales o menos adelantados.
- Distribución geográfica equitativa: dieciocho miembros elegidos para asegurar una distribución geográfica equitativa entre las regiones de África, Asia y el Pacífico; Europa Oriental, América Latina y el Caribe; y Europa Occidental y otros, garantizando, al menos, un miembro por cada región.

Desde su creación, la AIFM tiene la autoridad para administrar los recursos de los fondos marinos, lo cual incluye los contratos de exploración y explotación en los fondos marinos

que se encuentran fuera de las jurisdicciones nacionales, y estas actividades se van implementando a medida que se elaboren y acuerden los respectivos códigos para utilizar en cada caso (aún pendiente el de explotación).

En La Zona, el interés inicial se centró en los nódulos polimetálicos, las costras de manganeso y los sulfuros polimetálicos. Pero, paulatinamente, el interés se fue extendiendo hacia los recursos genéticos, presentes en un escenario absolutamente diferente del supra yacente en la masa de agua o en la superficie.

Paralelamente a este interés económico, en procura de la explotación de los recursos minerales, comenzó a surgir una fuerte oposición a esta, centrada en el interés por el cuidado del medio ambiente y las consecuencias imprevisibles de tal actividad. Desde 2004 la Deep Sea Conservation Coalition (DSCC), compuesta por más de 140 ONG ecologistas, lidera el esfuerzo por preservar los fondos marinos de daños ecológicos que pudiera ocasionar su explotación económica. Fruto de su actividad, han logrado la firma de una solicitud de moratoria de este tipo de actividades, a la cual adhirieron ya 32 países. Esto sucede en un momento particularmente complejo, ya que Nauru está próximo a presentar, en asociación con una empresa minera canadiense, la primera solicitud para la explotación comercial de minerales en el lecho marino.

Un ejemplo del interés y preocupación por el cuidado que se le está dando a La Zona es el tema de ser destino final de toda la basura en suspensión en los océanos que paulatinamente decanta en los fondos, igual que los instrumentos autónomos que toman datos del océano y, al finalizar la vida útil de sus baterías, también se van al fondo, o de los pecios que se van acumulando por incidentes náuticos o meteorológicos.

Además, surgieron en La Zona puntos muy sensibles, utilizados como cementerio de desechos espaciales o repositorio final de celdas de combustible de reactores nucleares (Imagen 5, Punto Nemo en el océano Pacífico)³.

Paralelamente a este interés económico en procura de la explotación de los recursos minerales, comenzó a surgir una fuerte oposición a esta, centrada en el interés por el cuidado del medio ambiente y las consecuencias imprevisibles de tal actividad.

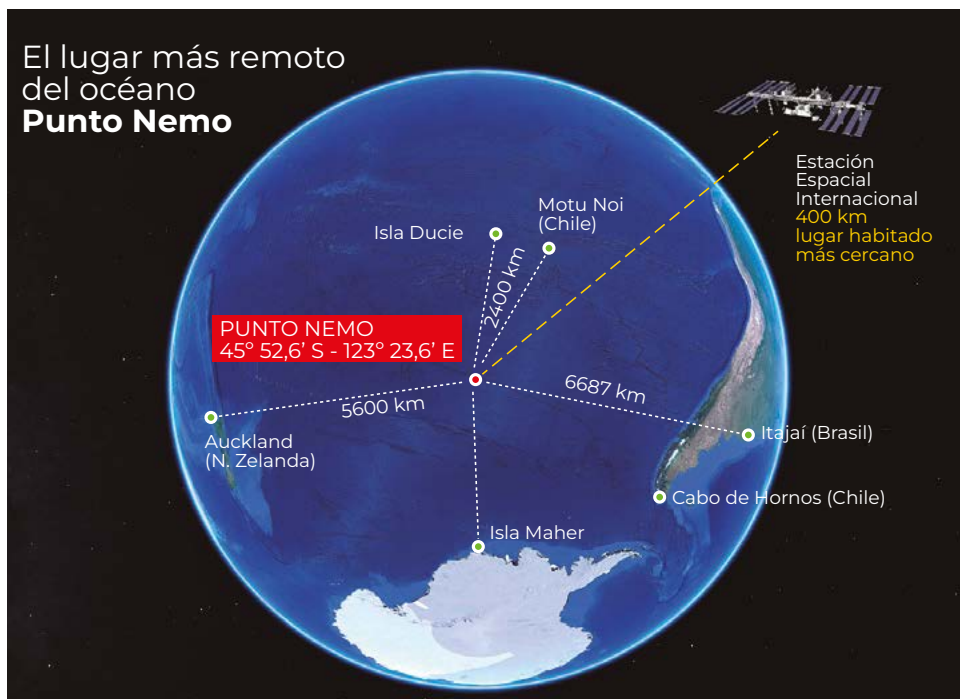


Imagen 5. Punto Nemo. INFOGRAFÍA BASADA DE WWW.MARCA.COM

³ Punto designado por los científicos como el lugar más alejado de cualquier tierra firme y, por tanto, uno de los rincones más solitarios y alejados del planeta situado en el océano Pacífico. Infografía interesante también en <https://www.tryexplore.com/donde-queda-punto-nemo/>.

Producto de estas tensiones generadas por grupos de interés en la preservación del medio ambiente, durante 2024 en la AIFM hubo una disputa de interés entre todos los miembros de la autoridad, que se extendió al proceso de votación del secretario general. Por un lado, algunos Estados Parte argumentan que no se tiene suficiente información para habilitar la minería a gran escala en los fondos oceánicos porque eso podría traer efectos irreversibles en el ecosistema marino, ya amenazado por el cambio climático y la crisis a la biodiversidad. Por el otro, los que apoyan avanzar con la minería oceánica.

Hasta ahora a la fecha, la AIFM autorizó a 31 contratos de exploración que fueron financiados por 14 Estados Parte en un área de 1.5 millones de kilómetros cuadrados de fondos marinos, la mayoría en el Pacífico ecuatorial entre Hawái y México, zona conocida como "falla Clarion-Clipperton". Estos contratos involucraron a China, Rusia, Corea del Sur, India, Gran Bretaña, Francia, Polonia, Brasil, Japón, Jamaica y Bélgica.

Sin embargo, a la fecha no se aprobó ninguna explotación comercial. En este sentido, la AIFM se encuentra tironeada entre autorizar y controlar la minería para "beneficio de toda la humanidad", o restringir la minería para "proteger el medio marino de los impactos no deseados".

Esta pulseada de intereses se entremezcla, además, con las asimetrías en el conocimiento científico y capacidades tecnológicas entre los Estados integrantes de la organización.

Sin embargo, a la fecha no se aprobó ninguna explotación comercial. En este sentido, la AIFM se encuentra tironeada entre autorizar y controlar la minería para "beneficio de toda la humanidad", o restringir la minería para "proteger el medio marino de los impactos no deseados".

Resolución de controversias

Los casos de controversias en la AIFM se dirimen en el Tribunal Internacional para el Derecho del Mar⁴, ámbito en el que nuestro país tiene actualmente una jueza (Dra. Frida Armas Pfirter).

Este Tribunal tiene una Sala de Controversias de los Fondos Marinos, sala que tiene competencia exclusiva en actuaciones contenciosas por controversias relativas con actividades en La Zona, y también puede emitir opiniones consultivas a solicitud de la AIFM.

La Sala está abierta a los Estados Parte de la AIFM y a las entidades privadas que estos patrocinen y que realicen actividades en La Zona.

A modo de cierre...

El mar siempre nos ha desafiado como humanidad. Nos obligó a desarrollar ingenio y tecnología para navegarlo: comerciando, migrando, guerreando, buscando más y nuevos recursos. Y, en todas estas actividades, nos educó, contribuyendo a formar una sociedad cada día más global, más interdependiente y más complementaria, reforzando la idea de un Océano en un Planeta.

En el presente artículo se pretendió describir un espacio oceánico tal vez poco conocido, su administración y regulación y una breve descripción de algunas tensiones que sobre él gravitan en la actualidad.

Estamos a las puertas de una nueva disputa entre la preservación ecológica y la explotación económica...

Pero otra nube negra se cierne sobre este panorama: los recientes ataques a infraestructuras críticas yacientes en el fondo del mar, producto de la guerra en Europa y Medio Oriente, abren una nueva dimensión a la guerra en el mar...

Pero eso será tema de otro artículo. ■

⁴ Extraído de <https://www.itlos.org/en/main/jurisdiction/competence/>, el 18 de febrero de 2025.

BIBLIOGRAFÍA

Elizondo, S. (2023). La importancia geopolítica de las áreas marinas protegidas oceánicas: el caso argentino. *Revista Defensa Nacional*, 8, 173-213. Disponible en: <https://undef.edu.ar/wp-content/uploads/2025/07/8-1-6.pdf>.

HOMENAJE A SARMIENTO MAESTRO

Teniente de Fragata (R) Miguel A. Groube

El Teniente de Fragata (R) Miguel A. Groube se graduó de Guardiamarina, Escalafón Naval, en diciembre de 1957.

Prestó servicios en buques de la Armada.

Culminó la carrera de Ingeniero Naval y Mecánico en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires.

Pasó a retiro voluntario en febrero de 1967.

Condujo reparaciones en unidades navales y en flotas privadas.

Ejerció la docencia universitaria como Director Adjunto de la carrera de Ingeniería Naval del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA).

El 11 de septiembre de 1888, a los 77 años, fallecía en Asunción del Paraguay Domingo Faustino Sarmiento. Un soñador que vivió en el siglo XIX y fue un visionario del siguiente: hoy asombra la vigencia de su pensamiento. Un autodidacta, a quien nada le fue ajeno para emprender una verdadera batalla por el progreso y la civilización de su querido país.

Sarmiento fue apasionado, comprometido y muy *nuestro* como para pasar desapercibido o para dejarnos indiferentes. Había demasiada carga de inteligencia y de pasiones en el gran sanjuanino, cuya vida fue por definición un compromiso: una al servicio de lo que entendió como lo mejor para los suyos. Combatió con denuedo para que el país salvaje de las luchas parciales, intestinas y personales llegase a ser una república de hombres libres. Defendió con toda la fuerza de su espíritu sus verdades y sufrió por ellas.

Como gobernante, extendió la red de ferrocarriles, implantó el telégrafo en todo el país y lo puso en comunicación con Europa y los Estados Unidos través de un cable submarino. A su vez, mandó a abrir caminos; impuso el sistema métrico decimal; promovió la navegación de los ríos; proyectó la construcción del puerto de Buenos Aires y estimuló el progreso industrial, alentando la mecanización agrícola. Creó el Seminario Conciliar, el Colegio Militar y la Escuela Naval Militar; el Instituto de Sordomudos y el de Ciegos, y organizó la enseñanza de minería.

También se dedicó a la enseñanza superior: creó el Museo de Historia Natural, el Observatorio Astronómico de Córdoba y la Facultad de Ciencias de esa provincia, para la cual contrató a un plantel de profesores extranjeros. No sólo se preocupó por la educación sistemática, sino por el material didáctico: advirtió la necesidad de una política bibliotecaria e incorporó a la mujer al sistema educativo.

Terminada su presidencia, prosiguió su obra con el mismo ahínco, y aceptó con toda modestia el cargo de director general de Escuelas de la Provincia de Buenos Aires, cargo que ejercería dos veces, e impulsó la ley de Educación Común.

Podríamos evocar otros aspectos de su polifacética existencia: su labor de escritor, periodista, orador, legislador... Siempre encontraremos un motivo que dio sentido a su quehacer: su afán civilizador.

Imposible sintetizar cuánto hizo, aun refiriéndose únicamente al ámbito educativo. Nadie ha podido realizar más, en condiciones tan adversas y con tan pocos recursos: con una deuda de guerra enorme, sin partido político que lo sustentara, con una oposición enconada; malos indígenas invadiendo las poblaciones; cuestiones de límites con Chile, Bolivia y Brasil; postreros caudillos alzados contra el Gobierno nacional; pestes repetidas y asoladoras...

Hoy, sin caer en reduccionismos, propongo recordar al Sarmiento maestro, ese que la Conferencia Interamericana de Educación, reunida en Panamá entre septiembre y octubre de

1943, dispuso homenajear, declarando al 11 de septiembre como “Día del Maestro” en todos los países del continente, calificando a Sarmiento como “Maestro de Maestros”.

La escuela que soñó Sarmiento

El eje de su concepción educativa fue la escuela elemental, destinada a todos los habitantes. Hoy resulta un concepto general indiscutible, pero, a mediados del siglo XIX, en todo el mundo, la mayoría de la población era analfabeta. Al regresar de Estados Unidos, ya elegido presidente, declaró en el puerto: “Vengo de un país donde la educación lo es todo. Y por ello hay democracia”.

Se lo había anticipado a Lucio V. Mansilla en una carta, que, en caso de ser elegido presidente, su programa de gobierno sería el que venía predicando desde hacía veinte años, basado en la educación popular: “Es necesario hacer del pobre gaucho un hombre útil a la sociedad. Por eso, necesitamos hacer de toda la República una escuela”.

Educación al soberano. Esa fue la premisa de su obra que produjo un país pujante, con una extendida clase media, y una movilidad social que ubicaba a la Argentina entre las naciones más avanzadas del mundo. Sarmiento fue el adalid de la educación común como herramienta para una verdadera revolución.

Cumplió su objetivo: fue el creador de la escuela pública argentina, dedicándose con energía a esa tarea, cuando casi nadie compartía con él su inquietud por alfabetizar al pueblo. Se preocupó por la escuela primaria, así como por la educación secundaria y superior. Implantó la Escuela Normal oficialmente en 1869 e impulsó la incorporación de la mujer al sistema educativo, un aporte de avanzada en la sociedad de entonces, cuando aún la mujer era relegada en todos los aspectos.

Cumplió su objetivo: fue el creador de la escuela pública argentina, dedicándose con energía a esa tarea, cuando casi nadie compartía con él su inquietud por alfabetizar al pueblo.

De Estados Unidos a Argentina: la influencia de Sarmiento

La historia del sistema de educación primaria en nuestro país empezó con la estadía de Sarmiento en Inglaterra en 1847, enviado por el ministro de Justicia e Instrucción Pública de Chile, Manuel Montt, país en el que pasó sus años de destierro, justamente para estudiar la educación en otros países. Fue allí, en Londres precisamente, donde leyó un informe del escritor norteamericano Horace Mann, en el cual encontró ideas que podía aplicar en nuestro país y decidió viajar a Estados Unidos para conocerlo. En una aldea en las afueras de Boston se encontraron Sarmiento, el escritor y su esposa, Mary Peabody Mann, lugar donde residía la pareja. Luego de varios intercambios, coincidieron en la importancia sobre una educación común y accesible para todos los habitantes de un país.

Según cuenta él mismo en *Viajes por Europa, África y América*, Sarmiento observó la importancia que se daba a la educación de las mujeres y la libertad con que se movían.

Volvió a Estados Unidos después de la guerra de Secesión, cuando el presidente Mitre lo nombró ministro Plenipotenciario en aquel país. Fue allí cuando, en una estadía que habría de durar tres años, retomó contacto con Mary Mann (Horace Mann ya había fallecido), quien se convirtió en su inestimable colaboradora. De los diálogos con ella –la mayoría por correspondencia– surgió la idea de llevar maestras estadounidenses a la Argentina, acostumbradas a atravesar largos viajes por el país del Norte en busca de trabajo.

Gracias a sus contactos, Mary le ayudó a reclutarlas y así nació el plan: Sarmiento pensaba traer 1.000 maestras. Buscaba no sólo la profesionalización de la enseñanza a través de las escuelas normales, sino la mejora y modernización de la educación.

Las primeras educadoras en la Argentina

La primera maestra en llegar a nuestro país fue Mary Elizabeth Gorman, en 1869, cumplido un año de la presidencia de Sarmiento. Quería que la primera escuela normal funcionara en la provincia de San Juan, pero la comunidad anglosajona desaconsejó que la maestra emprendiera ese riesgoso viaje de 15 días a esa provincia debido a las circunstancias de la época: el país empobrecido por la guerra del Paraguay, los indios que asolaban la campaña, zonas desérticas, luchas intestinas y la epidemia de fiebre amarilla. De hecho, una de las maestras, Fanny Wood, fue víctima de esta peste, que provocó su fallecimiento.

