



# BOLETIN

DEL

# CENTRO NAVAL

FUNDADO EN MAYO DE 1882

HONOR A LOS  
323 HEROES  
DEL CRUCERO  
A.R.A.  
GENERAL BELGRANO

2 DE MAYO 1982

**SOCIOLOGIA**

**FUERZAS ARMADAS**

**INTEGRACION**

**CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR**

**TECNICAS DE PROPAGANDA**

**CIENCIA**

**HISTORIA**



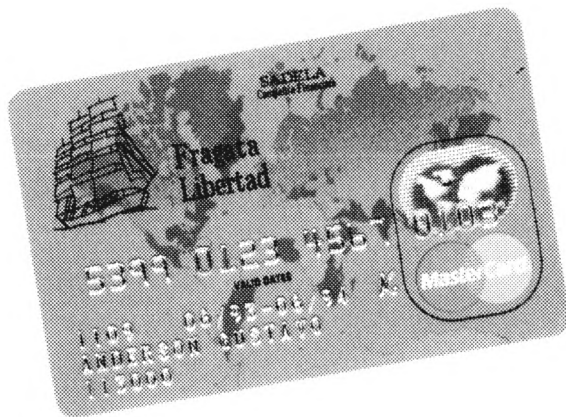
Número

**770**

ABRIL, MAYO  
Y JUNIO DE 1993

CORREO ARGENTINO	CENTRAL (B)	FRANQUEO PAGADO CONCESION Nº 4830
		TARIFA REDUCIDA CONCESION Nº 1023

# ¡ BUENOS VIENTOS, FRAGATA “LIBERTAD”!



\*(Grupo de afinidad “Fragata Libertad” para sus amigos y, para quienes fueron, son o serán miembros de su dotación)

**B**lanco paño cazado  
para cada uno  
de los cuarenta bramadores.

Emociones nuevas en cada escala  
y muchos distintos recuerdos  
para guardar.

Cambiarán los vientos y los puertos.  
Y las emociones.  
Y los recuerdos.

Pero  
la gallardía de nuestra nave embajadora  
y la alegría de tener un servicio eficaz,\*  
son valores  
que nunca podrán cambiar.



**SADELA**  
COMPAÑÍA FINANCIERA

Reconquista 555 • (1003) / Buenos Aires • Argentina  
TEL. 393-5500/5650/5700/5800/5928  
FAX 393-2553

Número

**770**

**ABRIL, MAYO  
Y JUNIO 1993**

**VOL. 111 AÑO 112**

AG ISSN 0009 0123

Miembro de la Asociación  
de la Prensa Técnica Argentina

Premio COLLO Bienio 1987/1988

Premio RIZZUTO 1990

Registro de la  
Propiedad Intelectual  
Número 294.467 (9-XII-92)

Florida 826 - 1° Piso  
(1005) Buenos Aires  
Tel.: 311-0041

REPÚBLICA  
ARGENTINA



**BOLETIN DEL CENTRO NAVAL**

**F U N D A D O E N M A Y O D E 1 8 8 2**

**Director:** Vicealmirante Rodolfo A Remotti.

**Consejo Editorial:** Presidente, contraalmirante Roque L. Manrique; Vocales, capitán de navío Eduardo L. Alimonda, capitán de navío Juan R. Ayala Torales, capitán de navío Alberto D. Dabini, capitán de fragata Lorenzo O. Lugo, contraalmirante Mario P. Palet, capitán de fragata I.M. Sergio Robles.

**Corresponsales:** Capitán de corbeta I. M. Alberto J. Baffico,

capitán de navío Orlando Bolognani, teniente de navío I. M. Eduardo M. Brousson, teniente de navío Alejandro M. Colombo, capitán de corbeta Antonio E. Cornejo, capitán de navío Guillermo R. Delamer, capitán de corbeta médico Alberto Delucchi Levene, capitán de fragata Guillermo J. Duhalde, teniente de navío Gustavo H. Ferrari, capitán de fragata odontólogo Juan Antonio López, capitán de corbeta Gabriel A. Richmond.

Los autores son responsables de sus artículos, los cuales no necesariamente representan el pensamiento del Centro Naval. Se autoriza la reproducción parcial o total de los artículos publicados, a condición de mencionar expresamente autor y fuente.



## COMISION DIRECTIVA

(Desde el 4 de mayo de 1993)

**Presidente:** Vicealmirante FEDERICO A. LARRINAGA  
**Vicepresidente 1º:** Contraalmirante ROBERTO A. DAY  
**Vicepresidente 2º:** Contraalmirante I.M. EDUARDO A. CASADO  
**Secretario:** Capitán de navío ZENON S. BOLINO  
**Tesorero:** Capitán de navío contador VICTOR F. GONZALEZ  
**Protesorero:** Capitán de fragata contador ANGEL M. PARADISO

### Vocales titulares

Capitán de navío EMILIO A. GALMARINI  
Capitán de navío contador SELESIO RODRIGUEZ ESTEVEZ  
Capitán de navío JOSE OMAR LODIGIANI  
Capitán de navío EMILIO A. BARROS  
Capitán de navío JOAQUIN EDUARDO STELLA (\*)  
Capitán de navío GUILLERMO RAMON DELAMER  
Capitán de fragata ingeniero DOMINGO A. LEOPARDO (\*)  
Capitán de fragata MIGUEL A. BENAZZI  
Capitán de fragata CARLOS ALBERTO DALINGER  
Capitán de navío JORGE E. CERQUEIRO  
Capitán de navío JORGE R. JAUREGUI  
Capitán de navío contador MALCOLM B. KENNARD

Teniente de fragata WALTER R. OPPEN  
Capitán de navío CARLOS MARIA ROBERT  
Capitán de navío JUAN C. ABBONDANZA  
Capitán de navío OSCAR GARCIA  
Capitán de navío RENE G. J. BUTELER  
Capitán de fragata I.M. OSCAR B. LOPEZ (\*\*)  
Capitán de navío JORGE L. ALBERTANI (\*\*\*)  
Capitán de navío ALBERTO J. ALTIMIR  
Capitán de navío I.M. MIGUEL A. INDA  
Capitán de navío I.M. CARLOS A BOUVET  
Capitán de fragata RAFAEL SGUEGLIA  
Capitán de navío auditor IRENEO J. PORTELA

### Vocales suplentes

Capitán de navío I.M. CARLOS G. CEFARATTI  
Capitán de corbeta NESTOR G. CASTAGNINO

Capitán de navío I.M. OSCAR R. GRONDA  
Teniente de navío (CPTERE) ERIC F. LOPEZ

### Comisión revisora de cuentas

#### Titulares

Capitán de fragata contador RODOLFO HECTOR CERAIN  
Capitán de fragata contador RINALDO B. BLANC

Capitán de fragata contador RICARDO A. SANCHEZ  
Capitán de fragata contador RODOLFO O. PETERS

#### Suplentes

Capitán de navío contador EDMUNDO R. TEVES

Capitán de fragata contador NABOR HORACIO CORDOBA

(\*) Delegación Puerto Belgrano

(\*\*) Delegación La Plata

(\*\*\*) Delegación Bahía Blanca

---

# INDICE

---

<b>CARTA DEL DIRECTOR</b>	226
<b>LOS 111 AÑOS DEL CENTRO NAVAL</b>	229
<b>LEIMOS PARA USTED</b>	235
<b>CARTAS AL DIRECTOR</b>	247

## *SOCIOLOGIA*

<b>LA SOCIOLOGIA Y LA PROFESION MILITAR</b> , por el capitán de navío <b>Jorge Luis Colombo</b>	251
---	-----

A sociological view of some aspects of the professional soldier such as their ethics, rules of fulfilment, groupal identity, etc.

El sentido de identidad colectiva, las normas éticas y pautas de desempeño como características del profesional militar desde un punto de vista sociológico.

<b>BASES PARA UN ESTUDIO SOBRE LA SOCIOLOGIA MARINERA</b> , por el capitán de navío <b>Carlos José M. Sagastume</b>	259	<b>223</b>
---	-----	------------

The old rules at sea, the habits at the sail age and the influence on the sociological behavior of the men involucred.

Ideas referidas a una concepción integral de lo social marinerero.

## *FUERZAS ARMADAS*

<b>UN TEMA CANDENTE</b> , por el profesor <b>Alfio A. Puglisi</b>	267
---	-----

Some reflections about a subject that is provoking an important and permanent discussion nowadays the integration of homosexual individuáis in the armed forces.

Reflexiones sobre un tema que hoy día provoca discusiones poco menos que interminables: la comunidad homosexual y la dudosa integración con las FF.AA.

## *INTEGRACION*

<b>ESTRUCTURAS CULTURALES E INTEGRACION: EL CASO ARGENTINO-BRASILEÑO</b> , por el capitán de navío I.M. <b>Luis A. Pons</b>	273
--	-----

The Argentine Republic and Brazil: strength and weakness on their relationship in view of a possible integration.

Factores de fuerza y de debilidad en el desenvolvimiento de las relaciones argentino-brasileñas en pos de una posible integración.

**CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR**

- ACERCA DEL CONFLICTO BELICO EN EL ATLANTICO SUR**, por el contraalmirante **Roberto Luis Pertusio** y el contraalmirante Enrique Cosentino 283
- An account of one specific analysis related to the South Atlantic Conflict. Informe completo de un peritaje referido al Conflicto del Atlántico Sur.

**CIENCIA**

- ¿RETROCEDE EL TIEMPO?**, por el capitán de fragata **Amílcar J. Funes** 293
- 224 Through an apocryphal narrative the author, by using principles of thermodynamics gives answer to his initial question. Con la utilización de un relato apócrifo el autor nos lleva, relacionándola con la termodinámica, a la conclusión que da respuesta a su interrogante inicial.

**TECNICAS DE PROPAGANDA**

- ¿SE VENDEN BUZONES EN LA ACTUALIDAD?**, por el capitán de corbeta **Norberto Carlos Baladía** 299
- The new techniques of propaganda and the influence on the people and organizations. Las técnicas de propaganda y la influencia que éstas ejercen en el usuario.

**HISTORIA**

- LA BATALLA DEL ESTRECHO DE DINAMARCA O UNA HISTORIA DE MUERTE ANUNCIADA**, por el capitán de corbeta ingeniero aeronáutico **Roberto Eduardo Durán** 305
- The battle of the Denmark Strait, during WWII, judged from the conception and tactical outline point of view of the occasional opponents. El combate naval del Estrecho de Dinamarca, durante la Segunda Guerra Mundial, visto a través de un análisis referido a la concepción y diseño de sus protagonistas.

<b>LA CIUDAD PRIMADA DE SANTO DOMINGO DE GUZMAN</b> , por el capitán de fragata <b>José Guillermo Zuloaga</b>	317
Santo Domingo de Guzman: place where the first landing of Colon took place in 1492. Her history and a description nowadays.	Santo Domingo de Guzmán: allí se produjo el primer desembarco de Colón en 1492. Su historia y una descripción de lo que se advierte hoy.
<b>CRONICA DE UN VIAJE A BORDO DE LA LIBERTAD</b> , por el doctor <b>Mario Alberto Carregal</b>	325
The author, a civilian lawyer give us his impressions about a trip aboard of the training ship «Libertad» during the commemoration of the Fifth Century of America's Discovery.	Impresiones de un abogado que participara de la etapa Génova-Cádiz, de la regata conmemorativa del Quinto Centenario del Descubrimiento, a bordo de la fragata <i>Libertad</i> .
<b>DIFUNDIENDO CONFERENCIAS, V Centenario de España</b> , por el licenciado <b>Manuel Sánchez Márquez</b>	335
<b>PANOL GENERAL</b>	<b>225</b>
<b>ESTELAS AJENAS, Conceptos Estratégicos (III)</b>	345
<b>El pensamiento marítimo argentino</b> , por el contraalmirante <b>Fernando A. Milia</b>	378
<b>El padre De Agostini y la Patagonia</b>	409
<b>LIBROS</b> , por el capitán de navío <b>Eduardo L. Alimonda</b>	393
<b>REVISTAS</b> , por el capitán de navío <b>Ventura J. Reverter</b> , contraalmirante <b>Eugenio L. Bézzola</b> y vicealmirante <b>Rodolfo A. Remotti</b>	395
<b>EN AGUAS DE LA HIDROVIA, Segundo viaje del patrullero ARA <i>Murature</i> en el Alto Paraguay</b> , por el capitán de corbeta <b>Norberto A. Evers</b>	403
An account of the passage of the ARA <i>Murature</i> through the Paraguay-Paraná Waterway with Corumba city as final destination.	Relato de una etapa de navegación del patrullero <i>Murature</i> hasta la ciudad de Corumbá, a través de la hidrovía Paraguay-Paraná.
<b>EL MARINERO CAMPEON DE GOLF</b>	405
<b>CRONICA DE LA INAUGURACION DEL "MONUMENTO CONMEMORATIVO DE LOS HEROES DEL BELGRANO"</b>	429

## A nuestros lectores:

En esta entrega se advertirá que no hay una dedicación o énfasis en tema particular alguno.

No porque ellos falten sino, tal vez, debido al criterio de hacerlo periódicamente y no por rutina.

226

Entonces he aquí una suerte de calidoscopio que a través de estas páginas nos lleva a mostrar imágenes literarias que representan a la historia y a la estrategia, donde recogemos conceptos vertidos en su momento por el almirante Castex y a través de los cuales, los afanosos de esta tan vasta área del pensamiento podrán refrescar memorias.

Nuestro almirante Storni, también ha encontrado su lugar en estas páginas y esta vez merced a su ilustrada conferencia los «Intereses Argentinos en el Mar». Como muchos recordarán allí fue puesta de manifiesto por Storni, y con meridiana claridad nuestra insularidad.

Y como de conciencia marítima hablamos, considero oportuno recordar algo que hace fundamentalmente al tema: la misión o propósito de una marina de guerra. Ya que a ella pertenecemos.

Y se dan las cosas para demostrar, a través de la historia, que entre los objetivos prioritarios ha estado, y estoy convencido de su validez actual, el de influenciar y en más de una oportunidad definir conflictos en tierra.

Para derrotar a Cartago los romanos debieron recurrir a una flota; la española Armada Invencible pudo haber definido una conquista con miras a la Inglaterra de entonces.

Y ya dentro del espectro del siglo XX, dos guerras mundiales poblaron de hechos navales los océanos Atlántico y Pacífico. Sólo por nombrar a dos de ellos...

No olvidemos lo que el mar nos otorga: capacidad económica, movilidad a bajo costo, innumerables fuentes de recursos y, en suma, entidad como nación soberana.

Vivir de espaldas al mar nos puede llevar a engrosar la lista de aquellos que, como Napoleón y hasta Hitler, fracasaron en su pensamiento político y estratégico en el manejo del poder marítimo.

Y aunque el tiempo ha corrido en su inexorable marcha, hay ideas que mantienen su actualidad, su presencia. Donde el mar omnipotente, trajo al autor y nos reitera hoy a nosotros la disyuntiva sempiterna de los argentinos: ¿con el mar o de espaldas al mismo? ¿Indecisión nacional actual?...

Y avanzando encontramos que alguien se ha preguntado si el tiempo retrocede. Y nos da una respuesta que dejaremos al juicio y aquiescencia de los que se aventuren a estas páginas.



El Conflicto del Atlántico Sur, también otro asunto que nos pertenece es abordado con un aporte interesante de información, tal vez no muy difundida en el momento histórico, pero que trasunta profesionalidad por parte de quienes en ese acaecer nos enfrentaron.

Los libros y revistas especializados mantienen su acostumbrada sección comentada, la que podría tildarse de no muy extensa aunque sí variada.

Nuestra revista trata así de dar información a sus seguidores, de antaño y hogaño, y no noticias, pues consideramos que con esta tónica en algo propendemos o contribuimos, si así se interpreta, a una vieja motivación cual fue y es la de una mejor formación intelectual y profesional de los oficiales de la Armada.

Ha de reconocerse que el mundo actual, y porque no el por

venir ciertamente no se mueve con certidumbres absolutas, sino que se maneja analizando posibilidades.

Entonces arribemos conocimientos para que ese analizar pueda ser lo más completo, aun reconociendo que es complejo.

Y llegamos así, casi inadvertidamente a un punto de esta singladura en que pienso que, para alivio de los lectores, es prudente y tal vez sabio dar por terminada ésta, dar vuelta la página y así librar a todos ustedes esta revista.

Hasta la próxima.

**El Director**

P.S.: Recuerdo a fuer de invitación que el **Boletín** se nutre fundamentalmente de los trabajos de sus lectores y que es así que los aguardamos.

## El Boletín del Centro Naval es la sexta publicación sobre temas navales centenaria del mundo

1848	<i>MORKOII SBORNIK</i>	<i>Rusia</i>
1866	<i>REVUE MARITIME</i>	<i>Francia</i>
1868	<i>RIVISTA MARITTIMA</i>	<i>Italia</i>
1870	<i>ANAIS DO CLUBE MILITAR NAVAL</i>	<i>Portugal</i>
1873	<i>U.S. NAVAL INSTITUTE PROCEEDINGS</i>	<i>Estados Unidos</i>
1882	<b>BOLETIN DEL CENTRO NAVAL</b>	<b>República Argentina</b>



## COMISION DIRECTIVA

(Hasta el 4 de mayo de 1993)

**Presidente:** Contraalmirante JULIO ALBERTO ACUÑA  
**Vicepresidente 1º:** Contraalmirante ROBERTO ALFREDO DAY  
**Vicepresidente 2º:** Contraalmirante I.M. EDUARDO A. CASADO  
**Secretario:** Capitán de navío ZENON S. BOLINO  
**Tesorero:** Contraalmirante contador ALBERTO M. MUGUERZA  
**Protesorero:** Capitán de fragata contador ANGEL MARIA PARADISO

### Vocales titulares

Capitán de fragata ARTURO DAMIAN AMBROSINI	Capitán de navío contador SELESIO RODRIGUEZ ESTEVEZ
Capitán de navío CARLOS MARIA ROBERT	Capitán de navío JOSE OMAR LODIGIANI
Capitán de navío I.M. JORGE A. ERRECABORDE	Capitán de navío EMILIO A. BARROS
Capitán de navío MIGUEL ANGEL ROBLES	Capitán de navío I.M. ALBERTO R. VON WERNICH
Capitán de navío DIEGO ENRIQUE LEIVAS	Capitán de navío JOAQUIN EDGARDO STELLA (*)
Capitán de fragata MIGUEL ANGEL GORIS	Capitán de navío I.M. ENRIQUE DE LEON
Capitán de fragata I.M. OSCAR B. LOPEZ (**)	Capitán de fragata GUILLERMO RAMON DELAMER (*)
Capitán de fragata RICARDO FRANCISCO OCHOA (**)	Capitán de fragata ingeniero DOMINGO A. LEOPARDO
Capitán de navío contador CAYETANO M. CARVAJAL	Capitán de fragata MIGUEL A. BENAZZI
Capitán de navío médico JUAN MANUEL SOLARI	Capitán de fragata CARLOS ALBERTO DALINGER (****)
Capitán de fragata I.M. OSCAR HORACIO OULTON	Teniente de navío auditor RAUL ALBERTO LACHNICHT
Capitán de navío EMILIO A. GALMARINI	Capitán de navío JORGE R. JAUREGUI

### Vocales suplentes

Capitán de navío I.M. HORACIO JOSE PIUMA	Capitán de corbeta I.M. ENRIQUE M. PIAGGIO
Capitán de fragata HORACIO GONZALEZ LLANOS	Capitán de corbeta NESTOR G. CASTAGNINO (*****)
Capitán de corbeta ingeniero RODOLFO ORTIZ FRAGOLA	

### Comisión revisora de cuentas

#### Titulares

Capitán de navío contador JUAN C. FRANCO	Capitán de fragata contador RODOLFO HECTOR CERAIN
Capitán de navío contador ROBERTO J. BELELLI	Capitán de fragata contador RINALDO B. BLANC

#### Suplentes

Capitán de fragata contador NABOR HORACIO CORDOBA	Capitán de corbeta contador ANGEL JULIO GRANJA
---	--

(\*) Delegación Puerto Belgrano (\*\*) Delegación La Plata (\*\*\*) Delegación Bahía Blanca (\*\*\*\*) Delegación Mar del Plata (\*\*\*\*\*) Delegación Tigre

# LOS 111 AÑOS DEL CENTRO NAVAL

*Entre los actos celebratorios de los 111 años de la fundación del Centro Naval tuvo su lugar en el salón principal, una reunión con el objeto de premiar a los autores de los artículos aparecidos en el Boletín durante el bienio 1991/1992, realizar la entrega de los diplomas a los socios vitalicios, medallas de recordación a los que han cumplido 50 años como socios, y la asunción a la Presidencia de la Comisión Directiva del vicealmirante Federico Larrinaga y de los nuevos miembros de la misma.*

*El presidente saliente, contraalmirante Julio Alberto Acuña expresó en sus palabras de despedida:*

Ciento once años de la creación de este nuestro Centro Naval. Evidentemente una fecha muy importante para nosotros y muy feliz, y así la celebramos.

Hoy el Centro Naval está embanderado, está iluminado, tiene sus mejores galas como en aquellos momentos de las grandes fiestas, porque esta es una de sus grandes fiestas, el Aniversario del Centro Naval, esta Institución de la que nosotros sus asociados, nos sentimos tan orgullosos por muchos motivos. Esencialmente porque ha conservado a través de estos más de 100 años, el espíritu con que fue creado.

El lema de «Unión y Trabajo» encierra mucho más que esas tres palabras porque encierra por sobre todas las cosas, que en esta casa se ha mantenido, se mantiene y si Dios quiere se mantendrá el espíritu naval, nuestro estilo, nuestras costumbres, nuestra forma de ser; no digo la forma ideal, digo nuestra forma de ser.

Por suerte aquellos que nos precedieron tuvieron la visión, como para ir dejando además de su legado espiritual, un legado material, que nos permite hoy disfrutarlo. Estamos en uno de los edificios más bellos, en el centro mismo de la ciudad de Buenos Aires. Hoy no lo podríamos hacer, pero si lo que podemos y

debemos, y es nuestra obligación, es mantener lo que de ellos hemos recibido, y es por eso que ahora a costa de grandes esfuerzos, el Centro Naval seguirá mostrándose en su edificio, con la suntuosidad con que fue concebido y por que no, con el orgullo de ser lo que es, y por eso es que lo embanderamos y lo iluminamos.

Hoy a la mañana hemos recordado a nuestros socios, que ya no pertenecen a este mundo, aquellos que desde la última celebración que tuvimos el 4 de mayo del año pasado, hasta la fecha, han dejado de estar físicamente con nosotros, pero los hemos recordado con todo cariño como ellos se lo merecieron. Esa larga lista que leyó hoy el capellán durante la misa, para los que llevamos muchos años en la Institución, hizo desfilar muchos recuerdos.

No digo que conocí a todos, pero sí conocí a muchos de ellos, y de todos los que recordaba, puedo decirles que en ningún caso la imagen que tenía de los mismos difería de la del perfecto caballero y perfecto hombre de mar. A lo largo de esa lista iba viendo como en una película la reproducción de lo que ahora les digo, y creo, todos hemos sentido a través de esos nombres, algunos muy ilustres, otros menos conocidos en general para la opinión pública, un grande y solemne respeto.



*Los Presidentes  
entrante y saliente,  
acompañados por los  
Vicepresidentes 1° y 2°.*

230

Ha llegado ahora el momento, el instante de gozar de las cosas lindas. Tenemos tres acontecimientos gratos, igualmente significativos, diferentes entre ellos pero sumamente importantes.

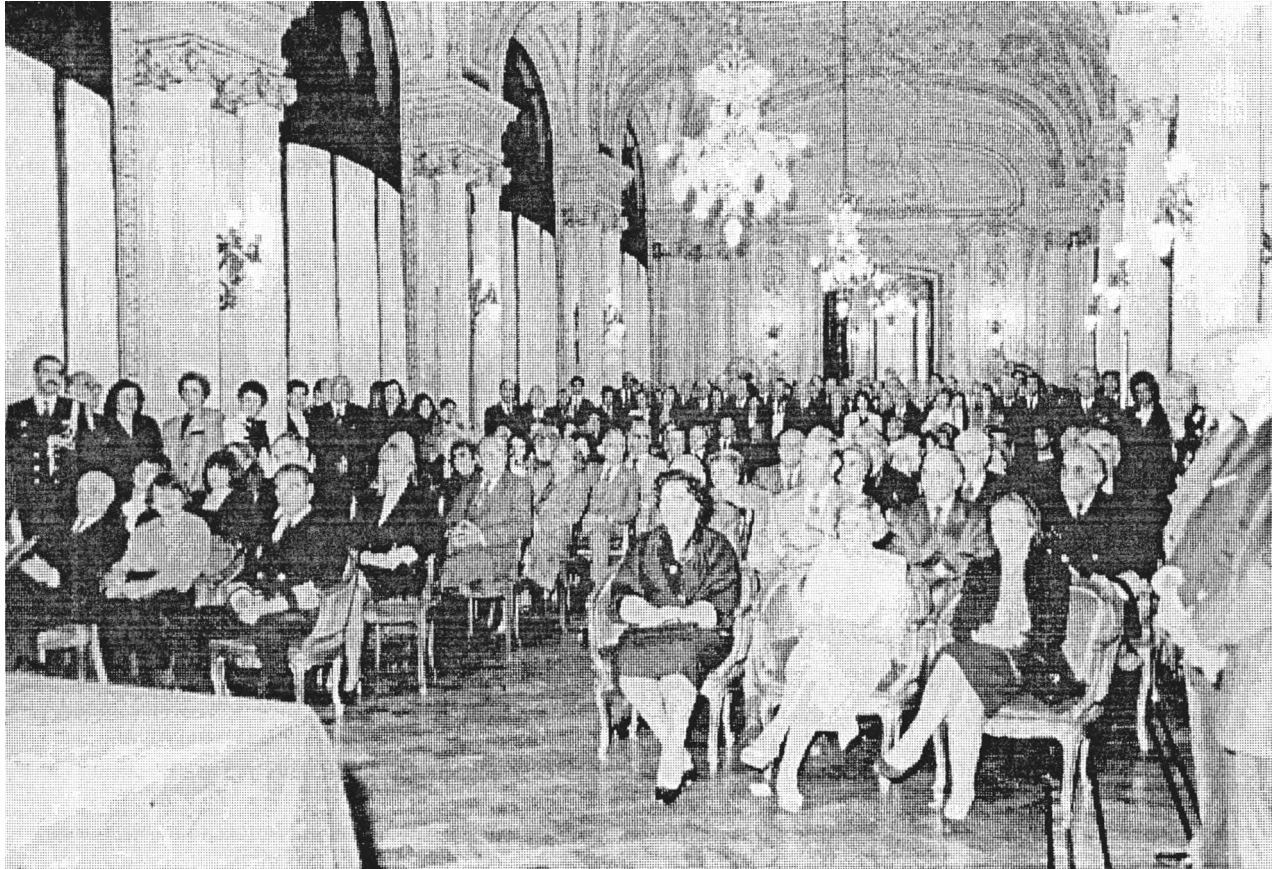
El primero es la entrega de premios que corresponde a los trabajos publicados en el **Boletín del Centro Naval**. Ustedes recordarán que nuestro **Boletín** es una de las publicaciones más antiguas del mundo, en lo que se refiere a las publicaciones de artículos militares. Para ser preciso la sexta del mundo y tiene más de 100 años de tradición continua y periódica, tratando temas militares. Los fundadores del Centro Naval, tuvieron entre sus objetivos fundamentales el que el Centro Naval fuera un lugar desde donde se pudiera hacer llegar a la opinión pública, el verdadero significado de lo que era una marina moderna, e ir formando una conciencia naval. A través de más de 100 años el **Boletín** ha sido un instrumento muy

eficaz para ese propósito. Es por ello que constituye para nosotros un verdadero orgullo continuar con ese **Boletín** que representa económicamente un gran esfuerzo, pero son esas cosas que como decía el antiguo caballero español «yo hago lo que debo, aunque después deba lo que hago» y es lo que hace el Centro Naval al editar el **Boletín**.

La otra ceremonia muy importante es la de la entrega de diplomas a los socios vitalicios. Aquellos consocios que han cumplido 45 años como asociados de la Institución.

El año pasado me emocioné mucho porque me tocó entregar las medallas de los 50 años a quienes fueron nuestros padres en la marina, es decir aquellos que estaban en cuarto año cuando nosotros estábamos en primero. Y expresé el maravilloso recuerdo que esa promoción, la promoción 68, había dejado en la nuestra. Hoy las circunstancias quieren que

*Una vista de la  
concurcencia.*



231

haya que entregar la mayoría de diplomas de socios vitalicios a nuestros hijos, es decir a los que estaban en primer año, cuando nosotros estábamos en cuarto. Casi cincuenta años que nos conocemos y por supuesto, guardamos por ellos un cariño muy entrañable, tal como ocurre con estas uniones que se forman en la Escuela Naval.

Por esa razón cuando entregue los diplomas a los miembros de esa camada estoy seguro, salvadas las distancias, me va a parecer otra vez, que viene ese cadete de primer año cuando

yo estaba en cuarto y lo llamaba por algún motivo. Me parecerá que voy a ver otra vez al muchacho, al cadete, al hombre de 16 años y no al de sesenta y tantos que será el que viene ahora. Aunque en muchos casos algunos se conservan muy bien...

Y por último vamos a entregar una distinción que también es muy importante, la medalla recordatoria para aquellos socios que han cumplido 50 años con la Institución.

El número 50 es una cifra mágica y cuando uno en la vida

acumula años es doblemente mágica, y cuando se puede entregarle a alguien algo que tiene relación con los 50 años ya sea de edad, ya sea de matrimonio o ya sea el hecho de haber cumplido ese número de años como socios de esta Institución es una cosa importante, con todo el simbolismo que lleva ese número 50. Porque son 50 años de lealtad, 50 años de solidaridad, 50 años de amor a una Institución, 50 años de conservar un patrimonio común, 50 años de hacernos sentir a nosotros orgullosos de la conducta que ellos han tenido durante los 50 años que hoy les reconocemos como socios del Centro Naval.

### **Los premios del Boletín correspondientes al bienio 1991/1992 fueron otorgados a:**

#### **Premio: Domingo Faustino Sarmiento**

Artículo: Formación del Oficial Naval - Un nuevo enfoque.

Autor: CNIM **Julio A. Tártara**

Boletín: N° 762 - Pág. 129.



Como ven cuantas buenas cosas vamos a celebrar esta tarde y lo mejor es comenzar por el principio.

Finalizada la entrega de medallas el señor almirante Acuña expresa:

Y ahora señores tengo el gusto de anunciarles otras dos buenas noticias: la primera que a partir de este momento se hace cargo de la Presidencia del Centro Naval, por el voto de sus asociados el señor vicealmirante Federico Larrinaga, y la segunda, les invito a participar del coctel que se servirá a continuación.

Comentario: Tema de permanente actualidad, original en su enfoque, con concreto aporte de ideas propias avaladas por la experiencia del autor como profesor de la ENM, de la ex Escuela de Guerra de IM de la que también fue su Director, integrando actualmente el Grupo Asesor Docente de la Dirección General de Instrucción Naval.

#### **Premio: Capitán Ratto.**

Artículo: El Conflicto Malvinas, antecedentes y futuro previsible.

Autor: CLIM **Carlos A. C. Büsser.**

Boletín: N° 766 - Pág. 295.

Comentario: En el 10° aniversario de la guerra entre Argentina y Gran Bretaña, el Comandante de nuestra Fuerza de Desembarco, hace una exposición pormenorizada de los antecedentes del conflicto, para concluir expresando sus puntos de vista sobre el futuro de las relaciones entre los dos países, en lo concerniente a la soberanía de las Islas.

**Premio: Almirante Irizar**

Artículo: Perdidos y desaparecidos... entorno a Malvinas 1813/1982

Autor: CN **Juan José Pío Devalle**.

Boletín: N° 762 - Pág. 169.



*Recibió el premio la señora del capitán Devalle.*

Comentario: Evocación e interesante recopilación de las derrotas seguidas por los buques de vela y otros más modernos en sus viajes a Sudamérica y particularmente en el cruce del Cabo de Hornos - Los accidentes sufridos, los hombres y buques desaparecidos.

**Premio: Doctor Collo.**

Artículo: La ética en las relaciones internacionales.

Autor: CN **Jorge L. Colombo**.

Boletín: N° 763 - Pág. 355.



Comentario: Enfoque actualizado y profundo sobre un tema de permanente interés ¿Cómo deberíamos vivir? ¿Cómo deberíamos actuar? ¿Deberíamos combatir por una causa que no compartimos ni apoyamos? Se exponen ideas y conclusiones con real visión de futuro.



# C O L A B O R A C I O N E S

El **Boletín del Centro Naval** se nutre fundamentalmente de las colaboraciones que, desde siempre, los socios y amigos de estas páginas han hecho llegar.

Pero para que la ininterrumpida serie de notas en nuestra revista mantenga su actualidad necesitamos que esas colaboraciones arriben en forma continuada... y particularmente son esperadas las de autores jóvenes a quienes deseamos ver reflejados con mayor frecuencia en estas páginas.

En ese sentido, y a modo de somera guía sugerimos algunos títulos o áreas donde pensamos que pueden adentrarse.

Ellos son:

- ◊ Estrategia.
- ◊ Intereses marítimos.
- ◊ Ciencia y tecnología.
- ◊ Operaciones.
- ◊ Geopolítica.
- ◊ Industria naval.
- ◊ Táctica.
- ◊ Derechos del mar.