La llegada de docentes norteamericanos se extendió casi 30 años: entre 1869 y 1898 llegaron 61 maestras y 4 maestros, todos formados en el método Pestalozzi y distribuidos en distintas ciudades del país. Una de las más emblemáticas sería Mary Graham, radicada primero en San Juan y luego en La Plata. Ella fue considerada una pedagoga extraordinaria, que, además, les enseñó a sus alumnos a jugar al fútbol y al croquet; a bailar y saltar la cuerda. También los incentivó a cultivar la huerta y a cuidar a los animales. En La Plata la adoraban.

Otra de las maestras, Clara Armstrong, había estudiado en una escuela normal de Nueva York y había aprendido francés, alemán e italiano. Cuando llegó a la Argentina, fundó la Escuela Normal de Catamarca, financiada con aportes de padres y madres, habitantes de la provincia. *Miss Clara* era muy erudita: fue maestra de Anatomía, Geometría, así como también de Pedagogía y Botánica: amaba la ciencia. A los 50 años de su fundación, la escuela de Catamarca fue bautizada con su nombre.

Tenía una hermana menor llamada Frances, que fue enviada a dirigir la Escuela Normal de Córdoba, donde la recibieron con insultos y piedras. Es que aquí hubo un detalle que Sarmiento no previó: la mayoría de las maestras era de religión protestante, y eso, en un país católico como el nuestro, y más en aquella época, generó conflictos, no solo con los habitantes de las provincias, sino con la Iglesia. Tal así fue el caso de Frances, en el que su postura protestante generó tal malestar en el pueblo cordobés que el conflicto suscitado terminó mal, generando el quiebre definitivo de las relaciones con el Vaticano.

Sin embargo, las hubo católicas, como Mary Conway, una de las tres que contrató Sarmiento. Egresada del Colegio del Sagrado Corazón de Rochester con honores, conocedora de tres idiomas, viajó a Paraná en galera desde Buenos Aires, donde estudió español. Regresó a Buenos Aires para hacerse cargo de una escuela privada, cuya maestra norteamericana había fallecido. Mary era muy admirada y querida.

A pesar de que el plan de Sarmiento estaba dirigido a traer mujeres, vinieron cuatro maestros. Uno de ellos, John Stearns, abrió la primera Escuela Normal del Paraná en 1870. El plan de estudios fue diseñado por él, quien, en pocos años, creó un centro de formación modelo. Era el primer destino de las maestras cuando llegaban, que debían permanecer cuatro meses para aprender español, para luego ser destinadas a escuelas en distintas partes del territorio. Tenía también escuela de aplicación primaria, en la que se hacían las clases prácticas. El inglés se enseñaba desde el primer grado y el francés desde quinto.

Hace pocos años fue encontrado en el subsuelo de la Escuela Normal de Maestras de Mendoza un documento histórico: un libro de Actas, de quien fuera su directora durante veinte años, la estadounidense Mary Olive Morse. Allí se aprecia el trabajo de la escuela, una directora que prestó atención y expresó su vocación sobre la tarea de enseñar: inculcar responsabilidad, disciplina, y preocupación por el aseo y el orden. En este libro, Mary afirma: “Hay que leer buenos libros, revistas y periódicos de manera continua; hacer una preparación concienzuda de cada lección; tratar a las alumnas como amigas; llevar a la clase buen humor y no los disgustos del afuera; cuidar de usar voz dulce, pero que denote autoridad”. Estos

La historia del sistema de educación primaria en nuestro país empezó con la estadía de Sarmiento en Inglaterra en 1847, enviado por el ministro de Justicia e Instrucción Pública de Chile, Manuel Montt, país en el que pasó sus años de destierro, justamente para estudiar la educación en otros países.

son algunos de los consejos pedagógicos de la educadora, característicos de la corriente que promovía Pestalozzi.

La mayoría de las maestras traídas por Sarmiento regresaron a su país. Otras se casaron, la mayoría con anglosajones, y otras se afincaron aquí. Algunas se consagraron a la enseñanza en institutos privados y abrieron escuelas destinadas a las clases altas argentinas y anglosajonas.

Un ejemplo de ello fue la abuela de Jorge Luis Borges, Fanny Haslam, cuyo nombre es mencionado en el diario personal de una de las primeras maestras que trabajaron en Paraná, puesto que hospedaba a maestras en su casa. Describía a una Sra. Borges como una “dama inglesa que se casó con un sudamericano”, pues Fanny se casó con el coronel Francisco Borges, y fue la madre de Jorge Guillermo, quien sería luego el padre del escritor Jorge Luis.

Todas fueron capaces y también intrépidas, al animarse a atravesar estas tierras solitarias aún por indios y caudillos.

Sarmiento impulsó el milagro de escolarización de nuestra población: durante su gobierno (1868-1874) las provincias fundaron 800 escuelas primarias que, sumadas a las privadas, alcanzaron a sumar 1.816 escuelas en el país. La población escolar pasó de 30.000 a 110.000 alumnos, desarrollo educativo que continuaría con las presidencias de Roca y Avellaneda. Lo único que Sarmiento no pudo concretar fue abrir la Escuela Normal de San Juan.

Sarmiento hoy

Como cierre, quisiera enfatizar la actitud y el pensamiento de Sarmiento respecto de la mujer. Buscó abrirle camino y muchas colaboraron con él: desde Mary P. Mann, una de sus más estrechas colaboradoras, quien llegó a traducir al inglés el *Facundo* y algo de *Recuerdos de Provincia*, hasta la periodista Eduarda García Mansilla y muchas otras.

Para los argentinos de hoy, la mejor lección de Sarmiento es tener la tenacidad de luchar por lo que se quiere, a pesar de que las circunstancias no estén a favor. Sarmiento es el ejemplo de que la voluntad triunfa, porque él se impuso a la realidad circundante y la moldeó a su favor. ¿Cuál fue su secreto? Su entrega y su espíritu de lucha, una fidelidad inquebrantable a sus ideas. ■

Sarmiento impulsó el milagro de escolarización de nuestra población: durante su gobierno (1868-1874) las provincias fundaron 800 escuelas primarias que, sumadas a las privadas, alcanzaron a sumar 1.816 escuelas en el país. La población escolar pasó de 30.000 a 110.000 alumnos...

EL CLUB DE VIGILANCIA GLOBAL DEL ACUERDO *BIODIVERSITY BEYOND NATIONAL JURISDICTION* (BBNJ): EL ESPEJO DE META Y THREADS

Doctor Alejandro S. Canio

Túneles y calabozos

Durante los últimos años hemos sido espectadores de un fenómeno sin precedentes. El antagonismo norte-sur no es nuevo, pero la forma novedosa en que se expresó bien podría asimilarse al mejor guion cinematográfico de una nueva *Misión Imposible* o a las nuevas maniobras comerciales del mundo tecnológico.

Desde la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 1982 (CONVEMAR) se fueron gestando mecanismos de ingeniería jurídica que propiciaron una reacción en cadena a partir de los años 90. Luego de un breve estado embrionario, concomitante con los propios trabajos de la Comisión Preparatoria (1982-1994), y lejos de fortalecer los componentes del llamado “nuevo derecho del mar”, que había sido codificado por el laboratorio jurídico de la III Conferencia, este fenómeno comenzó a construir túneles normativos derogatorios que tendrían como propósito implosionar la Convención. Ello puede verse claramente con el llamado Acuerdo de Nueva York de 1995 (Fish Stocks Agreement) y los desarrollos de innovación jurídica como el concepto de “pesca no regulada”.

Esta estructura estuvo siempre sustentada por los llamados “instrumentos y marcos jurídicos pertinentes y los órganos mundiales, regionales, subregionales y sectoriales competentes” (los IFB, por sus siglas en inglés), además de los siempre desconocidos “actores interesados” (*stakeholders*). Los primeros se identifican como piletones en el mar cuyos desarrollos evidencian un poder institucional omnicompreensivo de países industrializados. A los segundos, de controvertida definición habida cuenta de su vaguedad, se los puede encontrar como organizaciones o corporaciones de diversa índole y diferente nivel de influencia en estas instancias de decisión sobre los recursos naturales del mar.

El Acuerdo BBNJ

Desde la oscuridad de un proceso de adopción de normas que, en principio, no son vinculantes (*soft law*), esta estructura fue diseñando diferentes artefactos de plasticidad jurídica que, como *booby trap* para países en desarrollo, fueron inteligentemente desplegados y activados sobre la propia CONVEMAR. Ejemplo de ello son los llamados acuerdos de aplicación, los conceptos provenientes del discurso ambiental y la necesidad expuesta de esquemas cooperativos pretendidamente mandatorios como las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera, que plasman la consagración de superestructuras afines a los países ricos en biotecnología.

Esta arquitectura “tunelizada” no fue exhibida sino tardíamente, con la consagración del texto del llamado “Acuerdo en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional”, también conocido como Acuerdo BBNJ.¹ La adopción de este instrumento plasma deliberadamente el funcionamiento de un mecanismo diseñado en favor de los países ricos en biotecnología y en detrimento de los países en desarrollo. El tenor, contenido y estructura de este acuerdo, con preocupante incertidumbre respecto de la futura ejecución, está hecho a medida de los países industrializados. Con una articulación nunca antes vista en el lenguaje del derecho del mar, el tratado insta instituciones que solo pueden ser activadas mediante la tecnología de los países industrializados.

Bilardistas en tiempos de Menotti

Desandando el camino recorrido durante los últimos 20 años, no se puede más que concluir que hubo un *escape de tortuga* para los países en desarrollo, como fiel reflejo de una estrategia

El doctor Alejandro Sebastián Canio es profesor titular en la Universidad Tecnológica Nacional (UTN, Facultad Regional Chubut) y miembro del Centro de Investigación y Desarrollo Tecnológico en Acuicultura, Pesca y Alimentos (CIDAPAL).

Es abogado y doctor en Derecho Internacional Público por la Universidad de Buenos Aires (UBA), además de magíster en Derecho, Economía y Gestión por la Universidad de Bretaña Occidental (Francia).

Trabaja como consultor en materia de derecho del mar y manejo integrado de zonas costeras.

Es miembro titular de la Asociación Argentina de Derecho Internacional (AADI). Además, tiene publicaciones referidas al derecho internacional y ha dictado conferencias sobre temas de su especialidad en el país y en el extranjero.

¹ Texto completo del Acuerdo disponible en el sitio web oficial de la Organización de las Naciones Unidas: <https://www.un.org/depts/los/XXI10CTC%28SP%29.pdf>.

impecablemente diseñada y cuya dinámica avanzó sigilosamente con un blindaje de pulcro ambientalismo. Si se trata de emprender la aventura de tratar de explicar las motivaciones de los responsables en este escándalo de paño frío, solo recurriendo a las gafas de las des-acreditadas teorías conspirativas podríamos esgrimir una interpretación. Sin embargo, lo que sí es seguro, es que la tortuga volvió vestida y perfumada por un **Club**, cuyos miembros provienen de eximios círculos de poder militar y económico, que se encargó de modificar las reglas del manejo de los recursos naturales del mar y de consolidar las ocupaciones fácticas en áreas en disputa conforme a sus propios intereses. Resulta que, ahora, aquellos que no aceptamos esta tortuga, estamos reducidos y maniatados en un calabozo para irresponsables que no entienden la realidad internacional. En otras palabras, seríamos como bilardistas en el reinado de Menotti, diría Jorge Valdano.

Hasta 2020, se habían identificado al menos 180 límites marítimos sin resolver (lo que representaba cerca del 40% del total de 460 fronteras marítimas posibles). El Club no quiere interferir en estas reclamaciones, apelando a un artículo 6, cuyo encabezado nunca se había visto (en instrumentos del derecho del mar al menos), conocido como “sin perjuicio”. Así, en el marco de este Acuerdo no considerarán, para la adopción de decisiones, las propuestas para el establecimiento de mecanismos de gestión basados en áreas, y “en ningún caso se interpretarán esas propuestas como un reconocimiento o no reconocimiento de reclamaciones de soberanía, derechos soberanos o jurisdicción”. En síntesis, se trata de un paraguas para las potencias ocupantes, inversamente proporcional a un paraguas de soberanía para los países que reclaman.

“Esta arquitectura ‘tunelizada’ no fue exhibida sino tardíamente, con la consagración del texto del llamado Acuerdo BBNJ”.

Las áreas en disputa

Jurídicamente hablando, una parte en el Acuerdo con jurisdicción o control sobre una actividad proyectada que vaya a realizarse en sus aguas, deberá realizar una evaluación de impacto ambiental. Asimismo, la parte bajo cuya jurisdicción o control se encuentre una actividad proyectada será responsable de determinar si esta puede llevarse a cabo. En definitiva, las partes se asegurarán de que las actividades bajo su jurisdicción o control, que tengan lugar en zonas situadas fuera de sus aguas, se lleven a cabo en conformidad con la forma y el método de trabajo de los IFB en sus respectivas áreas de aplicación (recordemos que el Acuerdo BBNJ no solo respeta los trabajos de los IFB, sino que, además, los amplifica). Por otro lado, el mismo Club se encargará de promover estas evaluaciones y mantener el control sobre las actividades, mediante su permanente participación en ellas y el control del flujo de datos y decisiones.

¿Qué sucedería, entonces, en áreas en disputa, si el ocupante desarrolla evaluaciones de impacto ambiental y decide que se puede desarrollar la actividad? Estaríamos en presencia de un nuevo escenario jurisdiccional creado en favor del ocupante, mientras que la otra parte en la controversia no tendría elementos para defender su posición. Este esquema nos puede conducir a una sensación de falso paraguas para los países con reclamos de soberanía: este acuerdo paraliza las reclamaciones, pero acelera el desarrollo y reconocimiento de actividades. Consecuentemente, toda actividad, dentro o fuera de las aguas jurisdiccionales, que se desarrolle en las áreas en disputa no podrá ser controvertida en el marco del Acuerdo BBNJ, pues no se reconocen reclamaciones.

Cabe especialmente señalar que **no se solicitarán opiniones consultivas** al Tribunal Internacional de Derecho del Mar “sobre asuntos que sean competencia de otros órganos mundiales, regionales, subregionales o sectoriales” (artículo 47.7). Por otra parte, se deja bien en claro que, “a fin de evitar toda duda, nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo podrá invocarse como fundamento para hacer valer o negar reclamaciones de soberanía, derechos soberanos o jurisdicción sobre zonas terrestres o marítimas, incluida cualquier controversia en esos ámbitos” (artículo 60.10). Por lo tanto, esta disposición confirma que todos los Es-

tados que deseen plantear controversias de soberanía no podrán hacerlo en el marco de este Acuerdo, consolidando así la situación objetiva de las potencias ocupantes, todos miembros del Club.

¿Por qué llegamos a esta instancia de un convencimiento global de lo correcto, según este Club? El caso de Threads puede explicarlo con claridad

En 2023, Meta, la compañía matriz de Facebook e Instagram, lanzó Threads como competidor directo de X (ex Twitter). En ese entonces, se decía que esta última aplicación había generado cierto descontento en sus usuarios ante el tipo de liderazgo de Elon Musk y la decisión de restablecer la cuenta de Donald Trump, según *The New York Times*. En cuestión de días, setenta millones de usuarios ya habían descargado Threads, superando significativamente el número de usuarios de otros competidores de Twitter.

¿Qué hizo que la nueva aplicación de Meta tuviera ese éxito? Bien, algo que no tenían los otros: dos billones de usuarios, que no necesitaron siquiera crear un nuevo usuario y contraseña, y la conformación de un reinado tecnológico junto con Alphabet, Amazon, Apple y Microsoft.

“Threads es simplemente otra propiedad más en un imperio de vigilancia global”, dijo oportunamente la socióloga Shoshana Zuboff, profesora emérita en Harvard Business School. Meta tiene una ventaja que ninguno de esos otros intentos tuvo: es fácil atraer usuarios cuando ya los tenés, como bien señaló Lauren Jackson en *The New York Times*.²

En estos últimos tiempos, los usuarios del derecho mar han sido atraídos de tal forma que les hacen creer que fueron parte de una negociación que duró veinte años, cuando en realidad fueron alumnos de una doctrina que pretende consolidar la posición de los reinados tecnológicos. El entrelazamiento jurídico subsiguiente a la CONVEMAR representa el plafón perfecto de adoctrinamiento que, subrepticamente, llegó a nuestras costas de una manera muy agradable, mediate una muy atractiva voluptuosidad ambientalista. Cuando leemos y escuchamos conceptos como “gobernanza”, “pesca no regulada en la milla 201”, “los agujeros negros de alta mar”, “la integralidad de los océanos”, entre otros más, estamos presenciando dispositivos ideológicos que fueron acuñados siguiendo los intereses de este Club de países ricos en biotecnología, los cuales utilizamos como meros usuarios durante los últimos veinte años.

Pareciera que la aparición en escena de Threads y el Acuerdo BBNJ se ejecutaron con la misma partitura, pero con instrumentos diferentes. Muchos *stakeholders*, en nuestro país, fueron parte de esa filarmónica al son de excelsos expertos internacionales.

No es lo mismo llamar al león que verlo venir

Muchos quieren hacer creer que este Club es un león herbívoro y que la República Argentina está en condiciones de hacer valer su posición en el marco del Acuerdo BBNJ. No obstante, “un vaso de agua y un micrófono” no serán suficientes, como ya nuestra historia nacional demostró.

Dejemos de leer guiones ajenos y comencemos a redactar nuestra propia historia en el mar. Afortunadamente, la lapicera está en casa y los legisladores nacionales tienen en sus manos la responsabilidad de decidir si aprueban o desechan este tratado. Una apropiada campaña de concientización en los tres niveles de formación en nuestro país se vuelve indispensable. Reforzar la posición argentina en un escenario adverso resulta una tarea de índole constitucional vital. ■

“Pareciera que la aparición en escena de Threads y el Acuerdo BBNJ se ejecutaron con la misma partitura, pero con instrumentos diferentes. Muchos *stakeholders*, en nuestro país, fueron parte de esa filarmónica al son de excelsos expertos internacionales”.

² Jackson, L. (9 de julio de 2023). Thread takes on Twitter. *The New York Times*, *The morning*. <https://www.nytimes.com/2023/07/09/briefing/threads.html>

EL MANUSCRITO. NUEVA VINDICACIÓN DEL PRINCIPIO MILITAR FUNDAMENTAL

Capitán de Navío VGM (R) Roberto A. Ulloa



Todo tiene un principio

Hacia el año 325 de nuestra era, cerca de trescientos obispos se reunieron en Nicea, Turquía, en un concilio que aspiraba a consensuar los dogmas de la fe cristiana, pero cuyo incentivo esencial quizás haya sido combatir los postulados teológicos del sacerdote norteafricano Arrio. Ese no es el asunto que nos ocupa, aunque es válido acotar que definir dogmas y doctrinas ha sido desde siempre una seria preocupación de las instituciones y de quienes las conducen. Enviado por Constantino I (el primer emperador en convertirse a la cristiandad), fue Osio, el obispo de Córdoba, quien lideró a los constituyentes y produjo el primer Credo, el símbolo de fe que define y enuncia las creencias compartidas por la iglesia, bajo la sencilla forma de un breve poema. Podemos calificar a su labor parlamentaria como eficaz: solo dos de los presentes votaron en oposición del flamante Credo. Uno de ellos fue el sacerdote Arrio, a quien la historia inscribe como hereje desde entonces.

Medio siglo más tarde, durante el A. D. 381, ciento cincuenta padres de la iglesia fueron nuevamente convocados a un concilio ecuménico por otro emperador para corregir y ampliar asuntos delicados de la fe que el Credo requería. Durante tres meses se reunieron en la Iglesia Santa Sofía de Constantinopla, y fue Melecio de Antioquía quien tuvo la responsabilidad de conducir este cónclave, al que solo fueron invitados obispos del oriente. El resultado, si bien no tan abrumador en votos positivos como el concilio anterior, devino en la aprobación de siete severos cánones. Los avatares de cualquier dogma suelen ser complejos; no en vano la materia sobre la cual trata este debe ser admitida como cierta e innegable por los fieles, algo que la naturaleza humana tiende a rechazar. Un siglo demandó la aceptación universal del Credo Niceno-Constantinopolitano, que aún se discute y se modifica en su forma. El Credo suele pronunciarse de memoria y sin mayor análisis, pero el texto encierra las verdades que conforman la piedra angular de una comunidad religiosa que se cuenta por millones. Lejos estamos en capacidad de analizarlo; su valor esencial es resumir de modo sencillo y breve conceptos teológicos complejos, que son inasibles para la gran mayoría de quienes profesan dicha confesión.

Mucho más mundano –la palabra es adecuada– y circunscripto a una comunidad minúscula es el caso del principio militar fundamental. Podemos, no obstante, encontrar ciertas similitudes entre ambos, que serán introducidas en este ensayo, cuyo objetivo es reivindicar la validez de una producción intelectual del siglo pasado y, a la vez, refutarlo. Antes de analizarlo¹, veamos las similitudes que sostiene con el Credo: su diferencia esencial es fácilmente reconocible; uno trata sobre el amor y el otro sobre la guerra. Campos diversos del conocimiento si los hay, pero, como coincidencia, ambos engloban las proposiciones esenciales que una comunidad sostiene sobre su materia religiosa o profesional. Analicemos esto como primer paso.

El Credo totaliza doce artículos de fe, fuera de los cuales se encuentra la herejía: de eso siempre se trata todo dogma. Se desprenden de un Libro Sagrado, que fueron interpretados du-

El Capitán de Navío VGM (R) Roberto Augusto Ulloa es egresado de la Escuela Naval (Promoción 110). Su primer destino fue el destructor ARA *Bouchard*, con el cual participó de la guerra de Malvinas. Es buzo táctico con orientación en Comunicaciones; gran parte de su carrera transcurrió en la Flota de Mar, donde fue Comandante del aviso ARA *Olivieri* y del logístico *Patagonia*. Cursó estudios en los EE. UU. y en Chile y fue Agregado Naval en Perú.

Fue Director de *Gaceta Marinera* y se retiró como Director de la Escuela de Oficiales de la Armada.

Actualmente es docente y consultor.

Penguin Random House acaba de publicar su primer libro titulado *Vidas Paralelas*.

¹ El Diccionario de la Real Academia Española optó por esta acepción de principio: "Cada una de las primeras proposiciones o verdades fundamentales por donde se empiezan a estudiar las ciencias o las artes".

rante siglos por teólogos, pensadores y filósofos hasta que se impuso una versión final (*Roma locuta, causa finita*, reza el adagio). Las palabras que lo componen tienen un significado tan preciso como le es posible al lenguaje, y podemos contar bibliotecas enteras que respaldan (o niegan) cada concepto. Vale recordar que la profesión militar también aspira (fútilmente) a que las palabras no admitan interpretación, pues cree (quizás la palabra adecuada sea *com-probó*) que la ambigüedad se paga con vidas y derrotas.

Análogamente al Credo, Kalbfus pretendió encerrar a las verdades esenciales de la guerra en el principio militar fundamental, al cual para abreviar denominaremos “Principio”. Los pensadores que concurren a ese objetivo se remontan a milenios atrás (mencionemos, por conocido, al legendario Sun Tzu, aunque existen otros anteriores), porque la del guerrero es una de las profesiones más antiguas del mundo, junto a un par más. Sobre contabilizar los axiomas que engloba alguna dificultad, Whaley (*Stratagem*, 1969) y Landersman (*Principles of Naval Warfare*, 1982) recopilaron a una veintena de pensadores que, desde el siglo 4 a. C. hasta el presente, definieron veintinueve principios de la guerra (se han eliminado los que se duplican), aunque esta cifra mágica puede discutirse. Es cierto que el número de verdades para entender la guerra pareciera elevado en comparación a los escasos doce artículos de fe con que el cristianismo explica el cosmos. Pero la guerra está hecha por hombres, lo que justifica esa redundancia.

La segunda analogía entre ambos textos es la brevedad. El Credo emplea 205 palabras² para escribir el poema (nada como la poesía para facilitar la memoria). El principio militar fundamental utiliza solo 66 (en su versión castellana) y no se lo puede tachar de poesía, aunque su redacción también aspira a que sea recordado fácilmente. Ambos documentos son una suerte de resumen que rescata aquello que no debemos olvidar si queremos estar listos para entrar a la batalla o al Paraíso.

La génesis del Principio

Comparado con el Credo, que requirió la concurrencia de cientos de obispos a lo largo de dos siglos, la génesis del Principio fue mérito esencial de un solo hombre³, a lo largo de un par de años entre la Primera y Segunda Guerra Mundial: Edward Clifford Kalbfus, un almirante de la Armada de los Estados Unidos, conocido como el “Viejo Holandés”, nacido en 1877 y veterano de muchas millas de mar y de la Primera Gran Guerra: era un hombre de acción y de pensamiento; alguna nota marginal de la historia lo define como obstinado, lo cual puede ser un elogio o un reproche. Lo que sabemos con certeza es que el viejo marino estaba convencido de que el proceso de planeamiento y toma de decisiones de su Marina para resolver problemas militares era endeble y debía mejorarse. La Primera Gran Guerra había sido pródiga (como todas) en pérdidas de vidas y barcos. Kalbfus creía que esto era debido, en parte, al pobre juicio profesional de los decisores y a la falta de un método, y que la mejor respuesta era mejorar la calidad del pensamiento. Bajo la premisa de que todas las actividades humanas estaban gobernadas por leyes naturales inmutables, dedicó sus mejores horas al análisis del *proceso mental natural* (las palabras son suyas), empleado para resolver los problemas que se le presentan a los hombres.

Toda producción humana es misteriosa y escapa a las intenciones del autor. Kalbfus comenzó a bosquejar su manuscrito⁴ en el lugar apropiado, pues presidía el Naval War College; no había otro espacio mejor para pensar la guerra en el mar. No en vano en su escritorio se habían sentado pensadores de la talla de Alfred Mahan. Su primera producción tomó la forma de un ensayo (alguien lo describió como un panfleto y todos sabemos que algunas palabras nunca son inocentes) de poca extensión, al cual tituló *The Estimate of the Situation*.⁵ La historia de ciertas batallas de la Primera Guerra no estaba ausente del texto, que también proponía nuevas tácticas (sobre todo maniobras) y una guía para la toma rápida de decisiones.

Comparado con el Credo, que requirió la concurrencia de cientos de obispos a lo largo de dos siglos, la génesis del Principio Militar Fundamental fue mérito de un solo hombre: Edward Clifford Kalbfus, conocido como el “Viejo Holandés”.

2 Versión castellana del Credo del A. D. 381.

3 Creo que no podemos calificar solo a un hombre con acceso a una biblioteca y ese fue el caso del Viejo Holandés. Los registros a los cuales tuve acceso indican que la suya fue una obra individual, pese a que él se la atribuye a un equipo.

4 La tradición refiere que su obra fue escrita a mano para luego ser mecanografiada.

5 “La apreciación de la situación” fue un texto que desde 1910 sirvió de guía para el planeamiento y toma de decisiones en la Marina de los Estados Unidos. Fue revisado y ampliado en numerosas oportunidades.

Todo indica que esa obra inicial no hubiera tenido mayor trascendencia y quizás su destino final hubiera sido perderse en algún anaquel oscuro de la biblioteca, como tantas otras. Es probable que, al concluir esta primera producción intelectual, Kalbfus intuyera que no había dado con una idea superadora y eso pudo conducirlo a ofrecer su manuscrito a la crítica de sus pares. Una biografía del marino revela que la devolución fue generosa en diatribas y juicios desfavorables⁶. Lejos de desanimarlo o conducirlo al enojo, tomó esas opiniones como un aporte, una suerte de antítesis que le permitiría mejorar su trabajo. Entiendo que en ese intercambio crítico de ideas fue donde se gestó su obra final; si así fuera, creo que este hecho es una valiosa enseñanza en sí misma.

Con la energía de quien cree que tiene algo valioso para decir, Kalbfus comenzó a trabajar en la segunda versión de su texto. Estaba convencido de que su país no debía apostar a la suerte de contar con un genio militar en la próxima guerra. La Marina debía garantizar que los líderes del futuro tuvieran un elevado juicio profesional, fortalecido por un conocimiento (y lenguaje) compartido, y basado en la experiencia para comprender cabalmente la situación que enfrentaban y el estado final a alcanzar, diseñar opciones válidas y tomar decisiones militares eficaces para lograrlo. Con eso en mente, concibió un método apto para resolver cualquier problema militar, a través de una severa cadena lógica de causa y efecto que respondiera íntegramente a la razón y eliminara el concurso del azar, minimizando los sesgos y prejuicios personales. El método debía garantizar, además, que durante el proceso se observaran la totalidad de los principios esenciales que rigen la guerra. Con eso en mente, concibió un método de planeamiento (que aún perdura y ha sido copiado por una gran mayoría de marinas del mundo) y creó el Principio.

No sabemos con certeza qué libros de la biblioteca del Naval War College eligió como piedras angulares de su trabajo⁷, aunque las obras de Mahan y otros pensadores e historiadores⁸ de la guerra deben haber estado desplegadas sobre su escritorio. Por la naturaleza del trabajo, no creo que haya estado ausente *Los principios de la administración científica* de Frederick Taylor; también es posible que haya releído los tratados filosóficos de Hegel y a Wittgenstein, e incluso a matemáticos geniales, como Gauss, que alumbraron el concepto de las determinantes y matrices. No he encontrado ninguna evidencia que permita afirmarlo, pero el subtítulo del libro (*La solución de problemas militares a través de todo lo conocido sobre los procesos mentales*) sugiere que muchos saberes de la psicología estuvieron presentes; Freud y sus adláteres suelen irrumpir en los textos de un modo misterioso.

Dos años le demandó el trabajo, que tuvo numerosos contratiempos que no discutiremos. El 30 de noviembre de 1941, firmado por él como Director del Naval War College, se dio a conocer el texto final bajo el título *Sound Military Decision*. Con variaciones, el trabajo de Kalbfus se impuso como el texto clásico de planeamiento de las operaciones navales durante más de un siglo, y muchas marinas de guerra del mundo (incluso la Armada Argentina) lo adoptaron. Ha sido considerado la mayor contribución académica del Naval War College a lo largo de su historia.⁹ Hasta aquí, un breve relato de su producción (de la cual se pueden extraer muchas enseñanzas). Antes de fragmentar y disecar el Principio, resumamos las ideas centrales de todo el proceso de planeamiento, que giran en torno de este. Trataremos de hacerlo en dos párrafos.

Empecemos por el objetivo, pues el éxito de la resolución de todo problema depende, en gran medida, de la calidad con la que lo hayamos definido. Como digresión, siempre creí que una buena parte de las personas no alcanzan sus objetivos porque no los conocen y quizás eso tuvo en mente Kalbfus, pues su método está guiado en forma obsesiva por el fin a alcanzar. Para garantizar que este fuera la piedra angular del método, diseñó su fórmula trinitaria de *aptitud, factibilidad y aceptabilidad*,¹⁰ conocida como prueba AFA, con el que cada paso debe ser evaluado: una suerte de mantra al cual se recurre una y otra vez. Para verificar la *aptitud* deberé preguntarme: si mi modo de acción tiene éxito, ¿alcanzaré el objetivo?; de no ser

El “Viejo Holandés” estaba convencido de que su país no debía apostar a la suerte de contar con un genio militar en la próxima guerra.

6 Es famosa la crítica severa que recibí (por escrito) del capitán Raymond Spruance, cuyos duros argumentos en contra incluían que Kalbfus no tenía en cuenta la doctrina vigente y que su estilo de escritura era engorroso. Pocos años después, Spruance comandó y triunfó en la batalla de Midway. No sabemos si usó el método de planeamiento de Kalbfus.

7 En el prefacio de su obra, Kalbfus informó que había consultado una cantidad de bibliografía extremadamente abundante. Hubiera sido interesante disponer de ese listado para visualizar la fusión que realizó.

8 Casi con certeza, podemos mencionar a Napoleón, Jomini, Corbett, Foch y, quizás, Nelson (no lo que escribió, sino lo que ejecutó). Hubiera sido interesante que leyera la tesis que produjo el Nimitz sobre Táctica como alumno del NWC.