*El Boletín del Centro Naval presenta del vicealmirante Segundo R. Storni, su libro: Intereses Argentinos en el mar, que ha cumplido ya las bodas de diamante de su primera edición.*

*Es así entonces, que presentamos el resumen de esta obra de la que, pese a sus setenta y cinco años de existencia, sus conceptos continúan en plena vigencia. Y lo decimos con cierta consternación, porque pese a toda la palabra escrita y oral sobre la «conciencia marítima argentina», aún el grueso de nuestra población continúa en cierta medida de espaldas al mar.*

*Tenemos nuestra propia teoría de porqué históricamente tenemos los argentinos arraigada una concepción de país mediterráneo en lugar de insular, pero no es momento para entrar en la polémica, sino de continuar y poner en práctica todo lo que el vicealmirante Storni preconizó tanto tiempo atrás.*

*Terminado de imprimir en setiembre de 1967, Intereses Argentinos en el Mar, es un libro de 121 páginas que comprende dos conferencias completas sobre el tema, tales como fueron primitivamente escritas por Segundo R. Storni, vicealmirante de la Armada de la República Argentina.*

*El Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval se ha constituido en editor de la obra, en acción conjunta con la Armada argentina y el Consejo Nacional de la Marina Mercante, al cumplirse el cincuentenario de la primera edición del libro, aparecido en 1916.*

235

## INTERESES ARGENTINOS EN EL MAR

### Primera conferencia

**Razón de ser de los Intereses Marítimos Argentinos. Factores que facilitan u obstaculizan el desarrollo del poder naval de la Nación.**

«El mar encierra para la Nación argentina los más vitales problemas» y «será el vehículo y el sostén de su fortuna y de su gloria».

Al conmemorar el acontecimiento de nuestra emancipación política, debemos, al mismo tiempo que mirar con amor hacia el pasado, escudriñar con gran interés el porvenir, porque nuestra creciente influencia nos planteará obligaciones y esfuerzos que aún no hemos medido. Entre ellos figuran los problemas del mar y para que esa independencia sea efectiva, «debemos ocupar en el mar el lugar que nos corresponde».

Los factores que determinan la expansión marítima de los pueblos, se pueden agrupar en dos órdenes: geográficos y morales. Unos se basan en la posición del territorio, su

extensión y producciones, mientras que los segundos radican en las aptitudes y modalidades de los pueblos y la característica de sus gobiernos.

Con respecto a los primeros, las nuevas orientaciones en las ciencias geográficas permiten, por ejemplo subdividir a la Tierra en forma más lógica, teniendo en cuenta la naturaleza física de las partes. Conocemos entonces el hemisferio de las aguas y el hemisferio de las tierras, clasificación que adquiere gran importancia para los argentinos.

Si en uno de ellos podemos agrupar a Europa, Asia, Africa y las dos Américas, por el otro, el mar rodea a Australia, otras islas de Oceanía, al continente austral y casi íntegramente al territorio argentino y Chile, dándoles carácter de insularidad.

236

La distancia media que separa a esa casi isla, del centro de la civilización, «jes no menor de 10.000 kilómetros de vía totalmente marítima!».

Así, puede afirmarse que la Argentina lo espera todo por el camino del mar.

En las tierras que emergen del hemisferio oceánico y debemos contar también el sur de Africa por similitud geográfica, las razas más débiles llevaban una vida precaria, mientras que en el hemisferio continental, por el contrario, se producían las mezclas y migraciones dando paso a la civilización.

El territorio argentino por ejemplo, sólo pudo ser descubierto, poblado y civilizado, cuando el hombre construyó las naves necesarias y aprendió a situarse en el océano por la observación de los astros. Pero si al comienzo el mar fue la valla, luego constituyó la vía por la que llegaron las migraciones pobladoras y sobre el tronco español, se mezclaron y asentaron otras razas.

«Desde un principio las corrientes de población fueron



*Vicealmirante  
Segundo R. Storni*

marítimas» y esa circunstancia ha mantenido por tradición el sentimiento del mar entre nosotros.

Las naciones extensas y de posición oceánica, como la nuestra, «si consiguen desarrollar y fomentar esos esfuerzos, están destinadas a una influencia preponderante».

Tenemos todo lo necesario, en cantidad, elementos y riqueza material, sólo falta saber si somos dignos de mantener ese suelo cultivándolo y logrando su explotación en forma inteligente.

Si nos referimos a intereses marítimos, el territorio argentino se puede dividir en varios sectores o *hinterlands* de diferente importancia.

El sector comercial del Río de la Plata, comprende la mayor

parte de la provincia de Buenos Aires, la Mesopotamia, Santa Fe, Chaco, Formosa y la casi totalidad de las provincias restantes, hasta los valles cordilleranos. Su salida es el Río de la Plata.

Sigue el sector de Bahía Blanca, comprendiendo el sur de la provincia de Buenos Aires, casi toda La Pampa y el sur de San Luis y Mendoza.

Luego, dirigiéndonos al sur y en orden, aparecen: San Antonio o del Golfo de San Matías; Madryn o del Golfo Nuevo; Comodoro Rivadavia o del Golfo de San Jorge; San Julián y Gallegos, y Ushuaia, en el fondo del Canal de Beagle.

«Todos estos puntos serán futuras capitales marítimas, sin descontar por ello los puertos secundarios que servirán especialmente al cabotaje».

El valor de estos sectores comerciales va decreciendo hacia el sur, pero entre ellos se destaca Comodoro Rivadavia por tener un área natural de influencia muy extensa, al encontrarse en el fondo del Golfo de San Jorge «y si la producción de petróleo alcanza gran escala, nuestras industrias podrían quedar supeditadas a un servicio de comunicaciones marítimas costaneras».

El trazado de los sectores comerciales importa a la marina de guerra, puesto que es su finalidad mantener libre y segura la puerta de salida y también las naves mercantes que los sirven. Así, tanto las defensas fijas de la costa, como las defensas móviles, deben preverse y establecerse con tal propósito.

Los sectores patagónicos estarán en situación de desamparo en caso de guerra, «si no contamos con el dominio de nuestro mar adyacente» y «deben ser autónomos en su defensa marítima, como lo irán siendo paulatinamente en su comercio exterior».

*Tapa de  
la primera edición  
del Instituto de  
Publicaciones  
Navales  
en setiembre  
de 1967.*



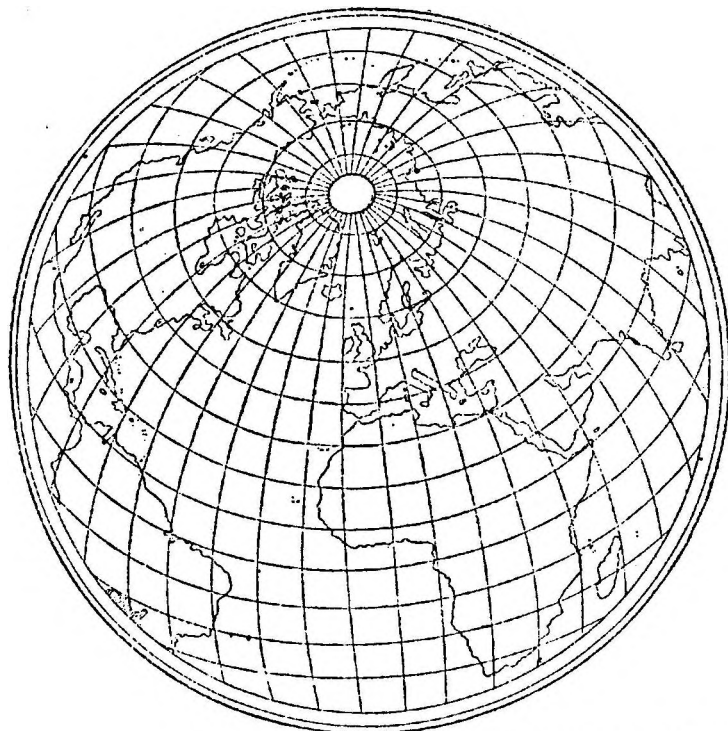
237

En cuanto a ese comercio exterior, «el Río de la Plata lo ha tenido y lo tendrá siempre». Bahía Blanca hace esfuerzos por lograrlo y en algunos puntos del sur ya existe, pero todas las rutas se reúnen en la boca del Plata, erigido en polo comercial y estratégico.

Precisamente allí debe centrarse nuestro poder naval, pues toda «la seguridad de los sectores inferiores, estará subordinada a la resistencia de esa base única».

Suponiendo que «un enemigo domine la boca del Plata, la vida del mayor *hinterland* comercial quedaría ahogada» y por consiguiente los sectores del sur se verían dificultados en sus comunicaciones; esto influiría en nuestra defensa marítima.

«El conjunto del territorio argentino llegaría a formar un solo sistema defensivo marítimo, cuya llave estaría en la boca del Plata».

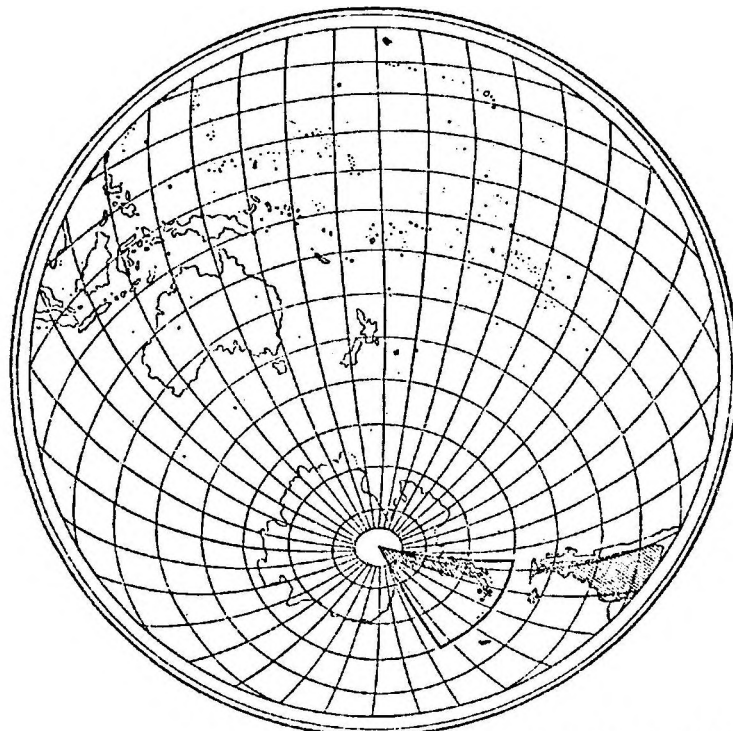


***Hemisferio continental según Beythieri.***

Las rutas comerciales reunidas en un haz, son de dos tipos y en cada caso corren a lo largo de las costas de América. El haz sudatlántico, con más importancia por mucho tiempo, de acuerdo con los mercados que existen a sus dos bandas se desenvuelve por 2.000 millas más o menos junto a las costas de Brasil, y por sus puertos, flanqueado además por las fuerzas navales de ese país.

Mientras que el haz del Pacífico dependería de Chile, si nos atenemos al mismo razonamiento.

Muchos centros productores del interior argentino quedarán más cerca, económicamente, de los grandes

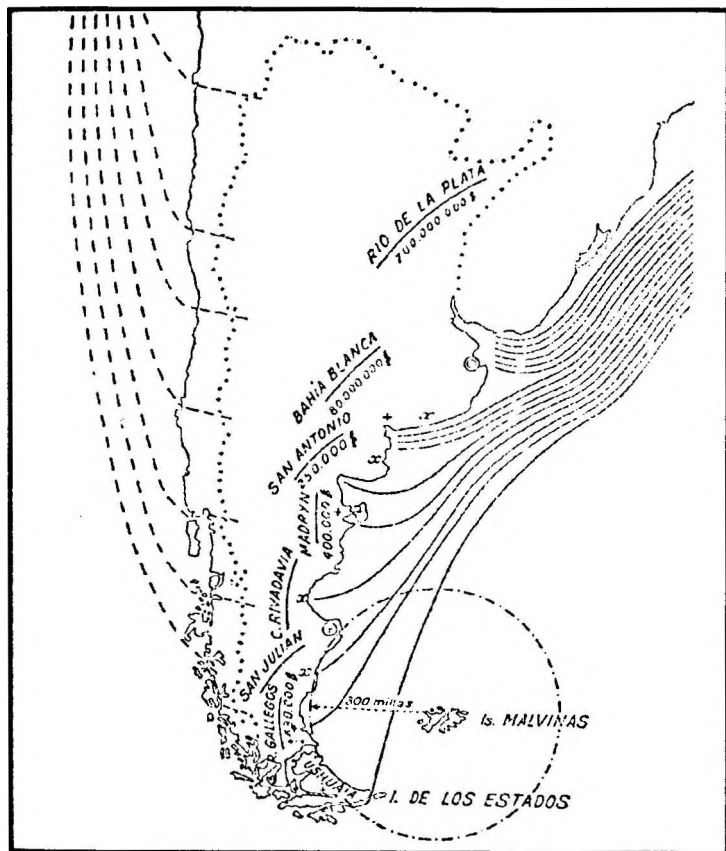


***Hemisferio oceánico según Beythieri.  
Resalta la posición marítima del territorio argentino.***

puertos norteamericanos del este, por la vía de Panamá, por lo que la Nación argentina tendrá grandes intereses del otro lado de la Cordillera de los Andes. Y es así que: «los problemas defensivos, tanto terrestres como navales, se presentan sobre los mismos caminos por donde marchan los intereses económicos».

Cada sector comercial tiene un punto estratégico para la mejor defensa. «En la salida de nuestro gran río, hay un paso esencial que defender, el canal del Indio».

Constituye una obra netamente argentina, pues a ningún otro país interesa, nos corresponde pues a nosotros, mantener



**Sectores comerciales y defensivos del Atlántico.  
Futuros y probables sectores comerciales del Pacífico.**

el canal y sus tres salidas al océano, libres y expeditas, en contra de las fuerzas naturales que tienden a cegarlas y también de la posible acción de las fuerzas de los hombres; «este es el problema vital de la defensa marítima costera de la Nación».

No resultan favorables nuestras costas para el desarrollo marítimo y varios factores conspiran contra ese logro, como las mareas, que al sur, son de las más altas del globo; lo poco profundo de los canales; la variación continua del lecho de los

ríos navegables; la falta de puertos naturales; la aridez de casi todo el litoral. Pero si bien lo enunciado conspiró contra el desenvolvimiento marítimo, también constituyó una valla «para la colonización extranjera en nuestro lejano sur».

Hay mucho que hacer en nuestra costa para conocerla, abrirla al comercio y defenderla; en esa tarea «se ha de poner a prueba la amplitud de miras de nuestros hombres de estado».

Una característica de esa costa, es la falta de islas adyacentes, pues Tierra del Fuego y la Isla de los Estados, por su naturaleza y su forma no rompen la imagen de masa compacta.

Aparecen eso sí, a 300 millas de la costa, casi coincidiendo con el centro geométrico del arco del círculo que describe la línea del litoral, a partir de Puerto Deseado hasta el Cabo San Juan, las Islas Malvinas.

«Fueron ocupadas por los ingleses, prosiguiendo el gigantesco plan de flanquear y dominar todas las rutas comerciales del mundo». La del Cabo de Hornos y del Estrecho de Magallanes era una de ellas.

Si algún día logramos tener asegurada la defensa nacional y contamos con el apoyo o neutralidad de los países vecinos, «la única base posible para operar contra nuestras costas, serían las Islas Malvinas».

No tienen valor comercial, importando sólo su situación estratégica y por eso, «la creación de una base naval extranjera poderosa» en ese sitio, acarrearía «el dominio de nuestros mares adyacentes y sus costas».

Se agravaría el problema, en caso «de un traspaso a otra gran potencia naval», de cualquier forma que se hiciera, pues desde hace «un siglo, la experiencia prueba la actitud favorable del gobierno inglés hacia el pueblo argentino».

Sin embargo, «la devolución de esas islas, sin menoscabar en lo más mínimo la grandeza y poderío británicos, despejaría la única nube en la amistad del pueblo argentino al pueblo inglés, que sería así prenda segura para siempre».

Durante el período colonial, España impuso en América un régimen comercial marítimo contra todas las leyes naturales. Era un imperio que no podía mantenerse sin el dominio del mar y uno de los factores que posibilitó la independencia, fue, a no dudar, la aniquilación de la marina de guerra española.

En el Río de la Plata, el obstruccionismo marítimo se notó realmente pesado y produjo entonces la reacción más poderosa. Dijo el doctor Ramos Mejía que «los pueblos tienden al mar, como las plantas a la luz» y esa fuerza atractiva común hizo la unidad geográfica como así también la política.

240

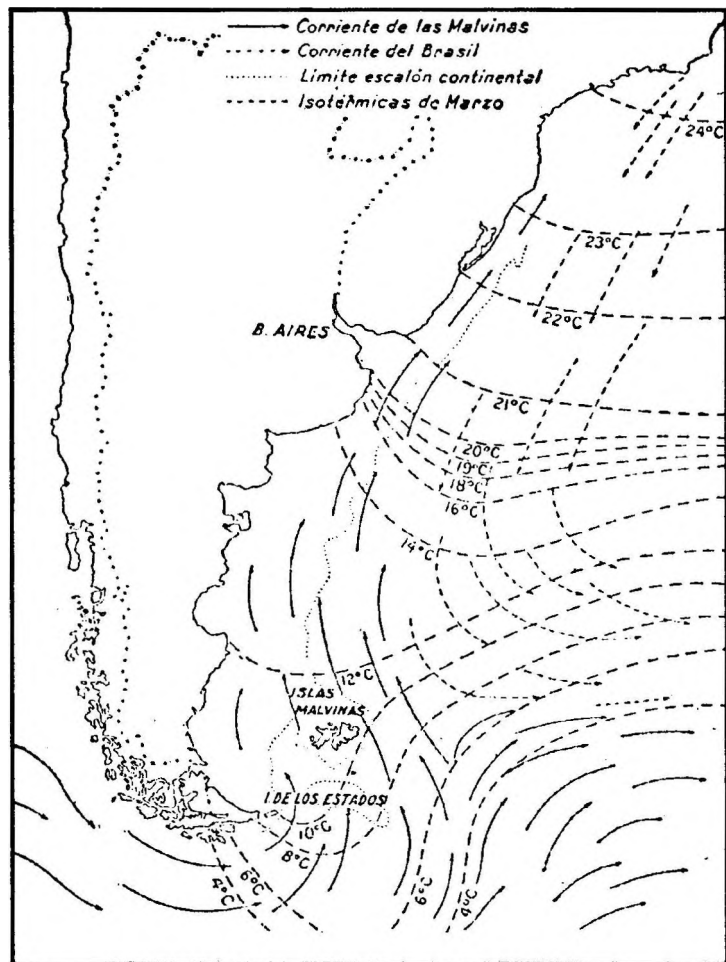
«La influencia del mar en nuestra historia, en la paz como en la guerra, ha sido una de esas fuerzas constantes que orientan y conforman el alma de los pueblos y plasman sus destinos, camino por donde la Nación lo recibe todo. ¿No es, pues, lógico, decir que una de las aspiraciones del pueblo argentino debe ser el mantener esa vía franca y expedita?».

Las producciones de nuestro país, artículos nobles de primera necesidad, serán transportadas, casi en su totalidad, por mar y ese tráfico marítimo debe basarse en la creación de una marina mercante.

La construcción de puertos de ultramar y la profundización de los canales de acceso, se hace necesaria para los grandes barcos oceánicos, que pertenecen a las compañías extranjeras de navegación; «sería interesante calcular hasta qué punto este país es explotado por los de afuera y hasta qué punto es beneficiado por nosotros».

«Hacia la formación paulatina de una marina mercante, deben concurrir todas las fuerzas sociales, desde el hombre de negocios, hasta el artista».

Adyacente al litoral nuestro, se extiende un vasto mar poco



**Fondos de pesca, corrientes y temperatura en el "Mar Argentino".**

profundo, especie de ancho escalón cubierto por las aguas, donde penetran los rayos luminosos.

Los fondos del escalón continental, constituyen el *habitat* de una innumerable vida vegetal, primer eslabón en la cadena de seres marinos, que llega hasta las especies que dan su valor a las industrias pesqueras.

«No basta que haya costa y mar para que haya riqueza pesquera», pero en nuestro mar adyacente, sí se dan todas las condiciones para una gran variedad de especies. Claro que, para crear la industria, es indispensable el estudio como base científica de los trabajos, utilizar barcos adecuados y «buscar la presa con mapas especiales, según la estación y con el termómetro en la mano».

Además, debido a la distancia que separa a nuestro mar argentino de los centros económicos del mundo, la industria pesquera deberá radicarse entre nosotros.

Un elemento negativo apreciable, para la creación del poder naval, lo encontramos en la suma de varios factores: el hombre es esencialmente un ser de tierra firme; de los aborígenes, ninguna tribu había llegado a contacto importante con las aguas, en parte debido a lo macizo de la tierra, sin islas adyacentes. Además la corriente española de los últimos tiempos del período colonial, había visto el derrumbe de la grandeza y el poderío naval de España. Los mares eran inseguros y sobre todo, el sistema comercial español, ahogaba toda iniciativa o esfuerzo de mejora, matando el intercambio y anulando la aptitud para el comercio. Las condiciones marineras de la raza española parecieron atrofiarse con el trasplante al suelo americano, de suave clima y abundancia de tierra y alimentos.

No olvidemos tampoco que, somos pocos habitantes para tan vasto territorio y cultivar un campo, requiere menos inteligencia que para organizar una compañía de navegación, de pesca o un astillero.

Sin embargo, «hay síntomas evidentes de nuevas orientaciones y más favorables tendencias», porque el movimiento de buques en puertos y canales nacionales, crea una población marinera que utiliza ya, las artes mecánicas demandadas por la construcción naval.

El deporte náutico, los viajes, el servicio obligatorio en la

Armada, la concurrencia a las playas, que se convierte en necesidad popular, todo acerca a la gente hacia el mar.

Cuando el pueblo se liberó en Mayo, lo primero que experimentó fue la necesidad de crear una flota pequeña, suficiente para abrir el estuario. «Al levantar el bloqueo, se inicia el comercio marítimo que será el gran maestro y civilizador».

Mientras «la campaña de San Martín enseña que la vía marítima, es muchas veces más estratégica y más corta que la terrestre, Ituzaingó y el Juncal prueban que los éxitos tácticos, por gloriosos que sean, no salvan de una paz desfavorable, si no consiguen establecer en su favor el dominio del mar».

Variados sucesos van señalando la necesidad de hacer germinar y desarrollar ideales marítimos en nuestro pueblo; llevar a todo el interior el convencimiento de que, cuando se construye un puerto, se adquiere un barco o se instruye un piloto, se está sirviendo a los intereses de todos los habitantes, no importa donde habiten.

Salvar esos grandes intereses exige un gran esfuerzo. Todos los que piensan hablan del problema del mar, la gran vía común, y nadie debe permanecer indiferente «para no quedar del todo rezagados».

Segunda conferencia

### **Política naval argentina. Problemas de la defensa nacional por el lado del mar**

Hemos tomado en cuenta los factores que favorecen o contrarían a nuestros intereses marítimos, menester es ahora, examinar los lineamientos de la política naval que dé a esos intereses una sólida garantía.

«La política naval es, ante todo, una acción de gobierno», pero también debe ser un «convencimiento en las clases dirigentes y una aspiración constante en todo el pueblo argentino».

Desde el último cuarto de siglo pasado, se nota un gran movimiento, una concentración de fuerzas, encaminadas a los problemas del dominio marítimo y al mismo tiempo que el poder naval de las viejas potencias dominadoras aumenta, surgen a un primer plano, naciones como Alemania, Estados Unidos y Japón.

Se protege a la navegación y a sus industrias y en todas partes se arbitran medios de fomento. La Geografía Política llega pues a la conclusión, de que la civilización se hace cada vez más marítima.

242

Un acontecimiento esclarecedor al cual no le dimos su verdadera importancia o por lo menos no nos excitó la imaginación como debiera, fue la conducta de las colonias británicas, Australia, Nueva Zelandia y Canadá que, sin apartarse de la unión imperial, reclamaron para sí, la obligación de la propia defensa marítima.

Esto ha sido un hecho muy sugestivo y prueba una clara visión de los problemas que la situación geográfica les plantea.

Aquí hay «escépticos o enfermos, que dudan o se asustan cuando se habla de previsión».

«Es preciso salir de nuestra rutina interna y prepararnos para llenar con dignidad y prestigio nuestro papel de nación marítima».

Recordemos ahora: tres columnas forman la base del poder naval: producciones, comprendiendo lo que se puede exportar y los elementos para la construcción y sostenimiento del material naval; transportes propios, con el progreso de las industrias mecánicas y constructoras y por fin los mercados, implicando esto, una hábil acción exterior.

Para no apartarnos del real concepto, no se debe ser exageradamente optimista cuando por ejemplo, se adquiere un barco de guerra. «Las industrias mecánicas, la marina mercante propia, las poblaciones maríneas, las pesquerías, son las que resolverán satisfactoriamente los problemas del porvenir».

Pero tampoco caer en el polo opuesto, pues «las naciones, con frecuencia, tienen exigencias internacionales graves, inmediatas, que las obligan a tomar serias precauciones en el mar y sin dilación».

«La existencia de una marina de guerra eficiente, es para nuestro país una exigencia ineludible; pero su realización no debe hacernos olvidar, ni relegar a segundo término, los verdaderos fundamentos del poder naval, sin cuya fuerza la Nación Argentina no desempeñará en el mundo sino un papel mediocre y de eterna dependencia».

En cuanto a la marina mercante y para un mayor esclarecimiento, la separaremos en cabotaje y marina nacional de ultramar y la razón de la diferencia estriba en que el cabotaje puede ser amparado, mientras que la marina de ultramar, estará sometida a las leyes de la competencia mundial «y constituirá la industria tal vez más difícil de proteger entre nosotros».

El cabotaje se desarrollará considerablemente porque poseemos un extenso litoral fluvial y marítimo, pero es necesario «facilitar, no trabar; disminuir las fórmulas burocráticas, suprimir impuestos; ser menos exigente con el personal subalterno argentino; recordar que hay grandes causas impidiendo el pretendido nacionalismo de los tripulantes y «evitar que las diversas reparticiones, con acción sobre el cabotaje, reglamenten con ideas unilaterales y exageradas».

Además el balizamiento en el Río de la Plata, debe preocuparse un poco más por la navegación de cabotaje y «los



horarios de oficinas y puertos, subordinarse a las urgencias de la carga y descarga, según las mareas, estado del tiempo e itinerarios».

«No se deben dar concesiones ferroviarias destinadas únicamente a matar líneas de navegación establecidas, si no media ventaja apreciable para las comunicaciones».

Es de interés universal la aspiración de los pueblos de poseer marina mercante propia y se puede afirmar que, cada nación debe concurrir al intercambio de productos, en razón de su potencia y de su situación, llegando a un equilibrio en los tonelajes.

Claro que la creación de una marina mercante no es empresa fácil pues resulta de un estado de industrialización muy avanzado, teniendo presentes además, los intereses del constructor y del armador.

El proteccionismo marítimo, utilizado en muchos países, ha variado sus destinatarios, siendo a veces el constructor el beneficiado y otras, el que adquiere el barco y lo lanza a la navegación; pero el resultado, tanto en un caso como en otro, no puede computarse exacto, porque hasta un mismo sistema tiene éxito en un país y no en otro. «Entre nosotros la ayuda debe dirigirse ante todo al armador, pero sin descuidar al constructor».

Al formular un plan proteccionista, es esencial que sus objetivos sean los intereses de la Nación, sin caer en el error de las compañías oficializadas.

Si una compañía, oficial o semioficial, tiene un grupo de barcos «que producen seguros beneficios, esto no es tender a la creación de una marina mercante nacional». «La flotas de comercio más o menos oficiales, dan siempre malos resultados».

En un estado de atraso mayor aún que la marina mercante,

se hallan las pesquerías en este país. «Por muchos años todavía, el gran desarrollo de la industria pesquera estará supeditado a estas dos directivas; preparación del pescado, exportación». Se deduce entonces que, «nos conviene fomentar las compañías serias con barcos de vapor y capital de consideración».

A los humildes pescadores de la orilla del mar, se los debe ayudar cuanto sea posible; «pero esa no será más que una pequeña industria, almacigo de proletarios si tendiera a generalizarse; la gran pesca se encuentra mar afuera» con barcos adecuados y tripulantes que sepan la navegación de altura.

Recordemos que, ante todo, es imprescindible el estudio del mar argentino desde el punto de vista de la oceanografía física y biológica, «para poder presentar al capital datos concretos sobre la riqueza que aquél encierra».

Pero, «de hecho, hay una laguna que colmar en nuestra organización administrativa, desde el punto de vista del estudio y fomento de las industrias marítimas».

La forma más económica y de mayores resultados entre nosotros, sería ampliar las funciones del actual organismo de policía marítima, o sea la Prefectura General de la Navegación. Se haría «con poco gasto y podría implantarse inmediatamente».

Los estudios oceanográficos se unirán y complementarán con los hidrográficos y «la marina puede destinar pequeños barcos a esos estudios».

Para crear un ambiente marítimo en la opinión, debemos remitirnos a la instrucción pública, la acción privada y el deporte náutico.

Cuando se enseña geografía en las escuelas, también se han de enseñar nociones del mar argentino, sobre su riqueza



*Las zonas rayadas indican donde se practicó la guerra de gran corso durante la actual conflagración.*

244

y la situación esencialmente marítima de nuestro territorio. Así, como muchos valores materiales y morales nos unen al mar, estaremos impregnando al pueblo mismo, del conocimiento de los intereses que con él se relacionan.

En la misma forma, la historia argentina debería poner de manifiesto la influencia del poder naval en nuestra vida nacional. Por ejemplo: una victoria importante de la independencia argentina la ganó Guillermo Brown frente a Montevideo: posibilitó de esa forma la apertura del Río de la Plata al comercio, «lo que era esencia! para crear recursos y sostener la gran lucha continental».

La acción privada cuenta con apoyo en la prensa diaria, que aumenta el espacio concedido a las cosas del mar y en cuanto al deporte náutico, es «uno de los ejercicios más sanos y morales».

La actual guerra permite hacer deducciones, ellas indican que la actividad de los corsarios se concentra sobre las rutas más frecuentadas y ricas, no vacilando en echarse sobre las

costas, «porque la importancia estratégica de una región en el orden universal, se mide por su valor económico», como expresara el capitán de navío Gutiérrez Sobral en una conferencia sobre Geografía Política dada en el Ateneo de Madrid.

Esa forma de guerra lleva al quebranto del comercio, situación de una gravedad tal, que ilustra sobre los peligros del monopolio del tráfico por 2 ó 3 banderas.

«La segunda gran lección de la guerra, es la eficacia del submarino»; ellos nos permitirían defender perfectamente la boca del Plata, si fuera atacada por cualquier escuadra.

Nuestra defensa marítima para el presente y el futuro, primordialmente consiste en «asegurar la invulnerabilidad de la boca de los sectores comerciales, la franquicia de las vías y la permanencia del tonelaje de transporte».

Con respecto al primer punto, es necesaria una defensa local costanera, con bases navales, campos minados,

submarinos y un servicio de vigilancia por aviones y guardacostas.

Lo segundo requerirá una flota de mar con puntos de apoyo sobre su derrotero y como sea «que nuestras rutas son flanqueadas o dependen especialmente del Brasil y Chile, yo no encuentro más que una solución: la solidaridad y mutuo apoyo de las naciones de América». No que una o un grupo de ellas se encargue de la defensa y mantenimiento del tráfico, sino que todas concurren a la tarea, en la esfera de su soberanía.

La seguridad en las rutas del comercio marítimo y del tonelaje de buques que lo mantienen, será una de las pautas que dirigirá las relaciones exteriores y «es esencial la amistad firme y mutua inteligencia con Brasil, Uruguay, Chile y el Perú».

«No podemos olvidar que una parte importante de nuestro comercio exterior tomará la vía del Pacífico en el futuro y que los intereses pueden exigir la acción de una flota, lo que impone una política de amistad y buen entendimiento con las naciones hermanas de aquel océano».

«Con el Brasil el caso es más simple porque una misma vía nos comunica con el mundo», mientras que Uruguay presenta un caso más interesante por su ubicación, en la boca misma de la gran salida comercial; de todos modos «los intereses argentinos y uruguayos, son perfectamente armonizables en el río».

Analizando las simples teorías de la guerra, podemos sacar una regla de equilibrio para nuestras fuerzas, que sería así: «la flota argentina de mar debe ser tan fuerte hasta superar aisladamente a cada una de las flotas vecinas y hacer muy problemática su «junción» en caso de guerra».

Es necesario, cuanto antes, crear la gran base defensiva marítima en la boca del Plata; «considero que el sitio más indicado para ello es la Bahía de San Clemente o del Tuyú».

Además hay que determinar las futuras bases en la costa marítima, la primera ya está mencionada, luego, Deseado y como bases secundarias: Bahía Blanca, Madryn, Gallegos y Thetis. Puntos de refugio o para defenderse localmente: Mar del Plata o Quequén, San Blas, cercanías del Cabo dos Bahías, Comodoro Rivadavia y San Julián.

«El programa puede parecer demasiado vasto; pero esta Nación lo merece»; «su realización requeriría dos o tres decenas de años».

En cuanto a la defensa próxima, necesitamos, para asegurar el Río de la Plata y Bahía Blanca: «6 submarinos como mínimo; dos parques de volación; 6 cañoneras minadoras de más o menos veintidós millas de velocidad y abundante material de minas. Esos cañoneros serían también el plantel móvil de nuestras futuras bases patagónicas».

Por lo que a la escuadra de mar se refiere, «tendrá siempre por misión fundamental resguardar los intereses argentinos en el mar y la flota de guerra tendrá que crecer a medida que ellos crezcan».

Empero, «el valor de nuestra flota no ha de ser justipreciado solamente por el peso en toneladas y el número de sus torpedos o cañones; formar hombres debe ser nuestra preocupación fundamental».

«Que la escuadra esté siempre lista, aprovisionada, pero que valga sobre todo por la energía y hombría de mar de sus tripulantes, quienes, despreciando la pobreza de medios, se ofrecen con abnegación al servicio de la patria».