9 Kalbfus publicó su versión de *Sound Military Decision* en marzo de 1942. Recibió una amplia distribución dentro de la Armada en tiempos de guerra como la única guía de planificación naval impresa. En 1944, el almirante Ernest J. King consagró su metodología en las regulaciones navales como “COMINCH P-1: Directivas navales y el formulario de pedido”. En 1984, los historiadores oficiales de la Escuela de Guerra Naval expresaban: “Muchos creen que fue y sigue siendo la contribución más valiosa al pensamiento militar hecha en la Escuela de Guerra Naval en el siglo pasado ... La acertada decisión militar de Kalbfus fue la expresión más importante de la filosofía de la universidad, incorporando tanto el enfoque como la comprensión expresada en las aulas universitarias durante el período de entreguerras”. Esta nota al pie es copia textual de la biografía de Kalbfus en Wikipedia.

10 Me pregunto si la Matriz SFA (Aptitud, Factibilidad y Aceptabilidad) empleada actualmente para analizar estrategias corporativas surge del trabajo de Kalbfus. La Armada Argentina la denomina “Prueba AFA”.

Como la mayoría de los buenos métodos de pensamiento, el Principio no acerca respuestas, sino más bien buenas preguntas.

así, debo descartarlo o reformularlo. La *factibilidad* requiere de acabado conocimiento de la situación y de un acertado juicio profesional, así como también influye el carácter del decisor; su formulación, no obstante, es simple: ¿es posible lograr lo que me propongo con los recursos que dispongo? Para determinar la *aceptabilidad* la pregunta también es sencilla: ¿el costo que estimo asumir se justifica a la luz de la misión y las consecuencias operacionales a corto y largo plazo? Pero su respuesta es difícil, pues todo comandante avezado puede prefigurar que el tributo del éxito (o del fracaso) se contará en vidas, barcos y la continuidad futura de la guerra. La aversión al riesgo del comandante es una parte esencial en la ecuación para decidir sobre este asunto.

Como la mayoría de los buenos métodos de pensamiento, el de Kalbfus no acerca respuestas, sino más bien buenas preguntas. Va guiando a quien planea a través de cuatro etapas sucesivas y recurrentes, en las cuales se indaga el escenario y al adversario, y se diseñan distintos modos de acción (*aptos, factibles y aceptables*) para alcanzar el objetivo. Claro que el factor humano está presente a lo largo del proceso intelectual: el Viejo Holandés no logró deshumanizarlo del todo; a lo largo de una vida naval, rara vez observé a dos comandantes llegar a una solución idéntica ante un mismo problema militar. El carácter, el conocimiento y el gen creativo obran en favor de la diversidad. Lo que el método aspira garantizar (y no siempre sucede) es a mantener el foco en el objetivo, emplear un lenguaje común¹¹, disminuir las omisiones, sesgos y errores, concebir opciones dentro de la caja AFA y evitar que los principios de la guerra sean olvidados. No es menor. Pasemos ahora al Principio, que es el tema que nos ocupa.

Emulando a Nietzsche y su filosofía del martillo: la deconstrucción del Principio

Así como ocurre con el Credo, el Principio es un resumen de lo esencial de un canon sobre el que se busca llamar la atención. Su mérito es subsumir varios tratados sobre la guerra en pocas palabras, fáciles de recordar. Entiendo que Kalbfus lo pensó primero como parte de un complejo diagrama de flujo (recordemos que era ingeniero, una profesión que tiende a describir la realidad como un diagrama) y luego como texto. A diferencia de los obispos de Nicea y Constantinopla, lo escribió en inglés, no en griego,¹² y es posible que no haya aspirado a la belleza, sino a la uniforme precisión y la redundancia: años de mar concurren a dicho estilo literario. Ese diagrama preside el texto que se editó en 1941, lo cual es razonable.

El Principio dice literalmente:

El logro de un objetivo militar depende de la ejecución de operaciones eficaces que cumplan con las características destacadas de: 1) acciones eficaces contra los objetivos materiales adecuados, 2) proyección del poder desde posiciones relativas favorables, 3) adecuada distribución del poder de combate y 4) garantizar una adecuada libertad de acción; cada uno cumpliendo con los requisitos de aptitud, factibilidad y aceptabilidad.¹³

Una primera lectura nos confirma su brevedad y que la poesía está ausente. Si lo fragmentamos, ocurre algo parecido al Credo: cada frase, cada palabra, remite a una biblioteca. Escondidos en esas breves frases, encontramos las obras —las ideas— de Mahan, Clausewitz, Sun Tzu, Jomini, Napoleón y Corbett. Curiosamente, el Principio incluye a autores posteriores al Viejo Holandés, e incluso a algunos que no pudo haber leído. Esto, que parece una contradicción, es una confirmación de la entidad del Principio en el tiempo y de su inmanencia con la guerra, lo cual permite agregarle las ideas de Mao, Liddell Hart, Warden, Stalin, Guevara, Giap y otros, sin alterar su validez. Fragmentémoslo más aún: si es lo suficientemente fuerte,

11 Esto es indispensable, no solo como acuerdo esencial de lo que significa cada término a la hora de debatir ideas, sino también para aumentar la probabilidad de que sea comprendido cabalmente por quienes tengan que ejecutar las operaciones. Por más bueno que sea un plan, si no se lo comunica adecuadamente estará más cerca del fracaso.

12 Siempre creí que la mente occidental le asigna a lo escrito en griego y al latín la condición de verdades pronunciadas por gente sabia.

13 *The attainment of a military objective (the creation or maintenance of a favorable military situation) depends on effective operations involving the salient features of: Effective action with relation to correct physical objectives; Projection of action from advantageous relative position; Proper apportionment of fighting strength and Ensurance of adequate freedom of action, each fulfilling the requirements of suitability, feasibility, and acceptability.* Naval War College, *Sound Military Decision*, Naval Institute Press, Annapolis, 1936. Versión digital de 2009, Project Gutenberg. Pág. 41.

debiera resistir a los martillazos. Si las ideas resisten la crítica, saldrán fortalecidas; caso contrario, deben reformularse. Veamos qué sucede.

Tal cual Kalbfus pretendía, el objetivo domina el Principio. Se lo menciona en dos oportunidades y en cada una alude a un tipo distinto de objetivo (el militar y el material), lo cual preanuncia, medio siglo antes, el diseño operacional¹⁴. Si contrastamos el término *objetivo* con los inventarios de principios de la guerra de Whaley y Landersman, surge rápidamente que la gran mayoría de los pensadores lo han ubicado en el primer lugar de su lista. Volvemos sobre algo que hemos dicho antes: si definimos mal el objetivo (y en esto el lenguaje es esencial), o peor aún, si no lo conocemos o lo confundimos con objetivos personales mezquinos, el fracaso estará cercano en el horizonte.

El siguiente término que es mencionado en dos oportunidades es *poder*, cuyo significado es similar al de concentración o masa, una de las tres variables (junto al espacio y el tiempo) que articula el comandante para alcanzar su misión en el teatro. *Poder* es mencionado por la mayoría de los pensadores clásicos (Sun Tzu, Napoleón, Mahan, Clausewitz y Nimitz, entre otros) como segunda prioridad o principio, detrás de *objetivo*. Un pensador interesante no lo incluye en su lista: Liddell Hart, pero no es imposible que eso se deba al debate permanente que sostuvo con Clausewitz, a quien no conoció. El inglés postuló a la aproximación indirecta como un ideal y tachó al prusiano (para ser precisos, a las ideas de su obra *De la Guerra*) de autor intelectual de las grandes masacres ocurridas en la Primera Guerra Mundial. Entiendo que este énfasis es exagerado, y puede ser válido afirmar (el arte y diseño moderno operacional así lo postula) que, al final del camino de cualquier maniobra, directa o indirecta, ofensiva o defensiva, se encuentra el enfrentamiento entre los centros de gravedad adversarios. La historia ha demostrado que, sin dar una batalla decisiva, es difícil alcanzar la victoria militar en la guerra, de lo cual no debe concluirse que esta sea necesaria en toda estrategia, que siempre excede lo militar.

La palabra *acción* es la última que se repite en dos oportunidades en el Principio. *Acción* es una palabra amplia y ambigua, si las hay. Para comenzar, es un verbo y sucede que algunos confunden el hacer con el resultado de este; el movimiento con la meta. No en vano algún viejo manual de planeamiento repetía, una y otra vez, que las misiones se deben redactar en términos de resultado y no de acción. Entiendo que, además, la palabra *acción* está implícita en otras dos oportunidades en el Principio: bajo la analogía de *proyección* y de *ejecución* de operaciones. Todos los términos se refieren conceptualmente a lo mismo: leyendo el texto completo de Kalbfus vemos que *acción* tiene cierta semejanza con el viejo concepto de maniobra, es decir, la sucesión en el tiempo y el espacio de una serie de acontecimientos encadenados que nos conduce al objetivo. Si lo interpretamos así, una vez más Kalbfus se acerca (sin saberlo) a un primer borrador del arte y diseño operacional. Para replicar la metodología de análisis, de nuevo contrastemos *acción* o *maniobra* con los preceptos de los pensadores militares. Veremos que se produce un *match* (para emplear un lenguaje propio de algunas aplicaciones de hoy) con la mayoría. Algunos lo denominan *movimiento* (otra palabra de dudosa comprensión que debiéramos evitar), pero entiendo que todos hablan de lo mismo.

En una sola oportunidad, Kalbfus hace mención a posiciones relativas favorables. Está hablando del escenario, en todos los aspectos que este tiene. La palabra *relativa* (tengamos en cuenta que es un adjetivo) es la clave de la frase, pues nos indica que el valor de cualquier posición no es absoluto, sino que guarda relación con algo o alguien, que podríamos definir como el enemigo, la situación general o la misión. Solo si tenemos siempre en cuenta estos tres factores podremos decir que una posición es favorable o no. Todo lo relativo, por definición, puede ser cuestionado; suele suceder en muchas cuestiones de la vida. En este caso, es una prerrogativa y responsabilidad del comandante ponderar la relatividad y decidir.

Todo lo que es relativo puede ser cuestionado; suele suceder en muchas cuestiones de la vida.

14 En la primera mención, el concepto objetivo remite al estado final deseado, que es un concepto tradicional del arte y diseño operacional; en la segunda, en cambio, habla de objetivos materiales que son el plato principal de la táctica.

El Principio privilegia, entonces, el objetivo, la concentración y la maniobra.

Esto último me lleva a dos palabras que aparecen casi en forma casual en el Principio, que también son dos adjetivos, pronunciados como al descuido, lo que puede llevar a pasarlas por alto o considerarlos secundarios, lo cual es un error: se trata de *eficaces* y *adecuados*. El primero de estos adjetivos, mencionado en dos oportunidades, le indica al comandante que su idea debe plasmarse en una acción que tenga la capacidad de lograr el efecto que se desea, de eso se trata la eficacia, con lo cual volvemos sobre el objetivo. Me permito una digresión que puede ser útil: la palabra *eficacia* puede confundirse con *eficiencia*; quizás porque comparten el prefijo. Esta última es la capacidad de lograr algo con el mínimo posible de recursos, lo cual en el campo de la producción o la gestión de algo suele ser un mérito. Entiendo que en la guerra debemos estar seguros a cuál de los dos términos nos referimos (Kalbfus lo tiene claro), pues son sustancialmente distintos y hay vidas e intereses esenciales de una Nación en juego. Una palabra hace foco en el ahorro; la otra, en el logro. Decidir siempre con la lógica de mínimos recursos suele ser la actitud de alguien que no frecuenta la primera línea de combate o que no espera hacerse cargo del resultado. Aclarémoslo bien, esto no significa que no se deba optimizar el empleo de los recursos, lo cual es indispensable, pues estos suelen ser escasos.

El segundo adjetivo que el Viejo Holandés emplea en tres oportunidades es *adecuado*. Es decir, apropiado para algo. Apropiado en cantidad, en tiempo y en espacio, podemos agregar. Le está hablando al comandante, recordándole su responsabilidad; le dice que el Principio es solo verbo y que requiere de su ponderación y carácter para que sea resultado. Solo un profesional experimentado y con profundo conocimiento de su materia puede ponderar cuánto, cuándo y dónde hará que algo sea adecuado para alcanzar el objetivo. Es su responsabilidad definir esas variables.

El Principio privilegia, entonces, el objetivo, la concentración y la maniobra. Podemos preguntarnos dónde están considerados los demás axiomas sobre la guerra. Kalbfus no los descuida; los agrega bajo un concepto que muchos suelen confundir y al cual denomina *libertad de acción*¹⁵. A sabiendas de su ambigüedad, Kalbfus se toma su tiempo para definir el concepto *Libertad de acción*: son las condiciones que le permitirán a un comandante llevar adelante su plan (su maniobra) pese a las restricciones que se le opongan. Sean estas debido al enemigo o a las condiciones propias del escenario¹⁶. Hay una larga enumeración¹⁷ de principios o condiciones que le otorgan libertad de acción al comandante. Si los contrastamos con los listados de Whaley y Landersman, veremos que cubren casi todos los principios tradicionales de la guerra.

Refutación del Principio y conclusiones

Hemos fragmentado el Principio a martillazos para analizar su validez. Recordemos que el propósito original de este era recordarle al comandante los axiomas esenciales de la guerra, en forma breve y simple, a lo largo del proceso de planeamiento, de modo que no descuide lo obvio, que es lo que suele ocurrir. Entiendo que aún cumple con ese objetivo, pero he identificado dos aspectos que agrego como refutación o ampliación.

Creo que el factor tiempo está subvalorado en el Principio: de las tres variables que emplea el comandante para articular su idea de maniobra, masa, espacio y tiempo, esta última es la única que no se menciona. O, para decirlo con mayor precisión, el tiempo está implícito o naturalizado. Esto quizás debería corregirse y hacerse explícito, pues quien no maneja el tiempo adecuadamente —quizás la manera correcta de expresarlo sería: quien no se maneja en el tiempo adecuadamente— incrementa su probabilidad de fracasar. El Principio llama la atención sobre lo vital, y el tiempo es vital en sus tres dimensiones: duración, ritmo y oportunidad¹⁸. No debiéramos descuidarlo; agregar una frase en el principio militar fundamental en su honor pareciera ser una buena idea.

15 Como digresión, la confusión más frecuente se da entre *libertad de acción* y *discrecionalidad*. Esto es debido al significado del lenguaje cotidiano, en el cual la libertad de acción suele ser equiparada al empleo del criterio propio. En el Principio, ese criterio propio queda englobado bajo el concepto *Iniciativa*, la cual es indispensable. Un texto que desarrolla de modo interesante como potenciarla es *Power to the Edge* (Alberts y Hayes, 2003).

16 Siempre pensé que en muchos de los casos las restricciones en el nivel operacional provienen de la estrategia propia, de sus errores o indefiniciones. Lo agrego como nota al pie para no interrumpir la argumentación principal.

17 La lista incluye el adiestramiento, el alistamiento y la logística, la moral, la disciplina, el espíritu ofensivo, la iniciativa, la sorpresa, la seguridad y la inteligencia.

18 Pertuso y Kenny, y otros, definen al tiempo como aspecto esencial del Arte y Diseño Operacional. Usan distintas palabras para englobarlo y, en algún caso, la definición varía, pero, en líneas generales, aluden a lo mismo. Vale la pena leerlos.

La segunda refutación es más moderna, sobre todo ante algo eterno como el tiempo. Se trata del contexto jurídico de la guerra, que se mantiene (o se acentúa, o se reinicia) cuando concluyen las operaciones militares y el peligro se aleja. El Principio debe proteger al soldado de ambos bandos y al no combatiente de las emociones nacidas de la guerra, pues estas tienden a radicalizar las decisiones y las acciones. Sería interesante que el texto le recuerde al comandante (y a quien le define su objetivo estratégico) que hay ciertos acuerdos entre las Naciones sobre cómo se debe conducir el conflicto armado y cuáles son las conductas esperadas de quien combate. Si el Principio pronuncia esto como algo de tal importancia que merece estar en ese lugar, aumentará la probabilidad de que el soldado sobreviva a la guerra, a lo largo del tiempo, que siempre excede a la batalla.

Quizás lo debí incluir al comienzo, pues es una buena práctica compartir con el lector que lo mueve a uno a escribir, sobre todo en el caso de un ensayo. Lo hago al final, tal vez porque lo descubrí a medida que escribía. Hacia mediados del año pasado, y mientras dictaba un curso en la Escuela de Guerra Naval, un profesor me comentó que la Armada había decidido excluir el Principio de su manual de planeamiento. No recuerdo los argumentos de la decisión, pero intuía que alguien (aquí o en el norte; una de las formas del pensamiento es la replicación) estimó que su valor había declinado o estaba desactualizado. Recuerdo que me pareció una decisión errada, porque el Principio mantiene vigencia y no se lo sustituyó con algo superador.

Primero en Nicea y luego en Constantinopla, los obispos produjeron el Credo. No buscaban reemplazar los incontables libros teológicos que contenían los dogmas de la iglesia. Necesitaban un texto breve y fácil de recordar que los englobara para que nadie se distrajera de lo esencial, ese es su valor. Kalbfus –la Academia, en realidad, el Viejo Holandés fue su instrumento– hizo un aporte al conocimiento que durante más de un siglo sirvió como credo (la minúscula es intencional) a varias generaciones de marinos. A mis alumnos les propongo que lo mantengan como matriz para pensar la guerra, que es el oficio irremplazable del soldado. No para pronunciar el Principio de memoria como si fuera una oración destinada a lo sagrado, sino para ayudar al pensamiento a enfocarse en lo esencial y atemporal de la guerra. No lo descarten; les será útil en alguna batalla. Alguna vez leí que, si algo cesa en los libros, con el tiempo será borrado de la memoria. Entiendo que eso no necesariamente es cierto. Los mejores textos de la humanidad fueron orales durante centurias: si las ideas tienen la fuerza necesaria, siempre encuentran el camino para perseverar. ■

Si las ideas tienen la fuerza necesaria, siempre encuentran el camino para perseverar.

BIBLIOGRAFÍA

Naval War College (1936). *Sound Military Decision*. Estados Unidos, Annapolis: Naval Institute Press. Versión digital de 2009, Project Gutenberg. Recuperado de <http://www.pgdp.net>.

Whaley, B. (1969). *Stratagem: Deception and Surprise in War*. Cambridge, Reino Unido: MIT Center for International Studies.

Landersman, S. (1982). *Principles of Naval Warfare*. Newport, Estados Unidos: Naval War College. Recuperado de <http://www.usnwcarchives.com>.

Kenny, A., Locatelli, O. y Zarza, L. (2015). *Arte y Diseño Operacional, una forma de pensar opciones militares*. Buenos Aires, Argentina: Escuela Superior de Guerra Conjunta.

Pertusio, R. L. (1995). *Estrategia Operacional*. Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.

Wikipedia (21 de diciembre de 2022). Edward C. Kalbfus. *Wikipedia*. Recuperado el 7 de julio de 2023 de https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Edward_C._Kalbfus&oldid=1128632209.

EL RESCATE DEL CLIPPER *ADVENTURER*

Capitán de Navío VGM (R) Eugenio L. Facchin

IMAGEN: <https://kl.servintsigarag.albarras>

La campaña antártica 1999/2000 enfrentó desafíos iniciales debido a un presupuesto escaso y tardío, lo que complicó el alistamiento del rompehielos ARA *Almirante Irizar* y la adquisición de insumos. A pesar de esto, la tripulación, motivada por su misión científica y logística, zarpó exhausta pero entusiasta. Las reparaciones y licitaciones habían demandado esfuerzos extraordinarios, involucrando incluso a actores no habituales en decisiones menores.

Durante la navegación, se optimizaron roles y se realizaron simulacros de emergencia, mientras el meteorólogo y glaciólogo analizaban imágenes satelitales para planificar las operaciones. La meteorología antártica, impredecible, exigía flexibilidad, pese a los estudios previos.

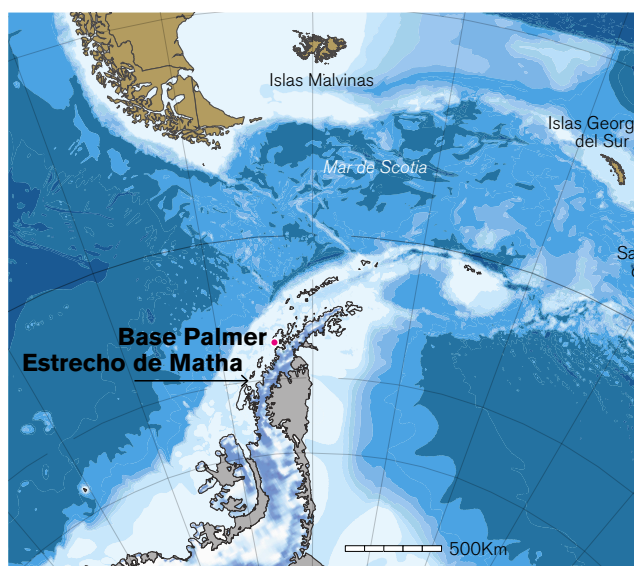
El buque recogió, en Bahía Blanca, dos helicópteros Sea King, esenciales por su historial en apoyo científico y logístico. Se priorizaron tareas “de oportunidad”, como relevamientos hidrográficos y mantenimiento de señales marítimas, cruciales para la seguridad náutica. Estas labores, postergadas por años, se ejecutaron en los estrechos de Gerlache y Bismarck, con apoyo de hidrógrafos, personal de cubierta y voluntarios. Los helicópteros actuaron como respaldo en caso de emergencias durante los desembarcos en zonas remotas.

La campaña demostró la importancia de la adaptabilidad y el trabajo colaborativo en un entorno hostil, donde cada detalle —desde la logística hasta la meteorología— determinaba el éxito de las operaciones.

El 30 de enero del 2000, a las 16:40, el Jefe de Operaciones del buque recibió una llamada desde Palmer Station, una base científica estadounidense en la Antártida, que informaba que el clipper *Adventurer* estaba atrapado en el hielo, en el estrecho de Matha, y requería asistencia inmediata. La comunicación no proporcionó más detalles, solo la urgencia de la situación.

El estrecho de Matha

Tras recibir el llamado de auxilio de Palmer Station a las 16:40 h, el buque inició de inmediato los preparativos para rescatar al clipper *Adventurer*, atrapado en el estrecho de Matha.



El Capitán de Navío VGM (R) Eugenio Luis Facchin ocupó cargos ejecutivos y de gestión en operaciones navales y Estados Mayores. Comandó unidades navales y fuerzas navales y conjuntas en condiciones extremas de operación.

Fue destacado para prestar servicios en el exterior en dos oportunidades.

En la actividad privada, ocupó cargos gerenciales y de asesoría. Cursó la licenciatura en Sistemas Navales del Instituto Universitario de la Armada Argentina, el doctorado en Ciencia Política de la Universidad Kennedy, el magister en Metodología de la Investigación de la Universidad de Belgrano, el plan de altos estudios en Administración de Empresas de la Escuela de Altos Negocios de Lima (Perú) y el curso de Administración de Recursos para la Defensa de la Academia de Guerra de la Armada de los EE. UU., entre otros.

Fue investigador senior en la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES).

Es autor de artículos publicados en revistas especializadas y de los libros *Un buque, dos banderas, mil combates* (Ed. Asociación Civil Homenaje al Destructor Bouchard, 1a edición, 2012); *Antártida más allá de la soberanía* (Instituto de Publicaciones Navales, 2013); del publicado en idioma inglés *The Untold Story of a Fighting Ship* (Springer Ed., 2022). Además, es compilador y coautor del primer libro bilingüe de historia antártica latinoamericana, *Antártida, verdad e historia* (Ed. Museo Marítimo de Ushuaia, 2019); y coautor del segundo libro bilingüe de historia antártica latinoamericana, *Antártica en la década del 50, perspectivas desde el cono sur* (LW editorial Chile, 2021).

Es, además, Capitán de Ultramar, Capitán Fluvial y Perito Naval en Navegación Marítima y Fluvial. Se desempeñó como Asesor de Seguridad Náutica Antártica del Servicio de Hidrografía Naval hasta mayo de 2013.

Es coordinador del postgrado en Estudios Antárticos de la UNSAM, miembro de la Academia del Mar y de la Academia de la Antártida.

Se interrumpieron las tareas de balizamiento en el estrecho de Bismarck y, para las 18:50, todo el personal y equipos estaban a bordo, listos para navegar hacia una operación crítica: evitar el naufragio de un buque de pasajeros en un campo de hielo bajo presión.

Se convocó una reunión urgente con el Comandante Conjunto Antártico, el Capitán de Navío Marcelo Genné, destacado por su criterio náutico, y el experto antártico Capitán (RE) Vicente Federici. Se decidió realizar un vuelo de reconocimiento para evaluar la situación glaciológica, agravada por vientos del oeste que acumulaban hielo contra la costa.

Estación Palmer



IMAGEN: PALMER STATION BY JULIAN RACE

Ubicada al sudoeste de la isla Amberes (la más grande del archipiélago de Palmer), Palmer Station es la única base estadounidense al norte del círculo polar antártico. Administrada por la NSF (National Science Foundation), su ubicación fue seleccionada en 1963 tras evaluar 30 posibles sitios. Originalmente construida cerca de una base británica abandonada, fue reubicada en 1967 para optimizar su acceso al mar. Con una capacidad inicial para 15 personas, hoy alberga hasta 46.

La base se encuentra en una zona estratégica, rodeada por el estrecho de Gerlache, el de Bismarck y el mar de Bellingshausen, lo que la convierte en un punto clave para la investigación antártica.

Nathalien Brown Palmer (1799-1877), marinero estadounidense nacido en Stonington, inició su carrera naval a los 14 años como cazador de focas. En 1820, como segundo del *Hercilia*, encontró en

Malvinas al foguero argentino *Espíritu Santo*, cuyo capitán le reveló la ubicación de ricos caladeros de focas. Esta información llevó a Palmer a explorar la isla Decepción, lo que Estados Unidos luego consideró como el “descubrimiento” de la Antártida, aunque Palmer mismo reconoció haber seguido al buque argentino.

Además de su rol en la exploración polar, Palmer destacó en el diseño de los clippers, veleros ultrarrápidos que revolucionaron el transporte de té desde China y el traslado de colonos a California. Estos barcos, tan rentables que se amortizaban en dos viajes, consolidaron su legado naval.

La base antártica Palmer Station lleva su nombre, pese a que la primacía de su “descubrimiento” es disputada por rusos (Bellingshausen) y británicos (Bransfield). Su vida, entre la caza de focas y la innovación náutica, refleja una carrera excepcional.

Ubicado en el círculo polar antártico ($66^{\circ}33'S$), el estrecho de Matha, profundo pero peligroso, permite el paso de hielo impulsado por vientos y corrientes a 2-3 nudos, bloqueando canales en horas. La advertencia en el *Derrotero Argentino Parte V* (AA.VV., 2005) sobre su volatilidad glaciológica se incluyó tras este incidente, ejemplificando cómo la seguridad náutica se construye con experiencias reales.

Travesía hacia el rescate en el estrecho de Matha

El ARA *Almirante Irizar*, ubicado a 200 millas náuticas del estrecho de Matha, navegó a máxima velocidad (14-15 nudos) hacia el clipper *Adventurer*, atrapado en un campo de hielo bajo presión. Durante la travesía, se prepararon todos los sistemas para el rescate:

Equipos de remolque: se verificaron cables y cabrestantes, incluido un sistema de remolque en hielo (usado típicamente en el Ártico).

Control de averías y buceo: se alistaron materiales para múltiples eventualidades, desde reparaciones hasta evacuación.

Logística: el Departamento de Abastecimiento preparó alojamiento y raciones extra para posibles rescatados, mientras que Sanidad acondicionó el hospital y el sauna para casos de hipotermia.

Respecto del análisis de la emergencia, un vuelo de reconocimiento con el Comandante Conjunto Antártico, el glaciólogo y expertos como el capitán Federici permitió evaluar la situación *in situ*. La urgencia era crítica: el viento del oeste acumulaba hielo a razón de 6 millas náuticas por día, aumentando el riesgo de aplastamiento o deriva del clipper *Adventurer*.

¿Por qué ocurrió el incidente?

El buque de pasajeros, en una ruta “aventura” por canales interiores (como el Grandidier o el Cristal), subestimó los riesgos glaciológicos. La falta de acceso a pronósticos satelitales (comunes hoy) y la navegación en zonas remotas, lejos de bases como Rothera o San Martín, agravaron la situación. La presencia del *Almirante Irizar* (con helicópteros y capacidad polar) fue providencial; de otro modo, el rescate hubiera demorado 36 horas, con consecuencias potencialmente fatales.

Lecciones aprendidas

Hoy, la Asociación Internacional de Operadores Turísticos en la Antártida (IAATO, por sus siglas en inglés) regula el turismo antártico, evitando zonas peligrosas. Tecnologías



La urgencia era crítica: el viento del oeste acumulaba hielo a razón de 6 millas náuticas por día, aumentando el riesgo de aplastamiento o deriva del clipper *Adventurer*.

como AIS, cartas electrónicas y relevamientos hidrográficos precisos han mejorado la seguridad, reduciendo riesgos que en el año 2000 dependían de la pericia —y suerte— de los navegantes.

El clipper *Adventurer* (*Sea Adventurer*)

Características técnicas

- Nombre actual: *Sea Adventurer* (anteriormente clipper *Adventurer*).
- Registro: n.º 12506V (bandera de Portugal), IMO 7391422.
- Puerto base: Madeira. Armador: Adventurer Partners.
- Clasificación: ICE CLASS 1A (apto para hielo, pero no rompehielos).
- Dimensiones:
 - » Desplazamiento: 4,614 toneladas.
 - » Eslora: 100,01 m. Manga: 16,2 m. Calado: 4,65 m.
- Propulsión:
 - » 2 motores diésel (5.434 HP / 4.000 KW).
 - » 2 hélices de paso controlable. Velocidad máxima: 17 nudos.
 - » Autonomía: +2 meses a velocidad económica (690,49 m³ de combustible).

Historial

- Astillero: Brodogradiliste Kraljevica (Croacia, fundado en 1729), construcción n.º 408.
- Cambios de nombre:
 - » Clipper *Adventurer* (hasta 2007 y brevemente en 2012).
 - » *Sea Adventurer* (2007-2012 y desde 2013 a la fecha).

Situación durante el incidente (año 2000)

- Tripulación y pasajeros: alrededor de 150 tripulantes y 150 pasajeros.
- Contexto: a pesar de su clasificación para hielo (1A), quedó atrapado en el estrecho de Matha por condiciones extremas, por lo que requirió el rescate del ARA *Almirante Irizar*.

Se llevaron adelante coordinaciones con el capitán del clipper *Adventurer* (experto en el Ártico, pero sin experiencia antártica), quien se negó a usar sus hélices por temor a daños.

Operación de rescate del clipper *Adventurer*.

Reconocimiento inicial (31 de enero, 17:20 h).

- El ARA *Almirante Irizar* llegó al borde del campo de hielo en el estrecho de Matha.
- Un helicóptero Sea King despegó a las 18:30 h para evaluar la situación:
 - » El clipper *Adventurer* estaba rodeado por hielo denso y bajo presión, con bloques montándose sobre su casco.
 - » La tripulación y pasajeros (150 en cada grupo) no parecían conscientes del peligro inminente.



Maniobras críticas

1. Aproximación al buque atrapado

- El *Almirante Irizar* avanzó con sus 4 motores a máxima potencia (14-15 nudos), esquivando hielo milenario y zonas mal cartografiadas.
- A las 22:05 h se llevaron adelante coordinaciones con el Capitán Olaf Hartman, capitán del clipper *Adventurer* (experto en el Ártico, pero sin experiencia antártica), quien se negó a usar sus hélices por temor a daños.

2. Reducción de presión sobre el casco

- Entre las 22:20 y las 02:30 h, el *Almirante Irizar* rompió el hielo circundante con maniobras de avance y retroceso, creando una “laguna” para aliviar la presión.
- Se usaron reflectores y comunicación constante para evitar colisiones.

3. Remolque y escape

- A las 05:30 h, con las primeras luces, se intentó girar el clipper hacia el norte, usando un cable de remolque de 6 pulgadas.
- Tras múltiples intentos fallidos (incluyendo escoras pronunciadas y bloqueos), el clipper logró ser arrastrado hacia aguas libres para las 09:45 h.