## ULTIMOS LIBROS INCORPORADOS A LA BIBLIOTECA «CAPITAN RATTO»

- Atlas histórico mundial** de Georges Duby.  
**La corona de hierba** de Colleen McCullough.  
**Voces de verano** de Rosamunde Pilcher.  
**Los dueños de la Argentina** de Luis Majul.  
**De La Pampa a los Estados Unidos** de René G. Favaloro.  
**El ciudadano romano** de Florence Dupont.  
**El Posliberalismo** de Mariano Grondona.  
**Indochina** de Christian de Montella.  
**El largo atardecer del caminante** de Abel Posse.  
**Historia del Petróleo** de Daniel Yergin.  
**Mar de olvido** de Rubén Tizziani.  
**Sahara** de Clive Cussler.  
**La cuenta suiza** de Paul Erdman.  
**Dulces engaños** de Jude Deveraux.  
**Un país de novela** de Marcos Aguinis.  
**El juego de las pasiones** de Alberto Bevilacqua.  
**Lago en el desierto** de Anthony Hyde.  
**Escrúpulos II** de Judith Krantz.  
**Noticias del infierno** de Suzy Wetlaufer.  
**Los amantes** de Morris West.  
**Bariloche su pasado y su gente** de Miguel Angel Cornaglia.  
**Así nació Ushuaia** de Amoldo Canclini.  
**Los Nehru y los Gandhi** de Ali Tarik.  
**Las cosas que hacen los hombres** de James Hadley Chase.  
**No cruces el parque** de Mary Higgins Clark.  
**Como vienen se van** de James Hadley Chase.  
**Permiso especial** de William J. Caunitz.  
**Sultana** de Jean P. Sasson.  
**Tecno dinero** de Richard Smitten.  
**El viento en las rocas** de Phyllis A. Whitney.  
**Rivales del poder** de Joseph Amiel.  
**La esmeralda de los Ivanoff** de Elizabeth Adler.  
**Justicia salvaje** de Ron Handberg.
- Hundan al Belgrano** de Miguel Barrella.  
**Battle for the Falklands** de William Fowler.  
**Reencuentro** de Anne Rivers Siddons.  
**Testigo mudo** de Charles King.  
**El Renacimiento Democrático** de Jean - Francois Revel.  
**El sueño de Joana** de Bárbara Wood.  
**70 años para siete días** de Néstor Cruces.  
**La última viuda de la Confederación lo cuenta todo** de Alian Gurganus.  
**La casa rusa** de John Le Carré.  
**El topo** de John Le Carré.  
**Bernardo Neustadt** de Jorge Fernández Díaz.  
**La gloria del olivo** de J. J. Benítez.  
**El juez** de Elmore Leonard.  
**La corrupción** de Mariano Grondona.  
**No salgas sola** de Mary Higgins Clarck.  
**Tesoro de la vida** de Belva Plain.  
**Isabel de Castilla** de Nancy Rubin.  
**El General Justo** de Rosendo Fraga.  
**El Rey:** conversaciones con D. Juan Carlos I de España de José Luis de Villalonga.  
**Historia de los judíos argentinos** de Ricardo Feierstein.  
**El pez en el agua** de Mario Vargas Llosa.  
**Notas de Prensa 1980-1984** de Gabriel García Márquez.  
**La prueba del laberinto** de Fernando Sánchez Drago.  
**Una expedición al cabo Vírgenes** de Teófilo de Loqui.  
**El traidor** de James Hadley Chase.  
**Perseguida por toda la ciudad** de Mary Higgins Clarck.  
**Confesiones** de Diana Silber.  
**Recuerdo** de Bárbara Wood.  
**En busca de Tutankamón** de Christian Jacq.  
**Franklin Delano Roosevelt** de Ted Morgan.  
**Jenny Marx o la mujer del diablo** de Francoise Giroud.  
**Fuego cruzado** de Sam y Chuck Giancana.

Puerto Belgrano, 25 de abril de 1993

Señor Director:

Deseo expresarle por intermedio de la presente la enorme satisfacción que he sentido al ver publicado en el número 768 de nuestro **Boletín**, el artículo que escribiera junto con mi hermana referente a algunos aspectos del uso correcto de nuestro idioma.

La lectura del mismo, sin embargo, me permitió detectar un error cometido por el Boletín, de acuerdo a mi archivo, que es conveniente aclarar para beneficio de los lectores.

En la página 966, columna de la derecha, figuran en la parte superior dos ejemplos de dequeísmo. En el segundo de ellos se han invertido las versiones correcta e incorrecta, siendo las reales lo siguiente:

Incorrecto: Es conveniente de que no vayas.

Correcto: Es conveniente que no vayas.

**Sergio Gustavo Robles**  
Capitán de fragata I.M.  
Socio n° 9561

Nota del Director: Efectivamente se deslizó ese error.

Buenos Aires, 30 de junio de 1993

Señor Director:

Vino a mi memoria que muchos años atrás en la revista «El Hogar», hoy ya desaparecida, había una sección llamada «La paja en el ojo ajeno», que reproducía cartas de lectores que se dedicaban a destacar algo leído en artículos aparecidos en esa y otras publicaciones. Como retribución, a los que con ingenio señalaban alguna «perla» se los premiaba con una moneda de 1 Argentino Oro.

Aunque como lector la idea de tan suculento premio no deja de gustarme, no pretendo con esta carta atentar con los escasos caudales que me permiten momentos de sana y agradable lectura con el Boletín del Centro Naval.

Pese a ello y a modo de inquieto inquisidor, he encontrado algo que creo merece señalarse por cuanto es común a muchísimas personas de esta ciudad.

Esto, que en nada hace al artículo «Primer encuentro naval británico alemán en aguas sudamericanas», se refiere al párrafo en que el autor menciona al Tigre Hotel, cuando dice: «(el edificio del que fuera el Tigre Hotel es un testimonio de esa época)»...

Al respecto hoy en día y desde hace mucho tiempo, antes aún que en los colectivos 60 se mantuviera la leyenda «Tigre Hotel», el mismo no existe; desgraciadamente cayó bajo la

implacable piqueta; de él no quedan ni los cimientos, sí en cambio, pese a la desidia de tantos y al vandalismo de muchos más aún, está en pie ese magnífico edificio que hoy ocupa el Centro Cultural del municipio del Tigre y al que se confunde seguramente con el Tigre Hotel.

El edificio que hoy ocupa el Centro Cultural fue expropiado por la Municipalidad del Tigre por ordenanza N° 35 del 25 de junio de 1974, y declarado Monumento Histórico por Decreto 20.187 del 4 de setiembre de 1974.

Mucho antes de su expropiación el edificio fue Casino pero jamás fue hotel.

Salvado así esto que creo será interés para muchos consocios que asiduamente concurren a nuestra sede social de Tigre.

**Guillermo Pérez del Cerro**  
Capitán de fragata  
Socio N° 3576

DIRECCION DE BIENESTAR DE LA ARMADA  
**EMERGENCIAS Y ATENCION MEDICA  
DOMICILIARIA**

**Area:** Capital y Gran Buenos Aires hasta una distancia de 40 kms.  
**Se requerirá a:** 89-8884/89-7699.  
**Por contrato:** Demora máxima Emergencias: 15 minutos.  
Demora máxima Atención Médica: 2 horas.

# BONOS DE CONSOLIDACION DE DEUDAS

(POR HABERES DE RETIRO Y PENSIONES MILITARES)

## DEPOSITE SUS TENENCIAS Y NEGOCIELAS VENTAJOSAMENTE EN SADELA\*

**PREVEA HOY** su más rápida, segura y ventajosa operación.

**PARA ELLO** abra ya mismo su cuenta de títulos en SADELA remitiendo completo el cupón agregado.

**SI LE PREGUNTAN** dónde depositar los bonos, designe a SADELA con su número de depositante (519) y —si lo tiene— el de su cuenta interna.

**SI NO LE PREGUNTAN** nada y depositan sus bonos en otra entidad, venga a SADELA a consultarnos.

**Y OBTENDRA MUCHOS "MAS":**

- **LA + DUCTIL E IDONEA ADMINISTRACION**
- **EL + OPORTUNO ASESORAMIENTO FINANCIERO**
- **EL + ALTO RENDIMIENTO EN SUS OPERACIONES**

\* Autorizada a funcionar como Compañía Financiera Nacional por el BCRA (N° 44019).

\* Autorizada a funcionar como Agente del Mercado Abierto por la Comisión Nacional de Valores (N° 152).

\* Depositante de Títulos en custodia de la Caja de Valores (N° 519).



**SADELA**  
COMPAÑIA FINANCIERA

Reconquista 555 • (1003) / Buenos Aires • Argentina  
TEL. 393-5500/5650/5700/5800/5928  
FAX 393-2553

Señor Presidente de  
SADELA Compañía Financiera  
Lic. Jorge Osvaldo Lauría  
Reconquista 555  
(1003) Buenos Aires

En previsión a la futura asignación a mi nombre de Bonos de Consolidación de Deudas (BOCON) solicito la apertura de una cuenta personal y su correspondiente número de código para operar en títulos.

La apertura de esta cuenta no implica gasto alguno para el suscripto ni me impone ninguna obligación al respecto de la misma.

Ruégoles confirmación al domicilio que detallo al pie.  
Atentamente,

Apellido y Nombre ..... Grado: .....

Domicilio ..... Localidad: (.....) .....

Documento CI/LC/LE/DNI: ..... Código IAF: ..... Telef.: .....

---

# LA SOCIOLOGIA Y LA PROFESION MILITAR

JORGE LUIS COLOMBO

---



251

---

El capitán de navío **Jorge Luis Colombo** ingresó al Liceo Naval Militar "Almirante Brown" en 1953 y a la Escuela Naval Militar en 1958 (promoción 89). Cursó la Escuela de Aviación Naval, de la que egresó en 1965, la Escuela de Guerra Naval (1978) y el Naval WarCollege (1987, Naval Command Course). Durante 1988 cumplió un año de investigación en el Centro de Estudios Estratégicos en la misma escuela (Newport-Rhode Island).

Recibió adiestramiento en A4Q (EEUU) y Super Etendard (Francia). Fue comandante de la 3a. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, de la 2a. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque (1981/2, Malvinas) y Escuadra Aeronaval N° 3 y comandante de la Fuerza Aeronaval N° 2.

Obtuvo el "Master» en relaciones internacionales en la Universidad de Rhode Island en los Estados Unidos de Norteamérica.

Es un frecuente colaborador del BCN y recibió el premio "Comandante Piedra Buena", por su trabajo titulado "Malvinas, las Diego García Atlánticas" (Boletín 748,1987).

Actualmente es el Jefe de Estado Mayor del Comando de la Aviación Naval.

---

**BCN** *Volumen 111 - Número 770*  
*Abril, mayo y junio 1993*

CDU 301 + 355.11

Recibido: 3 de diciembre de 1992



**252** **C**omo lo hacen siempre, en 1988 se reunieron los sobrevivientes del legendario raid de bombardeo aéreo llevado a cabo el 18 de abril de 1942 sobre la ciudad japonesa de Tokio,

Presidía la reunión, a la que tuve el honor de asistir, quien había sido su planificador y comandante, héroe legendario de la Segunda Gran Guerra, el general de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos James Doolittle.

Con sus 93 años a cuestas, conservaba el viejo general la misma imagen de resolución y el mismo brillo en los ojos que se describen en el libro donde se relata el ataque.

Había yo conseguido la versión original y única, publicada en 1943, del libro «Treinta segundos sobre Tokio» («Thirty seconds over Tokyo», Random House Inc, New York, 1943), y llevaba un ejemplar para que me lo firmara. Pero también tenía una segunda intención.

Ni bien terminada la Segunda Guerra Mundial, el general

Doolittle había presidido la llamada Comisión Doolittle. La tarea de la Comisión era un desafío para la época: su misión era revisar y corregir los abusos de autoridad militar ocurridos durante la Segunda Guerra Mundial. Se le planteaba al general la necesidad de transformar la autoridad militar en casi todas las fases de la vida organizativa; parecía ser que tanto los líderes heroicos como los expertos en organización militar tenían que adaptarse a las nuevas necesidades del consenso colectivo. Una especie de reorganización parcial de las Fuerzas Armadas de los EE.UU., hecha al «estilo americano».

Pensar que los argentinos, como siempre, estábamos convencidos que éramos los primeros en este tema de reestructurar las Fuerzas Armadas, sociólogos mediante.

Los americanos debían disminuir significativamente las diferencias y privilegios entre superiores y subordinados, así como reformar el código militar, para posibilitar una mayor protección contra la acción arbitraria.

Sin saberlo, le estaban quitando el libreto a los sociólogos militares del futuro, e iban a ser los predecesores de Morris Janowitz en la manipulación y en la codificación de una nueva tendencia disciplinaria.

Habiendo leído el mencionado informe por pura casualidad en el Archivo Histórico de la Escuela de Guerra Naval de Newport, mi intención era preguntarle al general si, después de tantos años, se acordaba de las conclusiones más importantes de la Comisión, y si había cambiado de idea.

Luego de estampada su firma en el ejemplar -lo conservo como un tesoro- le pregunté si se acordaba del trabajo. Con toda lucidez me respondió: «Sí que me acuerdo, y me arrepiento de muchas de las conclusiones. Eramos un grupo de militares jugando con el rol de sociólogos. En algunas cosas nos equivocamos».

Es una lástima que Janowitz, sociólogo militar redescubierto hoy en día por cuantos tratan de entender y de cambiar esta profesión sin interpretar realmente la milicia, no haya estado presente en la oportunidad.

No especulo sobre la posibilidad de que Janowitz hubiese cambiado una pizca en su análisis sobre «El Soldado Profesional», escrito en 1960 y hoy en día biblia y libro de cabecera de todo sociólogo militar vernáculo que se precie de tal. Pero sucede que Doolittle, siendo un militar americano, admitió que tal vez estaba equivocado, y también resulta que Janowitz fundamentó su trabajo en lo que él mismo denominó «la élite militar norteamericana en transición», citando el trabajo de Doolittle como un hito de referencia.

Es probable, entonces, que haya espacio de maniobra como para revisar algunos conceptos; en todo caso, creo que no sería del todo lícito admitir extrapolaciones simplistas, aplicando aquí y ahora al soldado profesional de esta parte del mundo, los mismos parámetros que se aplicaron y aplican en otras sociedades que nada tienen que ver con la nuestra.

A los latinos nos encanta esta clase de injertos, pero sería algo así como estar internado en un hospital ruso y escuchar discutir a los médicos que rodean nuestro lecho sobre cuál es el mal que nos aqueja. Uno, que no puede comunicarse, tiene ganas de implorar: «¿Me dejan que les diga dónde me duele?».

Para ser sociólogo militar en cualquier lugar del mundo, parecería saludable saber algo sobre las milicias locales primero, para aplicar la sociología después. Claro, habría que apoyarse además en buenos sociólogos, suerte que el general

Doolittle aparentemente no tuvo, y cualquier persona con algo de sentido común podrá admitir que al revés la cosa tiende a no funcionar.

Hablar de los «profesionales de la violencia», como diría Janowitz, implica un desafío no sólo por la complejidad del tema, sino también por las transformaciones que inexorablemente acompañan a los procesos históricos, para no hablar de la geografía más elemental, que invalida apreciablemente la natural tendencia a cualquier generalización y vuelve al análisis todavía más complicado.

La visión cósmica y atemporal de la problemática militar no anda, por más que se quiera respetar a todos los clásicos de la sociología militar. Esto incluiría también a Charles Moskos y su «sociedad disuasiva de la guerra», junto con el cambio que propone en la «necesidad ocupacional de las Fuerzas Armadas» (a Dios gracias no sugirió una «terapia ocupacional» para los militares), independizando al mismo tiempo su vigencia de la relación espacio-tiempo-lugar.

El teórico militar romano Vegetio -a su manera él también un sociólogo- y su velado apoyo a la profesión militar «Si quieres la paz prepárate para la guerra», acuñó un apotegma tan simple y tan desprovisto de intelectualizaciones innecesarias que no motiva actualmente a nadie, ni siquiera a los militares. Para no hablar de los políticos de cualquier parte del mundo, que lo ignoran olímpicamente.

Decididamente, y con la saludable excepción de la metodología empleada, la importación de ideas de sociólogos militares no adaptadas al medio parecería tender a un razonable fracaso, y es natural que así sea.

La bibliografía norteamericana, francesa e inglesa sobre sociología militar -también andan autores españoles por ahí, y no falta algún latino -es vasta y rica, y se ha volcado en libros, ensayos, «papers» y análisis de temas específicos que se publican en revistas especializadas de todo tipo, teniendo a muchas universidades como centros de irradiación.

Es una temática fascinante que también incluye como editores, por supuesto, a las mismas Fuerzas Armadas, que tienen sus propias publicaciones y sus organismos de análisis y de difusión.

La enumeración de los autores sería infinita, de manera que volveré a Janowitz especialmente, considerado un clásico entre los clásicos.

Se sintetiza en este autor el pensamiento moderno de la especialidad, y la sola mención de alguno de los temas más importantes por él tratados da una idea de la perspectiva utilizada para analizar esta profesión tan compleja como vapuleada.

Incluiré también alguna de las líneas directrices del pensamiento de Moskos y de Samuel Huntington, autor de «El Soldado y el Estado» («The Soldier and the State», Harvard University Press, Cambridge, 1957).

254

Y allí vamos, con ideas tales como la de las Fuerzas Armadas vistas como una élite en transición, dentro de un sentido heroico y organizativo muy particular, la de los así llamados «profesionales de la violencia» ¡para seguir luego, por ejemplo, con el análisis de la capacidad técnica y del desempeño, sin soslayar la disminución del diferencial de capacidad técnica entre las élites militar y civil. El relato podría incluir después algo sobre las tendencias en la esfera del adoctrinamiento político, para terminar a toda orquesta: siendo militar, cómo sobrevivir en épocas de paz sin derivar en transformaciones que lleven a la constitución de Fuerzas Armadas Policiales -muy «a lo Janowitz», muy de los sociólogos militares socializantes que nos estamos consiguiendo, y hasta con la influencia de los reformistas españoles que se están viniendo a paso redoblado, con perdón de los sociólogos.

Todo muy mezclado, porque la cosa no es fácil, para nada fácil.

Y por obra y gracia de la Divina Providencia, el autor de estas reflexiones es militar, no sociólogo.

### ¿Profesionales de la violencia: una élite en transición?

Parecería ser que la imagen que el civil tiene del soldado profesional está sólidamente asentada en el pasado, pese a los muchos cambios producidos en el camino.

Y sin embargo, algunas concepciones crípticas y pasadas de moda acerca de la estructura militar siguen hoy en día en pie porque la sociedad civil, incluyendo al ciudadano común que tiene sensibilidad política, prefiere permanecer en la ignorancia y mal informado sea cual fuere la prioridad que le asigne a la Defensa Nacional. Por ejemplo, únicamente de una manera tan vaga como imprecisa se intuye que los oficiales militares, en especial los de más alta jerarquía, son personas, individuos que adoptan duras decisiones permanentemente y también son criaturas políticas, pero que de ninguna manera constituyen una élite.

En la gran mayoría de los países situados al sur del Río Grande, en lugar de adoptarse una actitud de realismo político sensato frente a la incuestionable necesidad de aceptar racionalmente la profesión militar, se generan políticas internas coyunturales algo peligrosas, influenciadas por estereotipos bastante alejados de lo que es la verdadera profesión de la milicia.

Así, casi siempre se afirma que la organización militar no es otra cosa que la principal proveedora de los conceptos filosóficos y de comportamiento que proponen el uso de la violencia indiscriminada como la solución ideal para todos los conflictos, sean internos o externos.

Una especie de violencia existencial a mitad de camino entre la interpretación que de ella hacía el general de Gaulle, cuando decía que era inevitable por ser la «ley de la especie» y Maffesoli, para quien la violencia es «fundadora».

Y aquí todos miran para el costado, ignorando hasta qué punto las Fuerzas Armadas constituyen una creación del cuerpo social en su totalidad, y en qué medida sirven a las necesidades económicas y políticas del ciudadano común.

Es una postura que poco tiene que ver con la realidad y que imagina la organización militar como si fuera un órgano autárquico e independiente, un cuerpo casi extraño, y no una criatura de la sociedad en la que nos toca vivir.

En fin, parecería ser que este razonamiento no es muy válido y que la tan mentada «élite de transición» no existe, por la simple razón que no hay ninguna élite.

Resulta paradójico, y aquí estoy con Janowitz, que esta vieja imagen subsista a pesar del apreciable flujo de comunicaciones sobre los asuntos militares, aunque por aquí la cosa no sea igual que por el norte.

Me refiero a que el cuerpo de profesores universitarios y de intelectuales norteamericanos han analizado la organización militar desde hace mucho tiempo y a fondo, y en cambio en la América Latina eso ha sucedido sólo esporádicamente, por lo que la forma de comunicarse es diferente.

Veamos entonces otros estudiosos que se agregan a la lista de quienes sentaron escuela en el arte de entender lo militar.

Además de los ya mencionados Janowitz, Moskos y Huntington, hubo y hay una corriente constante de escritores sobre las políticas concretas hacia las Fuerzas Armadas, situándose mucho antes de los autores contemporáneos que dieron lugar a la polemología actual.

Pendleton Herring en «El Impacto de la Guerra» («The Impact of War: Our American Democracy under Arms», New York, Farrar & Rinehart, 1941) y Louis Smith en «La Democracia Americana y el Poder Militar» («American Democracy and Military Power», Chicago, University of Chicago Press, 1951, versión en español publicada con el título «La Democracia y el Poder Militar», bibliográfica Omeba, Buenos Aires, 1965), estudiaban esta temática hace unos años atrás. Walter Mills, en 1956, señalaba que la intelectualidad americana comenzaba a replantear el problema, y bajo la dirección del profesor T. R. Fox, de la Universidad de Columbia, una Comisión del Consejo

de Investigación de Ciencias Sociales realizó una labor precursora estimulando la investigación seria de las relaciones entre civiles y militares en lo relativo a las políticas nacionales.

Por muy extraño que parezca, desde la época de Alexis de Tocqueville no se analizaba la institución militar como una parte del proceso político.

### **Las modificaciones en la autoridad organizativa**

Afirman los sociólogos que no se puede negar que la base de la autoridad y de la disciplina militar han sufrido un cambio en el tiempo: el dominio autoritario parecería estar en retirada, mientras se confiere un papel más trascendente, a la manipulación, a la persuasión y al consenso colectivo.

En otras palabras, la organización militar no escaparía a la revolución organizativa que está penetrando casi todos los aspectos de la sociedad contemporánea, y que implica la conducción mediante la persuasión, la explicación y el asesoramiento experto también reflejado en el plano militar.

Pero como siempre el problema reside en saber donde van a parar los límites entre la autoridad y la tan mentada persuasión, palabra machacona que deleita mucho a los sociólogos y no tanto a los militares, porque resulta algo complicado persuadir a un hombre para que entre en combate de un momento para otro.

Y aquí los sociólogos sí hacen la distinción. Finalmente admiten que la conducción de la guerra es un problema grave y de terribles consecuencias, por lo que resulta un hecho corriente la afirmación de que, a causa de la disciplina y frente a la amenaza de la guerra, la estructura militar se caracterice por el autoritarismo y la estratificación.

Aparecería entonces la necesidad implícita de dos tipos diferentes de conducción militar, una para la paz y otra para la guerra. De ser así, ¿cómo se manejaría la transición de la persuasión al autoritarismo?

¿Queda o no queda claro que el mando militar eficaz deja estrecho margen para la conducción informal?

Pueden haber ciertos puntos de coincidencia, porque la preocupación fundamental de cualquier comandante no debería ser el mantenimiento de una disciplina extremadamente rígida e irracional, sino más bien la conservación de elevados niveles de iniciativa y de moral, aspecto fundamental que ha sufrido una modificación lenta y constante debido a que, el carácter tecnificado de la guerra de hoy en día, exige soldados tan especializados como dotados de profundas motivaciones.

Igualmente se puede convenir en que las nuevas tareas militares exigen que el hombre de carrera desarrolle cada vez más la capacidad técnica y las orientaciones que caracterizan a los administradores y a los dirigentes civiles, y aquí estamos con Janowitz.

256

Pero la disminución de la diferencia de capacidad técnica entre la sociedad militar y la sociedad civil, sería una consecuencia de la acumulación creciente de especialistas y técnicos en las organizaciones militares, que nada tiene que ver con variaciones substanciales del pensamiento militar.

No se está propiciando la introducción de un militarismo preconcebido, pero tal vez resulte lícito preguntarse si los cambios que se están produciendo y que hasta cierto punto son inevitables, deberían necesariamente ser acompañados con una «democratización» en la concepción de la conducta militar, al más puro estilo de la «constitucionalización» de las Fuerzas Armadas que predicán los españoles, al relacionarla con la creciente disposición de los militares de responder ante las autoridades civiles.

En la imagen que los militares latinoamericanos tienen actualmente de sí mismos, esta etapa estaría superada y no habría lugar para ese tipo de especulaciones.

Si hubiera algún adoctrinamiento, y tal como sucede en los EE.UU., se encontraría encaminado a limar las asperezas de la

crítica civil hacia la «mentalidad militar», acusada de tradicionalismo excesivo y de falta de flexibilidad y de inventiva, además de cierto nacionalismo a ultranza.

Hay quienes afirman que cuando los jefes militares no están defendiendo las tradiciones, a menudo están tratando de crearlas. ¿Es esto tan malo?

### Como ser militar y sobrevivir en épocas de paz

No son muchos los que se han dado cuenta, sean o no sociólogos, que hoy en día la seguridad es un bien escaso. Por esa misma razón, algunos idealistas del pacifismo utópico perciben que la profesión militar se siente temerosa de la amenaza que se cierne sobre el concepto de la amenaza, poniendo así en peligro las mismas fuentes de especulación y trabajo de los militares.

Y entre los umbrales del militarismo exacerbado, pariente cercano de los ultranacionalismos, y del laxismo desmilitarizante, promotor de las Fuerzas Armadas policiales y hasta de la abolición total del estado-nación-último grito de la moda, sobre todo en ciertos círculos europeos super-evolucionados, donde hacen cursos acelerados de cultura política, en pos de la obtención a cualquier precio de la Unidad Europea -se encuentra una amplia zona gris donde se prepara una mezcla con ciertos ingredientes intelectualoides que se las traen.

Amparados en este nuevo Desorden Internacional de definición todavía incierta, las nuevas generaciones de sociólogos militares, que se mezclan con los especialistas y analistas en cuestiones de defensa, se lanzaron al ruedo con conceptos tales como el de la futura «aldea global» (forma algo rebuscada de llamar al mundo, planeta o globo), donde todo sería color de rosa; o la «soberanía compartida» (dícese así del antiguo y retrógrado criterio de la soberanía soberana, típica de los latinos nacionalistas que van a contramano de la historia); o quizá la «conciencia planetaria» (emparentada con la castigada «sociedad global») y, cuidado que va en serio, de las «democracias ecológicas».

Esto último no andaría del todo bien para los latinos, que aún no comprendieron que para talar árboles, perforar la capa de ozono y exportar residuos o cocaína, primero habría que pedir permiso al mundo industrializado.

Y casi me olvidaba de la «Seguridad Cooperativa», engendro que no se entiende muy bien, pero al que en ningún caso debería confundirse con la cooperativa «La Seguridad», «nom de guerre» utilizado con frecuencia por estas latitudes para bautizar empresas que venden seguridad.

Quienes hacen sociología militar quedan algo desencantados cuando deben aceptar ciertas pautas que resultan particularmente importantes en épocas de paz, porque ante la contundencia y simplicidad del argumento, la ilusión de la polémica queda como tirando a desinflada.

Esas características comunes a todas las Fuerzas Armadas tienen que ver con principios orgánicos y éticos que son inmutables y que se constituyen en la quintaesencia de la milicia: jerarquía, disciplina, uniformidad, destreza, solidaridad, coraje, desinterés.

El soldado profesional desarrolla un sentido de identidad colectiva y un sistema de organización interna, a la que se agrega una administración autónoma que implica la aplicación de un cuerpo de normas éticas y de pautas de desempeño.

Los sociólogos insisten en que todas las organizaciones sociales revelan uniformidades fundamentales en la medida en que reconozcan objetivos comunes, y esto resultaría especialmente aplicable a las organizaciones burocráticas en gran escala, del tipo de las Fuerzas Armadas.

Uno de los teóricos que más estimuló la investigación social de los procesos de la organización burocrática fue Max Weber. Para él, en este tipo de organizaciones lo más importante está en la estructura jerárquica, en la autoridad legal y en el procedimiento impersonal.

Esto está más o menos claro, pero lo que no ha sido suficientemente clarificado es la ambigüedad que se origina en la prosecución de objetivos diferentes: ¿en qué se diferencia el proceso de la toma de decisiones de una unidad militar del procedimiento similar de una organización empresaria? El gran desafío para los intelectuales parecería estar centrado en el descubrimiento de las semejanzas observables en las diferentes organizaciones de acuerdo con sus objetivos específicos declarados, lo que ayudaría bastante a comprender la empresa militar.

Después de todo parecería ser que Samuel Huntington tenía razón cuando afirmaba que en el profesionalismo militar hay tres elementos esenciales: especialización técnica, responsabilidad y sentido corporativo.

Al final del camino, es la especificidad funcional de la que hablaba Max Weber, puesto que, en pocas profesiones como en ésta, el militar debería dedicarse con exclusividad a ser un buen militar y nada más, mal que le pese a Moskos y a su velada propuesta de un segundo empleo disfrazado de «necesidad ocupacional».

Y zapatero a tus zapatos. Nada hay más lindo que un cura dedicado a su iglesia y un militar metido en lo suyo. Aun a costa de ser reiterativo hay que repetirlo una vez más, porque tiene sus ventajas adicionales y porque sería saludable que así lo entiendan los sociólogos dedicados a resolver los enigmas de la cosa militar.

Van a comprender mejor si, además, le dedican un par de minutos a Calderón de la Barca. Se les haría un poco de luz cuando lean que en buena o mala fortuna, la milicia no es más que una religión de hombres honrados.

Y habrán descubierto el discreto encanto de una profesión que, junto con el ejercicio de la medicina, dicen los historiadores que se cuenta entre las más antiguas de la «aldea global». **ITEM**



## MUTUALIDAD DEL PERSONAL DE INTENDENCIAS MILITARES 1912 - MUPIM - 1993

### Beneficios incluidos en el valor de la cuota social:

- Subsidio por Casamiento
- Subsidio por Nacimiento
- Subsidio por Adopción o Reconocimiento
- Subsidio por Fallecimiento
- Subsidio con adjudicación mensual por sorteo para socios.
- Subsidio por cada día de internación en establecimientos asistenciales
- Subsidio por Paternidad o Maternidad
- Subsidio por Familia Numerosa por iniciación de cursos lectivos primarios de hijo/a
- Subsidio por Educación Especializada para hijo/a con problemas físicos y/o mentales
- Subsidio Protección de Bienes de Propiedad del asociado
- Pago de Haberes por Poder a Pensionistas y Retirados
- Cuenta de Ahorro Mutual Común
- Cuenta de Ahorro Dotal
- Cuenta de Ahorro para Acreditación de Haberes
- Certificados de Ahorro a Término
- Asesoramiento Jurídico
- Gestoría para Asuntos de Competencia Militar
- Servicio de Turismo
- Cobranza de Servicios e Impuestos (M.C.B.A.)
- MUPIM Salud - Medicina Privada, planes C - D - E
- Interconsultas Médicas para casos de Alta Complejidad
- Medicina Preventiva - Prestaciones Médicas Básicas

### Beneficios y Servicios que se prestan en condiciones particularmente ventajosas:

- Anticipo de Haberes
  - Ayudas Económicas para la Salud
  - Ayudas Económicas para la Educación
  - Ayudas Económicas Comerciales
  - Ayudas Económicas con Valores en Caucción
  - Subsidio Colectivo Voluntario con Aporte Personal
  - Subsidio con Adjudicación Mensual por Sorteo para Adherentes al Subsidio Colectivo Voluntario con Aporte Personal
  - Subsidio por Fallecimiento para Promociones de las FFAA
  - Subsidio de Protección a la Familia Militar
  - Gestoría para Asuntos de competencia civil
  - Servicio Especial de Ahorro Mutual
  - Servicios Comerciales
  - Seguro automotores
  - Revista MUPIM
  - Servicio de Salud - Medicina Preventiva
  - MUPIM Salud - Sistema de Medicina Prepaga:
    - Plan A Sistema Cerrado
    - Plan B Sistema Abierto
  - Emergencias Médicas y Asistencia Médica Domiciliaria las 24 horas los 365 días del año
  - Venta de Productos Farmacéuticos con 50% de descuento
  - Instituto MUPIM «Cnl Int D José A. Crespo». Carreras de Nivel Terciario, con Títulos Oficiales de Validez Nacional:
    - Analista Programador (duración 2 años)
    - Analista de Sistemas de Computación (duración 1 año)
- Brasil 470/80 (1154) Cap. Fed. Tel.: 23-5488, 26-5580.  
Informes de 10 a 20 hs

### **Mutualidad del Personal de Intendencias Militares**

Uruguay 656 (1015) Capital Federal. Tel.: 40-2454, 46-6343/5779.

**Filiales:** Campo de Mayo, Mar del Plata, Córdoba, Mendoza, Bahía Blanca, Punta Alta y 20 **Delegaciones** en todo el país (Misiones, Entre Ríos, Salta, Tucumán, Santa Fe, Rosario, Comodoro Rivadavia, Neuquén, Corrientes, Santiago del Estero, Río Gallegos, La Plata, Jujuy, Formosa, Curuzú Cuatiá, Resistencia, Hospital Militar Central, Dirección de Arsenales, E.M.G.E., Contaduría General de Ejército).

---

# BASES PARA UN ESTUDIO SOBRE LA SOCIOLOGIA MARINERA

*CARLOS JOSE MARIA SAGASTUME*

---



El capitán de fragata Carlos José María Sagastume es Procurador, Escribano y Abogado recibido en la Universidad de Buenos Aires.

Se doctoró en Derecho Marítimo, cátedra del doctor Domingo Ray y en Sociología Jurídica, cátedra del doctor Quiroga Lavié. Aprobó el 6° curso de Integración para América Latina en el INTA.

Fue profesor de Sociología, Director General del Registro de la Propiedad Inmobiliaria de la provincia de Buenos Aires y Juez Federal entre 1976 y 1984.

**BGN** *Volumen 111 - Número 770*  
*Abril, mayo y junio 1993*

CDU 355.353 : 301

Recibido: 25 de marzo de 1993

---





**Ante el desarrollo que ha** tenido la sociología militar, puede pensarse que la sociología marinera, queda incluida o descripta, por las conclusiones de esa rama de la ciencia.

Sin dejar de reconocer las similitudes existentes, entre el grupo militar y el configurado por personal naval, creo que existen suficientes singularidades como para justificar su autonomía.

En efecto, cuando el hombre se lanzó a la gran aventura de explorar el mar, surgieron naturalmente nuevas pautas de conducta, diferentes acciones sociales, que abarcaron todo el espectro de la actividad humana.