Factores clave del éxito

- Riesgos asumidos: equilibrio entre la fuerza aplicada y la fragilidad del clipper.
- Coordinación: roles definidos (timonel, jefes de cubierta y máquinas) y soporte logístico (comida caliente para operadores en cubierta).
- Condiciones extremas: crecimiento del campo de hielo (+6 millas/día) y vientos del oeste que complicaron la salida.

Conclusión de la maniobra

El rescate demostró la pericia del equipo del *Almirante Irizar* y la importancia de la experiencia antártica. A las 09:10 h del 1 de febrero, el clipper fue liberado sin daños. El 3 de febrero, el *Almirante Irizar* recaló en Ushuaia, listo para continuar su campaña.

Lección aprendida: la operación destacó la necesidad de mejores cartas náuticas (implementadas después del 2010) y protocolos de turismo polar (como los de la IAATO).

El rescate demostró la pericia del equipo del *Almirante Irizar* y la importancia de la experiencia antártica.

Desafíos técnicos bajo cubierta durante el rescate

1. El problema crítico de propulsión

- Sistema de propulsión complejo: el ARA *Almirante Irizar* contaba con 4 motores diésel principales conectados a generadores de corriente alterna, la que, convertida en corriente continua, alimentaba los motores eléctricos de propulsión.
- Falla en el paralelo de generadores: durante las pruebas pre-campaña, un motor mostraba irregularidades al absorber más carga que los demás, riesgo que podía causar un *blackout* durante maniobras críticas (como frenar el avance hacia el clipper *Adventurer*).
- Solución improvisada: el Jefe de Máquinas ajustó manualmente el regulador de velocidad del motor problemático, evitando sacarlo de servicio. Esto permitió completar la campaña, aunque el motor volvió a fallar levemente meses después.



2. Emergencia durante el rescate

- Sobreexigencia del motor defectuoso: al requerir los 4 motores a máxima potencia para romper el hielo, el motor irregular aumentó sus revoluciones (16.000 RPM vs. 14.000 RPM normales), evidenciado por humo oscuro en la chimenea.
- Limitaciones operativas: el Comandante debió moderar las maniobras para evitar un colapso del sistema, arriesgando mayor tiempo de exposición al hielo.

3. Fallas en las bombas de refrigeración

- Avería crítica: durante las operaciones previas al rescate, ambas bombas de lubricación de las bocinas (ejes) fallaron por reparaciones deficientes de un taller externo.
- Solución de emergencia: se usó una bomba de incendios con mangueras adaptadas para refrigerar los ejes, pese al riesgo de:
 - » Inundación en la sala de máquinas si las mangueras reventaban.
 - » Cortocircuitos en los motores eléctricos por vapor de agua salada.

Consecuencias potenciales: una falla total hubiera dejado al *Almirante Irizar* y al clipper atrapados sin asistencia inmediata.

4. Lecciones aprendidas

- Mantenimiento preventivo: la necesidad de verificar rigurosamente contratistas externos y repuestos críticos. La proximidad de la campaña antártica y las innumerables tareas previas a la zarpada, frente a un reducido número de personal en el departamento Máquinas, impidió verificar, con la profundidad requerida, todas las reparaciones realizadas por talleres externos, muchos de los cuales realizan las mismas tareas habitualmente sin problemas.
- Improvisación controlada: la capacidad del equipo técnico para adaptarse salvó la operación, pero destacó vulnerabilidades en sistemas vitales.
- Coordinación extrema: el Jefe de Máquinas mantuvo al Comandante informado en tiempo real, permitiendo decisiones balanceadas entre riesgo y urgencia.

Conclusión: estos incidentes subrayaron que, más allá del éxito del rescate, la operación dependió de la pericia técnica y la gestión de riesgos bajo presión extrema.

Más allá del éxito del rescate, la operación dependió de la pericia técnica y la gestión de riesgos bajo presión extrema.

Operaciones en cubierta durante el rescate

1. Preparativos y desafíos iniciales

- Alistamiento urgente: se revisó el manual de remolque y se prepararon equipos como el guinche de remolque (sin uso real en 17 años) y cables de 6 pulgadas.
- Comunicaciones críticas: se usaron radios portátiles (HT) con rotación constante de baterías por el frío extremo (-10 °C).



Logística y seguridad:

- Sanidad: alistó el quirófano, las camillas y el sauna para tratar hipotermia en ambos buques.
- Abastecimiento: proveyó comida caliente, bebidas y ropa térmica adicional para el personal en cubierta.

2. Limitaciones operativas

- Falta de información: sin internet, se desconocían detalles técnicos del clipper *Adventurer*. Los datos clave se obtuvieron por VHF durante la aproximación.
- Cartografía insuficiente: la zona tenía sondeos escasos y contradictorios, aumentando el riesgo de navegación en el campo de hielo.

3. Maniobras de remolque

- Guinche de remolque: descartado por su lentitud en cambios de dirección y la necesidad de maniobras ágiles.
- Solución improvisada:
 - » Se usaron amarras de puerto del *Almirante Irizar* (más resistentes que las del clipper), arrastradas sobre el hielo con cabos auxiliares.
 - » Se priorizó una sola amarra (en lugar de dos) para evitar catenarias peligrosas.
- Dificultades con la “cola de pato”: la popa especial del *Almirante Irizar* no pudo usarse por la proa bulbo y baja del clipper.

4. Seguridad y adaptación

- Riesgos extremos: fuerzas de tensión en cabos y grilletes podían causar accidentes graves. El personal trabajó en turnos continuos, con supervisión constante del Segundo Comandante, quien se mantuvo en la maniobra en forma casi constante durante toda la duración de la misma.
- Coordinación visual: sin cámaras, el Comandante dependió de la información brindada por el Jefe de Cubierta y observadores en proa y popa.

5. Resultado y lecciones aprendidas

- Éxito con recursos limitados: la operación demostró la capacidad de improvisación y trabajo en equipo, aunque reveló carencias en:
 - » Equipos de remolque: necesidad de sistemas más versátiles.
 - » Tecnología: falta de cámaras y cartografía actualizada.
- Ningún herido: gracias a protocolos estrictos y profesionalismo, no se produjo ningún accidente.

Conclusión: el rescate exigió adaptar procedimientos estándar a condiciones sin precedentes, destacando la importancia de la flexibilidad operativa y la seguridad en entornos antárticos.

El rescate exigió adaptar procedimientos estándar a condiciones sin precedentes, destacando la importancia de la flexibilidad operativa y la seguridad en entornos antárticos.



Conclusión del rescate y responsabilidades SAR

1. Liberación en aguas libres

- Transición al remolque autónomo: a medida que los buques avanzaban, el campo de hielo redujo su densidad, permitiendo que el clipper *Adventurer* probara su propulsión.
- Liberación del remolque:
 - » Ambos buques detuvieron máquinas para recuperar la amarra, que fue adujada en cubierta bajo condiciones extremas (agua helada y fatiga acumulada).
 - » El clipper confirmó, mediante inspección, que no tenía daños estructurales ni fallas en sus sistemas.
- Navegación en conserva: ambos buques avanzaron a baja velocidad hasta verificar la autonomía del crucero, que finalmente continuó su viaje sin asistencia.

2. Misión SAR de la Armada Argentina

- Objetivo principal: preservar la vida humana en el mar mediante operaciones de búsqueda y rescate (SAR, por sus siglas en inglés) en aguas jurisdiccionales (marítimas, fluviales y lacustres).
- Responsabilidades clave:
 - » Dirigir operaciones SAR según protocolos nacionales e internacionales.
 - » Coordinar con otros Estados bajo acuerdos bilaterales/multilaterales.
 - » Asistir a todo tipo de embarcaciones (nacionales o extranjeras) en peligro.

3. Balance del rescate

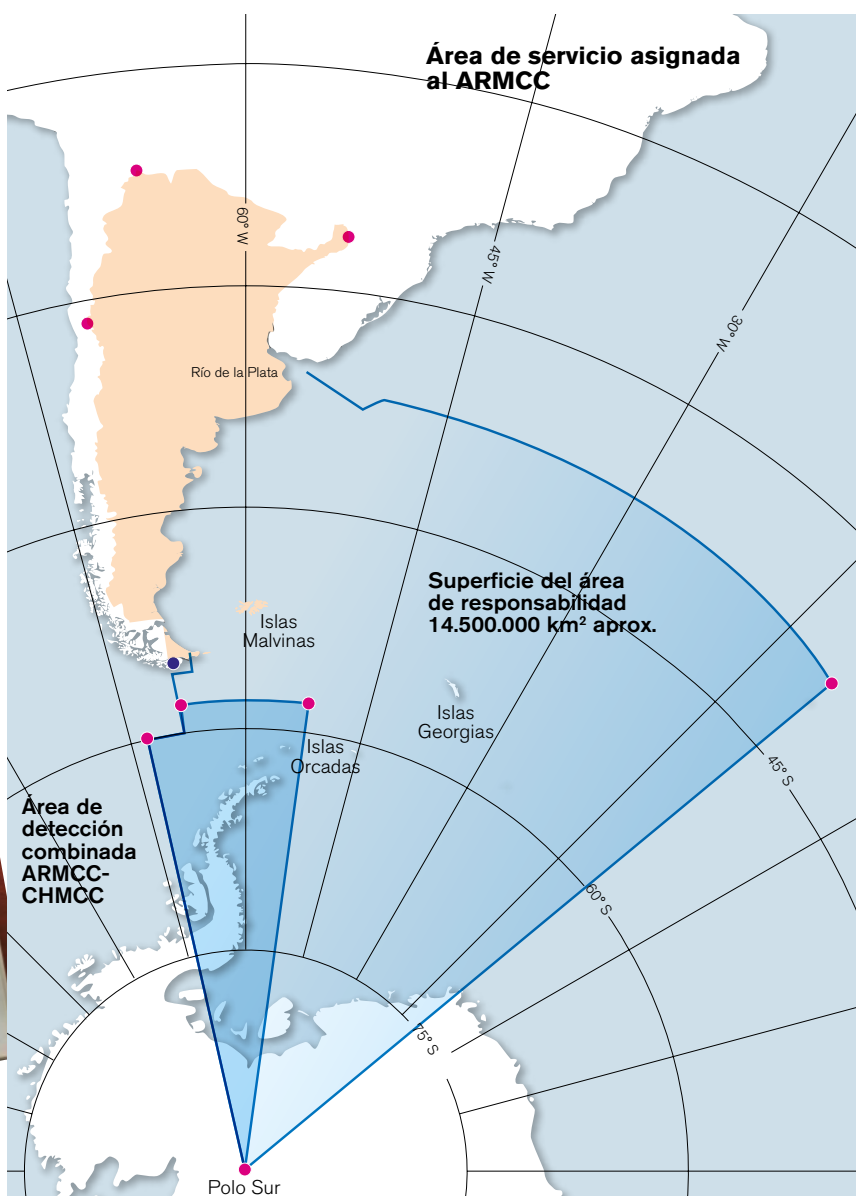
- Éxito operativo:
 - » Cero incidentes: ningún herido pese a las condiciones extremas.
 - » Cooperación interdepartamental: integración de cubierta, máquinas, sanidad y comunicaciones.
- Lecciones aprendidas:
 - » Necesidad de actualizar cartografía antártica y protocolos para buques turísticos.
 - » Valor de la improvisación controlada y el liderazgo en crisis.

Una de las lecciones aprendidas fue la necesidad de actualizar cartografía antártica y protocolos para buques turísticos.



Reflexión final

El rescate del clipper *Adventurer* ejemplificó el compromiso de la Armada Argentina con su misión SAR, combinando pericia técnica, capacidad de adaptación y solidaridad internacional en un entorno hostil. ■



BIBLIOGRAFÍA

AA. VV. (2000). *Libro de Navegación Rompehielos ARA Almirante Irizar, año 2000, M.° 4178*. Buenos Aires: Archivo General de la Armada.

AA. VV. (2006). *Derrotero Argentino Parte V. Antártida y Archipiélagos Subantárticos Argentinos y Suplemento. H-205*. Buenos Aires: Servicio de Hidrografía Naval - Armada Argentina.

Bóveda, J. R. (2013). Rescatando al clipper *Adventurer*. *Boletín del Centro Naval*, 131(835): 49-58.

ENTREVISTAS

Capitán de Navío VGM (RS) Daniel Della Rodolfa, Segundo Comandante del rompehielos ARA *Almirante Irizar* en los años 1999 y 2000.

Capitán de Navío VGM (RE) Ernesto Orliacq, Jefe del Departamento de Máquinas del rompehielos ARA *Almirante Irizar* en los años 1999 y 2000.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

<https://www.nsf.gov/geo/opp/support/palmerst.jsp>

<https://palliter.marine.rutgers.edu/research-components-labs/>

<https://www.britannica.com/biography/Nathaniel-Palmer>

<http://marine-offshore.bureauveritas.com/>

<https://www.argentina.gob.ar/armada/sar-busqueda-y-rescate/mision-de-la-autoridad-nacional-sar#:~:text=Ejecutar%20la%20B%C3%BAsqueda%20y%20Rescate,vida%20humana%20en%20el%20mar.>

El rescate del clipper *Adventurer* ejemplificó el compromiso de la Armada Argentina con su misión SAR.

SAN MARTÍN Y LA TRAYECTORIA DEL HÉROE

Homenaje en el aniversario de su fallecimiento

Teniente de Fragata (R) Miguel A. Groube

Monumento al
Gral. San Martín
en Chascomús,
Provincia de
Buenos Aires.

IMAGEN: GUILLERMO MESSINA

Está en el consenso general que ya se ha escrito y dicho todo sobre la excepcional figura del General José de San Martín. Sería muy difícil, acaso imposible, presentarlo en algún aspecto insospechado, inédito: extensas biografías registran su vida con minuciosos pormenores e historias, monumentales por los nutridos documentos, estudian sus acciones militares con las que alcanza la gloria como estratega tenaz, intuitivo y metódico, como conductor de hombres a la victoria y de naciones a la independencia.

Es por eso que en este homenaje que le rendiremos en un nuevo aniversario de su fallecimiento quisiera presentar su vida con un enfoque diferente, comparándola con las trayectorias de los héroes mitológicos –Edipo, Prometeo, Orfeo, Ulises–, ya que también el héroe moderno, sin vivir la aventura al modo maravilloso o mágico, desenvuelve su existencia recurriendo a ciertos mitos o imágenes arquetípicas –vivas en el inconsciente colectivo– que nos vienen desde la más remota antigüedad. Para ello, recordemos las ideas fundamentales acerca de la estructura mítica de esas trayectorias, las cuales se concentran en la magnificación de la fórmula representada en los ritos de iniciación: separación-iniciación-retorno, que constituyen su unidad nuclear. Esta estructura funciona a modo de correlato de la vida que pasamos a evocar.

Como sabemos, al comienzo de su trayectoria el héroe mitológico abandona –voluntariamente o no– su choza o castillo, es decir, su forma de vida original.

Es atraído, llevado o avanza voluntariamente hacia el umbral de la aventura, donde encuentra peligros que debe superar. Aquí puede triunfar o ser muerto, real o simbólicamente y encuentra la presencia de una o varias sombras que le cuidan al paso. Respecto a este viaje, se puede compartir el juicio de René Guenón, quien dice que las pruebas iniciáticas toman con frecuencia la forma de viajes simbólicos o reales, representando una búsqueda que va de las tinieblas a la luz. Las pruebas y las etapas del viaje son ritos de purificación, a través de un mundo de fuerzas poco familiares y, sin embargo, extrañamente íntimas, algunas de las cuales lo amenazan peligrosamente y otras le dan ayuda mágica. Lo constituyen el “camino de las pruebas”.

El héroe puede derrotar o conciliar estas fuerzas y entrar vivo al reino de la oscuridad, o ser muerto y descender a ese nivel. Cuando llega al “nadir” del periplo mitológico pasa por una prueba suprema y recibe su recompensa, y el triunfo puede ser representado por la unión del héroe con la diosa madre del mundo, el reconocimiento del padre creador, su propia divinización o apoteosis, etc. El trabajo final es el del regreso: si las fuerzas han bendecido al héroe, ahora este se mueve bajo su protección, y si no, huye y es perseguido. En el umbral del retorno, las fuerzas trascendentales deben permanecer atrás, y el héroe vuelve a emerger del reino de la congoja. El bien que trae restaura el mundo.