Fueron causa de ello, entre otras, la convivencia de los hombres en lugares reducidos, la solidaridad surgida ante los peligros que enmarca la epopeya marinera, los intereses en juego, a veces confrontados, la conciencia que, al menos, momentáneamente, se comparte un destino común de vida o muerte.

Influyeron asimismo, las distintas capacitaciones de los hombres que constituían la tripulación.

En un navío del siglo XV convivían habitualmente el capitán o maestro, jefe de la expedición; el piloto, conocedor de los vientos, las mareas, las indicaciones de los astros, que llevaba la derrota y fijaba el rumbo; el contramaestre que manejaba el aparejo del buque; el escribano, que controlaba la carga y llevaba los cálculos de cuenta y razón; el veedor, encargado de velar por el cumplimiento de la maraña de disposiciones que regulaban el hecho náutico y responsable de la administración del dinero y pago de los sueldos; el tonelero; el barbero cirujano; el despensero; los calafateadores; los lombarderos y hombres de brega y; finalmente, en la base de la jerarquía, marineros, grumetes, pajes y criados.

Allí, en la nave, es donde con prístina claridad, surge la necesidad de proteger y asegurar la autoridad del mando.

La lejanía, la duración incierta del viaje, el temor a lo desconocido, las privaciones, todas ellas factores que contribuyen a debilitar el ánimo, fomentar el descontento, en resumen, generar la revuelta, el motín.

De allí que las ordenanzas navales de todos los tiempos, desde el Código de Hamurabi, las Leyes Náuticas del Asia Menor, de las Indias y de Grecia, siguiendo por las Leyes Rodias, el Consulado del Mar de 1462, los Roles de Olerán, el *Guidort de la mer*, el *Judgementdu Dome*, las Ordenanzas de

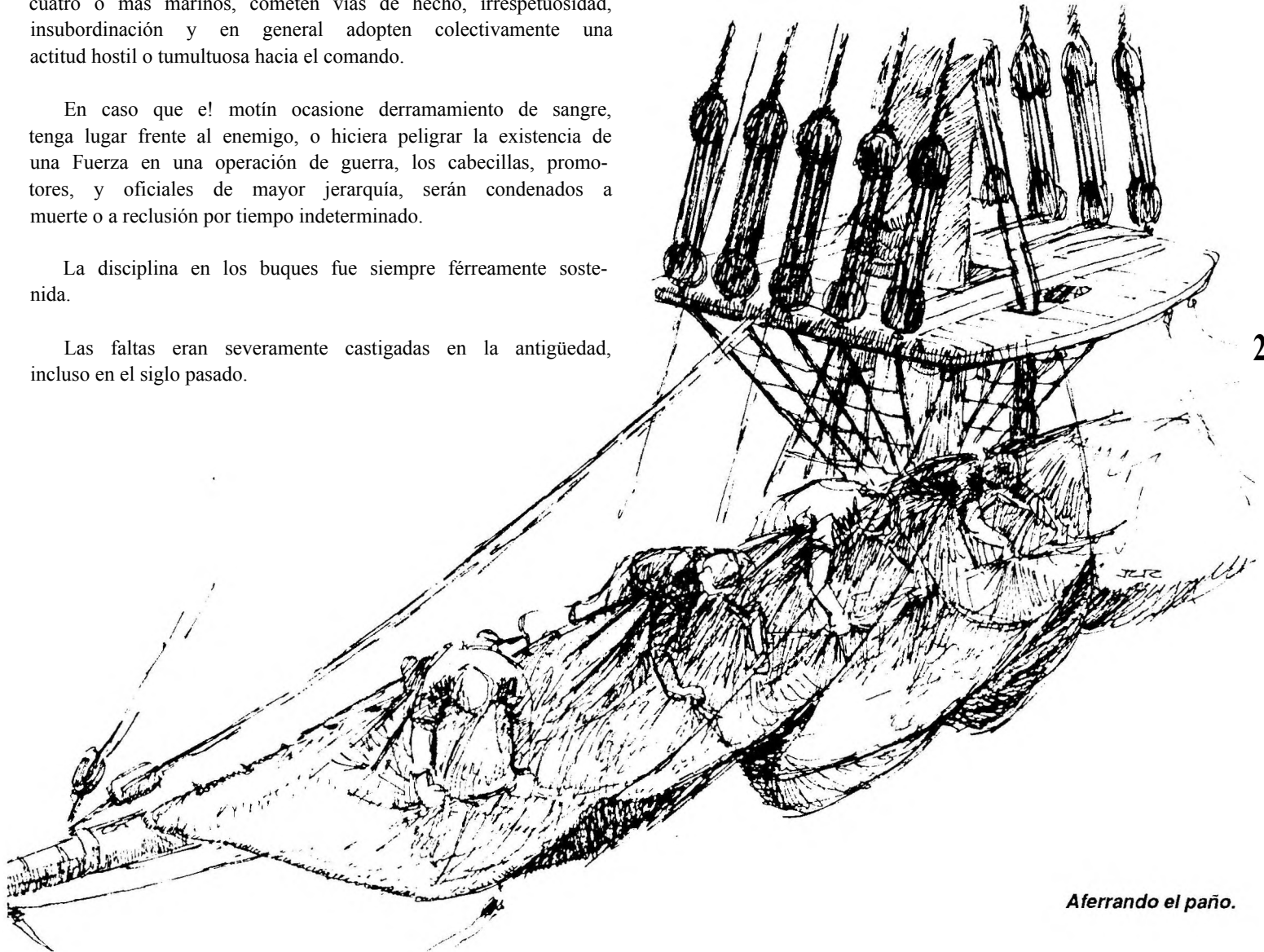
Colbert y así, hasta el presente, han reprimido con gran dureza las faltas o delitos contra la disciplina, especialmente el motín.

Nuestro Código Penal Militar dice que hay motín cuando cuatro o más marinos, cometen vías de hecho, irrespetuosidad, insubordinación y en general adopten colectivamente una actitud hostil o tumultuosa hacia el comando.

En caso que el motín ocasione derramamiento de sangre, tenga lugar frente al enemigo, o hiciera peligrar la existencia de una Fuerza en una operación de guerra, los cabecillas, promotores, y oficiales de mayor jerarquía, serán condenados a muerte o a reclusión por tiempo indeterminado.

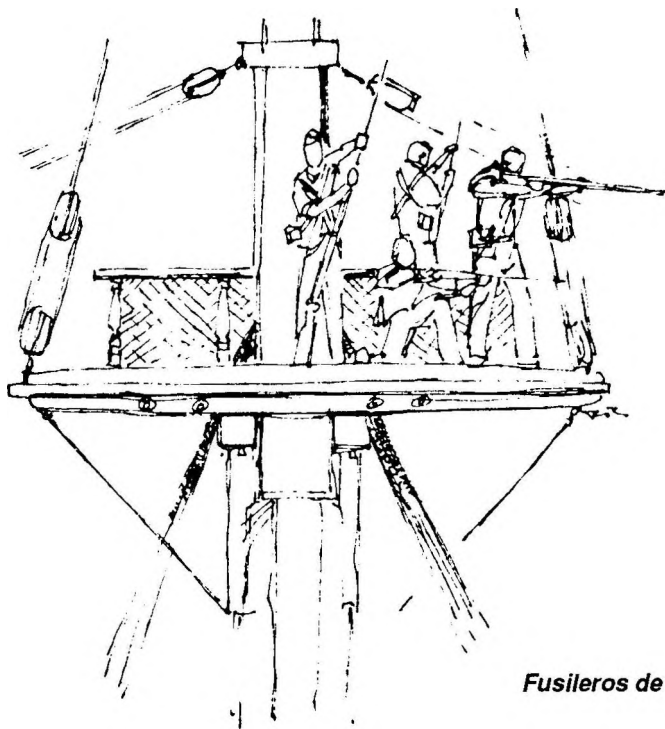
La disciplina en los buques fue siempre férreamente sostenida.

Las faltas eran severamente castigadas en la antigüedad, incluso en el siglo pasado.



261

*Aferrando el paño.*



*Fusileros de cofa.*

Era común el colgado del infractor del penol de una verga por los pies, por los pulgares, y aun por el cuello. Ser pasado como pallette a través de la quilla, viaje del cual dificilmente se regresaba con vida. Tripulantes abandonados en lugares desérticos, como los hombres dejados por Magallanes en las costas de San Julián, entre los cuales había un sacerdote.

Ese inexorable rigor existió. De él, hoy sólo restan símbolos, como el cordón del Oficial de Guardia, cuyo trenzado recuerda el látigo que usaba su antecesor en la función.

Los hombres viajando por mar, conocieron lejanas comarcas, diferentes culturas y lenguas. En los puertos se reunían navios de todas las banderas. Cada uno, una Babel, donde los nautas intercambiaban conocimientos, experiencias, leyendas y supersticiones. Fue por esto que los marinos tenían una

cosmovisión superior al común de las gentes. Hay que tener en cuenta que hasta muy entrado este siglo, el barco era el único medio de transporte entre continentes.

Tienen los marineros un personal y amplio vocabulario específico o particular, inalcanzable para los no iniciados. Abozar, acoderar, cabilla, cabria, engalgar, engarzar, galana, galeota, ollao, zaga, zallar, etc., etc., son aisladas expresiones de un completo diccionario del mar.

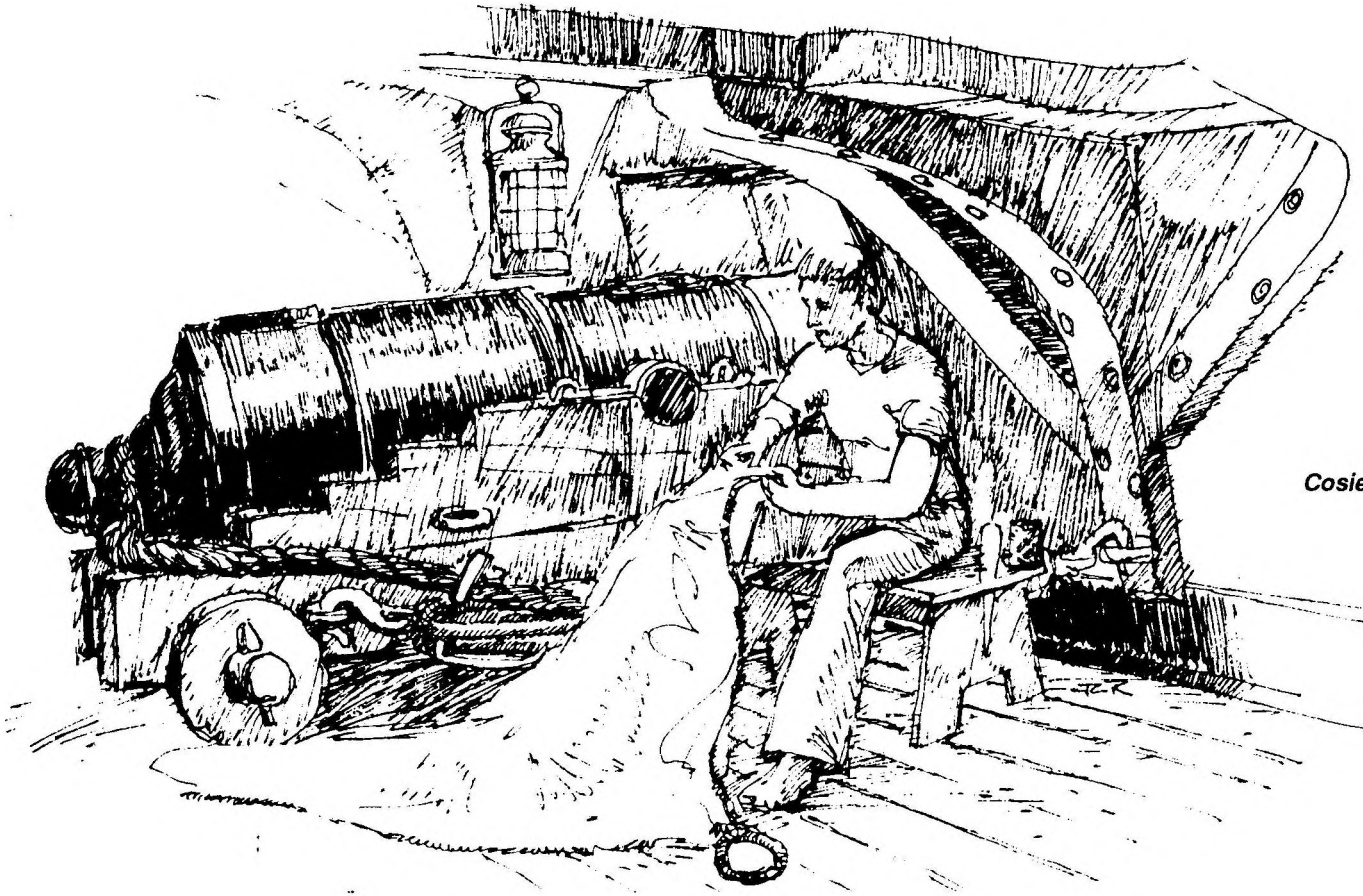
Ciertas voces de la lengua tienen en ese ambiente total, diferente significado: cenicero, cobrar, jardín, violines, a besar, espía, y tantas otras, son simples ejemplos de lo señalado.

En el mar también surgió ¡vaya a saber en qué tiempos!, un verdadero sistema simbólico significativo, basado en sonidos, producidos por un instrumento naval, el pito mariner.

En él toda autoridad, persona u objetos de a bordo, tiene un sonido, un toque distintivo propio.



*Barril de agua y la tina del ron.*

*Cosiendo velas.*

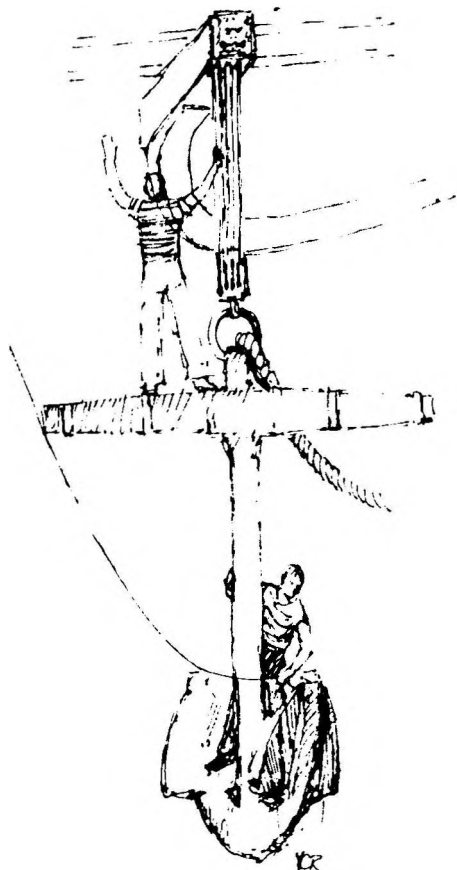
263

Con él, el contra maestre puede convocar para maniobra, a todo el personal de los palos; a los gavieros, a los servidores de stays, a todo marinero con función asignada en el manejo del aparejo, para cargar las velas en todos los mástiles, trinquete, mayor y mesana. Maniobrar el velamen, virar en redondo, virar por avante, fachear, etc., etc.

Quien ha escuchado en alguna fragata o navío similar a vela, en el mar, el toque de maniobra, ha visto al personal convocado, gavieros subiendo por las jarcias de barlovento,

hacia los marchapiés de sus vergas. Los juaneteros de juanete y sobrejuanete dirigiéndose a sus puestos, el personal de stays, en cubierta, aferrados a sus respectivos cabos, de gavia, sobremesana, perico, etc., etc. Quien ha visto esto, repito, no puede olvidarlo.

Los movimientos previos a cargar los paños, son transmitidos por sonos de pito, cada toque, un destinatario y al conjuro de esa marinera melopea, el despliegue de las velas que engalanan a la nave.



***Estibando el ancla.***

En las noches claras, enjalbegado su velamen por la luna, el navío semeja un fantasmal cisne, que rauda y sigiloso surca las aguas.

El espectáculo en el mar, es una fiesta de sonido, color y movimiento.

El toque del pito náutico, se impone al silbido del viento en las jarcias, al de las olas golpeando, al murmullo del mar. La voz humana es un instrumento inepto, para llegaren ese fragor a los oídos del personal situado en las vergas altas y a los de aquellos que se encuentran, bien a proa o a popa del bajel.

Cuando el viento arrecia, se repite la maniobra pero a la inversa. Es necesario cazar las velas, aferrar el paño, empañicándolo, pasando los tomadores.

Ahora parece que la fragata, cual graciosa dama impúdica, lentamente se desvistiese. Un *strip-tease* imponente, siempre al compás de los toques marineros, que configuran en su conjunto, un verdadero metalenguaje náutico.

Es el final de fiesta a toda orquesta.

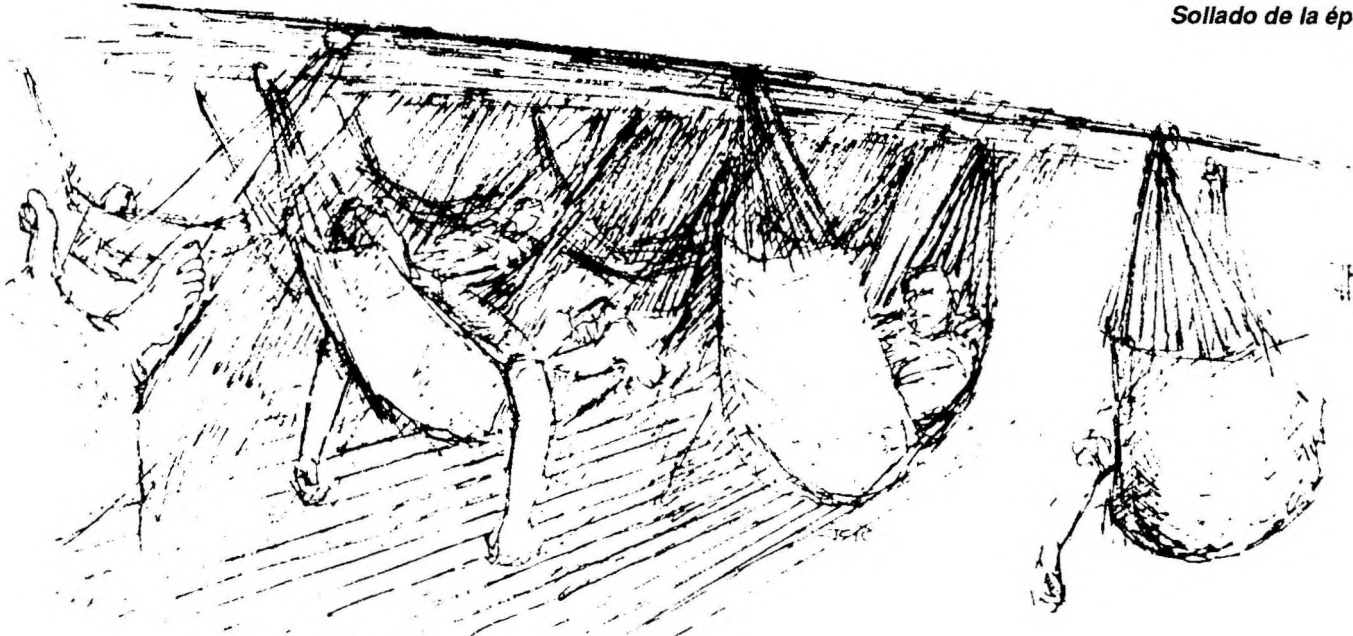
### **Hechos náuticos que originaron acciones sociales de naturaleza esencialmente marinera**

El abordaje, la colisión, la varadura, el naufragio, son acaeceres de la vida en el mar. Ellos originaron en los hombres que los vivieron ciertas conductas sociales, que con el tiempo se institucionalizaron. Asimismo, ese factor, intervino en el cambio, la mutación o transformación de aquéllas.

Antiguamente en el combate naval, los buques enemigos se abordaban, buscando una posición relativa favorable, para herir con su espolón. Al momento de aferrar, sobreveníá el asalto, el abordaje, donde como siempre, se ponía de manifiesto la dureza de la ley del mar.



***Cabrestante antiguo.***



El combate era a muerte y los sobrevivientes ajusticiados manumitidos o conducidos a galeras.

Esa modalidad fue adoptada por forajidos sin bandera, los piratas, que durante siglos impusieron su supremacía, basada en la argucia y la traición. Existía la piratería ya en el tiempo de los fenicios.

Los corsarios, no daban cuartel, pero tampoco lo obtenían. La captura de un barco pirata, significaba el ahorcamiento de su tripulación.

Hoy en día, subsiste el riesgo de colisión, por supuesto casual. El comportamiento de los hombres en estos trances ha cambiado, y aquí, como en otros trágicos eventos náuticos, ese cambio se aprecia, en el nacimiento de un sentimiento de solidaridad marinera internacional.

El naufragio, fue también hecho generador de procederes institucionalizados que el tiempo, como dije, suavizó.

La ley del mar estableció, por códigos no escritos, que las mujeres y los niños eran los primeros que debían salvarse, luego los hombres del pasaje y finalmente la tripulación en orden inverso de antigüedad, el comandante por su parte, se hundía con el buque.

Esto último se ha modificado, actualmente no se exige del que manda tal inútil sacrificio. Hoy salva su honor, permaneciendo en su puesto hasta la evacuación del último hombre, haciéndolo él, recién a continuación.

#### **Otros eventos de esencia económica, que también fueron bases de conductas marineras**

La echazón, el salvamento, el préstamo a la gruesa ventura, la avería gruesa, la avería simple, etc., etc., son acontecimientos del mar con trasfondo económico.

No pienso hacer una descripción detallada de estas instituciones del Derecho Marítimo, no es la intención de este artículo,

que busca solamente resaltar, que antes de nacer la norma que rige el derecho, existió la acción social que la sustenta y que es el objeto básico de la sociología.

En la echazón el capitán ordena, para salvar al navío, recomponer la cala, o bien simplemente, evitar se perjudique toda la carga, tirar al mar parte de la misma.

Puede ser objeto de la echazón, no sólo la carga, sino el aparejo, los equipajes del pasaje, y aun parte de la superestructura del navío.

En la mayoría de los casos, si la acción favoreció a todos, las pérdidas se prorrateaban en el conjunto.

El préstamo a la gruesa ventura, consistía en una suma importante que facilitaba el prestamista, la que se repetía doblada si la expedición tenía éxito. Si fracasaba, el fletador, el dueño de la aventura, o el tomador, no debía nada.

La avería gruesa, es el daño que afecta en su conjunto a los tres factores de la expedición, el buque, la carga y el flete.

La avería simple sólo perjudica a un componente. Este es el que carga con la pérdida.

Las normas, que permitieron regir en derecho estos acaeceres, fueron en su origen, también, conductas sociales.

Podrá pensarse que hasta aquí, sólo hemos hecho referencia a hechos históricos, costumbres náuticas o de derecho marítimo, y que no hemos aportado referencias válidas respecto a una particular sociología marinera.

Sin embargo, debemos reparar que, antes que nacieran o fueran sancionadas las normas jurídicas, verificadas las costumbres navales, transcritos los reglamentos del orden, antes, y como base o fundamento del derecho, de la costumbre, y del reglamento, estuvo la acción social, y ésta es el objeto de la sociología.

¿Qué es la sociología? Es la ciencia, que pretende entender, interpretándola, a la acción social, para de esta manera, explicarla causalmente en su desarrollo y efectos.

A su vez la acción social, es toda conducta humana (bien consista en un hacer interno o externo, o ya en un omitir o permitir), siempre que el sujeto de la acción, enlace a ella, un sentido subjetivo.

La acción social es por tanto, un acto, donde el sentido (incluido), por el sujeto, está referido a la conducta de otro, orientándose por ésta, en su desarrollo.

El sociólogo que pretenda estructurar una concepción integral de lo social-marinero, deberá indagar, partiendo de las conductas de reparto incluidas en las normas del Derecho Marítimo, de los reglamentos marineros, y de las costumbres navales, cuáles son las acciones sociales que en ellas subyacen, para entender, explicando, su evolución desde el principio hasta el presente.

Finalmente, quiero mencionar el axioma que reza: la historia es la sociología del pasado, y la sociología actual, será la historia del futuro. De ello se desprende, la dificultad de desbrozar claramente el objeto de ambas disciplinas. La tarea no obstante, constituye un desafío apasionante

## BIBLIOGRAFIA

*Economía y sociedad*, de M. Weber.

*Curso de sociología*, de Alfredo Poviña.

*El Pequeño Grupo*, de M. S. Olmsted.

*Grupos Humanos*, de W. H. Sprott.

*Sociología*, de J. Fitcher.

*Derecho de la Navegación*, de R. González Lebrero.

*Diccionario Náutico*.

*Enciclopedia del mar*, ediciones Garriga, Barcelona.

*Nuevo diccionario Cuyas*, de Appleton, edición 1972.

---

# UN TEMA CANDENTE

*ALFIO A. PUGLISI*

---



El profesor **Alfio A. Puglisi** es maestro normal nacional, egresado de la Escuela Normal Mariano Acosta; profesor y doctor de Filosofía y Pedagogía, Instituto Nacional Superior del Profesorado Joaquín V. González; licenciado en Metodología de la Investigación, Universidad de Belgrano y doctor en Psicología, Universidad John F. Kennedy.

Ha ejercido la docencia prácticamente en los tres niveles de enseñanza. Es actualmente profesor y Jefe del Gabinete Psicopedagógico de la Escuela Naval Militar.

Ganó el Premio Domingo F. Sarmiento, otorgado por el Centro Nava! por su trabajo «Balance y perspectiva de la Escuela Naval», publicado en nuestro número 745 (bienio 1986/1987).

**BCN**

*Volumen 111 - Número 770  
Abril, mayo y junio 1993*

CDU 355.3-55.3

Recibido: 11 de marzo de 1993





**Un primerizo acto de gobierno del presidente Bill Clinton puso el tema en todos los titulares y removió un verdadero avispero (1). Las Fuerzas Armadas americanas se sintieron atacadas por quien no tenía mayor experiencia en ellas u obraba con ingenuidad, premeditación o simplemente mal asesorado.**

El problema se expandió y su debate alcanzó a otros países e instituciones militares. De todos los argumentos esgrimidos muchos son periodísticamente superficiales y fácilmente refutables, creo que lo fundamental no ha sido dicho aún.

El argumento sostenido por los defensores de su incorporación, basado en la existencia histórica de notables guerreros como Aquiles, Ricardo Corazón de León, Lawrence de Arabia y tantos otros, es cierto; pero omite a los millones que no lo fueron y repudiaron su existencia. Justamente, si elaboramos una fenomenología amplia, veremos que las FFAA, a lo largo de la historia -desde los griegos hasta el presente siglo-, han ido eliminando este tipo humano.

La homosexualidad era endémica entre los pueblos de Medio Oriente y aún hoy se encuentra allí muy difundida. El único que permaneció ajeno a ella fue el pueblo de Israel, recuérdese a Sodoma y Gomorra. Una tradición bíblica paralela señala que Moisés fue iniciado en todos los grandes misterios egipcios, menos uno que no aceptó; la práctica homosexual.

En Grecia, el batallón sagrado de Tebas estaba constituido por parejas de homosexuales, uno de los cuales atacaba, mientras el otro defendía; fueron aniquilados en Queronea (338 a.JC.).

En Atenas y Esparta su práctica era algo común, especialmente la pederestría, pese a que existían leyes que lo prohibían (2). Esto muestra cierta conciencia o moral natural que se rebela contra ella y, al mismo tiempo, la transgresión de la norma como costumbre social.

Frente a ello se rebeló Diógenes, el cínico, quien a plena luz del día, buscaba con una linterna, por las calles de Atenas a quien fuera hombre. Para el historiador H. I. Marrou la homosexualidad de los tiempos antiguos tenía un origen militar y éste residía en la «camaradería guerrera» introducida por los dóricos (3).

(1) La revista *Proceeding* le dedicó un amplio espacio en su N°1082, Vol, 119/4. April 1993.

(2) R. Flaceliere: *La vida cotidiana en Grecia, en el siglo de Pericles* Bs. As., Hachette, 1959.

(3) H. I. Marrou: *Histoire de l'Éducation dans l'Antiquité*. Paris, Ed. du Seuil, 1948

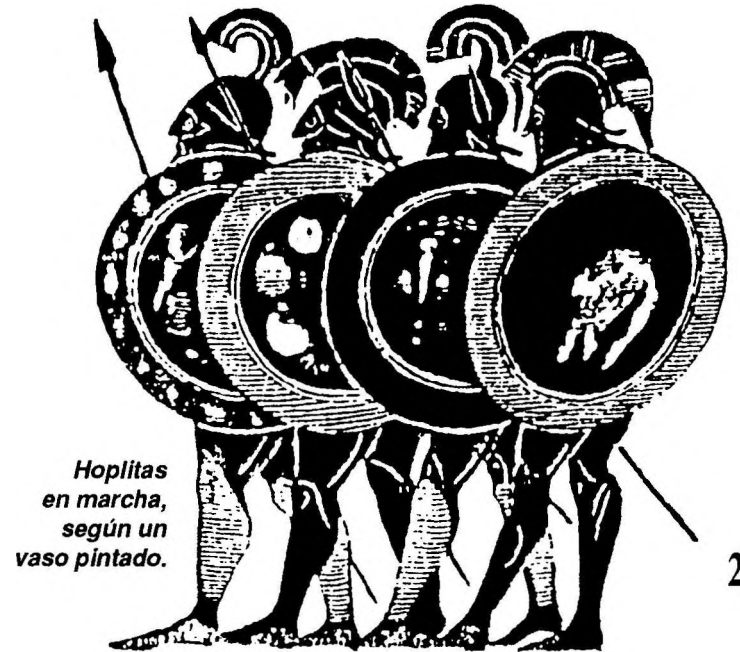
El cristianismo -heredero de la tradición de Israel-, mejoró la condición de la mujer y favoreció la vida familiar, de ese modo encauzó las costumbres. El medioevo exaltó el ideal caballero y encaró un modo de vida romántico que también contribuyó a menguar esa práctica. La Reforma no innovó en materia de esa tradición. Así desde tiempos remotos las FFAA fueron depurándose de ese lastre. Entonces, ¿en nombre de qué «progresismo» se alienta tamaña regresión?

El argumento de que carecen de valor de alguna habilidad psicofísica que les impida desarrollar las técnicas de vuelo, navegación, etc., no es cierto; muchos pueden alcanzarlas y de hecho ya lo han demostrado. Este argumento se refiere sólo a algunos de ellos, cuyo perfil psicológico personal denota otras características negativas como neuroticismo elevado, pasividad, baja capacidad de liderazgo e iniciativa, etc., por las cuales no se acepta el ingreso o se separa de las filas a quienes las detentan, aun sin ser homosexuales.

El argumento de que no existen en las FFAA es también falso, los hay. Superan los controles de ingreso y, de tanto en tanto, se los descubre a través de una falta disciplinaria en baños o dormitorios por acoso de hecho más que de palabra a sus pares. Esta última expresión es un nuevo concepto dentro del derecho -muy divulgado también por el periodismo -que merece ser tenido en cuenta y asociado a este tema.

«Agatón -dijo entonces Sócrates -mira a ver si me defiendes, que para mí se ha convertido el amor de este hombre (Alcibiades) en no pequeña molestia. Desde el momento en que me enamoré de él, ya no me es posible ni lanzar una mirada ni conversar con ningún hombre bello, so pena de que éste, sintiendo celos y envidia de mí, cometa asombrosos disparates, me injurie y a duras penas se abstenga de venir a las manos...» (Platón, **El Banquete**, 213 d).

Es esa incontinencia, los celos, las pasiones, con las faltas de disciplina concomitantes, lo que provoca que por razones preventivas hayan sido paulatinamente eliminados de las FFAA.



*Hoplitas  
en marcha,  
según un  
vaso pintado.*

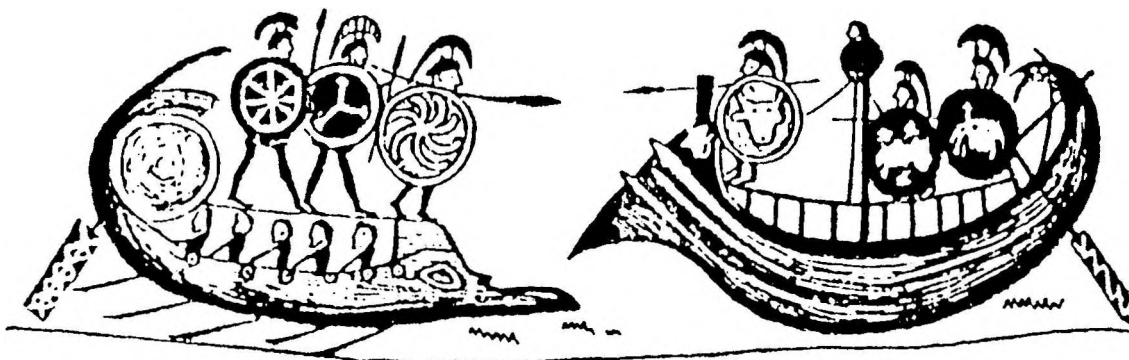
269

La ostentación de su condición, los actos de protesta disfrazados, etc. no constituyen un argumento favorable a su incorporación.

### ¿De quiénes estamos hablando?

El rótulo de homosexual se da a quienes poseen un desorden en su conducta sexual, sintiendo atracción por los individuos del propio sexo y algunos lo extienden desde quienes poseen una inmadurez o poco desarrollado concepto de su propio rol sexual -sin que por ello hayan alcanzado a consumar una relación genital de ese tipo-, hasta un travestí con ejercicio de la prostitución, lo que constituye ya una perversión y un delito. La gama de fenómenos es pues muy amplia (4).

(4) El DSM (*Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders*), editado por la *American Psychiatric Association*, ha ido suavizando su postura frente a la homosexualidad. Hoy ésta figura como «otros trastornos o



**Combate naval.  
Los combatientes  
son hoplitas,  
según un vaso pintado.**

¿Podemos ingresar los primeros? ¿Deberíamos ingresar a los últimos? Esta última pregunta se responde sola.

270

Por lo general algunos de los primeros superan los exámenes psicológicos (5) y luego, con el tiempo, manifiestan un episodio con el cual expresan no tanto su verdadera identidad, como su confusión y conductas equívocas, pasibles por eso de sanción. La terapia que podría eventualmente reencausarlos - a veces larga y difícil- no puede brindársela las FFAA, por eso se los separa.

Para S. Freud se trataba de un problema constitucional, y, por eso, ajeno al psicoanálisis. Sus discípulos fueron probando lo contrario; S. Ferenczi halló homosexuales neuróticos por compulsión y Sandor Rado afirmó que el principal factor causal de esta conducta aberrante es la ansiedad, que inhibe la pauta normal de conducta y busca una sustitutiva de estimulación creando así formas patológicas de satisfacción. Son gente que sufre íntimamente por su situación; no son de por sí psicópatas ni psicóticos, aunque éstos puedan caer eventualmente en actos homosexuales; raramente llegan a la esquizofrenia (6).

El psicoanálisis sostiene también que en cada ser humano hay elementos de bisexualidad. Para Cari G. Jung, quien penetró en los niveles más profundos de nuestra psique, en el caso de la homosexualidad se expresan a través de la sombra,

un arquetipo de nuestro inconsciente, nuestro lado oscuro y perverso. La existencia en toda persona de algo así como una homosexualidad latente, sostenida por los psicoanalistas, dio origen a neurosis iatrógenas, algunas de las cuales terminaron en suicidio.

Pero ésta es una expresión equívoca. Qué significa «latente»: ¿«en desarrollo», «potencial», «inactiva», «reprimida»? No se habla de «adulto latente» o de «madurez latente» y hablar de «homosexualidad reprimida» es un equívoco similar. ¿Por qué no hablar de «heterosexualidad reprimida»? (7).

desviaciones sexuales», lo que dificulta su diagnóstico y tratamiento. Algunos se acercan a él por la ansiedad que les produce la situación conflictiva de su yo; pero si ni siquiera asumen que su conducta es desviada, ¿qué éxito puede tener su tratamiento y hacia dónde se encamina éste?

(5) El éxito de los test es relativo. Algunos cuestionarios como el MMPI han introducido una escala para determinar pautas de comportamiento masculinas o femeninas, pero sus resultados no son terminantes. La versión reducida del mismo, conocida como Mini-Mult, que se aplica en muchas FFAA, no la incluye.

(6) B. Karpman: **Homosexualidad y exhibicionismo**. Bs. As., Hormé, 1974.

(7) La investigación actual se orienta a buscar un origen neurológico o genético. De probarse, ¿deberíamos considerarlos «discapacitados»? La psicología de la conducta la considera un comportamiento aprendido y por eso modificable, lo que abre optimismo sobre su prevención y tratamiento. Véase; S. Rado y otros: **Homosexualidad en el hombre y la mujer**. Bs. As., Hormé, 1967.

En diversos países existen leyes que prohíben la homosexualidad masculina; la femenina -más discreta y menos notoria- no es tan sancionada (8). Existen épocas históricas en que la homosexualidad aumenta por razones demográficas o ecológicas -por ejemplo el Renacimiento- y existen también modas y amaneramientos que nada tienen que ver con la homosexualidad. Los mosqueteros usaban puntillas; los sanguinarios piratas, aros y anillos y nuestros Patricios trenzas, la orden de cortárselas generó un motín.

### ¿Quiénes desean ingresar a las FFAA?

Existen dos variantes de la homosexualidad: aquellos que aceptan como compañeros sexuales a personas de su mismo sexo y quienes se adaptan a una pauta de conducta bisexual. Ambos tipos pueden manifestarse como activos o pasivos según la cuota de agresividad o sumisión que pongan en su relación, asemejándose con sus actitudes mentales, emocionales y físicas a los papeles reservados para varón y mujer en una relación de tipo heterosexual. El homosexual activo trata que su pareja sexual se asemeje a una mujer o, en ciertos casos, a una criatura (9).

Los homosexuales pasivos, de uno y otro sexo, no desean por lo general ingresar a las FFAA. Los activos han tomado «conciencia de clase» y lideran los movimientos «gays» de reivindicación. Su carácter activo y cierta incontinencia los hace, dentro del servicio, agresivos sexuales de los más débiles -subalternos o conscriptos-, a quienes someten a acoso, llegando a crear problemas disciplinarios.

No todos reaccionan con indiferencia o denuncia a sus propuestas; al sentirse íntimamente afectados hay quienes agreden. Los bisexuales activos, por su alternancia, contribuyen además a expandir el SIDA entre los sexos, siendo así mucho más peligrosos por razones sanitarias.

Son las FFAA las destinadas por la sociedad a verter su sangre por la Nación; ella es el vehículo mayor de contagio y

puede verse no sólo en combate sino también en accidentes, empleo de instrumentos, utensilios, etc.

He ahí dos razones fundamentales para no admitirlos: proteger a los más débiles y prevenir los riesgos sanitarios.

Hay otra razón de peso. Toda relación sexual crea un vínculo íntimo entre quienes la mantienen. Marginados durante años por la sociedad heterosexual, los homosexuales tienden a asociarse entre sí, en virtud de ese vínculo íntimo que los une, creando grupos cerrados de autoprotección, logias o fraternías (10). De vez en cuando, si se los persigue amenazan con divulgar el nombre de quienes establecieron relación con alguno de ellos, lo que constituye un acto de chantaje social.

Quien compra votos prostituye políticamente a quien los vende y quien cae en esto acostumbra a cobrar pronto y bien; he ahí el origen de tanta premura en satisfacerlos cuando tantos problemas afligen a los Estados Unidos y al mundo. Quienes así han obrado -ambos dos-, no constituyen una garantía de seriedad para las fuerzas, para contribuyentes o votantes.

Menudo problema para las FFAA... bastante tienen ya que lidiar con las logias políticas o los grupos religiosos, cuyos miembros se ayudan entre sí, llegando a veces a influir en pases, destinos o promociones, ¿deberían también lidiar, en un

(8) Diversas Armadas como la canadiense, australiana, dinamarquesa, francesa, etc., los aceptan; pero ello no significa que no los den de baja ante un problema disciplinario. Exigir en el ingreso una declaración de su condición sexual -tal como se hace en los EE.UU.-, es tanto una violencia que se somete a la persona como una ingenuidad; algo totalmente ineficaz.

(9) Véase: B. Karpman: **Incesto y homosexualidad**. Bs. As., Hormé, 1974.

(10) Un caso radical de estos grupos lo constituyen las SCUM (*Society for Cutting Up Men*), organizado por Valerie Solanas en los Estados Unidos, y que intenta eliminar a los hombres. Algunos grupos de eunucos de la India capan a los que logran capturar.

En China llegaron a constituir un poder paralelo hasta el advenimiento de la República.

futuro cercano, contra grupos de homosexuales que perturban al servicio? Contra el accionar de aquellos grupos se actúa, ¿por qué no evitar esto otro?

Los paliativos que se esgrimen para facilitar su admisión, tales como destinarlos a alojamientos o cuadras separadas, rompe con la comunidad y uniformidad de vida que caracteriza desde la antigüedad a las FFAA, traería nuevos gastos y obligaría a la propia automarginación de quienes opten por vivir allí (11). ¿Podrían mantener en ellas relaciones sexuales? ¿Quién controlaría lo contrario? Llegado el caso, ¿por qué no tolerar las relaciones heterosexuales para el resto del personal? La vida militar obliga a períodos de abstinencia sexual, por eso también desde antiguo esto se reprime dentro de los cuarteles y, en caso de ocurrir, da lugar a sanciones disciplinarias.

## 272 ¿Por qué desean ingresar a las FFAA?

El argumento que lo hacen para conseguir pareja es vulgar. Las razones son más profundas, ante todo señalemos que para ellos -tanto como para la mujer-, constituye un verdadero desafío, una meta por la que luchar.


Muchos sujetos intentan forjar su personalidad, como esto les cuesta dada la debilidad del yo o la índole de sus problemas psíquicos, recurren a instituciones con pautas disciplinarias rígidas, FFAA u órdenes religiosas, que además los protegen y continuamente los supervisan. Tras ellos se encuentran siempre neuróticos con retraso en su desarrollo emocional. El uniforme o el hábito no hacen ni al monje, ni al militar, ni a la persona con salud mental.

**N. de la R.:** La revista *Proceedings* en sus ediciones de enero, marzo y mayo de 1993 se ha ocupado ya extensamente del tema aquí expuesto.

Promover el ingreso de la mujer en las FFAA para controlar de algún modo la presencia de homosexuales, sería una falta de respeto hacia ellas. Ya se han ganado ese derecho por sí mismas, quedando todavía por discutir si deben ocupar o no roles de combate, aunque también los han cubierto en muchas ocasiones. Una propuesta similar fracasó en la misma Esparta, donde las mujeres gozaron de mayor libertad, para facilitar la atracción entre los sexos y la procreación, ante la escasez de la población, diezmada por las guerras. Dice Eurípides:

«Fuera de las casas, con los jóvenes -  
van con las piernas desnudas y el vestido flotante».

(**Andrómaca**, v. 597-598)

Los homosexuales tienen derecho a no ser discriminados por la sociedad, y las FFAA a seleccionar sus aspirantes conforme a patrones de conducta, personalidad, salud, ética, etc. que la experiencia histórica del servicio así lo aconseje. La casa se reserva el derecho de admisión y éste no es fruto del capricho o del prejuicio; se halla razonablemente fundado en esa experiencia de conducción... «que obra como un caudal que se engrandece cada vez que se ejerce con corrección y que se dilapida, en detrimento de lo enriquecido por los demás, cada vez que se lo ejerce mal» (12). 

(11) Otro ejemplo de automarginación es la aceptación femenina de formar parte de un 30% de los candidatos a diputados. Sin duda alguna un perjuicio debido al sistema de voto por lista completa vigente a la fecha.

(12) CN (RE) Roberto Ulloa: Discurso al entregar uniformes a cadetes de Primer Año de la Escuela Naval Militar, 15 de abril de 1972.

---

# ESTRUCTURAS CULTURALES E INTEGRACION: EL CASO ARGENTINO-BRASILEÑO

*LUIS A PONS*



273

El capitán de corbeta de I.M. **Luis A. Pons**, egresó de la Escuela Naval Militar con el grado de guardiamarina de I. M. en 1966. Desarrolló el Curso de Aplicación para Oficiales de I. M. en la capacitación Comunicaciones.

Prestó servicios en distintos Institutos de formación de personal y Unidades de Infantería de Marina.

Pasó a situación de retiro en diciembre de 1980. Desarrolló estudios en las Universidades del Sur y de Belgrano, obteniendo las licenciaturas en Historia y Relaciones Internacionales.

Actualmente se desempeña como profesor en la Escuela de Guerra Naval, la Escuela de Inteligencia Naval y la Universidad de Belgrano.

**BCN** *Volumen 111- Número 770*  
*Abril, mayo y junio 1993*

CDU 008 + 301.162.1 (82) (81)

Recibido: 25 de noviembre de 1992



**A**l iniciar este trabajo no podemos dejar de evocar la amarga duda orteguiana tan aplicable a la realidad latinoamericana que aproximándose a sus dos siglos de vida independiente, no ha encontrado un cauce común ni una meta consensual que le permita ir encaminándose hacia una cooperación real. «Partes del todo o todos aparte».

Cuando asistimos a tantos proyectos fracasados o balbuceantes sueños como la ALALC, la ALADI, el grupo Andino o el Mercado Común Centroamericano una vez más nos musitaría Ortega: «No es eso, no es eso». Sí, el filósofo se desesperaba ante las ilusiones de la recién nacida Segunda República Española, nuestro Ethos latinoamericano nos induce a contemplar, por lo menos con escepticismo los bienintencionados esfuerzos de la dirigencia argentina y de la brasileña en sus metas integradoras.

¿Por qué?

Pues deprime la lectura de protocolos, de adjetivadas

expresiones de deseos, de afirmaciones voluntaristas, de convocatorias a la cooperación que se afirman sólo en una estructura monista. Y deprime porque la insistencia en lo accidental en lo fenoménico: el plano de lo económico, sin realizar un profundo análisis si las bases sociopolíticas son acordes con lo pretendido, es montar cimiento endeble para integrar.

Retomando a Ortega, debe ser «la razón histórica», no la puramente deductiva la que debe proponer caminos, métodos de convergencia culturales para entonces sí caminar sobre «una simiente, no sobre un despojo», recordando la feliz expresión de Alfred de Musset.

Conscientes de las dificultades intrínsecas, en un estudio que trata de sobrevolar sobre la mera visión de los desequilibrios del poder militar o económico, que existe entre los dos países para adentrarnos en las actitudes básicas que atienden a la cooperación o representan la pervivencia de la histórica rivalidad, vamos a plantear una visión nueva:

**Un necesario marco referencial de las imprescindibles afinidades actitudinales para hacer viable el presente y el futuro de la cooperación.**

Por ende recurriremos a las herramientas que nos brinda la psicología social, a teorías de filosofía política o acotados estudios de integración interestatal que en influencia, nos pinten: **la influencia del factor psicosocial en la integración argentino-brasileña.**

## Intenciones y esperanzas

Por una lógica en la metodología de todo trabajo hay que esclarecer, debidamente, antes de encarar la consabida investigación, la extensión y profundidad de lo que encierra el **tema base**: en nuestro caso los factores psicosociales.

Entonces vemos que en nuestra lente de investigación tenemos un efecto **integrar** y de qué modo ciertas características de lo que vamos a unir influyen sobre él: **los factores psicosociales**

Integrar significa, en lenguaje llano, constituir un todo con las partes, es decir a unidades previamente separadas ligarlas en un **sistema** coherente (resaltamos el sustantivo en forma adrede).

Así creamos un grado significativo de interdependencia entre los elementos sujetos de integración de manera tal que, un cambio ocurrido en cualquiera de ellos tiene, en mayor o menor medida, resonancias sobre el resto.

Integración se puede referir al estado final de lo que se busca -las unidades ya interdependientes presentan, juntas, propiedades sistémicas de las que carecen por separado- o al proceso integrativo mediante el cual se alcanza tal situación deseada.

Según Deutsch (1970) considerando la primera acepción se puede decir que: **el dominio** de la integración se encuentra en las poblaciones de las zonas geográficas integradas o a integrar.

Su **ámbito** es el conjunto de las diferentes conductas afectadas tras establecerse las relaciones integrativas.

Su **alcance** representa el rango de recompensas y castigos que tiene el mantenerse dentro de la relación integrada (o separarse de ella).

Y se habla de que la integración es **cohesiva** en la medida que se puede resistir tensiones y esfuerzos, soportar el desequilibrio y resistir las rupturas.

Estas cualidades mensurables en forma más o menos subjetiva, nos abren cauces investigativos y si a ellos los conjugamos por la **tarea** impuesta: la influencia del factor psicosocial nos señala el particular ámbito de observación: en nuestra consideración al mismo **dominio** de la integración de la Argentina y Brasil.

En un sentido lato se debería estudiar la población y el potencial humano de los contextos integrados incluyendo los aspectos sociopsicológicos, etnográficos y antropológicos atinentes a los dos agregados sociales: el argentino y el brasileño.

Dentro de los actores considerados se puede esquematizar el estudio acotando el factor psicosocial (ver Escudé; 1984) en el estudio de:

275

- 1- Las diversas historias ideológicas en cuestión.
- 2- Los valores proclamados por los partidos gobernantes.
- 3- La idiosincrasia de los decisores extranjeros más importantes.

Es decir, contestes de que el componente psicosocial se puede dividir desde el estudio de la organización y estratificación social, el bienestar asegurado a la población, su religión y pautas morales hasta datos cuantitativos de geografía humana, nos vamos a centrar en áreas **ideales**: aquellas generatrices de las mecánicas perceptivas y por ende de actitudes hacia la otra parte del particular sistema configurado por la relación integrada.

Partimos, por ende, de una convicción: existe un marco político favorable (ver Camilión; 1987). Ha habido una evolu-



ción favorable de las tendencias aproximativas, no existe ningún conflicto importante como ocurrió en el pasado, ya no existen percepciones de amenaza de uno con respecto al otro, Brasil, en función de su importancia en el cuadro de las relaciones internacionales, ya no se ubica en una postura de alineamiento automático con los EE.UU.; la crisis económica que engloba a los países de América Latina hace encontrar puntos de encuentro en las respectivas políticas exteriores, procesos de consolidación democráticos de rumbos paralelos permiten encontrar similitudes del proceso interno y así muchos otros datos análogos que permitirían avizorar perspectivas de éxito en la tarea común.

Pero junto a esos datos promisorios aparecen otros que sin ser invalidantes, hacen que todo el proceso haya adquirido morosidad, resultados difusos, en definitiva, incertidumbre.

**276** Nuestra intención y esperanza es tratar de dilucidar, dentro de lo que ya dijimos configuran el espectro psicosocial respectivo, aquellas notas de base que requieren tratamiento urgente para garantizar que estamos en camino.

Esto implica que si nos circunscribiéramos al comercio bilateral y los numerosos factores que lo condicionan (en esa misma dimensión económica) pecaríamos de cortedad de miras.

Comprendemos que una de las bases para la cooperación económica es la firme decisión política.

Que en definitiva es filosofía (ver Camilión, 1987) lo que representa un mínimo de actitudes cooperativas y la necesaria erradicación de desconfianzas o de envidias.

La primera de las posturas: la desconfianza la desarrollaremos en párrafos posteriores, la segunda: la de las envidias, nos permite como reflexión que bien cuaja con este apartado, en especial cuando le hemos puesto como epígrafe: intenciones y esperanzas.

Es francamente notorio que la posición relativa de ambos países ha experimentado una variación significativa en favor de Brasil.

Así lo expresa un agudo observador de la diplomacia de los dos países en el siglo XX (Stanley Hilton; 1985):

(Hablando del hoy): «...El hecho doloroso para los geopolíticos argentinos es que la Argentina no está en capacidad de desafiar al Brasil por influencia en los otros países del Cono Sur. Brasil, en otras palabras, ha triunfado en la tradicional rivalidad y la sabiduría sugiere una política de Cooperación más que de Confrontación».

Hemos hecho más nítida esa dicotomía (no lo está en el original) ya que en un apartado de este trabajo se desarrollará con mayores detalles.

El hecho objetivo de despegarse por lo menos en determinados ámbitos, una nación de otra, podría llegar a promover sentimientos de envidia, castrantes por ser de aliento a la cooperación (el nacionalismo reactivo se cimenta en este sentimiento, ver Grondona, 1967).

A riesgo de extrapolar forzosamente ese defecto de la naturaleza individual al espíritu de una nación, podríamos recordar aquello que John Rawls («*A theory of justice*», Harvard University Press; 1971) establece a cuenta de que la integración argentino-brasileña tiende a una nueva estructura:

«Primero: cada persona tiene derecho a la libertad más amplia que sea compatible con una libertad similar a la de las demás. Segundo: las desigualdades económicas y sociales serán aceptadas cuando:

- a) Traigan ventajas para todos.
- b) Resulten de posiciones abiertas a todos.

Estos serían para el autor citado los principios de la justicia.

Extrapolémoslo a nivel naciones y consideremos al segundo postulado: Brasil y Argentina, disímiles en varias áreas como actores internacionales sin tantos reparos en equilibrarse o superarse en su rol hegemónico regional, deberían partir de actitudes como la expuesta por Rawls.

Pero hay toda una «historia ideológica» por detrás, la sana pasión del nacionalismo podrá devenir en «patología»; a partir de allí quedaría neutralizado ese nuevo espíritu creado en la década pasada y con tropiezos o aparentes retrocesos, en el primer proyecto con viabilidad en nuestro subcontinente.

**Nota:** Valga como acotación final que nos referimos no al Mercosur, proyecto integrativo más amplio, sino a su núcleo fundante: la integración argentino-brasileña.

### **Cooperación: necesidad actual frente a competencia: esterilidad pasada**

La interacción entre los hombres así como entre naciones navega en una relación mixta entre cooperación y competencia (Lawlery Bacharach; 1983).

Las relaciones de motivación mixta (amor u odio) son esencialmente inestables y circulan en un medio ambiente de recelos y desconfianza.

En ese sentido la escalada y la desescalada de un conflicto tienden a realimentarse en espiral por aquel principio que Von Clausewitz denominó de «acción recíproca», (*On War*; Penguin Books; Harmondsworth; 1968).

Todo este exordio nos da pie para comprender la interacción histórica de Brasil y la Argentina. Interacción que se destacó por muchas décadas por el mayor peso que alcanzó la dimensión competitiva. Esta relación tuvo un desbalance notorio a favor del Brasil cuando Río de Janeiro decidió, cerca del fin de la segunda guerra, alinearse francamente con EE.UU. mientras que Buenos Aires, en el cauce de una tradición neutralista, optó por una equidistancia de los bandos en lucha.

En definitiva en el mundo de la post-guerra Brasil había consolidado una alianza con la nación más poderosa del mundo mientras que la Argentina se encontró aislada y sin un socio poderoso que le sirviera de pie para su desarrollo (ver Escudé; 1984 y 1986).

Dejando de lado las mutuas desconfianzas y suspicacias en la diplomacia, decantadas en muchos años, podemos marcar (Lanus; 1984) dos o tres momentos bien ilustrativos de las relaciones bilaterales del 45 al 86: «las intenciones y decepciones del presidente Perón frente al Brasil, el acuerdo de Uruguayana y las relaciones argentino-brasileñas en el marco de la Cuenca del Plata y la utilización hidroeléctrica de los ríos».

La historia es continuidad, no hay saltos epilépticos, estos tres hitos marcados, junto a todo el historial que arranca allá en las primeras décadas del siglo pasado, nos hablan de aquel juego de suma variable que citábamos más arriba.

Si fuéramos a centrar nuestra lente en el desarrollo demográfico ya veríamos una diferencia, cualitativa, mientras la Argentina constituyó una sociedad aluvional con importantes aportes de la inmigración europea hasta la segunda década del siglo XX, Brasil fue un fenómeno endógeno de crecimiento vegetativo. Aquella luego del 40 sustituyó aquella inmigración por la de países vecinos. De todas formas se fue ampliando cada vez más el rezago de la Argentina en densidad poblacional. Esto representó un factor del despegue brasileño, más un modelo de desarrollo de concentración de poder económico y de distribución selectiva, mientras que su vecino del sur se quedaba con una estructura de crecimiento basada en estímulos internos que iban menguando progresivamente y que, por ende, hacían entrar a la Argentina en **vías del subdesarrollo**. En definitiva, se fue ampliando el «gap» de desarrollo económico (recordar la frase de Stanley Hilton mencionada precedentemente).

En apariencia había pasado la época de disputa sobre la hegemonía en el Cono Sur a favor del más dotado geográficamente.

Pero el residuo motivacional de toda una larga época de confrontaciones en las élites y en la opinión pública de ambos países -vale destacar que con mayor acento se dio su gravitación en el aparente perdedor en esa carrera- siguieron, (¿siguen?) teniendo como inmediata secuela la desconfianza morigerada hoy por intereses, necesidades análogas (no iguales).

Pero esa naciente empatía bilateral (o comunicatividad) no alcanza por igual a los estratos dirigentes de ambos países ni a sus respectivas poblaciones.

Es innegable que ante la crisis que azota, con desigual intensidad a ambos países, ya se encuentran intereses comunes.

La afirmación de Félix Peña:

278

«En efecto, se ha entendido cabalmente en ambas capitales que una intensa relación de trabajo, basada en intereses compartidos y en confianza recíproca, no implica necesariamente la idea de un eje binacional» (En Russell Roberto y Perina Rubén; 1988) sería a nuestro entender, excesivamente optimista ya que si el desafío (recordar las leyes de «crecimiento» de Arnold Toynbee) se extingue-en este caso *la detente* que implica al desarrollo la deuda externa- desaparecerían esos «intereses compartidos»: volvería a inclinarse la balanza en esa mezcla de competitividad-cooperación hacia el primer término de la dualidad.

Pero como se ha dicho, el conflicto nace de la distinta percepción que del mismo mundo tienen dos actores, por ende que, para disminuirlo, se debe obrar sobre los mecanismos perceptivos.

Se ha dicho también que el mundo de la política es un universo de representaciones. Por lo tanto si partimos de la premisa de que la integración nace de una «decisión política» (Arias Pellerano; 1987), es innegable que será exigencia seminal la manipulación más del «parecer» que del «ser».

Respecto a esta afirmación vale destacar que esta digitación cabe más en el ámbito de las élites dirigentes que de sus respectivas poblaciones.

Como se afirmara (North; 1974), aunque partamos de una relación original donde prime la competencia, siempre existe la hendidura donde se abren posibilidades de entendimiento y reciprocidad aunque sean reglas del juego aceptadas o «acuerdo para el desacuerdo». Posteriormente se irá construyendo la comunidad integrada (ver Deutsch op. cit).

Lo que debe ser fundamental para ir reforzando los mecanismos de interacción positiva es una fluida comunicación, un permanente esfuerzo de comprensión incrementando la densidad de lazos y vinculaciones.

Pero aún así sólo hemos volcado expresión de deseos.

¿Cómo hacer para consolidar una cultura de cooperación, no de competencia?

¿Cómo crear estructuras de significados comunes de manera de tratar que los mecanismos perceptivos se muevan armónicamente?

¿Cómo suscitar la recíproca confianza?

Creemos dar una aproximación de solución si encaramos el siguiente tema: el de **cultura política**, elemento de base dentro de la **psicosocial**, sustrato primario en las percepciones que **uno** tiene del **otro**.

### **Cultura política, herramienta de integración**

En este apartado, de significancia sustantiva teniendo en cuenta la orientación que le damos al trabajo donde el subsistema cultural desempeña el papel de herramienta fundamental para la integración, habremos de repasar su contenido de causa eficiente.

El punto de partida sería dar una definición del instrumento: cultura política es el conjunto de actividades, creencias y sentimientos que ordenan y dan significado a un proceso político y que proporciona los supuestos y normas fundamentales que gobiernan el comportamiento en un sistema político (Pye, Lucien; 1974).

La sustancia del concepto se ha ido perfilando en estudios comparados que arrancando desde Herodoto llegan a los clásicos de Tocqueville y de Emerson.

En función de esas «creencias» muchos autores, como los nombrados o más contemporáneos Benedict, Mead o Erich Fromm, se llega a comprender las distintas políticas nacionales.

Acciones que, por otro lado, tienen como base a la significación del mundo que cada actor pone. Prisma dado en gran parte por ese conjunto de actitudes y creencias que amalgamados conforman la cultura política.

Lo histórico, como ya lo afirmáramos tiene importante gravitación.

«La falta de sincronía en el desarrollo de la Argentina y del Brasil, desde los tiempos coloniales hasta mediados de este siglo, contribuyó para generar imágenes poco equilibradas en la visión que cada uno de los países fue teniendo de sí mismo y del otro».

«Visión de sí mismo y del otro»... reiteramos la expresión de Helio Jaguaribe (en «La integración argentino-brasileña, las relaciones entre América Latina y Europa» en Intal N° 122) pues nos está encauzando todo el desarrollo de este apartado.

Posiblemente ninguna otra actividad social incide sobre una gama tan amplia de emociones como la política; en una paráfrasis modernizada de Maquiavelo, ella permite encauzar por vías legítimas lo pasional intrínseco a la naturaleza huma-

na, dejando por otro lado, legitimadas aquellas conductas que se niegan a ese ceñimiento.

Es así, y a fuerza de reiterativos, que una adecuada cultura política amalgama, cohesionan un sistema, al darle una identidad colectiva, un polo capaz de dar un sólo foco de atención, concitando por ende, las lealtades individuales.

Ese sentimiento de pertenencia, cuando actúa convenientemente, es capaz de conformar «comunidades amalgamadas y de seguridad» (ver Deutsch; op. cit.). Este es el caso de las trece colonias norteamericanas que decidieron renunciar a sus intereses particulares y dar lugar a un nuevo Estado-Nación.

Dos países, Brasil y la Argentina, con distintas culturas políticas, con diferencias en su composición humana, con asimetrías de desarrollo y aún más con recargos heredados de desconfianza, no es el mismo caso.

Hilton (op. cit.) y en obra «Brasil y el mundo pos Versalles: imágenes de la élite y estrategia de la política exterior», nos habla de los fuertes celos que suscitaba en la década del 20, 30, 40 y aun del 50 para las élites brasileñas, particularmente las militares, las aparentes actitudes de remozamiento del **Virreynato** emprendidas por la Argentina.

Como efecto especular la dirigencia argentina mantuvo una actitud suspicaz sobre las «aviesas» intenciones geopolíticas brasileñas.

Se ha dicho que la cultura política del latino tiene un fuerte ingrediente de desconfianza.

Es así como los descendientes de la romanidad han creado «sociedades de desconfianza», que causan que no es sólo el prójimo al sujeto de mis celos sino toda aquella entidad extraña a lo que considero mi patria, (para ampliar esto ver «*Le mal français*» de Alain Leyrefitte).

Una actividad, como es la de hacer fructificar una acción

integradora, tan básicamente de carácter político, se condimenta de posturas iniciales, «arquitectónicas», donde el espíritu básico es el de confianza mutua.

Y la confianza nace del conocimiento y éste a su vez brota de la densidad del flujo de interacciones entre los dos pueblos.

El mundo acompañaría ese proceso. Su creciente unificación a través de lo que Marshall Mac Luhan señalara allá en la década del 60 (en «Gutenberg Galaxi o en Understanding Media») es un hecho.

El profesor de Fordham distinguía cuatro eras en la historia del hombre. La última, la era electrónica, ofrece la maravilla de volver a la aldea global, donde los hombres están mucho más cerca unos de otros a través de los múltiples puentes que tienden las comunicaciones sociales.

280

En tiempos de crisis histórica («el mundo está cambiando o cambiamos nosotros» es la definición orteguiana), se produce la coexistencia de las formas en proceso de extinción del mundo viejo con las que están llegando a ser en un mundo nuevo.

Y una de esas formas ya envejecidas es la idea del Estado Nación, a la manera del siglo XIX; producto de un medio cultural preciso, dio efectos particulares en lo que hace al resguardo de su integridad y al juego de poder tendiente a su protección.

Hoy es el poder del nuevo-viejo Estado-Nación el que requiere mensuarse con categorías nuevas, que se deben sumar a las tradicionales de población, territorio o tenencia de materias primas.

Dentro de esas modificaciones se debe extender al espíritu de un pueblo capaz de entrar en vinculaciones cada vez más estrechas con otro, con el fin de sumar potencialidades sin temor a ver retaceada su autonomía particular, por el contrario, debe comprender que se alcanza mayor independencia a través de la acentuación de la interdependencia.

Pero el proceso de adquisición de una nueva conciencia en donde está el verdadero nacionalismo, el de fines no el de medios (Escudé; 1987) es un proceso trabajoso con el riesgo además para quienes emprendan esa tarea ciclópea, de que sean tildados con los más degradantes vituperios del léxico del nacionalismo reactivo.

Pero hemos apuntado que un proceso integrativo cultural debe atender a la creación de identidades compartidas.

No basta la buena voluntad política argentino-brasileña para diseñar un «campo de acción» compartido (Frischnekt, Federico y otros; «Contribución Académica» N° 20; ESGN: Bs. As. 1988).

Se deben sentar nuevas bases de trabajo donde se profundice el flujo de comunicación en ambos sentidos, considerando en especial la que fluye desde la Argentina hacia el Brasil.

Claro que el mero voluntarismo no es suficiente, no se puede garantizar que un mayor uso de los medios garantice una mayor receptividad, por ende, mayor interés.

Por otro lado de ambos lados surgirán temores a la competencia (industriales), a la pérdida de control sobre sus respectivas poblaciones (políticas), o la pérdida del espíritu de defensa del patrimonio (militares).

Cuando existe una maximización de la soberanía, hay un poder mayor para políticos y burócratas que administran el Estado. Esa sublimación no significa que habrá un mayor bienestar para la población ni que realmente la Nación se haga más poderosa.

### **Conclusiones y reflexiones para argentinos**

Si emprendimos esta tarea recurriendo a Ortega y Gasset permítasenos exigir del filósofo español alguna sugerencia más para un remate que, por proceder de argentinos, desea

que tenga como receptores privilegiados a sus propios compatriotas.

«Querer que el derecho rijan las relaciones entre seres que previamente no viven en efectiva sociedad, me parece -y perdónese me la insolencia- tener una idea bastante confusa y ridícula de lo que el derecho es».

Si las páginas de **Prólogo para franceses** con las que se abre **La Rebelión de las Masas** tienen una clara alusión a los pueblos de Europa, podemos trasladar la idea a subrayar la necesidad de crear un espíritu «social», comunitario, antes de pasar a la necesaria estructura jurídica.

El ánimo de desarrollar actitudes cooperativas, más allá de simples y enfáticas retóricas integracionistas, requiere mucho más que la voluntad política de los decisores que, por otro lado, son transeúntes en el campo del sistema democrático.

Se requiere mucho más; la internalización concreta de su necesidad que no es sólo económica, caso contrario sus ya visibles demoras harán cundir el derrotismo y el escepticismo sobre sus posibilidades.

Tampoco estará limitado a sectores sociales acotados - aunque se subraya la necesidad de la élite fundacional -sino que deberá haber un gradual «rebalse» hacia las diversas capas del «dominio» de la integración, para que ésta sea asumida con convicciones consensuales.

Nuestro sistema educativo deberá mantener un regulado equilibrio entre la solidez de un patriotismo, condición sine qua non para el **proyecto de vida en común**, que significa la Nación y el cultivo de toda la riqueza de nuestra tradición con una visión menos ideologizada, menos grandilocuente de lo que el país es.

Si estos son elementos a reforzar hacia adentro tendremos, tenemos, la necesidad histórica de desarrollar **una cultura de confianza** hacia nuestros vecinos.

La confianza, como se ha dicho, es un capital que se va acumulando muy lentamente, las alianzas amén de intereses compartidos se cimentan en un crédito de sincera fe hacia el otro.

Ella se construye con pequeños actos, con el conocimiento mutuo y con un aumento del flujo de noticias, de viajeros, de «mostrarse». El aparato cultural de nuestro sistema político en combinación con nuestras representaciones, diplomáticas, económicas o culturales, deberán trabajar sobre una imagen renovada del país, sabiendo de antemano que se deberán vencer dos clases de obstáculos: el estereotipo del «señorito» orteguiano, aquel carente de internidad, por lo tanto de una identidad reconocible y las pocas motivaciones, mayoritarias, a atender nuestros requerimientos de mayor significación.