La aventura aquí descrita corresponde, como se dijo, al héroe mítico, y, en consecuencia, se emparenta con el ideal clásico y tradicional del héroe: aquel personaje, superior al común

El Teniente de Fragata (R) Miguel A. Groube se graduó de Guardiamarina, Escalafón Naval, en diciembre de 1957.

Prestó servicios en buques de la Armada.

Culminó la carrera de Ingeniero Naval y Mecánico en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires.

Pasó a retiro voluntario en febrero de 1967.

Condujo reparaciones en unidades navales y en flotas privadas.

Ejerció la docencia universitaria como Director Adjunto de la carrera de Ingeniería Naval del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA).

Quando San Martín retornó a América, no venía a ensayar: respondió a su llamado interior y vino a desarrollar frontalmente su lucha.



de los mortales, cuya función es liberar a los seres humanos de su condición inferior, de sus infortunios y desgracias. Es un ser poderoso, semidivino, grandioso, y, por lo tanto, su mundo y su aventura pertenecen a esa misma dimensión.

Veamos ahora si lo expresado se cumple durante la vida de nuestro gran iniciado. Su vida entera de setenta y tres años estuvo dedicada al cumplimiento de un mandato superior que comprendió tres etapas: la de la preparación, la de la ejecución y la del reposo, integradas dentro de una trayectoria claramente unificada. En 1784 es el año de la separación del mundo conocido: deja Yapeyú, su cuna, llevado por sus padres. Después de un breve paso por Buenos Aires, comenzó en España su iniciación en un largo peregrinaje que se extendió hasta 1812. Es la etapa de un laborioso aprendizaje, de estudio y de participación en guerras.

A los doce años ya era cadete del regimiento de Murcia: recibió su bautismo de fuego a los catorce años en la plaza de Melilla, presenciando después la orden donde sufrió las profundas emociones que le produjo la

destrucción de esa ciudad. Intervino luego bajo las órdenes de ilustres generales españoles, que fueron las sombras que guiaron y protegieron su paso, en una cantidad de campañas donde cosechó lauros y ascensos por su arrojo y espíritu de sacrificio.

La segunda etapa del viaje iniciático comienza cuando el héroe es llamado por el destino. Debía cruzar el umbral: era el océano Atlántico. Se transfiere su centro de gravedad espiritual del seno de la sociedad española, que le era profundamente conocida, a una zona desconocida, donde debió superar los laberintos que se le impusieron para lograr la perfección, es decir, buscar el éxito de la lucha esencial de su vida.

Los estudiosos del tema han coincidido en que, sin llamado y posterior abandono de la vida anterior, difícilmente pueda presentarse la estructura mítica de la aventura. Como ejemplo, recordemos el accionar de Teseo cuando llega a la ciudad de su padre, Atenas, y escucha la horrible historia del Minotauro e inicia su viaje a Creta para luchar con él.

Quando San Martín retornó a América, no venía a ensayar: respondió a su llamado interior y vino a desarrollar frontalmente su lucha. Esta etapa está magistralmente dividida por la providencia, que le marcó con precisión los días de esa epopeya de diez años. De 1813 a 1817 estuvo consagrado a lo que sería la República Argentina. Recibió aquí la ayuda de sombras protectoras, como la de Pueyrredón, y el ataque de otras muchas que se la pusieron difícil. Desde 1817 a 1820 trajinó por Chile, y desde 1820 a 1823 terminó esa etapa, creando el Perú libre. Su genio solitario utilizó tres años en cada una de esas tareas que, por su magnitud, habrían agotado los esfuerzos de una cantidad de mortales, aun cuando estuvieran provistos de espíritus poderosos e incansables.

Concluida la última jornada, terminando el coloniaje político y la guerra, cruzó nuevamente el umbral para el retorno y se retiró al descanso que le precedería a su apoteosis, como héroe que había cumplido una trayectoria mitológica. No podemos ignorar que lo expresado no hace sentir también que San Martín trasciende hacia una ciudadanía de carácter universal. Si la patria es la cuna, fue argentino, porque vio la luz en nuestra tierra y la liberó a pesar de que muchos no lo comprendieron. Si la patria es la gloria, San Martín fue chileno, porque en la campaña de los Andes alcanzó una de las más grandes victorias de la lucha sudamericana, y si otorgar la libertad, la ley y la organización civil son también la patria, San Martín fue peruano, porque le dio su primer gobierno nacional.



También representó el espíritu heroico y liberal de la España ancestral del mio Cid, porque ese fue el ámbito donde formó su intelecto, forjó su carácter y desarrolló los ritos iniciáticos de su viaje arquetípico.

Como se ha visto, la vida de nuestro héroe, al ser comparada con las vigorosas narraciones de los griegos o las majestuosas leyendas de la Biblia, sigue el modelo de la trayectoria mítica descrita al comienzo de estas palabras: es decir, una separación o especie de muerte con respecto al mundo original, el viaje iniciático que le permitió la penetración a una fuente de poder que le transfirió su experiencia en un regreso o renacer a la vida, engrandecido y lleno de fuerza creadora para desarrollar su lucha e imponer el mensaje creador y transformador que es la razón de su vida.

Los griegos referían la existencia del fuego al primer soporte de la cultura humana, a las hazañas trascendentales de su Prometeo; y los romanos, la fundación de su ciudad, centro del mundo, a Eneas, después de su partida de la Troya derrotada, a través de su visita al pavoroso mundo inferior de los muertos. Para nosotros, tres países del cono sur de América deben a San Martín ser naciones.

El habernos ocupado de seguir a nuestro héroe desde el punto de vista de las etapas clásicas de las grandes aventuras universales nos ayudará a percibir no solo el significado de su impacto en la vida de su época y la contemporánea, sino también la unicidad de los grandes espíritus humanos en sus aspiraciones, poderes, vicisitudes y sabiduría. ■

La vida de nuestro héroe, al ser comparada con las vigorosas narraciones de los griegos o las majestuosas leyendas de la Biblia, sigue el modelo de la trayectoria mítica...

VELAS CARGADAS POR ALTO

Capitán de Navío (R)
Carlos A. Zavalla



Hace unos días, en la Asamblea anual de la Cámara de Comandantes de la Fragata ARA *Libertad* y a raíz del desgraciado accidente del velero escuela mexicano, surgió el tema de las “velas cargadas por alto”. En realidad, lo traje a colación porque me interesa desde que fui comandante de la fragata hace más de treinta años. Al zarpar de Nueva York, el Buque Escuela Cuauhtémoc llevaba sus velas cargadas por alto. No fue la causa del accidente y lo menciono como ejemplo de lo que significa “velas cargadas por alto”, ya que seguramente los lectores habrán visto fotos del siniestro.

Las velas cuadras de un velero pueden estar aferradas a las vergas, cazadas para recibir el viento o “cargadas por alto”. En puerto o navegando a motor, van aferradas a las vergas con tomadores. Presentan mínima resistencia al viento y están “a son de mar”.

Para navegar a vela, los gavieros suben a los palos, sueltan los tomadores y la vela queda libre para cazarla. Las velas se afirman mediante cabos (amuras y escotas) para tomar el viento. Excepto para soltar tomadores, toda la maniobra se hace desde cubierta.

En caso de que disminuya la fuerza del viento y las velas comiencen a gualdrpear, se las puede subir hacia las vergas jalando cabos desde cubierta para dejarlas “cargadas por alto”. Es una situación transitoria a la espera de viento favorable para la propulsión de la nave.

Para aferrar las velas, se comienza por arrimarlas a las vergas mediante distintos cabos (palanquines, apagapenoles y brioles); luego suben los gavieros a los palos y comienza la coordinada y pesada tarea con los tomadores. Parados sobre un movedizo cable de acero (el marchapié) y de panza sobre la verga, con sus manos van subiendo y acomodando el paño sobre la verga para sujetarlo luego con los tomadores. Con la faena bien realizada por los gavieros, el buque queda perfectamente presentado, con sus velas bien aferradas y en capacidad de soportar ráfagas de viento sin daños.

Recuerdo que, pocos días antes de comenzar el viaje de instrucción, estábamos en cubierta mirando con preocupación la maniobra de un remolcador que trataba de impedir que el buque que remolcaba nos abordara empujado por el fuerte viento. De pronto sentimos un violento estallido. Una de las fajas tomadoras de la vela más alta del palo mayor (sobrejuanete) había cedido; libre de ataduras, esa parte de la vela embolsó el fuerte viento y comenzaron a romperse sucesivamente los tomadores con gran estrépito, cual cañonazos. La situación se fue complicando porque la vela embolsaba cada vez más viento y el buque se sacudía bruscamente.

La primera reacción del jefe de material naval fue mandar arriba un par de gavieros. Lo descarté rápidamente. Por sugerencia de un experto cabo principal de mar, se braceó esa verga para que recibiera el viento por su penol, con su eje paralelo a la dirección de este. La vela dejó de embolsarlo y la situación se calmó. Fondeando, garreando y tirando, el experto patrón del remolcador conseguía mantener al mercante que remolcaba apartado de la fragata.

Ese fuerte ventarrón duró media hora. No hubo daños por la pericia de dos hombres de mar con experiencia, el patrón del remolcador y el cabo principal de mar. Una enseñanza práctica: ¡el paño debe estar siempre bien aferrado!

El Capitán de Navío (R) Carlos Alberto Zavalla ingresó a la Escuela Naval Militar el 4 de febrero de 1958 con la promoción 90 y egresó como Guardiamarina del Cuerpo de Comando el 6 de diciembre de 1963, luego del primer viaje de instrucción de la fragata ARA *Libertad*.

Prestó servicios embarcado en portaaviones, submarinos, cruceros, destructores, transportes y avisos.

Se capacitó en Submarinos, Armas Submarinas, Salvamento y Buceo, Jefe de CIC y Oficial de Estrado Mayor.

Fue Jefe de Servicios de Enseñanza de la ESNM en 1974 y 1975 y Jefe del Área Estrategia de la Escuela de Guerra Naval en 1988, 1989 y 1990.

Se desempeñó como Segundo Comandante del aviso ARA *Irigoyen*, del submarino ARA *San Luis* y, en 1978, durante la crisis con Chile por el Beagle y en el transporte ARA *Bahía Aguirre* (Campaña antártica 1979/80).

Ejerció el comando de los submarinos ARA *Salta* y ARA *San Juan* (1.^{er} comandante, construcción y pruebas en Alemania) y de la fragata ARA *Libertad* (viaje de instrucción 1993) con la promoción 123.

Fue director de la Escuela de Guerra Naval en 1994, tras lo cual pasó a retiro voluntario en 1995.

Se capacitó como auditor líder en Sistemas de Calidad en IRAM, en Gestión de Proyectos en la UB y en Six Sigma en la Universidad Austral.

Fue gerente comercial en las firmas Stel S.A. y Clover Plast. Participó en la elaboración de normas para gestión de la calidad en la educación en IRAM. Dirigió proyectos de implementación de sistemas de gestión de calidad y organización de actividades en PYMES. Dictó cursos de capacitación en gestión de proyectos en Nextel, TGN, Telecom, entre otras, y de Six Sigma en la Universidad Austral.

Convocado al servicio en 2001, fue Jefe de Proyectos en la Secretaría General de la Armada y profesor de Project Management en la ESGN.

Desde 2008 a 2016, fue director de los Buques Museo Fragata ARA *Presidente Sarmiento* y Corbeta ARA *Uruguay*.

Desde 2014 hasta 2022, fue secretario de la Asociación Sarmientina.



Navegando con propulsión mixta, hay ocasiones en que el viento comienza a aflojar y las velas, en lugar de ayudar, entorpecen la marcha. Es el momento de “cargar las velas por alto” a la espera de que el viento vuelva a soplar favorablemente...

Volviendo a lo tratado en la Asamblea, pongo en consideración la bella imagen de nuestra fragata fondeada en Punta del Este. A la par de la excelente fotografía de M. Claudia Nieves, el cuidado y prolijo arrancho del aparejo y su esmerada composición estética nos muestra el contrasentido de un velero fondeado y con sus velas al viento.

En otra imagen muy emotiva, la vemos entrando a Dársena Norte al término del viaje de instrucción y el mismo despropósito: las velas cargadas por alto en vez de prolijamente aferradas. Más marinera y profesional se luce la fragata en su zarpada, con el público y los excomandantes despidiéndola con nostalgia desde el YCA.

Un domingo, cruzando el Atlántico a vela, el segundo comandante aprovechó el buen tiempo para hacer un asado en cubierta para todo el personal. Se me acercó entonces el cabo principal que había dado la sugerencia de bracear que relaté y me dijo: “Señor, sepa usted que cuando mande subir a los palos, nadie lo va a dudar”. Me llamó la atención y quedé con la intriga: ¿habrá sido por mi negativa a mandar gente arriba esa vez? No voy a negar que fue una satisfacción y un orgullo. Me prometí redoblar mis esfuerzos para ser merecedor de la confianza que encerraba esa frase.

Días después, leyendo el libro de castigos, comprendí. Las sanciones disciplinarias y el análisis de sus causas permiten adelantarse a posibles problemas. Años atrás, se sancionó a varios cabos de la brigada de guardia de velas y se los desembarcó por negarse a subir a los palos para aferrar el paño. La gente de mar repite el viaje de instrucción muchas veces y posiblemente el cabo principal haya sido testigo de ese desdichado incidente. También lo fue mi suboficial contraмаestre en el Buque Museo Fragata Sarmiento. Era cabo segundo entonces. Estaba de timonel y lo mandaron a reemplazar a los que se negaron a subir. Habían zarpado con las velas cargadas por alto para mayor lucimiento de la fragata. Anocheció, se desató una tormenta y no habían aferrado el paño. Años antes, en circunstancias similares, se habían rifado varias velas.

Debemos tener en cuenta que la finalidad principal del viaje de instrucción es completar la formación cultural y profesional de los oficiales de marina. La fragata cumple además funciones protocolares y políticas del gobierno nacional. De acuerdo con ello, se determina el itinerario por cumplir, a veces sin dar prioridad a vientos y corrientes predominantes. Las



fechas de arribada a puerto deben cumplirse sin demoras. Por tanto, se navega a vela pura cuando es posible, en marcha mixta (vela y motor) o a pura máquina cuando el viento es desfavorable o en su ausencia.

Navegando con propulsión mixta, hay ocasiones en que el viento comienza a aflojar y las velas, en lugar de ayudar, entorpecen la marcha. Es el momento de “cargar las velas por alto” a la espera de que el viento vuelva a soplar favorablemente. En mi opinión, es la única situación que justifica tener las velas cargadas por alto y, reitero, es transitoria.

En mi viaje del año 1993, en varias oportunidades los oficiales sugirieron zarpar o entrar a puerto con las velas cargadas por alto para deleite del público. Expliqué hasta el cansancio que no era una buena práctica, no era de buen mariner, no era propio de un buen profesional por más que resultara estéticamente brillante y disimulara la presentación de una arboladura mal alineada. No era buen ejemplo para los guardiamarinas.

Para finalizar, un anochecer, navegando en marcha mixta desde Ciudad del Cabo hacia San Salvador, Bahía, aflojó el viento y cargamos las velas por alto. Cuando me retiré del puente, el viento seguía indeciso. Unas horas más tarde, un fuerte sacudón me despertó. Al tiempo que escuchaba silbar el viento en la jarcia y maldecía mi imprevisión, llamé al puente y el oficial de guardia me tranquilizó: “Señor, hace una hora ordené aferrar las velas”.

Un verdadero oficial comandante de guardia. ■

*Una enseñanza práctica:
el paño debe estar
siempre bien aferrado!*

El sueño de navegar en la Fragata *Libertad*

Gabriel M. Astarloa

Decano de la Facultad de Derecho de la Universidad Austral



Hace apenas unos días la Fragata Libertad ha zarpado para el quincuagésimo tercer viaje de instrucción alrededor del mundo con quienes al regreso comenzarán su carrera de oficiales como jóvenes guardiamarinas. Unas pocas semanas antes, junto a otros invitados tuvimos el privilegio de compartir la navegación en ese mismo buque con toda su tripulación desde la base naval de Puerto Belgrano - donde la fragata había sido acondicionada para la nueva travesía que acaba de emprender - hasta el puerto de Buenos Aires. Desde muchas perspec-

tivas, **esta magnífica experiencia nos proporciona abundantes reflexiones.**

Basta solo recorrer su cubierta exterior y las interiores para advertir que se trata de una embarcación simbólica, construida en 1962 pero continuadora de una gran tradición histórica que se remonta al combate naval de Montevideo en 1814, al vapor General Brown que fue en 1872 la primera sede flotante de la Escuela Naval Militar y que sirvió también como buque escuela. Y, finalmente, también a la corbeta Uruguay y la fragata

Sarmiento. **Es en verdad una embajada itinerante, apreciada y visitada en cada uno de los puertos en los que arriba.**

La belleza del paisaje nos invade. Contemplar la inmensidad del mar, así como su encuentro con el firmamento en el lejano horizonte visual nos enseña sobre nuestra pequeñez y la perfección de la Creación. Lllaman nuestra atención los diversos colores del agua, la vista de otras embarcaciones, muy ocasional en mar abierto y más frecuente en las zonas contiguas a los canales de acceso a los puertos, y la posibilidad de divisar cada tanto los sitios costeros que conocemos por vía terrestre.