Muchas otras consideraciones podrían ser hechas como instrumento psicosocial capaces de ir echando bases más firmes y estables para seguir andando el camino, escaso pero camino al fin, recorrido.

Los desequilibrios existen en muchos ámbitos. Todos referidos a dimensiones materiales o de fuerza repercuten automáticamente en el campo de las emociones, de los sentimientos, de las percepciones.

Pero el orden de la estabilidad absoluta es el orden de las tumbas: ¡Bendita sea la asimetría, el desequilibrio para los argentinos, pues él encierra el orden de la creación!

El universo latinoamericano pleno de conflicto, de complejidades, de incertidumbre, de aparente alocada entropía, debe ser fuente de inspiración para nosotros los argentinos.

La integración de Brasil y la Argentina con los catalizadores culturales insoslayables será el embrión de una empresa más amplia, América Latina como enjambre: «muchas abejas y un sólo vuelo».

Las disimilitudes psico-sociales argentino-brasileñas pare-

cieran ser escolios de difícil superación ¿y si asumiéramos que la riqueza de esta nueva integración es su diversidad?

Diversidad de historias, diversidad de lenguas, diversidad de tradiciones, diversidad de cosmovisiones. La peor tentación sería anularlas.

Así como Europa cruzada por clivajes étnicos, geográficos,

económicos no los suprimió, los superó y respetándolos imprimió un sentido común al devenir sobre una conciencia de base solidaria, la Argentina y Brasil deben contemplar **en conjunto** el mundo de hoy y el de mañana.

Y así seremos **partes de un todo** dejando de ser, como hoy todos aparte. **¡EEM!**

### Bibliografía consultada

-Arias Petlerano, Francisco: **La integración latinoamericana es cosa de política**; Ed. Club de Bs. As.; Bs. As. 1987.

-Camilión, Oscar: **Integración Argentina-Brasil, realidades y proyecciones** en INTAL N° 122; Bs. As, 1987.

282

-Deutsch, Karl y otros: **Integración y formación de comunidades políticas**; INTAL; Bs As. 1966.

-Escudó, Carlos: **Argentina vs. las grandes potencias**; EB; Bs. As. 1984.

-Escudé, Carlos: **Patología del nacionalismo. El caso argentino**. Instituto Torcuato Di Tella; Bs, As. 1987.

-Haas, Ernst. B.: **Partidos políticos y grupos de presión en la integración europea**.

-Hilton, Stanley: **The Argentine factor in twentieth century Brazilian Foreign Policy Strategy** en *Políticas Science Quaterly* Spnng 1985.

-Muñoz, Heraldo (comp.j: **Las políticas exteriores latinoamericanas frente a las crisis**; Ed. Grupo Editor Latinoamericano; Bs. As. 1985.

-Pons, Luis y otros: **Conflictos internacionales**; Ed. Tekne; Bs. As. 1986.

-Pye, Lucien: **Cultura política** en Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales; Ed. Aguilar, 1974.

-Russell, Roberto y Perina, Rubén (Comp.): **Argentina en el mundo**. Grupo Editorial Latinoamericano; Bs. As. 1988.

Lanus, Archibaldo: **De Chapultepec al Beagle**, EMECE - Bs. As. 1984.

# ACERCA DEL CONFLICTO BELICO EN EL ATLANTICO SUR

A mediados del mes de julio de 1988, fuimos convocados al Estado Mayor General de la Armada, donde se nos comunicó que habíamos sido designados peritos ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal de la Capital.

La designación respondía a un pedido de la citada Cámara en relación con la causa N° 59. «Conflicto Bélico en el Atlántico Sur - Cuaderno de prueba de la defensa de Leopoldo Fortunato Galtieri».

Se nos informó la tarea que teníamos por delante y el poco tiempo de que disponíamos para su realización, alrededor de unos quince a veinte días.

El peritaje que se nos ordenaba estaba limitado a dos preguntas. Estas eran:

1- ¿Cuánto tiempo es necesario, aproximadamente, para preparar una flota de alrededor de cien (100) buques (entre buques de guerra, auxiliares, de carga y de transporte de tropas), a efectos de zarpar para la realización de una operación militar a efectuarse en un lugar que exige un tiempo de veinte (20) días desde la fecha de zarpada, para llegar al mismo?

2- ¿Cuáles son, específicamente, los preparativos que deben llevarse a cabo, como ser: convocatoria de la tripulación y de la tropa que ha de actuar en el conflicto, desembarcando en su

lugar de destino: aprovisionamiento de alimentos y material de guerra, y todo lo que se considera necesario como infraestructura para una operación de esa naturaleza?

Comprendimos que debíamos orientarnos en la información que suministraban diversas fuentes británicas, ya que de esa Armada se trataba, aunque las preguntas omitiesen nombrarla.

Los siguientes libros y artículos publicados, fueron valiosísimos elementos de consulta que nos posibilitaron la elaboración del trabajo.

1. **Informe Franks.**
2. **Las Armadas y la Política Exterior** - Ken Booth.
3. **Revista «Defensa»** N° 62/83 - Alte. Fieldhouse.
4. **«Naval Forces»** N° 1/1983 - Vol. 4 - Alte. Fieldhouse.
5. **«Proceedings»** Jun/83 - Neville Trotter.
6. **«Proceedings»** Jun/83 - Captain David Kenney.
7. **«The Navy Supply Corps»** - Jul/Ago 83.
8. **«Naval Forces»** N° 5 - Vol. 3.
9. **«Merchants Ships at war»** - The Falklands Experience Captain Roger Villar - 1984.
10. **Revistas de Publicaciones Navales** años 83,84 y 85.

Lo que sigue es el informe completo, tal como fue entregado con fecha 5 de agosto de 1988, al secretario de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal de la Capital.



## Antecedentes

Las dos preguntas formuladas tienen una estrecha vinculación. Si bien este peritaje las tratará separadamente, una consideración seria y objetiva de ambas no pueden hacer abstracción de la armada de que se trata. Las armadas, como organismos pertenecientes a un estado nación, guardan en general un armónico desarrollo y capacidad con la alcanzada por el estado nación al que sirven.

Es muy diferente la capacidad que tiene una superpotencia para poner en movimiento una fuerza de tareas integrada por cien (100) buques a la que tiene una potencia de menor envergadura.

Asimismo, por debajo de la calidad de superpotencias, existe un amplio espectro de potencias grandes, medias y chicas, por darle algún tipo de clasificación genérica, que poseen medios y capacidades muy diversos para ser considerados de conformidad a las preguntas que nos tratan.

Sin pretender una rigurosa precisión, que se salga de un prudente pragmatismo, las preguntas en cuestión deberían estar referidas a la armada de un país en particular, para poder medir sus posibilidades de alistamiento y operación.

### A tenor de la 1 ra. pregunta

Creemos pertinente recurrir al autor británico Ken Booth, quien en su libro «Las Armadas y la Política Exterior», editado en Londres en el año 1977, ubica a las armadas de Gran Bretaña y Francia en la categoría de armadas oceánicas, inmediatamente por debajo de las de los Estados Unidos y la Unión Soviética, a las que denomina globales o mundiales.

Expresa Ken Booth: «Una marina oceánica podrá emprender pequeñas demostraciones permanentes o patrullas regulares en aguas lejanas en apoyo de los objetivos nacionales. Las armadas de Gran Bretaña y Francia pueden describirse como

oceánicas, ya que ambas tienen la capacidad necesaria y algunos intereses en usar el mar fuera de las zonas marinas inmediatamente adyacentes a sus territorios».

Se entiende por demostración permanente, el mantenimiento continuado, por largos períodos de tiempo, de una fuerza naval en operaciones en un teatro determinado. Gran Bretaña, lo hace en Malvinas desde la rendición de Puerto Argentino hasta hoy, con una fuerza conjunta de aceptable capacidad disuasoria; y simultáneamente coopera con las fuerzas navales de los Estados Unidos en el Golfo Pérsico.

En la referencia correspondiente a la obra de Booth se habla de una fuerza naval pequeña afectada a una patrulla o demostración permanente. Los medios de que dispone la Armada Británica, respaldados por el potencial-nacional, le permiten el rápido alistamiento de una importante Fuerza de Tareas destinada a operar en un teatro lejano, lo que quedó demostrado en oportunidad de la campaña de Malvinas.

En el caso particular de Gran Bretaña, que es en rigor lo que nos trata, al ser una gran potencia con intereses nacionales en diversas regiones, algunas muy alejadas de su metrópoli, posee planes contingentes o de emergencia que le permiten afrontar situaciones diversas.

No es el mismo caso de otras potencias menores con ningún o pocos intereses fuera de su territorio, o que existiendo, carecen de los medios, organización, respaldo y/o voluntad nacional para afrontar imprevistas incidencias.

### Situación anterior al 2 de abril de 1982

Es evidente que Gran Bretaña consideró con anterioridad a los hechos que desembocaron en la guerra, la posibilidad de acciones de fuerza por parte de los argentinos, como resultado del estancamiento en las negociaciones diplomáticas.

Al respecto el informe oficial presentado al Parlamento

Británico en enero de 1983, conocido como Informe Franks, señala algunos puntos que a continuación transcribimos.

Punto 77 - Evaluación de la amenaza argentina

«...La nueva evaluación del año 1979 consideraba que la amenaza militar argentina había disminuido en virtud de la decisión negociadora británica. No obstante la Comisión consideraba que la decisión argentina de extender su soberanía al área de las Malvinas no había disminuido. No podían descartarse acciones militares directas a las islas o buques británicos si las negociaciones o el Gobierno Argentino llegaba a la conclusión de que el Británico no estaba dispuesto a negociar».

Punto 110

«... El 14 de setiembre de 1981, fue aprobado formalmente por los Jefes de Estado Mayor el documento: «Breve evaluación político militar de la capacidad de Gran Bretaña para responder militarmente a una serie de posibles acciones argentinas...».

Punto 111

«... En el documento señalado en el punto anterior, se examinan las opciones militares identificadas en la evaluación hecha por la Comisión Conjunta de Inteligencia con respecto a la Argentina en julio de 1981 y las posibles respuestas».

«Del documento surge que la respuesta militar británica debía ser esencialmente naval; que el tiempo de navegación era del orden de los veinte (20) días para los buques de superficie y se necesitaba un período adicional para preparar y reunir los refuerzos navales, lo cual podría acarrear serios perjuicios a los demás cometidos militares».

Punto 112 - Transcripción completa

«Luego, el documento hacía un examen de las respuestas

posibles a diferentes formas de la acción argentina: hostigamiento o captura de buques británicos; ocupación militar de una o más islas deshabitadas; captura del equipo británico del B.A.S en Georgias del Sur; una operación militar en pequeña escala contra las islas; una invasión militar total contra las islas.

En el último caso, para disuadir una invasión total, se juzgó necesaria una gran fuerza equilibrada, en la que se incluyera un portaaviones de la clase Invencible con cuatro destructores o fragatas y posiblemente un submarino nuclear, un buque de abastecimiento y personal adicional al mando de la fuerza de brigada, para reforzar la guarnición.

Tal despliegue sería muy costoso e insumiría una parte muy importante de los recursos navales del país.

Pero existía el peligro de que su envío pudiera precipitar justamente la acción que se quería disuadir. Si luego se encontraba con la ocupación argentina de las Malvinas al momento de su llegada, no podía haber seguridad de que esa fuerza recobraría las islas."

El documento concluía que, para lidiar con una invasión total, se necesitaban fuerzas navales y terrestres con un apoyo aéreo orgánico a una escala importante, y que los problemas logísticos de una operación de este tipo serían cuantiosos.

Punto 113 - Transcripción completa

«Durante la preparación del documento por parte de los Jefes de Estado Mayor, en el Ministerio de Defensa había cierta tensión (Departamento Naval) ante la carencia de minuciosos planes de contingencia, destinados a proteger las propias Islas Malvinas y a los infantes de marina allí destacados.

La Comisión de Comandantes en Jefe de Gran Bretaña consideró el tema en febrero de 1982, cuando el Jefe Asistente del Estado Mayor de Defensa (Operaciones) informó -mientras

aún estaba pendiente la consideración del documento de los Jefes de Estado Mayor para presentar ante la Comisión de Defensa- que en el Ministerio de Defensa no había ambiente propicio para formular una detallada planificación de contingencia.

Como estas discusiones a nivel de planificación no habían llegado al punto de ser consideradas por los Jefes de Estado Mayor, no las estimamos de importancia para nuestro estudio, especialmente a la luz de la evidencia que nos fuera presentada por el ex Jefe de Estado Mayor de Defensa, a quien hemos mencionado en el párrafo 109".

Punto 150

286

«... El 2 de marzo de 1982 el Agregado de Defensa británico en Buenos Aires informó a la Oficina de Asuntos Exteriores y del Commonwealth sobre la amenaza militar argentina a las Malvinas. Juzgaba que: «Si los argentinos llegaban a creer que una solución negociada ya no era posible, la toma directa de las islas era una alternativa obvia».

### Conclusión parcial

A la luz de lo manifestado en el Informe Franks y de otra documentación consultada, es evidente que:

a- Gran Bretaña tenía indicios concretos de que la Argentina, ante un estancamiento de las negociaciones, podría producir alguna acción militar sobre Malvinas y/o Georgias y Sandwich del Sur; para lo cual contaba de antemano con los planes de operaciones pertinentes, actualizados en setiembre de 1981.

b- Gran Bretaña en su calidad de potencia naval oceánica estaba en condiciones de movilizar una importante Fuerza de Tareas en muy corto plazo.

c- Gran Bretaña posee gran experiencia de guerra, la que

sumada a su participación en la OTAN, mantiene a sus fuerzas armadas en un permanente nivel de alto grado de apresto.

d- Gran Bretaña posee una elevada capacidad industrial y económica que le permite respaldar eficazmente un importante esfuerzo de guerra.

### Situación a partir del 25 de marzo de 1982

Los días previos al 2 de abril se produjeron algunos aprestos por parte de los británicos que merecen ser considerados.

El Comandante de las Fuerzas Operativas, almirante Sir John Fieldhouse, en la revista Defensa N° 62/1983, publica un artículo que en una de sus partes expresa:

«El 25 de marzo, cuando todavía parecía probable una solución diplomática del incidente, me dirigí a Gibraltar en una visita a los buques que se encontraban participando en el Ejercicio Springtrain. El 29 de marzo la situación se estimó de una gravedad suficiente como para que regresara a mi Cuartel General en Northwood, Middlesex.

Antes de abandonar Gibraltar, ordené al Comandante de la Primera Flotilla, contraalmirante Sir John Woodward, prepararse para destacar una agrupación adecuada de buques, pertrecharse y estar listo para marchar al Atlántico Sur, en caso de que fuera necesario».

«Asimismo, el 29 de marzo, el submarino HMS *Spartan* fue segregado del Ejercicio Springtrain, con la orden de pertrecharse en Gibraltar para su despliegue al Atlántico Sur.

Posteriormente, el 30 de marzo, el HMS *Splendid* recibió órdenes de desplegarse desde Faslane. También, pocos días después, zarpó un tercer submarino nuclear, el HMS *Conqueror*. Todos completaron sus pertrechos de guerra en un plazo de 48 horas de recibida la orden».

# Apéndice 1

## SUMMARY LIST SHOWING SHIPS IN THE ORDER IN WHICH THEY WERE TAKEN IN HAND FOR MODIFICATION

SHIP	OWNER	TAKEN UP	IN HAND FOR MODIFICATION	WHERE	SAILED SOUTH	ARRIVED HOME	MERCHANT SHIPS AT WAR							
ELK	J & O	4 April	6-9 April	Southampton	9 April	12 July								
CANBERRA	P & O	4 April	7-9 April	Southampton	9 April	11 July	ALVEGA	Finance for Shipping	25 April	1-5 May	Portsmouth	9 May		
BRITISH FSK	BP	5 April	7-11 April	Portland	11 April	early June*	BALTIC FERRY	Townsend Thoresen	2 May	3-9 May	Portsmouth	9 May	Stayed	
BRITISH TAY	BP	5 April	7-11 April	Devonport	12 April	by 16 June*	NORDIC FERRY	Townsend Thoresen	3 May	4-9 May	Portsmouth	9 May	29 July	
SALVAGEMAN	United Towing	6 April	8-10 April	Portsmouth	10 April	crew relief 29 July	QUEEN ELIZABETH 2	Cunard	4 May	4-12 May	Southampton	12 May	11 June	
IRISHMAN	United Towing	7 April	8-10 April	Portsmouth	10 April	crew relief 9 July	WIMPEY SEAHORSE	Wimpey Marine	4 May	5-13 May	Rosyth	16 May	Sailed N 12 August	
BRITISH TAMAR	BP	7 April	9-10 April	Portsmouth	13 April	Gibraltar early July	ATLANTIC CAUSEWAY	Cunard	4 May	6-14 May	Devonport	14 May	Sailed N 13 July	
BRITISH DART	BP	9 April	9-11 April	Portsmouth	22 April	2 July	BALDER LONDON	Parley Augustsson	6 May	7-10 May	Portsmouth	12 May	via Gibraltar	
BRITISH TEST	BP	9 April	9-11 April	Portsmouth	14 April	22 July	GEESTPORT	Crest Line	6 May	9-20 May	Portsmouth	21 May	Sailed N 3 August	
FORT TORONTO	Canadian Pacific	10 April	10-19 April	Southampton	20 April	Stayed	ST EDMUND	Sealink	12 May	13-19 May	Devonport	20 May	Stayed	
BRITISH TRENT	BP	12 April	12-13 April	Portsmouth	18 April	late June	SCOTTISH EAGLE	King Line	26 April	15-18 May	Portsmouth	24 May	Stayed	
YORKSHIREMAN	United Towing	7 April	12-13 April	Portsmouth	13 April	crew relief 13 April	CONTENDER	Sea Containers	10 May	15-19 May	Devonport	20 May	Stayed	
STENA SEASPREAD	Stena	10 April	12-16 April	Portsmouth	16 April	18 August	BEZANT							
NORTHELLA	J Marr	11 April	13-24 April	Rosyth	27 April	late July	TOR CALEDONIA	Whitwill Cole	14 May	16-20 May	Southampton	20 May	Sailed N 31 July*	
FARNELLA	J Marr	11 April	15-24 April	Rosyth	27 April	late July	RANCATIRA	Union Steam Ship Company	15 May	24 May to 11 June	Devonport	19 June	18 October 1983	
IUNELLA	J Marr	11 April	15-24 April	Rosyth	27 April	late July	ST HELENA	Curnow Shipping	22 May	24 May to 9 June	Portsmouth	13 June	Sailed N 14 August	
CORDELLA	J Marr	11 April	16-24 April	Rosyth	27 April	late July	LAERTES	Ocean Transport & Trading	28 May	29 May to 8 June	Devonport	8 June	Sailed N 3 August	
UGANDA	P & O	10 April	16-19 April	Gibraltar	19 April	9 August	ASTRONOMER	T & J Harrison	20 May	31 May to 7 June	Devonport	8 June	Stayed	
ATLANTIC CONVEYOR	Cunard	14 April	16-25 April	Devonport	25 April	Sank 28 May	AVELONA STAR	Blue Star	28 May	31 May to 10 June	Portsmouth	11 June	Stayed	
G A WALKER	Canadian Pacific	16 April	Not modified initially as kept in UK waters		10 June	Stayed	STENA INSPECTOR	Stena	25 May	1-6 June	Charleston Navy Yard	6 June	crew relief October	
EUROPIC FERRY	Townsend Thoresen	19 April	19-22 April	Southampton	25 April	Sailed N 23 June	STRATHIWE	P & O	3 June	17-28 June	Southampton	28 June	Sailed N July*	
BRITISH WYE	BP	19 April	19-21 April	Portsmouth	25 April	July								
EBURNA	Shell	13 April	19-20 April	Devonport	26 April	31 July								
ANCO CHARGER	P & O	18 April	20-22 April	Portsmouth	24 April	7 August								
PACT	United Trawlers	16 April	20-24 April	Rosyth	27 April	late July								
BRITISH AVON	BP	20 April	21-22 April	Portsmouth	25 April	Sept								
NORLAND	P & O	17 April	22-28 April	Portsmouth	26 April	Sailed N 23 June								
IRIS	British Telecom	24 April	26-29 April	Devonport	29 April	30 November								
LYCAON	Ocean Transport & Trading	26 April	27 April to 4 May	Southampton	4 May	crew relief 22 August								
SAXONIA	Cunard	28 April	30 April to	Portsmouth	8 May	Sailed N								

287

Note: So far as possible the dates of formal taking up are shown above. Many ships however had more informal notice of several days. Moreover the dates given by various sources have minor variations and there may consequently be some small errors in this table. \* Indicates that the ship is known to have done another round trip to the Falklands.

«El 31 de marzo recibí instrucciones de efectuar secretamente los preparativos para la organización de una Fuerza Operativa destinada a operar en el Atlántico Sur. El 2 de abril, después de la invasión argentina, se dio autorización para que los preparativos fueran realizados públicamente».

«Entretanto, el 2 de abril, se dio la orden de alistamiento inmediato, en los puertos del Reino Unido, a los

portaaeronaves HMS *Hermes* y HMS *Invincible*, junto con el buque de asalto anfibio HMS *Fearless*, dos fragatas, dos buques de desembarco logístico, la Brigada de Comandos III de la Real Infantería de Marina y el apoyo logístico necesario. El HMS *Hermes* -con el Escuadrón Aeronaval 826 y parte de los 846 y 800- y el HMS *Invincible* -con los Escuadrones Aeronavales 820 y 801 - zarparon de Portsmouth el lunes 5 de abril.

El almirante Woodward, izando su insignia en el HMS *Antrim*, recibió órdenes de zarpar del área de Gibraltar, rumbo a la isla Ascensión, junto con otros seis destructores y fragatas, con apoyo de la Royal Fleet Auxiliary (RFA).

El 4 de abril se transfirió la insignia al HMS *Glamorgan*».

### Conclusión parcial

a- Se aprecia a partir del 25 de marzo un apresto de unidades navales de superficie y despliegue de submarinos nucleares hacia el Atlántico Sur.

b- El contraalmirante Woodward, al mando de una importante fuerza naval, se encontraba en Gibraltar realizando ejercitaciones.

## 288 2 de abril de 1982 y días siguientes

Transcripción de la orden de requisición de buques mercantes emitida por la Corona Británica con fecha 4 de abril de 1982 -ver fotocopia del documento agregada.

El almirante Sir John Fieldhouse expresó:

«No me cansaré de decir, tan claro como sea posible, cuán importante fue la contribución de la marina mercante en nuestro esfuerzo en la campaña Malvinas. Sin los buques requisados a las líneas comerciales, la operación no hubiera podido realizarse. Si esto significa una dependencia de los británicos de sus buques mercantes en la guerra, esto es así» Naval Forces N° 1, 1983, Volumen IV.

A continuación se transcriben algunos párrafos del artículo «Las Malvinas y el largo arrastre», de Neville Trotter -miembro del Parlamento Británico- Proceedings, junio 1983.

«Un hecho destacado del operativo fue el rol desempeñado por los buques de la Marina Mercante y la cooperación entre

estos y los buques de la Marina Británica. Se creó una nueva sigla STUFT: buques tomados de líneas comerciales.

Algunos eran charteados pero otros eran requisados».

«El dispositivo STUFT se puso en marcha tan rápidamente que algunos armadores fueron notificados de la requisita el mismo día de la invasión argentina. Hubo gran confianza entre los propietarios y el gobierno y las cláusulas financieras recién se acordaron después de finalizada la lucha».

«El *Canberra* retornó a Inglaterra poco después de la invasión al finalizar un crucero de 96 días y zarpó con los comandos dos (2) días después, convertido y equipado con dos (2) plataformas para helicópteros. Hubo que desembarcar a los paquistaníes no agremiados que trabajaban en su sala de máquinas y reemplazarlos por personal agremiado de Cardiff».

«Casi toda la Flota Auxilia rtripulada por civiles marchó al sur y transfirió provisiones, municiones y combustible a la Flota en 1.200 oportunidades».

El capitán de navío de la Armada de los Estados Unidos David Kenney, en un artículo publicado en junio de 1983 en el Proceedings se formula la siguiente pregunta: ¿»Cómo pudo un país europeo a 8.000 millas del escenario de la guerra, desalojar a un enemigo numéricamente superior y bien atrincherado, cuyas bases estaban a sólo 400 millas del campo de batalla?

A lo que responde: «Poniendo en vigencia leyes de emergencia, el Gobierno Británico confiscó suficiente tonelaje mercante para apoyar a una Fuerza de Tareas con dos portaaviones y una Fuerza de Asalto del tamaño de una división al final de una larga cadena logística».

Esta pericia ha podido determinar, a través de un artículo oficial titulado «El desafío del abastecimiento a las Malvinas» - The Navy Supply Corps Newsletter, julio/agosto 1983- lo siguiente:

1. La primera tarea de la marina inglesa fue alistar y fletar los buques de guerra y buques de apoyo inmediatamente disponibles en el Reino Unido.
2. Desde el principio se requisaron los grandes transatlánticos *Canberra* y *Queen Elizabeth II*, junto con otros buques para transporte de armamentos, municiones, repuestos y equipos.
3. En algunos casos la conversión de los buques fue mínima, con la instalación de equipos de comunicaciones extra y de dispositivos para reabastecimiento en el mar, como fue el caso de muchos buques tanque y transporte de materiales secos.
4. Los astilleros navales y privados participaron activamente en la conversión de buques mercantes.

Asimismo, un artículo aparecido en el N° 5, volumen 3, de la publicación *Naval Forces*, expresa lo siguiente:

«El éxito de los buques requisados al comercio (STUFT). Más de cincuenta (50) buques fueron tomados de treinta y tres líneas comerciales, totalizando unas 673.000 toneladas.

Estos buques, modificados en pocos días, fueron capaces de reabastecerse de combustible en el mar y muchos de ellos de operar con helicópteros. Transportaron más de 100.000 toneladas de carga, 9.000 hombres y 95 aeronaves diversas».

Esta pericia no ha encontrado evidencias de que con anterioridad al 2 de abril, el Gobierno británico procediera a requisar buques mercantes.

Al final presente informe se agrega, con referencia a lo dicho, el Apéndice 1 de la publicación «*Merchant Ships at War - The Falkland experience*» cuyo autor es el capitán de navío de la Marina Británica Roger Villar - edición 1984.

### Conclusión parcial

a- Se aprecia que habrían existido previsiones de orden logístico para afrontar situaciones como fue la de Malvinas.

## Apéndice 2

### MERCHANTS SHIPS AT WAR



*At the Court at Windsor Castle*

THE 47th DAY OF APRIL 1982

PRESENT.

THE QUEEN'S MOST EXCELLENT MAJESTY  
IN COUNCIL

Whereas it is expedient in view of the situation now existing in relation to the Falkland Islands that Her Majesty should be enabled to exercise in the most effectual manner the powers at law vested in Her for the defence of the realm including Her Majesty's dependent territories:

Now, therefore, Her Majesty is pleased, by and with the advice of Her Privy Council, to order, and it is hereby ordered, as follows:—

1. This Order may be cited as the Requisitioning of Ships Order 1982.
2. A Secretary of State or the Minister of Transport (hereinafter referred to as "the Minister") or the Lords Commissioners of the Admiralty may requisition for Her Majesty's service any British ship and anything on board such ship wherever the ship may be.
3. A Secretary of State or the Minister of Transport or the Lords Commissioners of the Admiralty may, to such extent and subject to such conditions and restrictions as he or they think proper, delegate all or any of his or their functions under Article 2 of this Order to any specified persons or class of persons.
4. The owner of any ship or thing requisitioned under this Order shall receive such payment for the use thereof during its employment in Her Majesty's service and such compensation for loss or damage to the ship or thing occasioned by such employment as may be provided by any enactment relating to payment or compensation in respect of the exercise of powers conferred by this Order and, in the absence of such an enactment, such payment or compensation as may be agreed between a Secretary of State or the Minister of Transport or the Lords Commissioners of the Admiralty (as the case may be) and the owner or, failing such agreement, as may be determined by arbitration.
5. In this Order:—
  - "Secretary of State" means any of Her Majesty's Secretaries of State;
  - "Requisition" in relation to any ship or thing means take possession of the ship or thing or require the ship or thing to be placed at the disposal of the requisitioning authority;
  - "British ship" means a ship registered in the United Kingdom or any of the following countries—
    - (a) the Isle of Man;
    - (b) any of the Channel Islands;
    - (c) any colony;
    - (d) any country outside Her Majesty's dominions in which Her Majesty has jurisdiction in right of the Government of the United Kingdom.

Ello se evidencia a través de la eficiente y rápida toma de decisiones y ejecución, de las tareas inherentes a: requisición de buques, transformación y alistamiento.

**b-** Clara conciencia marítima y participación de la marina mercante en tareas de apoyo a operaciones militares.

**c-** No existen elementos de juicio que lleven a pensar en requisición de buques mercantes y/o transformación de éstos, con anterioridad al día 4 de abril, fecha en que la Corona imparte la correspondiente orden.

De todo lo expresado, esta pericia considera riesgoso aventurar una opinión que vaya más allá de lo que los hechos concretos y comprobables demuestran. Analizada la información disponible, se puede inferir que con anterioridad al 2 de abril, existió una cierta previsión ante una eventual escalada militar argentina en el tema Malvinas y demás islas del Atlántico Sur (punto 110-Inf. Franks).

Pero, de ninguna manera es posible acreditar la realización de tareas de envergadura, más allá de las disposiciones tomadas a partir del día 25 de marzo por el almirante Fieldhouse, que indiquen el previo alistamiento de una fuerza expedicionaria del orden de los cien (100) buques.

Siguiendo en esta línea de pensamiento, el grueso de las unidades navales de superficie británicas zarpó el día cinco de abril con rumbo a la isla Ascensión. Los buques logísticos de la Flota Real Auxiliar y de la Marina Mercante, lo hicieron posteriormente a medida que se completó su carga y modificaciones pertinentes; aunque cabe señalar que muchas de éstas fueron ejecutadas durante la navegación a la isla Ascensión.

El disponer de Ascensión fue determinante para el alistamiento «sobre la marcha» de la fuerza de tareas. Este punto de apoyo ubicado a mitad de camino entre Gran Bretaña y la zona de operaciones, se encontraba fuera del radio de acción de las fuerzas argentinas.

Además, era una discreta y bien dotada base logística de los Estados Unidos. Para formarse una idea de lo que significó Ascensión para los británicos, basta señalar que se trasladaron allí por vía aérea más de 5.000 hombres y 6.000 toneladas de provisiones. Se hicieron 600 vuelos de carga con el Reino Unido y 400 desplazamientos aéreos diarios con helicópteros.

La operación anfibia en Malvinas, concretada con el desembarco en San Carlos, tuvo lugar el día 21 de mayo; lo que significa que desde la zarpada hasta entonces transcurrieron cincuenta (50) días. Este tiempo fue empleado para iniciar las modificaciones imprescindibles en puerto de los buques requisados (ver Apéndice 1 agregado), las que fueron completadas en el traslado a la isla Ascensión y en la escala que en ésta tuvo lugar.

Asimismo, en ese lapso de cincuenta (50) días, toda la Fuerza de Tareas completó su organización, alistamiento, adiestramiento y preparación para la acción. La que de haberse realizado con anterioridad hubiera posibilitado un desembarco anticipado en San Carlos, habida cuenta de que una prolongada permanencia en el mar, como la que tuvo lugar, con el agravante de tratarse de una zona de condiciones meteorológicas rigurosas para esa época del año, provoca desgaste en el personal y deterioro de los buques y equipos.

### **Conclusión final**

El Reino Unido, en base a; poder industrial y económico, capacidades militares, organización, planes pertinentes actualizados y conocimiento previo de la situación y probable evolución, requirió del orden de los dos meses para realizar la operación militar conforme a la pregunta N<sup>o</sup> 1 de este peritaje.

Este período comienza, a juicio de esta pericia, el día 25 de marzo de 1982, fecha en que el Comandante en Jefe de la Armada Británica, almirante Sir John Fieldhouse, dispone la zarpada de algunos submarinos nucleares e imparte al contra-

almirante Woodward la orden de alistamiento de sus fuerzas. Finalizando el día 21 de mayo con el desembarco en San Carlos.

Tal como quedó expresado antes, gran parte del alistamiento de esta fuerza de tareas fue ejecutado «sobre la marcha».

### A tenor de la 2da. pregunta

En rigor y como quedó dicho al comienzo, ambas preguntas están íntimamente vinculadas, por lo cual lo expresado en la respuesta recaída en la primera, orienta la respuesta que merece esta otra.

Los buques de guerra en condiciones operativas normales se encuentran con sus dotaciones y pertrechos al 100%, es decir que no requieren movilización para tripularlos. En cuanto al completamiento de munición, combustible y víveres, se trata de operaciones rutinarias que se realizan en horas.

Con respecto a la fuerza de desembarco la operación se vio favorecida por la experimentada organización logística del Reino Unido.

Anualmente los infantes de marina van al Artico y hay siempre una brigada que se ejercita regularmente en Noruega y se practica el traslado de hombres y pertrechos en gran escala a Alemania Occidental.

A su vez el Ejército mantiene un batallón de avanzada listo a hacerse a la mar con muy poco tiempo de aviso previo. Esta misión de avanzada es cumplida en forma rotativa por cada uno de los batallones con base en el Reino Unido.

Fue una coincidencia que el 2 de abril esa avanzada fuera un batallón del regimiento de paracaidistas y que su relevo fuera otro batallón de paracaidistas. Ambas unidades fueron al sur inmediatamente, ya que tenían su equipo y pertrechos embalados de antemano.

Un rasgo significativo fue la escasa cantidad de vehículos que se llevó al sur. Dos brigadas llevarían en condiciones normales unos 3.000 vehículos, pero en este caso sólo se enviaron 300, puesto que con nada más que 16 kilómetros de caminos en las islas, la logística dependería de los helicópteros y de lo que cada soldado pudiera llevar sobre sus espaldas.

A fin de considerar en su real magnitud la formidable capacidad desplegada por Gran Bretaña -con el confesado apoyo irrestricto de los Estados Unidos- es pertinente señalar que la operación Corporate, nombre clave usado por los británicos, empleó aproximadamente 200 helicópteros de diferentes tipos.

El hundimiento del buque mercante *Atlantic Conveyor* afectado a la operación, que resultó un duro golpe por la pérdida de su carga, la que incluía helicópteros, significó sólo el 5% de los utilizados en la campaña.

La fuerza de tareas británica que intervino en la guerra de Malvinas estuvo compuesta por un total de 110 buques.

De éstos, 43 eran unidades navales, que incluían 5 submarinos nucleares y 1 convencional.

El resto correspondió a buques logísticos, 22 pertenecientes a la Real Flota Auxiliar y 45 requisados a la Marina Mercante. Lo que indica que el 74% de los buques conformaban el tren logístico; como dato significativo se señala que incluyendo tales buques logísticos había 33 petroleros.

### Conclusión final

a- No fue necesaria la convocatoria de personal militar ni para tripular las unidades navales y aéreas, ni para conformar las tropas de desembarco.

b- Las unidades navales que intervinieron se encontraban en condiciones operativas, requiriendo algunas horas para completar efectos tales como: víveres, combustible, munición y repuestos.



**c-** Las unidades mercantes que integraban el tren logístico fueron requisadas con su dotación, completándose su alistamiento en los tiempos que se indican en el Apéndice 1.

**d-** La isla Ascensión, facilitada desde el primer momento por los Estados Unidos, permitió el establecimiento de un puente aéreo con la metrópoli en un punto intermedio entre ésta y la zona de operaciones.

Ascensión se convirtió así en una base logística de funda-

mental importancia, desde donde se completó el alistamiento y el aprovisionamiento de las unidades, el que contó con el sustancial aporte del stock de materiales de los Estados Unidos disponibles en la isla.

**e-** La preparación final de las tropas para el desembarco se efectuó durante la travesía, lo que se vio favorecido al contarse con grandes transatlánticos con amplias comodidades (espaciosas cubiertas, aulas, gimnasios, etc.).

---

# ¿RETROCEDE EL TIEMPO?

AMILCAR J. FUNES

---



El capitán de fragata **Amílcar J. Funes** egresó de la Escuela Naval Militar en 1950. Es licenciado en Física por la Universidad Nacional de Cuyo (Instituto Balseiro) y doctor en Física por la Universidad de Virginia, EE.UU.

Dentro de la Armada, participó activamente en el establecimiento del SENID y del LANEA.

Retirado voluntariamente en 1971, estableció el Programa de Investigación y Desarrollo de SEGBA.

En la Comisión Nacional de Energía Atómica, como Director, estableció el Programa de Agua Pesada entre 1976 y 1978. Luego volvió a trabajar en aspectos puramente técnicos en investigaciones relacionadas con agua pesada, capacitación, docencia y edición de textos científicos, su tarea actual.

Ha dictado cursos de Metalurgia y Física del Sólido en la CNEA, en el Instituto Tecnológico de Buenos Aires, en la Universidad de Buenos Aires (Facultad Ciencias Exactas) y en el Instituto de Matemáticas, Física y Astronomía de Córdoba. Hasta 1992 enseñó Termodinámica en el hoy Instituto Tecnológico Philips Argentina.

Es autor de un manual sobre Residuos Radiactivos; ha publicado trabajos en revistas locales y extranjeras.

**BCN** *Volumen 111- Número 770*  
*Abril, mayo y junio 1993*

CDU 629.735.7

Recibido: 30 de marzo de 1993



## **El 23 de diciembre de 1990 perdurará en la memoria de los veraneantes de Merlo, ese paraíso climático ubicado al norte de San Luis.**

Eran las cuatro de la mañana y nos disponíamos a descansar después de haber contado estrellas, cuentos y zambas.

La luz brillante apareció sobre el cerro y silenciosamente se posó frente al hotel Rincón del Este.

Sorprendidos, cegados, nos fuimos acercando lentamente y entonces, de repente, la luz se extinguió. Superada la saturación de nuestras retinas, pudimos ver claramente el objeto, ahora delineado por el resplandor de la luna: un piato volador de 10 metros de diámetro.

Más cerca, apreciamos una suave claridad que se filtraba por sus ventanillas. Trepamos al vehículo, hallamos una escotilla que pudimos abrir y, sin medir las consecuencias, ingresamos al interior.

No hallamos ni rastros de la tripulación.

Dominada la excitación inicial, revisamos cuidadosamente la nave. El único medio de comunicación parecía ser una consola con muchos diales y botones, coronada por una pantalla de TV que centelleaba como si estuviese en *stand by*.

No puedo decir cuánto tiempo tardamos en hallar unos discos que nos parecieron de video, en colocarlos en la ranura adecuada y en producir con ellos imágenes en la pantalla.

El único problema que no pudimos resolver inmediatamente fue el sentido de giro de los discos, porque la máquina podía accionarlos en cualquiera de los dos posibles.

Rolando supuso que el sentido debía ser el normal, dextrógiro.

El primer disco nos mostró tres planetas girando antihorariamente en torno de una estrella, pero no podíamos discernir si el sentido era correcto.

En el segundo disco hallamos la visión de vehículos deslizándose por lo que debía ser una supercarretera. No se veían estelas y por su perfil, exactamente elíptico, tampoco pudimos saber si iban o venían.

El tercer disco contenía una representación de algo que podría haber sido una interacción atómica. Dos partículas se acercaban, chocaban y luego se separaban. Pero girando el disco al revés, las partículas que se alejaban pasaban a ser las que se acercaban y chocaban y, naturalmente, las que antes

convergían hacia el choque, se alejaban ahora después de él. Estábamos como al principio.

Solamente nos quedaba un disco para probar. Rolando nos miró como buscando nuestra aquiescencia y procedió a insertarlo en la máquina.

He aquí lo que vimos: sostenida por una especie de pinza, (las manos o lo que fuera quedaban fuera del campo visual), había una barrita de metal que presentaba la coloración característica del objeto expuesto al fuego: un extremo brillaba al rojo blanco y el otro permanecía oscuro.

Al rojo blanco se sucedían el rojo, el granate, el oro y el azul. En unos instantes más, el rojo blanco pasó a rojo, el rojo a granate... y al cabo de una decena de segundos, toda la barra apareció oscura.

Nuestra investigación había terminado. Conocíamos el sentido de giro correcto de los discos de video.

La flecha del tiempo acababa de hacer impacto en la termodinámica.

Desde hace mucho tiempo el hombre sueña con la potestad de volver a los instantes más felices de su vida. No le alcanza con recordarlos; necesita volver a vivirlos. Los cuentos fantásticos acerca del túnel del tiempo mecen esa ilusión.

Pero la flecha del tiempo parece tener un solo sentido: hacia adelante, hacia el futuro.

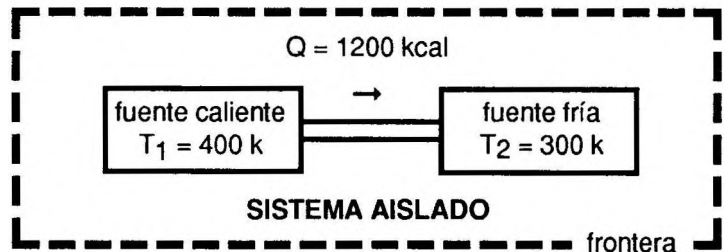
Si en la secuencia que vimos en el plato volador, la barra hubiera aparecido calentándose espontáneamente por un extremo, hubiésemos sabido que la secuencia estaba invertida. Nadie ha visto jamás algo semejante; ni tampoco reunirse la arena para formar las piedras cuya disgregación produjo la arena en primer lugar.

En el mundo físico hay secuencias inviolables, en el sentido pasado futuro, que parecen prohibir definitivamente las transiciones futuro pasado. Vamos en camino de entender lo de la flecha. ¿Qué tiene que ver la termodinámica en este asunto?

Veremos que esta disciplina da un soporte legal (de ley) a la irreversibilidad de la flecha del tiempo.

La segunda ley de la termodinámica tiene más de una expresión conceptual, pero nos conviene recordar la de Clausius: *El calor no puede pasar de una fuente fría a una fuente caliente espontáneamente, sin ayuda de un agente externo.*

Inmediatamente, antes que la mente se pierda en divagaciones, pongamos un ejemplo.



295

Figura 1

La figura 1 muestra un sistema aislado: a través de la frontera punteada no hay intercambio de masa ni de energía con el medio exterior.

Dentro del sistema, tenemos dos fuentes de capacidad infinita; esto quiere decir que pueden ceder o recibir cualquier cantidad de calor sin que varíe su temperatura, que está expresada en Kelvin. Recordamos que la conversión de temperaturas es así:

$$T [\text{K}] = t [^\circ\text{C}] + 273$$

(Y que no se dice «grados Kelvin», sino solamente «Kelvin»).

A quien le moleste la adopción de fuentes infinitas, podemos tranquilizarlo invitándole a suponer que ellas están constituidas por unos enormes recipientes de aceite de 10.000 litros, por ejemplo, y que la salida o la entrada de 1.000 kilocalorías no alterará gran cosa sus respectivas temperaturas. El recipiente a  $T_1$  se enfriaría apenas 1/4 de °C y aquél a  $T_2$  se calentaría otro tanto. (Advierta que una diferencia de temperatura se expresa con el mismo número en grados centígrados o en Kelvin).

Una barra de bronce, buena conductora del calor, vincula las dos fuentes. Nos interesa considerar el sistema durante el lapso en que 1200 kilocalorías pasan desde la fuente caliente a la fuente fría, a través de la barra.

Para vincular esta situación con todo el discurso anterior sobre la flecha del tiempo, necesitamos un elemento de medición, algún parámetro, cuyo valor -y especialmente cuyo signo- esté relacionado con el cambio que experimenta el sistema cuando se mueven esas 1200 kcal de una fuente a otra.

Elegimos uno, simbolizado con "S", que se obtiene calculando el cociente entre la cantidad de calor y la temperatura en [K].

Cuando el calor  $Q$  sale de una fuente lo consideramos negativo; y cuando entra a ella, lo tomamos con signo positivo. (Esta convención viene de las máquinas térmicas, a las cuales se les entrega calor [positivo] para que produzcan trabajo [positivo]). Veamos entonces la variación de S cuando salen de la fuente caliente a  $T_1$ , 1200 calorías, que van a parar a la fuente fría a  $T_2$ .

$$\Delta S = -S_1 + S_2 = -\frac{Q}{T_1} + \frac{Q}{T_2} = -\frac{1200}{400} + \frac{1200}{900} = +1 \frac{\text{kcal}}{\text{K}}$$

**SALE ENTRA**

Advierta que la transferencia fuente caliente ( $T_1$ ) fuente fría ( $T_2$ ) sucede espontáneamente, sin necesidad de ningún agente exterior al sistema.

Imaginemos ahora que, de alguna manera, (basta que ella no requiera de ningún agente exterior), las 1200 kcal pasan de  $T_2$  a  $T_1$  y calculemos nuevamente  $\Delta S$ . Resulta:

$$\Delta S = -\frac{Q}{T_2} + \frac{Q}{T_1} = -\frac{1200}{900} + \frac{1200}{400} = -1 \frac{\text{kcal}}{\text{K}}$$

**SALE ENTRA**

Este «medidor» que simbolizamos con S es la entropía. Así de simple.

El ejemplo del sistema con las dos fuentes y la barra nos permite comprender el principio más general: cuando en un sistema aislado suceden cosas en la dirección que no pueden seguir, que nadie ha visto nunca jamás, el cambio entrópico es negativo.

Por consiguiente, decir con Clausius que *en un sistema aislado el calor no puede pasar de una fuente fría a otra caliente sin ayuda de un agente exterior*, equivale a decir que en dicho sistema la variación entrópica no puede ser negativa. En otras palabras, que la entropía nunca decrece o, matemáticamente,

$$\Delta S \geq 0 \text{ (expresión matemática 2a. Ley, sistema aislado)}$$

Puesto que un aumento de entropía es un aumento de cantidad en el tiempo, la segunda ley nos permite distinguir entre el futuro y el pasado, y definir, como lo hizo el astrónomo británico Arthur Eddington, «la flecha del tiempo». La segunda ley nos dice que el pasado y el futuro son diferentes: habrá más entropía en el futuro, y había menos en el pasado.

Volviendo al relato apócrifo sobre el plato volador, el sistema aislado está materializado muy aproximadamente por la barra (suponiendo que la pinza está aislada térmicamente de ella y que durante el tiempo de observación la energía radiada es nula).

Vimos cómo se enfriaba el extremo caliente y, aunque no

pudimos advertir cómo se calentaba el resto de la barra, la experiencia nos permitió suponer que adquirió una temperatura homogénea, inferior a la que tenía el extremo incandescente (y superior a la del extremo más frío).

Ha sido entonces el conocimiento intuitivo de la segunda ley de la termodinámica, el que nos permitió saber en qué sentido debía girar el disco y cuál era la dirección correcta de la flecha del tiempo.

Mientras un vaso roto no se recomponga espontáneamente, mientras necesitemos acondicionadores de aire (que gastan energía) para hacer confortables nuestros ambientes en vera-

no, el pasado será irremediamente pasado. Y deberemos conformarnos -como dice el vals Tres Recuerdos- con aquellos acerca de un perfume, una música y un beso. **BOA**

#### Bibliografía

-El argumento de los discos del plato volador pertenece a Richard Morris: Las flechas del tiempo, Cap. VII, Biblioteca Científica Salvat, (1987).

-Termodinámica Técnica, Cap. X, libro en preparación.

#### Agradecimientos

Al doctor Horacio Ceva y al ingeniero Rubén Cancio, ambos de la CNEA; y al doctor Leopoldo Becka de EDENOR, por sus oportunas observaciones.

Estudio del doctor

**José Luis Martín y Asociados**

A B O G A D O S

Asuntos Militares; Civiles y Mercosur

Uruguay 743 piso 2do. Of. 201/205

1015 - Capital Federal

T.E. 40-0067

Fax. (541) 46-5315

# TELEFONOS DE IMPORTANCIA CENTRO NAVAL

## SEDE CENTRAL

Conmutador	311-1011/1012/1013/1014/1015/1016/5439.
Secretario	315-3851
Comedor (Concesionario)	311-5486
Bar (Concesionario)	311-5443
Tesorería Centro Naval	311-0020/6060/3437/0123
Tesorería Centro Naval Edificio Libertad	311-4230/2373
Boletín del Centro Naval	311-0041
Instituto de Publicaciones Navales	311-0042/0043
Anexo Centro Naval	322-5143/5311/5291/5393/5424 393-5966/5997/5371
Delegación Olivos (Secretaría)	799-5127/9523 (a retirada queda en la guardia)
(Comedor)	799-9889
(Gerencia)	791-7748
Subdelegación Núñez	701-2476/2479 (interno 440)
Delegación Tigre	749-0210
Delegación Mar del Plata	023-51800/519488/518500/519639 (Centro Naval Interno 228)
Delegación La Plata	021-47190/46090
Delegación Bahía Blanca	091-47446/43559 (horario 1400 a 2000 hs.)
Delegación Puerto Belgrano	0932-22923/27 (Interno 1472 Secretaría) (Interno 7786 Tesorería) (Interno 1466 Comedor-Bar)

## ANEXO CENTRO NAVAL

FAX 322-5791

Golf Club Villa Adelina  
Sede Social

766-6371/1162

---

# ¿SE VENDEN BUZONES EN LA ACTUALIDAD?

NORBERTO CARLOS BALADIA

---



299

El capitán de corbeta Norberto Carlos Baladía egresó de la E. N. M. en 1952. Cursó estudios en la Facultad de Ingeniería de la UBA en la especialización de Ingeniería en Petróleo, rama elaboración, y en el ITBA obtuvo la Licenciatura en Combustión y Lubricación; cursó estudios de metalurgia y corrosión en la C.N.E.A., obtuvo becas del gobierno francés para el estudio de la corrosión y protección catódica, trabajando también en el Instituto Francés del Petróleo en ensayos sobre aceites lubricantes.

Dictó cursos e intervino en simposios sobre corrosión. Fue profesor del ITBA Para la Armada intervino en la redacción del NOCEM. Actúa en la industria privada en el área fabril de los metales no ferrosos y como asesor en temas de corrosión.

**BCN** *Volumen 111 - Número 770*  
*Abril, mayo y junio 1993*

CDU 355.3 + 621.892

Recibido: 26 de noviembre de 1992



## **P**edimos disculpas al lector acostumbrado a artículos con estructura más formal, por emplear un título con gancho periodístico.

Utilizando como apoyo para el relato un hecho cierto de hace años, que tiene vigencia actual, buscamos inducir conclusiones extrapolables a muchas otras áreas de nuestro comportamiento como integrantes de una enferma sociedad de consumo.

Por tal motivo, en este escrito que no pretende ser de carácter técnico, se han simplificado las descripciones de tal clase a las mínimas necesarias para imponerlo de su esencia.

Podemos recordar cómo años atrás, algún picaro porteño, aprovechando la presencia de un provinciano recién llegado del interior del país y a quien buscaba en las proximidades de las terminales ferroviarias, viéndolo temeroso por el impacto de la gran ciudad, luego de entablar un diálogo con cualquier pretexto, lo envolvía empleando hábiles artimañas con un cuento en el que terminaba despojándolo de su dinero al venderle el buzón de la esquina.

Esos llamativos hongos pintados de rojo que en una época encontrábamos en muchas partes de Buenos Aires, con la promesa de que serían para el comprador los cuantiosos beneficios que de su explotación resultaran.

Por esta razón quedó la chanza aplicable a quien fuera engañado con algún ardid: Te han vendido un buzón.

Indudablemente es muy poco probable que hoy alguien intente vender un buzón y menos que alguien lo compre, pero los picaros que siguen existiendo, han modificado sus tácticas de engaño recurriendo a otro tipo de argucias y en otra escala emplean modernas técnicas de propaganda, muy bien estructuradas psicológicamente, utilizando sutiles verdades a medias, que como sabemos son la peor mentira.

Corría el año 1961 en que la Armada utilizaba un «aditivo» para aceites en la lubricación de las camisas de los motores diesel del sistema propulsor del rompehielos *General San Martín*.

La Dirección General del Material Naval, decidió efectuar una investigación en los laboratorios de la Armada sobre el «aditivo» en cuestión, con vistas a su mejor conocimiento, evaluación y empleo.

El programa de investigación incluyó a otros «aditivos» para aceite que en ese momento se comercializaban y que por razones obvias no son mencionados por su nombre o marca comercial.

Es necesario aquí hacer dos pequeñas aclaraciones: Primero: la utilización del encomillado en la palabra «aditivo» que aparece en el texto en forma reiterada, es para identificar a los que se venden en las estaciones de servicio para agregar indiscriminadamente por los propios usuarios a los aceites, de los aditivos que emplean las refinerías durante la elaboración de los lubricantes, y que no están a disposición del gran público.

Estos últimos, son adicionados con exacta dosificación en muy pequeñas cantidades, luego de conocer las características de los cortes bases en que actuarán, y teniendo en cuenta sus propiedades, a veces antagónicas entre ellos, para conformar finalmente un verdadero compuesto lubricante.

Estas formulaciones antes de salir a la venta, deben pasar el veredicto aprobatorio de los severos ensayos normalizados y fiscalizados en motores de banco. Para la aprobación de esta secuencia, que en nuestro escrito son unos pocos renglones de descripción, en las refinerías de petróleo son necesarios años de trabajo con personal y costosas instalaciones. Segundo: hay lubricantes sólidos que por ser agregados al aceite lubricante se los llama «aditivos» pero no actúan sobre él, no lo mejoran ni empeoran, sino que lo reemplazan, en determinados momentos de la lubricación límite al desaparecer la lubricación hidrodinámica. Suplantando la fricción metal-metal por la propia del lubricante sólido durante su cizallamiento, con un más bajo coeficiente. Previo a su empleo es imprescindible considerar la aptitud dispersante del lubricante, en que se incorporarán para evitar graves dificultades y resultados contrarios a los deseados. No serán considerados en este escrito.

La única literatura que se pudo obtener de los proveedores de estos «aditivos», hacía referencia a características ambiguas tales como «mejora la lubricación», «disminuye el desgaste», «prolonga el poder lubricante del aceite», «forma una película superlubrificante adherida a las piezas que reduce el desgaste», «reduce el desgaste protegiendo al motor del arranque en frío», características que resultaban de difícil cuantificación.

Por tal motivo, como el mejor método para la investigación hubiera sido recurrir a ensayar en motores de banco, para poder analizar el comportamiento de los distintos aceites sin y con el agregado de cada uno de los «aditivos», no posible de realizar porque ni la Armada ni los laboratorios de la petrolera estatal, a los que recurrimos, contaban con los equipos necesarios, recién instalados tiempo después en los laboratorios que se construyeron en Florencio Varela.

Decidimos pues elaborar un plan de trabajo que nos permitiera, por medio de determinaciones físicas y químicas, conocer el mecanismo de actuación de estos «aditivos» antes de proponer otra investigación más compleja y costosa en el exterior, empleando los motores mencionados.

Grande fue nuestra sorpresa, al comprobar desde las primeras determinaciones que los «aditivos» poseían según la marca, variables proporciones de aceites orgánicos, detectados rápidamente con el ensayo de saponificación.

En general, los aceites de origen animal o vegetal poseen destacables características lubricantes por su alta untuosidad, pero su empleo es apto para trabajos de corta duración en frío, pues su baja estabilidad química los hace ineptos para circular en circuitos cerrados.

Otro resultado que nos impactó y permitió ir formando un rápido juicio sobre lo que estábamos investigando, fue el del ensayo para conocer el poder calorífico.

Para realizarlo, se encierra herméticamente dentro de una llamada bomba de calor, que es un recipiente de gruesas paredes de platino, la muestra a ensayar, inyectándose oxígeno a presión. Una resistencia eléctrica interior provoca la ignición. Los registros de las temperaturas obtenidas permiten determinar analíticamente el poder calorífico.

Como nuestro objetivo no era conocer tal resultado, sino analizar el comportamiento del «aditivo» frente a agentes de

activa oxidación, grande fue nuestra sorpresa cuando al querer abrir la bomba de calor constatamos que estaba bloqueada. Luego de muchos intentos para abrirla sin dañar -tégase presente el metal de que está construida- lo conseguimos, pero de su interior se desprendieron vapores de ácido clorhídrico, y la resistencia eléctrica fue dañada, al igual que las paredes que quedaron en estado deplorable.

Allí surgió nuestra nueva duda.

¿Cómo era posible que apareciera ácido clorhídrico en un «aditivo» agregado con la intención de mejorar el aceite lubricante?

En busca de su respuesta, decidimos continuar nuestra investigación con el producto que nos había dañado la bomba de calor y que por una razón fortuita fue el primero que ensayamos. Los habíamos denominado 1 -2-3-4 siguiendo un ordenamiento alfabético por su nombre comercial.

El paso siguiente con el «aditivo» 1, fue realizar una destilación fraccionada. Allí apareció rápidamente un líquido volátil incoloro, en proporción del 4%, que determinamos se trataba de tetracloruro de carbono. Solvente clorado muy activo como desengrasante.

Como referencia se agregan sus características extraídas de la Enciclopedia Química Industrial-Ullman, tomo III págs. 611 a 618: temp. de fusión - 23,77 C, ebullición 46,2 C, volátil, incoloro, neutro, con poder refrigerante, de olor dulzaino, parecido al cloroforno, difícilmente inflamable, no explosivo y tóxico, en presencia de agua se descompone en anhídrido carbónico y ácido clorhídrico, la descomposición mencionada se verifica también por fotólisis, ataca el hierro, etc. ¿Qué sorpresa verdad?

Luego de esta comprobación decidimos colocar en un frasco de vidrio transparente aceite lubricante nuevo al que adicionamos también el aditivo 1, cerrándolo herméticamente y exponiéndolo a la luz natural indirecta.

A los pocos días comprobamos que se había producido la reacción esperada, con la aparición de ácido clorhídrico en cantidad apreciable, lo que constatamos por métodos analíticos. En este caso el tetracloruro por fotólisis había descompuesto el aceite lubricante original y corroído los testigos metálicos que dejáramos en el interior.

Estos resultados nos indujeron a investigar el porqué de su inclusión en la fórmula, teniendo en cuenta su baja estabilidad química en presencia de un hidrocarburo.

La respuesta no tardó en aparecer.

En ese entonces, la propaganda sobre este «aditivo» incluía una prueba que realizaban los promotores en lugares con gran circulación de público, supermercados, etc. Consistía en utilizar un mecanismo en el que, por medio de un peso que se deslizaba sobre un brazo de palanca, se aplicaba una carga creciente sobre un rodillo que hacía contacto sobre una pista, que giraba rápidamente accionada por un motor eléctrico. Ambas piezas de acero, provenientes de un rulemán desarmado.

Para disminuir la fricción generada entre pista y rodillo, se empleaban sucesivamente distintos lubricantes de marca conocida, registrándose el brazo de palanca al momento de producirse el engrane.

La parte fuerte e impactante del ensayo, estaba reservada al momento en que al incorporar el «aditivo» indistintamente sobre cualquier aceite que se estuviera probando, se podía aumentar el brazo de palanca y por ende la carga, sin que se produjera el engrane. La explicación es muy sencilla. El tetracloruro de carbono del «aditivo», al ser sometido a fuerte presión y temperatura en la zona de contacto, descomponía recombinando con el hidrocarburo del aceite y formaba un compuesto clorado, que actuaba como lubricante de extrema presión, el que en esas circunstancias mantenía transitoriamente sin romper la película lubricante y evitaba el engrane.

Indudablemente el resultado era espectacular y hacía creer al gran público que el «aditivo» era bueno.

Claro, solamente que faltaba agregar un muy pequeño detalle; esas no eran las condiciones en que debería actuar dentro del motor, cuando estuviera incorporado al aceite del cárter en circuito cerrado, durante muchas horas de muchos días, en permanente circulación, con altas temperaturas y presiones de trabajo, atmósferas oxidantes o reductoras según el lugar en que se encontrara, sometido a una máquina de destruir aceite como irónicamente se llamó a un motor diesel.

Continuamos la tarea sabiendo lo que teníamos entre manos.

Aprovechando el auge de los aceites aditivados, se había fabricado un producto para engañar al usuario, induciéndolo a su incorporación al aceite ya elaborado con la promesa de producir su mejora. En la práctica no sólo no agregaba ninguna mejora, sino que producía su lamentable degradación con el deterioro de partes metálicas del motor, sin considerar aquí, por razones de extensión, la contaminación ambiental producida paralelamente.

Los otros «aditivos» ensayados, demostraron estar formulados empleando los mismos conceptos, con el agregado de aceites orgánicos u otras substancias que favorecieran la formación transitoria de películas lubricantes de extrema presión, a costa de una total inestabilidad química, con formación de subproductos nocivos para el motor. Utilizando esta información, inspeccionamos detenidamente los circuitos de lubricación de los motores del rompehielos.

Allí pudimos observar barros sedimentados en rincones y una degradación de las características detergentes dispersantes de todo el aceite original, comprobado por un método cromatográfico.

La verificación de las previas condiciones de marcha de los motores, nos permitió presumir con un razonable grado de

certeza, que el deterioro había sido ocasionado por el empleo del «aditivo».

El posterior análisis del informe final que se realizó, indujo a la Armada a no utilizar más estos «aditivos» y prohibir su empleo, lo que figura a la fecha en la respectiva reglamentación.

Los aceites lubricantes producidos por refinerías serias, son ensayados en motores de laboratorio normalizados, lo que permite que, según sea su comportamiento, se los ubique dentro de una estricta clasificación reconocida internacionalmente. Esta aparece claramente impresa en los envases en que se expende.

Como contraparte, ninguno de estos «aditivos» consigna más allá de ambiguas propiedades, las mejoras que traería aparejada su utilización.

En el caso de los automotores, todos los manuales provistos por los fabricantes indican los lubricantes que se deben utilizar, características que deben cumplir y generalmente marcas. Ninguno menciona el agregado de «aditivos» y en todo caso se incluye una velada referencia por vía indirecta. La utilización de lubricantes fuera de los recomendados puede hacer perder el derecho a la garantía. Se dice que no se los use sin decirlo.

Si lo analizamos desde otro ángulo, poniendo un ejemplo simple, nadie osaría agregar al antibiótico que está tomando recetado por el médico, un polvillo que supuestamente potenciara sus efectos.

Si existiera la posibilidad de mejorar el aditivado de los aceites lubricantes, que la hay, ella provendría y provendrá, de los elaboradores que están a la búsqueda de su mejora permanente, como un serio trabajo de investigación dentro de la refinería.

¿Y entonces por qué se los emplea? Para contestarlo, habría que recurrir a analizar comportamientos humanos, te-

niendo presente aquello de que una mentira repetida suficiente número de veces termina por convertirse en una verdad.

Releyendo el artículo «Algo más sobre aditivos para aceites lubricantes» Boletín N° 654 enero-marzo de hace 30 años encontramos que en su párrafo final decíamos: «Sin embargo llama poderosamente la atención y cabe preguntarse, cómo elementos de tales características han logrado introducirse tan profundamente en el mercado.

La respuesta, no por amarga resulta menos cierta ya que es un hecho comprobado que, las nuevas técnicas de propaganda y más aún cuando son respaldadas por poderosos grupos financieros, logran convencer al usuario, de hechos que al ojo del experto resultan inverosímiles...».

De aquellos «aditivos» que ensayáramos, alguno ha desaparecido del mercado, otros no y también se han agregado otros productos que los acompañan.

Es probable que luego de esta lectura se pueda pensar: ¿y conociendo esto no se hizo nada para evitar que se burle la buena fe de los ciudadanos? Sí se ha hecho, recorriendo un largo camino, pero la fuerza de los intereses ha sido superior a la fuerza de la verdad.

Por este motivo y para finalizar, contestamos la pregunta de nuestro título: ¿Se venden buzones en la actualidad? y la respuesta es: ¡Sí, en nuestro país se venden nuevos modelos de buzones!

---

# LA BATALLA DEL ESTRECHO DE DINAMARCA O UNA HISTORIA DE MUERTE ANUNCIADA

---

*ROBERTO EDUARDO DURAN*



305

El capitán de corbeta ingeniero aeronáutico **Roberto Eduardo Durán** es egresado de la Universidad de La Plata.

Ingresó en 1975 a la Armada como teniente de fragata ingeniero aeronáutico y en 1976 completó el curso de Piloto Aviador Naval.

Cumplió destinos en: Arsenal Aeronaval N° 1, Taller Aeronaval Central, Dirección del Material Aeronaval y actualmente es Jefe del Arsenal Aeronaval N° 4.

**BCN** *Volumen 111- Número 770*  
*Abril, mayo y junio 1993*

CDU 355.49(489)

Recibido: 15 de abril de 1993



## La Batalla del Estrecho de Dinamarca es el nombre preciso de un combate naval clásico, de importancia en varios aspectos de la guerra naval del siglo XX.

El combate fue el sostenido por el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* contra el HMS *Hoody* y el HMS *Prince of Wales*, el 24 de mayo de 1941 en el estrecho entre Islandia y Groenlandia, durante la irrupción de los primeros al Atlántico como parte de la operación Rheinübung. El mismo fue muy particular en varios aspectos, ya que:

- Fue prácticamente el único enfrentamiento entre unidades capitales (hasta ese entonces acorazados y cruceros de batalla) según las condiciones de combate consideradas como base para su diseño.
- Fue la confirmación efectiva y dramática del error conceptual que fueron los cruceros de batalla como oponente válido para un acorazado y el término de la ilusión de la Armada Británica, que contaba con que el *Hood*, era algo más que un símbolo.
- Fue el único caso de las dos guerras de este siglo, en que un

buque de la Armada Británica se retiraba de un combate sin estar en inferioridad de condiciones, permitiendo que el enemigo lograra sus condiciones de victoria, que en este caso eran las de acceder al Atlántico Norte.

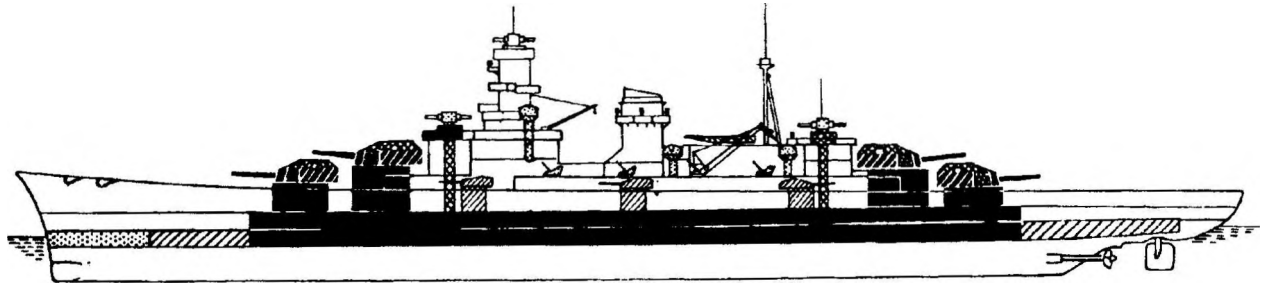
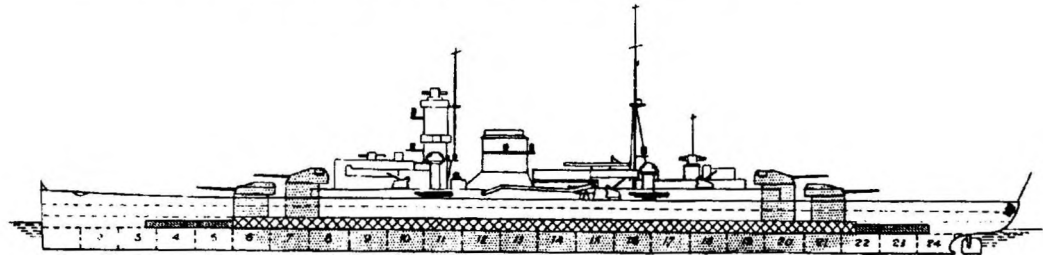
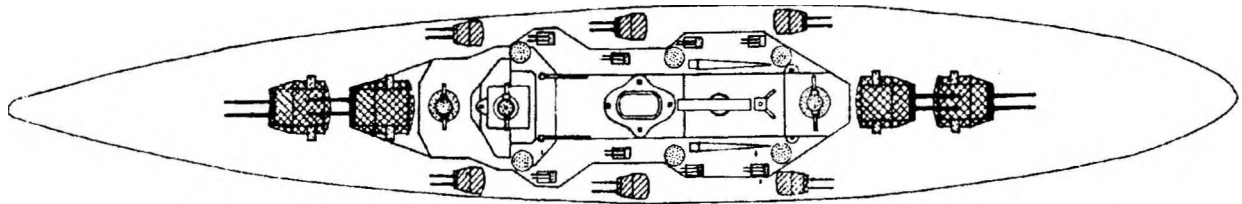
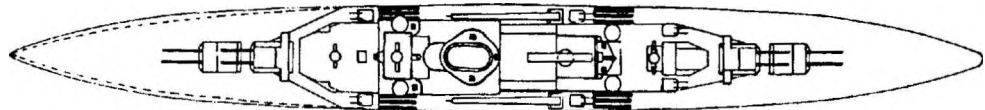
Para entender el porqué de las afirmaciones anteriores es necesario remontarse a los orígenes del desarrollo de las unidades de batalla post-Dreadnought.