Las múltiples tareas que la tripulación realiza a bordo, especialmente con los paños de velas sobre los palos, suscitan nuestro interés y admiración, **por su destreza, profesionalidad y sentido de equipo en su ejecución.** Respiramos a bordo el clima de un trato afable y respetuoso, que contrasta con el destrato y la violencia verbal que muchas veces parece naturalizarse en tierra firme. La amable y cordial convivencia, sumada a la ausencia de datos móviles y señal de wifi durante muchos momentos, nos regalaron prolongadas y amenas conversaciones que nos enriquecieron. Esta gozosa comprobación nos interpela sobre el tesoro que dejamos de lado en nuestra vida diaria como consecuencia de las múltiples ocupaciones y la atención de los teléfonos celulares.

Tenemos también momentos de soledad, que nos invitan a la reflexión personal. Entre ellas, contemplando el avance desde la proa, nos viene a la mente de manera análoga un agudo interrogante: **¿cuál es el rumbo en que hoy navega la Argentina?** Encontramos una primera e inmediata respuesta en el propio nombre de la fragata. Hemos retomado una buena dirección al procurar ordenar

las variables macroeconómicas, avanzar en las desregulaciones necesarias y proponer una mayor apertura e integración al mundo. Deseamos por cierto que ello pueda conducirnos hacia nuevos horizontes de crecimiento económico, que generen la creación de nuevos puestos de trabajo y una baja sustancial de la pobreza. Para arribar a dichos puertos **será necesario también desplegar las velas de la institucionalidad, que otorgarán mayor certeza y previsibilidad a nuestro rumbo.**

Así como la fragata reúne entre su tripulación a personas de diferentes edades, contextos sociales y procedencias geográficas, abrigamos el deseo que la navegación exitosa de nuestra patria incluya por igual a todos los que habitan el suelo argentino y nos lleve hacia el desarrollo integral de todas las regiones del país.

La ejecución metódica y organizada de las tareas a bordo **nos refuerza la convicción sobre el valor de la especialización, la cooperación y el esfuerzo solidario.** Nos alegró mucho por ello poder recibir en nuestra sede académica días antes de zarpar a todos los jóvenes cadetes para brindarles clases sobre derecho constitucional y marítimo, así como también que nuestros alumnos de grado hayan podido visitar días después la Escuela Naval en Río Santiago.

Hace más de cuatro décadas presté mi servicio militar obligatorio como conscripto naval, sin haber tenido la oportunidad de embarcar durante ese período. Por ello, esta reciente travesía náutica ha sido en verdad un sueño personal cumplido. Del mismo modo, como todos los argentinos, anhelo fervientemente que la navegación colectiva que tenemos por delante nos termine conduciendo a todos, más allá de las dificultades y sobresaltos, a un aspirado destino de progreso y grandeza. **Se trata del sueño que todavía nos queda por concretar. ■**

Ceremonia de homenaje a Sarmiento

11 de septiembre de 2025



Fiel a su espíritu institucional, el Centro Naval vuelve a poner en relieve la figura, los aportes y la vigencia de este prócer, cuya impronta continúa marcando nuestra historia naval.



Tras las palabras de bienvenida y la entonación del Himno Nacional Argentino, el Secretario del Centro Naval, Capitán de Navío (R) Pablo Alberto Coria, presentó a los expositores: la Sra. Profesora y Magíster D.^a Silvana Elizabeth Alaníz y el Sr. Director de la Escuela Naval Militar, Contraalmirante Pablo Germán Basso, que resaltaron la permanente actualidad del pensamiento del gran educador.

Concluidas las exposiciones y luego de entonar el Himno a Sarmiento, el Capitán Coria destacó un pasaje de la historia del Centro Naval, recordando la creación de un certamen destinado a estimular entre los socios la elaboración de trabajos que promuevan, más allá de la importancia de una escuadra de mar, la necesidad de educar y fortalecer la conciencia de que la patria trasciende los límites de sus costas.

Los trabajos distinguidos en ediciones anteriores, reconocidos con un galardón, han inspirado numerosas iniciativas y acciones que contribuyeron al crecimiento de la Armada Argentina y del propio Centro Naval, dando origen a lo que hoy conocemos como los Premios Boletín del Centro Naval.

Estuvieron presentes la Sra. Presidente de la Asociación Sarmientina D.^a Nilda Ferreyra, el Sr. Director General de Educación de la Armada, Vicealmirante Juan Carlos Romay, el Sr. Presidente del Club del Progreso, Dr. Eduardo Guarna, el Sr. Director de la Sociedad Militar de Seguro de Vida, Contraalmirante (R) Délfór Raúl Ferraris, y la Sra. Embajadora María Teresa Kralikas, entre otros invitados especiales, familiares y amigos de quienes recibieron sus correspondientes Premios del Boletín del Centro Naval, que se detallan a continuación.

Premio Domingo Faustino Sarmiento

Al mejor trabajo sobre educación, formación, instrucción y capacitación del personal naval.

Asesoramiento del Consejo Editorial: otorgar el premio al artículo “Código de Disciplina puesto a prueba por el naufragio del submarino ARA *San Juan*” del Sr. Vicealmirante (R) Antonio Torres, publicado en el BCN N.º 862, por:

El autor trata el juzgamiento penal y disciplinario de oficiales de la Armada imputados en los juicios derivados del hundimiento del submarino ARA San Juan, detallando su experiencia personal como testigo y asesor en dicho proceso.

Pone en evidencia ciertos aspectos críticos del Código de Disciplina de las FF. AA., poniendo de manifiesto algunos de los inconvenientes que su aplicación presenta, considerando que la derogación del viejo Código de Justicia Militar y su reemplazo por el actual Código de Disciplina es motivo de preocupación, análisis y discusión en los ámbitos de la Defensa.

A través de su experiencia personal en este episodio, de alto nivel emotivo y de significativa importancia para la Armada, aporta un análisis de distintos aspectos del tratamiento disciplinario que debieron sobrellevar las autoridades navales implicadas, proponiendo, a partir de su experiencia personal en el episodio, varias modificaciones al citado Código, como aporte al propósito de corregir algunos aspectos de su articulado.

Sobre la base de la experiencia reseñada, refiere situaciones incompatibles con la naturaleza de la profesión militar, y específicamente la naval, que son dignas de tomarse en consideración en el contexto analítico de una necesaria revisión técnica, jurídica y procedimental del Código de Disciplina



vigente, en procura de evitar a futuro la repetición de situaciones que puedan afectar la esencia del instrumento naval militar de la Nación.

Premio Capitán Ratto

Al mejor trabajo de historia argentina y universal —incluido lo naval— y tradiciones navales.

Asesoramiento del Consejo Editorial: otorgar el premio al artículo “El Liceo Naval Militar ‘Almirante Guillermo Brown’ y los sucesos de septiembre de 1955” del Sr. Magíster Luis F. Furlan, publicado en el BCN N.º 863, por:

Este artículo aporta un novedoso tratamiento a un episodio de la trayectoria del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown” en momentos dramáticos del país. Tiene el valor histórico de estar documentado con testimonios de sus protagonistas y es un claro ejemplo de las convicciones de la



El Vicepresidente 1º del Centro Naval VGM (R) Mario Carranza Horteloup entregó el Premio Domingo Faustino Sarmiento al VL VGM (R) Antonio Torres.



El CNIM VGM (R) Hugo Santillán, miembro del Consejo Editorial hizo entrega del Premio Capitán Ratto al Magister Luis Furlan.

Dirección y Plana Mayor de este Instituto de Enseñanza en esos aciagos días.

A lo largo de la crónica se deja ver, además, el celo de los cadetes antiguos por la protección y la seguridad de los más modernos. Las privaciones, los peligros ciertos, la incertidumbre y el valor de la conducción en la adversidad contribuyen a dar al relato pinceladas de natural dramatismo.

Premio Almirante Irizar

Al mejor trabajo sobre Antártida Argentina, navegación, maniobras y seguridad en el mar.

Asesoramiento del Consejo Editorial: otorgar el premio al artículo “Héroes anónimos de nuestra Armada” del Señor Capitán de Corbeta (R) D. Jorge Dotto, publicado en el BCN N.º 861, por:



El CC (R) Jorge Dotto recibió del CNIM VGM (R) Hugo Santillán el Premio Almirante Irizar.

Con impronta profesional sencilla y amena, entonada por la evocación de su mirada como Guardiamarina Jefe de Navegación del buque tanque ARA Punta Médanos en 1981, el autor concita el interés del lector con la narración contextualizada y detallada de una experiencia de maniobra y seguridad singular durante un reaprovisionamiento de combustible en el mar realizado en horas nocturnas, que resultara abruptamente interrumpido por la emergencia de caída al agua de un tripulante del destructor ARA Piedrabuena que recibía combustible en ese momento, emergencia agravada por el inmediato lanzamiento al agua del nadador de rescate del Punta Médanos al escuchar la voz de “hombre al agua”.

Esta circunstancia, de alto riesgo de vida para ambos hombres y con restricciones de maniobra de los buques intervinientes, tuvo finalmente un desenlace afortunado.

Premio Doctor Collo

Al mejor trabajo sobre temas no encuadrados en los anteriores, pero que posea un valor excepcional.

Asesoramiento del Consejo Editorial: otorgar el premio al artículo “El principio de complementariedad, las estrellas y la especie hombre. Parte I - Pensamientos y acciones y Parte II - Intuiciones” del Señor Capitán de Navío (R) D. Néstor A. Domínguez, publicados en los BCN N.º 861 y N.º 862, respectivamente, por:

Este artículo se ha publicado en dos partes, íntimamente entrelazadas entre sí, en dos sucesivas ediciones del Boletín. Está estructurado en un lenguaje que apunta al diálogo, llevando a quien lo lee a la imagen de estar frente al autor mismo, interactuando conceptualmente con él.

En la Parte I, con aportes, argumentos, inquietudes y fundamentos multidisciplinarios de personalidades pro-



El CN VGM (R) Juan José Membraba, miembro del Consejo Editorial, hizo entrega del Premio Doctor Collo al CNIN (R) Néstor A. Domínguez.



minentes, se refiere al avance del conocimiento —científico, tecnocientífico, filosófico y transdisciplinar en general— en el actual contexto de incertidumbre inherente al antropocentrismo contemporáneo y la evolución del comportamiento individual y colectivo de las sociedades. Su planteo implica la perspectiva de cambios culturales importantes en las relaciones del ser humano con la naturaleza y la comunidad, marcando un camino para el reencuentro con la naturaleza a través de la Cuarta Revolución Cultural de la Humanidad, llamada “biocéntrica”.

En la Parte II, reseña con impronta de valor histórico sus experiencias con posterioridad a la Guerra de Malvinas en materia satelital en virtud de responsabilidades que le fueron confiadas por la Armada e interacciones con las más altas autoridades nacionales con injerencia y capacidad de decisión en la materia.

Con esta última distinción, quedó formalmente concluido el acto académico, tras lo cual se invitó a los presentes a compartir un vino de honor. ■



Actualice sus datos y elija las formas de recibir el Boletín

Los Boletines se encuentran en formato digital (libre y gratuito) o impreso. Esta ultima opción depende su condición de socio o particular, y en especial el lugar de remisión.

Para optar por alguna de las opciones y poner al día los datos les solicitamos completar el formulario que se encuentra en centronaval.org.ar



Boletín del Centro Naval en la Web

Acceda en pocos pasos y en forma gratuita
a los contenidos del Boletín.



Visítenos en
centronaval.org.ar
También estamos incorporando
nuestro material a
cefadigital.edu.ar

Escriba en el Boletín

Las colaboraciones para el Boletín del Centro Naval podrán ser presentadas por los socios del Centro Naval, por miembros de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, y por personas idóneas en las disciplinas que surgen implícitas de las finalidades del Boletín.

Todos aquellos que quisieran escribir para la revista y por una razón u otra aún no lo han hecho, están invitados a conversar con el Director del Boletín sobre el tema.

Para más información sobre cómo presentar los trabajos en nuestra Redacción, consultar centronaval.org.ar/boletin



INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Últimos lanzamientos



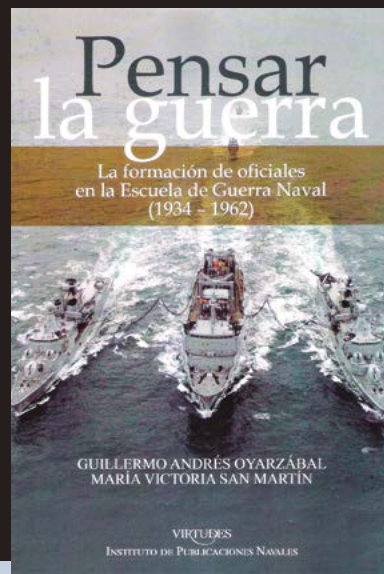
Estrellas de Mar Adriana Pisani

En la amplia extensión del litoral marítimo bonaerense que alcanza hasta Mar del Plata, hubo acontecimientos risueños, impensados, trágicos y asombrosos proezas aéreas, como así también la ilusión de quienes con vocación y experiencia impulsaban la creación de aeroclubes locales y prácticas de vuelo para fomentar la actividad aeronáutica.



Estrategia Organizacional Gabriel F. Calicchia

Este manual teórico y práctico, está dirigido a todas aquellas personas que tengan espíritu estratégico, sin importar los desafíos que encuentren en su derrotero. Para ello, este texto invita a las personas que se desempeñan dentro de una comunidad determinada, que promueva la libertad de acción, a declarar y plasmar sus ideas dentro de una metodología de planificación estratégica que, maniobrando luego conforme a ella, generará la construcción del camino hacia la realización.



Pensar la Guerra Guillermo Oyarzábal María V. San Martín

Esta obra, sostenida en fuentes originales y con análisis que integran factores geopolíticos, económicos y sociales, recorre la historia de la Escuela de Guerra Naval desde sus orígenes hasta los primeros años de la década de 1960.

También ventas de cartas náuticas, láminas para enmarcar y souvenirs

SOCIOS DEL
CENTRO NAVAL
20%
DE DESCUENTO



Nueva dirección

Av. Córdoba 335, CABA.
Horario: Lunes a viernes
de 10 a 18 hs
info@ipneditores.com.ar

 [ipneditores.official](https://www.instagram.com/ipneditores.official)
 [IPN.Editores](https://www.facebook.com/IPN.Editores)
 [\(+54 9\) 11 2318 7138](https://api.whatsapp.com/send?phone=5491123187138)
www.ipneditores.com.ar

Sociedad Militar
"Seguro de Vida"



Presentamos nuestra nueva tarjeta SMSV Global 300.

Con una cuenta remunerada que le rinde
intereses diariamente. (*)



La posibilidad de transferir fondos con
total facilidad, y realizar pagos con QR.
Un producto ágil, práctico e innovador.



Escanée el código y descúbrala

☎ 0810-222-7678 www.smsv.com.ar

💬 Whatsapp (+54911) 23007678



Todos los servicios de SMSV se brindan EXCLUSIVAMENTE a sus asociados. Sociedad Militar "Seguro de Vida" - Institución Mutualista - Domicilio Legal Casa Central Av. Córdoba 1574 - CABA CUIT: 30-52751673-7 Cent. Ley 20.321 Ley 11.723 - Ley 22.362. Resol. 78g/g8, Mercosur 45/06. (*) Tope máximo a remunerar \$4.000.000.- (pesos cuatro millones)