Antes de principios de siglo, tanto la artillería de grueso calibre (aprox. 11/12 pulg) como la de mediano (5/6 pulg) operaban sobre el mismo alcance, dadas las limitaciones de los sistemas de control de tiro, como por la dispersión de las rosas a larga distancia en los calibres mayores.

A partir de que se consiguió un aceptable sistema de puntería a larga distancia, la probabilidad de impacto de la artillería de grueso calibre creció, justificando la redistribución de cañones a bordo, pasando de 4 a 10 ó 12 cañones de 11/12 pulg.

El primer ejemplo de buques diseñados bajo esta premisa fue el HMS *Dreadnought*, botado en 1906 y a partir del cual se sucedió una considerable serie de desarrollos del tipo, tanto en Inglaterra como en Alemania.

Conjuntamente con esta carrera armamentista, se fue desarrollando una serie de parámetros básicos aplicables al diseño de este tipo de buques. Las variables principales a considerar eran:

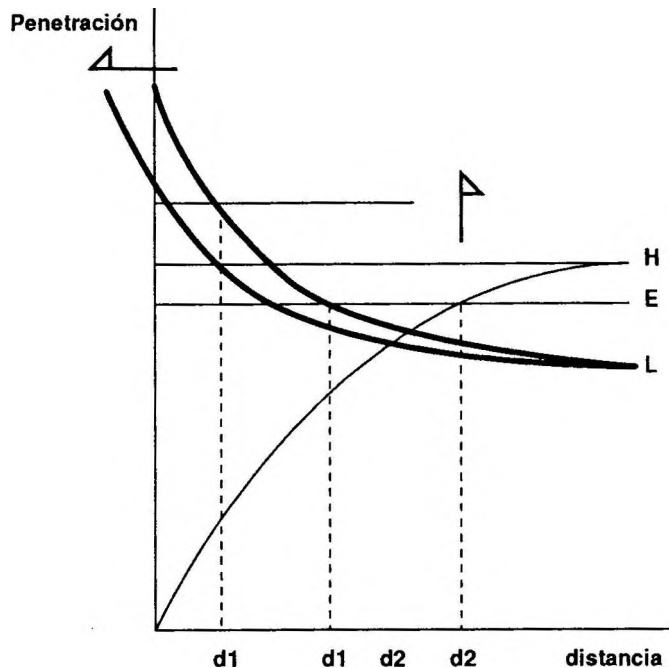
**Bismarck****Prinz Eugen**

- 1- Potencia de fuego (cantidad de cañones/calibre).
- 2- Resistencia al castigo (Coraza) (Nota 1).
- 3- Desplazamiento.
- 4- Velocidad.
- 5- Potencia.

**NOTA 1  
CORAZAS**

En los acorazados se partía de establecer una coraza capaz de resistir proyectiles del mismo tipo que los propios. La coraza lateral era originalmente la determinante dadas las cortas distancias de tiro, pero a medida que los alcances aumentaban, el ángulo de impacto también, por lo que la coraza horizontal creció en importancia. Dado que a menor ángulo de impacto, una coraza resulta efectivamente equivalente a una de mayor espesor, puede graficarse esquemáticamente la capacidad de resistencia en función de la distancia de tiro.





La curva «L» corresponde a la capacidad de penetración relativa del calibre utilizado, sobre una coraza vertical en función de la distancia de tiro y la curva «H» sobre una coraza horizontal. Para determinar la resistencia, es necesario incluir la curva «E» correspondiente al espesor de la coraza.

Para distancias pequeñas la velocidad de impacto es alta y el ángulo grande. A medida que «d» crece, el ángulo sobre la coraza lateral se reduce y sobre la horizontal aumenta, produciéndose un punto de mínima capacidad de penetración a una distancia «d3». En función del espesor de la coraza, se encuentran dos distancias características «d1» y «d2» que definen una franja de seguridad.

Para «d<d1» hay penetración de la coraza lateral y para «d>d2» de la coraza horizontal, siendo la distancia «d3» la de máxima seguridad. Se aprecia que para un espesor de coraza que da seguridad para máxima distancia, se mantiene una distancia de penetración amplia para «d<d1». Para reducir esta distancia se puede incrementar el espesor de la coraza lateral o inclinarla. Si se incrementa el espesor, la curva «E» se reposiciona hacia arriba y si se inclina, la curva «H» se corre hacia la izquierda, reubicando «d1».

El método de inclinar la coraza lateral, aplicado en el *Hood* era de construcción complicada, se utilizó entre las guerras y fue eliminado en los buques diseñados sobre el inicio de la Segunda Guerra Mundial, dado que la probabilidad de un combate a corta distancia se redujo sensiblemente.

Evidentemente, era imposible evitar una solución de compromiso, ya que, en forma esquemática, incrementar la potencia de fuego o la coraza implicaban incrementar el desplazamiento que, a su vez, requería más potencia para mantener una velocidad determinada.

Dada la tecnología de la época, la potencia era proporcional al volumen de la maquinaria y éste también regulaba el desplazamiento. Así, incrementar la velocidad requería un incremento aproximadamente cuadrático de potencia, la que estaba limitada por el desplazamiento (Nota 2).

#### NOTA 2

##### RELACION ENTRE PARAMETROS BASICOS

El armamento, la protección y la potencia requerida incrementan el desplazamiento en forma prácticamente lineal. Para encontrar la influencia de la velocidad es necesario primero analizar la relación entre potencia necesaria y velocidad.

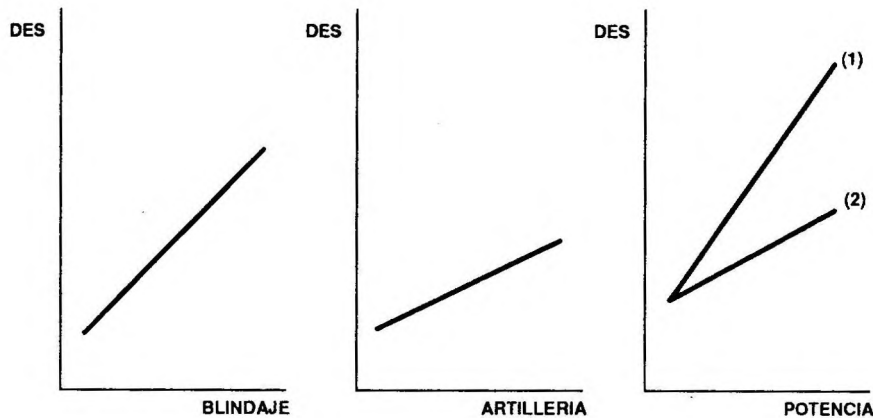
Se aprecia de figura 1 que la potencia necesaria es proporcional al cuadrado de la velocidad para un determinado desplazamiento.

Partiendo de un desplazamiento «D1» y una velocidad «V1», la que requiere una potencia «P1», se busca incrementar la velocidad a «V2». Si se mantiene el desplazamiento, la potencia requerida será «P2», pero como un incremento de potencia implica a su vez un aumento de desplazamiento, para llegar de «V1» a «V2» la potencia requerida será mucho mayor, ya que el desplazamiento será «D2».

En función del tipo de curva «Desp. vs Pot.» será el incremento de potencia necesario para lograr la velocidad buscada. Para curvas del tipo (1), correspondientes a maquinaria de vieja tecnología, incrementar la velocidad implicaba un crecimiento desproporcionado de desplazamiento, pudiendo llegarse a condiciones impracticables, como (P3, D3).

En la época del diseño del *Hood*, la configuración límite para un acorazado era de unas 35000/40000 ton y 23 Nd, siendo la única manera de conseguir mayor velocidad la de mantener constante el desplazamiento, reduciendo el peso de protección y/o armamento en la medida que se incrementaba el de la maquinaria.

El aumento de eficacia de los sistemas de propulsión permitió que, a principios de la Segunda Guerra Mundial, se pudieran obtener condiciones de diseño de velocidad, protección y armamento correspondientes a un acorazado rápido como en el caso del *Bismarck* y posteriormente la clase USS New Jersey (45000 ton y 30/33 Nd).

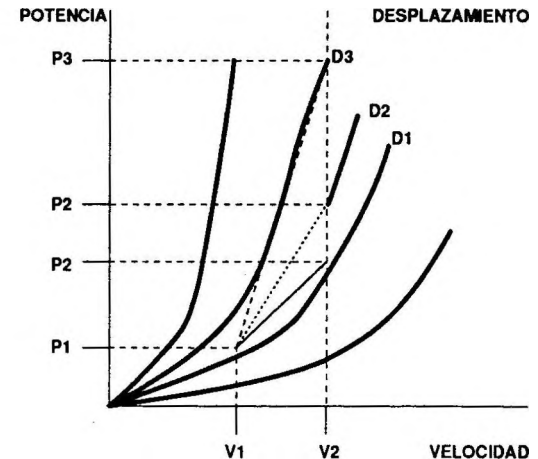


Entonces, la única forma de lograr un incremento sensible de velocidad (de los 17/20 Nd de los buques tipo Dreadnought a los 26/28 Nd de los cruceros), era reducir el peso de la coraza o del armamento. Los buques capitales que priorizaron la velocidad sobre la capacidad de fuego o protección fueron los «cruceros de batalla».

Aunque esta fue la razón determinante, al menos en Inglaterra existió otra como contribuyente, algo más prosaica. El cuello de botella en la construcción, prácticamente simultánea de acorazados, resultó ser del sector de corazas, ya que las plantas capaces de producir las aleaciones y el laminado de las planchas industriales de blindaje, no estaban en condiciones de cubrir más que un número limitado de buques por año.

Sobre este punto los ingleses mantuvieron el armamento similar al de los acorazados, reduciendo la protección, mientras que los alemanes mantuvieron el criterio de la protección adecuada a los propios cañones, reduciendo el calibre y la coraza en forma proporcional.

El crucero de batalla inglés resultó un buque de la misma capacidad de fuego y tamaño que un acorazado pero mucho más rápido. Esto le dio un halo de superioridad sobre éste que, en cierta medida, tergiversó su aplicación operativa.

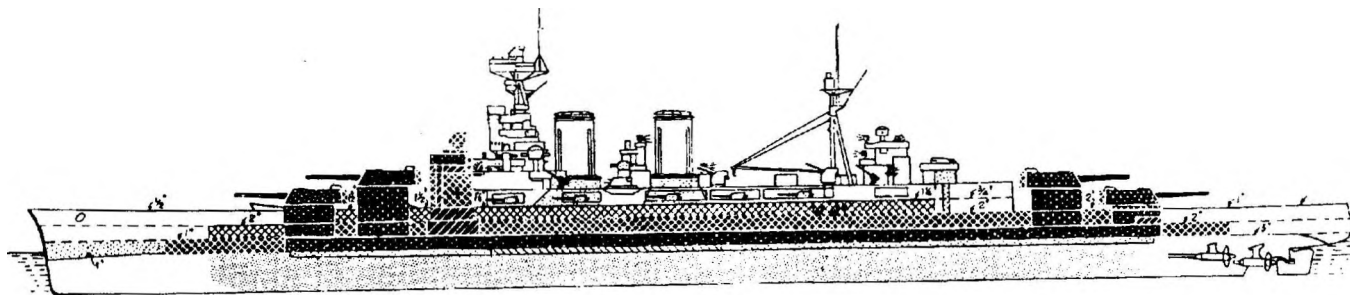


En la Primera Guerra Mundial, estos cruceros de batalla, al tener la misma velocidad que los cruceros y mayor capacidad de fuego, podían superarlos y dominar una zona donde no hubiera acorazados. Sin embargo, debían utilizar su mayor velocidad para evitar un encuentro con un acorazado u otro crucero de batalla, dado que no estaban en condiciones de resistir su artillería.

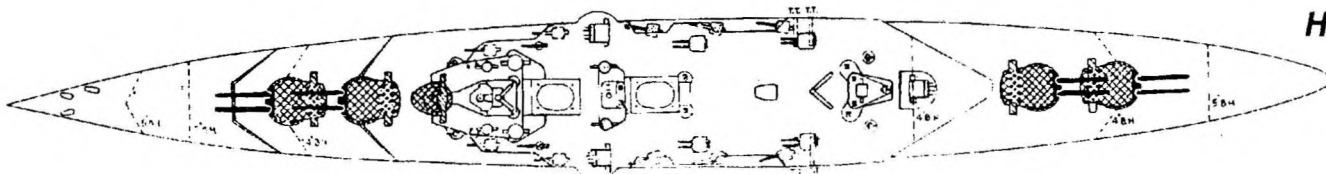
Esta táctica no era compatible con las reglas de combate de la Armada Británica, por lo que sus cruceros de batalla operaron como acorazados con las consecuencias conocidas de la batalla de Jutlandia, donde tres cruceros de batalla fueron destruidos, por la explosión de proyectiles que perforaron las débiles corazas horizontales y llegaron a las santabárbaras.

Los tres explotaron literalmente, desapareciendo en segundos de la superficie con menos de 5 sobrevivientes por cada buque de más de 1000 tripulantes. Los buques fueron el HMS *Invincible*, HMS *Indefatigable* y HMS *Queen Mary*. El comandante del *Invincible* era el almirante Hood, en honor a quien se bautizó en 1918 el crucero de batalla más grande y veloz de toda la historia de este tipo de buques.

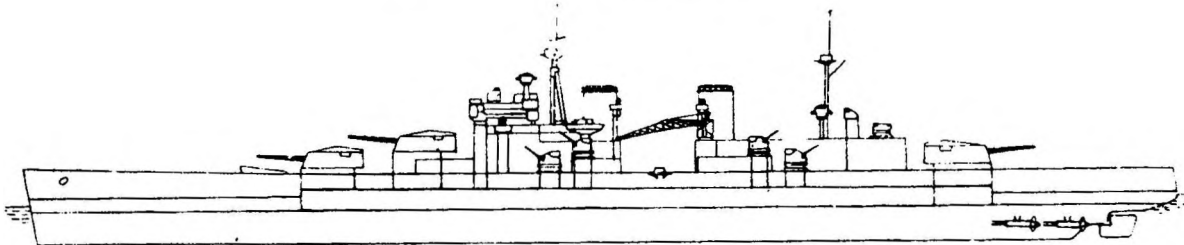
Llegamos así al origen de la configuración adoptada para el



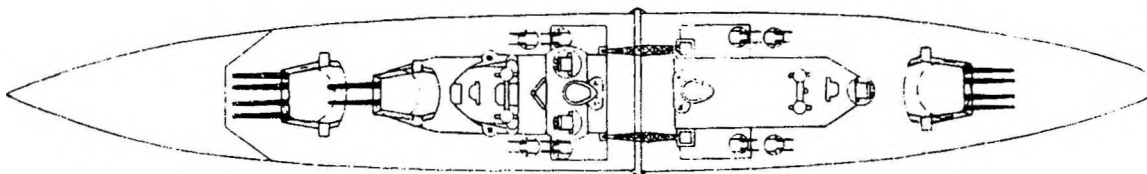
**HMS Hood**



310



**HMS Prince of Wales**



HMS *Hood*. Este fue diseñado antes de Jutlandia como una explotación al máximo de las características de un crucero de batalla: artillería de acorazado y una velocidad superior a la de los cruceros de la época. Coherentemente, el resultado también implicó una protección inadecuada para la propia artillería y un desplazamiento superior a cualquier buque de guerra del mundo, generado por la necesidad de maquinaria de propulsión.

Pese a que la pérdida de los tres buques británicos en Jutlandia hubiera permitido una reconsideración del diseño de este buque antes de su finalización, dos aspectos lo impidieron.

Primero, el hecho de que reconsiderar la protección, implicaba alterar de tal manera las características del mismo que lo hubieran convertido en un acorazado normal y no en el buque sobresaliente que se pretendía. Segundo, la soberbia británica,

que no permitió aceptar que el concepto básico del crucero de batalla estaba errado y que influyó en una interpretación voluntarista de las razones del hundimiento de los tres buques.

Se concluyó en forma oficial que, las explosiones se debieron a fallas de estabilidad de las pólvoras propias, sin intervención de proyectiles enemigos. Esto dejó la conciencia tranquila en el Almirantazgo y eliminó la necesidad de modificar radicalmente el diseño del *Hood*, implementándose únicamente un refuerzo «cosmético».

Desde su botadura, el *Hood* fue el buque más importante de la Armada Británica por su tamaño y velocidad, esfumándose durante los años de paz su alma de crucero de batalla. La segunda guerra lo encontró en una posición de privilegio que iba a ser necesario justificar, enfrentando al acorazado más moderno en ese momento, el *Bismarck*.

Este poseía el mismo tipo de armamento, era algo más lento y prácticamente del mismo desplazamiento.

Pero era el resultado de la experiencia bien asimilada de las acciones de la primera guerra. Este buque era un balance óptimo de poder de fuego, velocidad y protección, conseguido a través del desarrollo de las tecnologías de maquinaria de propulsión, que lograba disponer prácticamente la misma potencia que el *Hood* con la mitad del peso y volumen y de construcción del casco y sistemas auxiliares, que lograban un peso de casco 20% inferior.

Estas ventajas se aprovecharon en: protección: (30% mayor en peso), artillería (50% mayor en peso), combustible (20% mayor en peso).

Ya en el *Bismarck* se había descartado la inclinación de la coraza lateral, utilizada en el *Hood*, siendo evidente la diferencia de protección horizontal, (aproximadamente el doble que el *Hood* sobre máquinas y santabárbaras).

Aunque ambos buques se encontraban acompañados por

otro, formando parejas a enfrentar, en la práctica, la situación táctica distaba de ser equivalente.

Con el *Hood* estaba el *Prince of Wales*, un acorazado recién puesto en servicio, de menor desplazamiento, velocidad y poder de fuego, que tenía su tripulación y sistemas sin adiestramiento ni verificación. La característica más destacable de este buque era su artillería de 10 bocas de 14 pulg. Originalmente diseñado para 12 cañones, la necesidad de limitar el desplazamiento a 35000 ton, vigente por Tratado al momento de su diseño, obligó a eliminar 2 cañones.

La comparación entre 10 cañones de 14 pulg y 8 de 15 pulg es difícil, ya que aunque la mayor cantidad de proyectiles por salva aumenta la probabilidad de impacto, el menor calibre disminuye la efectividad de los impactos, especialmente frente a un buque con coraza diseñada para soportar impactos de 15 pulg como el *Bismarck*.

En este caso era preponderante el calibre (Asumiendo similares el resto de los parámetros que influyen en la penetración, tales como velocidad de impacto, conformación de ojiva, etc), hecho que el capitán Leach del *Prince of Wales* reconocería durante el intercambio con el *Bismarck* luego del hundimiento del *Hood*.

El *Bismarck* tenía como compañero al crucero pesado *Prinz Eugen* que, a los efectos prácticos de un enfrentamiento con un acorazado y un crucero de batalla, era de valor casi nulo, ya que sus cañones de 8 pulg no tenían posibilidad de penetrar las corazas de ninguno de los buques ingleses.

La acción en el estrecho de Dinamarca se inició el 23 de mayo aproximadamente a las 1900 cuando el crucero HMS *Norfolk*, en patrulla junto con el HMS *Suffolk* entre Islandia y Groenlandia, avistó a los buques alemanes que navegaban recostados sobre la costa oriental de Groenlandia con rumbo SW a máxima velocidad de crucero (27 nds).

Estos estaban al mando del almirante Gunther Lütjens y sus

comandantes eran el capitán Ernst Lindemann en el *Bismarck* y el capitán Helmuth Brinkmann en el *Prinz Eugen*.

A partir de este momento, los cruceros ingleses mantuvieron contacto visual y/o radar con los buques alemanes.

La flota británica, ya en conocimiento de la operación alemana, estaba distribuida entre Islandia y Escocia buscando la interceptación de éstos antes de su irrupción al Atlántico.

En el momento del avistaje, el *Hood*, al mando del almirante Lancelot Holland y el *Prince of Wales*, al mando del capitán John Leach, se encontraban a 300 Mn al sur del *Bismarck*, siendo las únicas unidades que estaban en condiciones de interceptación, ya que el resto de la flota británica estaba a más de 600 Mn al SE.

312

La táctica británica del almirante Tovey, Comandante de la Flota, se diagramó en base a que el *Hood* y el *Prince of Wales* pudieran hacerlos retroceder o demorar lo suficiente para que pudieran ser alcanzados por el resto de la flota.

Los buques británicos, en un rumbo de encuentro W-NW, iniciaron una corrida para interceptación en la madrugada del 24 de mayo.

Es importante apreciar que, a partir del contacto con los cruceros británicos, el almirante Lutjens sabía que su ruta para el paso al Atlántico había sido descubierta y que la flota británica estaría maniobrando para impedirlo, por lo que un enfrentamiento era inevitable.

Lo que no sabía era con qué fuerza se iba a encontrar y cuándo, por lo que las tripulaciones alemanas debieron cubrir puestos de combate prácticamente desde las 2000 del 23 de mayo.

Hasta aquí, la ventaja táctica la tenía el almirante Holland ya que podía en alguna medida elegir el momento del encuentro,

sabiendo precisamente con qué se enfrentaba y Lutjens no. Con el rumbo adoptado, y en base a la actualización de información de sus cruceros, Holland se encontraría con los alemanes en la mitad de la corta noche, por lo que aproximadamente a medianoche viró al norte buscando adelantar el encuentro para las 0200, cuando el crepúsculo estaría detrás de los alemanes y sus propios buques saldrían de la oscuridad.

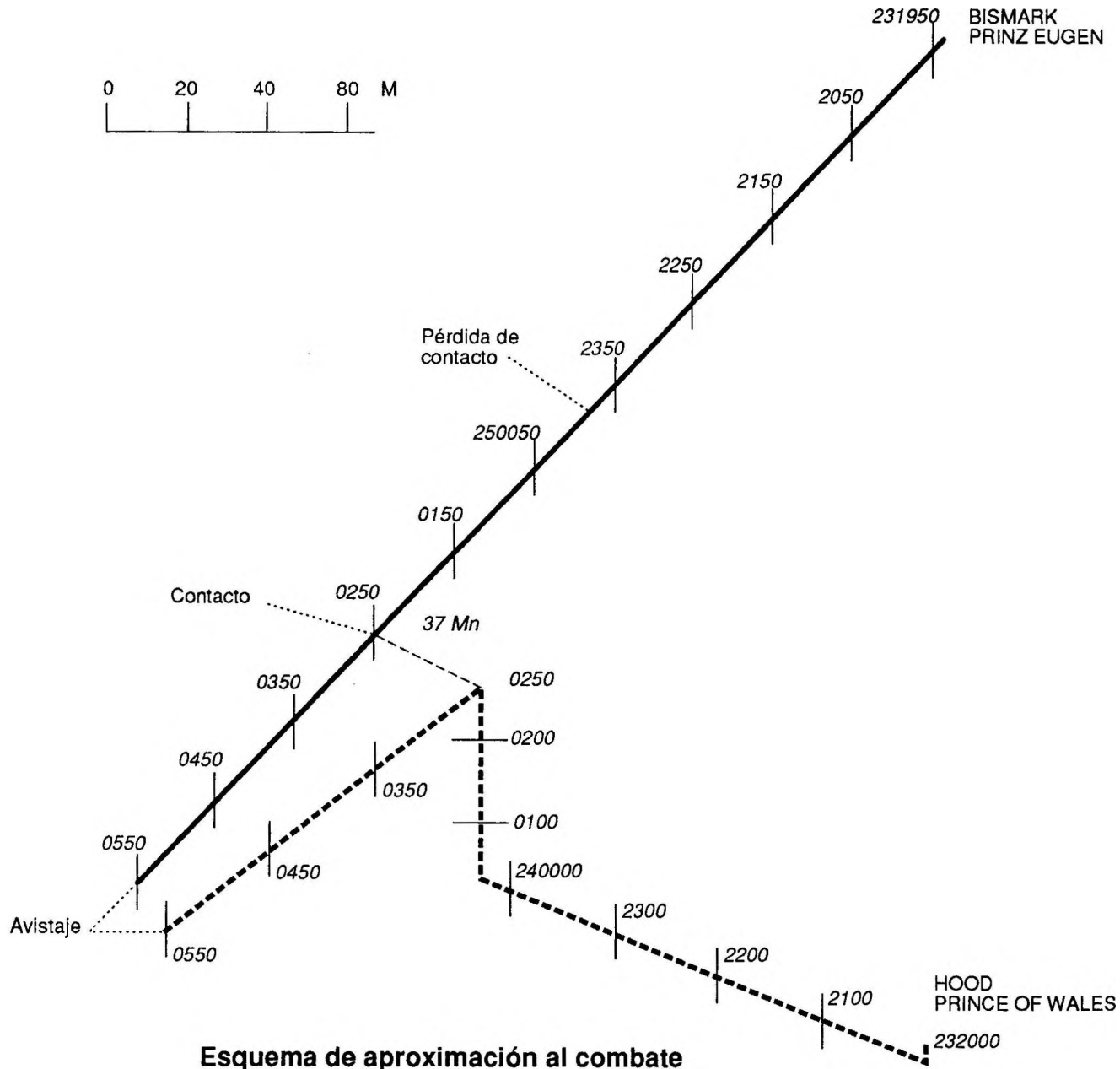
A las 0015 del 24, en el mejor estilo de las épocas de Nelson, ambos buques británicos izaron los blancos y grandes pabellones de combate.

Pero simultáneamente, los cruceros perdieron contacto, debiendo asumir Holland el rumbo que podría haber tomado Lutjens. Pensando en que éste viraría al sur, mantuvo su rumbo reduciendo velocidad para que se cumpla la hora planeada de encuentro.

Los buques alemanes, en cambio, viraron levemente al W siguiendo el contorno de Groenlandia, por lo que cuando a las 0247 el *Suffolk* retoma contacto, el *Hood* se encontraba a unas 35 MN al SE del *Bismark*. Esto cambió considerablemente la situación para Holland, ya que de esperar encerrar a los alemanes entre sus buques y los cruceros en una condición de luz favorable, pasó a tener prácticamente que perseguirlos a máxima velocidad en un rumbo convergente hacia el SW, con el riesgo de perderlos ante la menor deficiencia de sus máquinas.

Después de tres horas de corrida, a las 0535 se avistó desde el *Hood*, sobre su amura de estribor y a unas 17 Mn, la formación alemana con el *Prinz Eugen* abriendo camino.

Para reducir la distancia y evitar rápidamente la zona de peligro para su buque por tiros de elevación, Holland viró a estribor y a toda velocidad se dirigió directamente hacia los alemanes, operando con el *Prince of Wales* a 800 yardas detrás. Esta situación dejaba de ser conveniente para él, ya que se encontraba con el sol naciente por el través de estribor y



Esquema de aproximación al combate

estaba cortando la T a la formación alemana a una distancia mayor que la que esperaba tomar contacto, debido a la baja visibilidad que habían encontrado hasta entonces.

Aunque este movimiento evidentemente dificultaba la solución de tiro para los alemanes, al reducir el blanco y aumentar la velocidad de acercamiento, imposibilitaba al *Prince of Wales* de disparar, al interponer su buque entre éste y el blanco, reduciendo prácticamente toda su capacidad de fuego a las dos torres de proa del *Hood*. Friamente, de acuerdo a las pautas operativas bajo las que fue originado el *Hood*, debería haber virado a babor y usar su velocidad para escapar de un acorazado como el *Bismarck*.

La corrida de acercamiento se inició a las 0546 a 15 MN, abriendo el fuego el *Hood* a las 0552 a una distancia de 25000 Yds. Este concentró erróneamente el fuego sobre el *Prinz Eugen* mientras que el *Prince of Wales* identificó al *Bismarck*, disparando por sobre el *Hood*.

La formación alemana, a partir de las 0545 en que se divisaron los mástiles del *Hood*, únicamente aumentó velocidad manteniendo el rumbo, ya que le favorecía tanto por la luz existente como por la posibilidad de utilizar toda la artillería de ambos buques. No obstante esta ventaja táctica, es importante destacar la posición del *Prinz Eugen*, ya que frente a los buques británicos, este crucero pesado se encontraba totalmente indefenso.

La primera salva del *Hood* cayó detrás del *Prinz Eugen*, corrigiendo el blanco a partir de la segunda. Simultáneamente con ésta, el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* abrieron el fuego sobre el *Hood*. La primera salva quedó corta, la segunda larga, mientras que la segunda salva del *Prinz Eugen* hizo impacto a las 0555 en la cubierta de botes iniciando un incendio de munición antiaérea.

La tercera salva del *Bismarck* horquilló al *Hood* a las 0557

cuando éste comenzó a caer a babor a unas 15000 Yds para abrir sus torres de popa. A las 0600, a 14000 Yds mientras el *Hood* no había terminado de virar, la cuarta salva del *Bismarck* lo alcanzó con uno o dos impactos, penetrando la coraza delante de las torres de popa y llegando a una santabárbara.

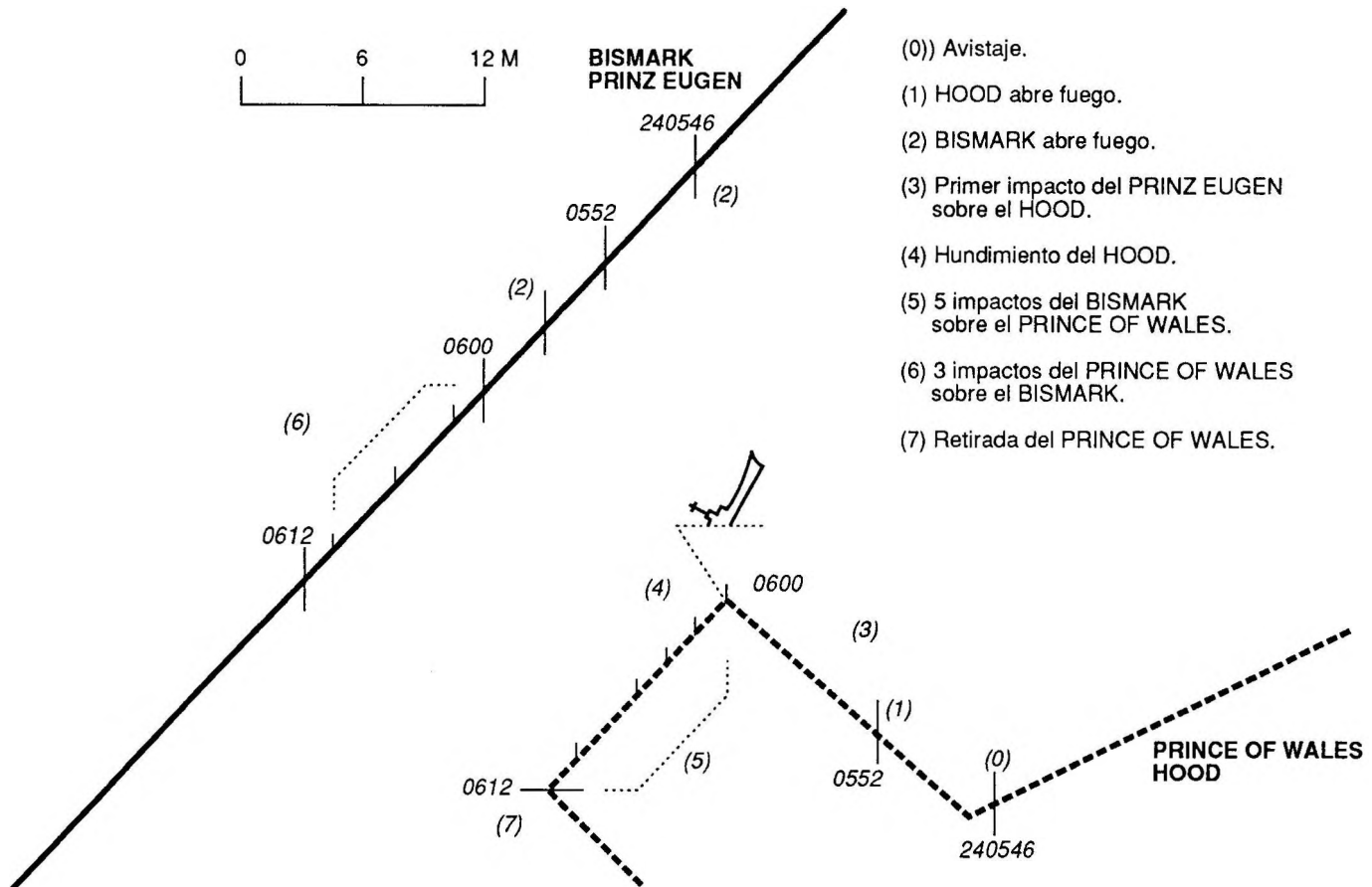
La explosión quebró al buque por el fondo, lo que sumado a la velocidad que tenía, hizo que desapareciera de la superficie en segundos, repitiéndose la suerte corrida por sus similares en Jutlandia. (Únicamente tres tripulantes de 1419 a bordo sobrevivieron).

El *Prince of Wales* tuvo que caer a estribor para evitar los restos del *Hood* mientras completaba el giro hasta un rumbo aproximadamente paralelo al de los alemanes. Hasta ese momento, ningún proyectil británico había hecho blanco en los buques alemanes.

A las 0602 la quinta salva del *Bismarck* alcanzó al *Prince of Wales* en el puente acorazado, matando a toda la dotación salvo el capitán Leach y un señalero, quedando incomunicados del resto del buque. Desde ese momento hasta las 0612 los tres buques intercambian fuego sobre rumbos paralelos aproximadamente a 14000 Yds, recibiendo el *Prince of Wales* cuatro impactos más del *Bismarck* y tres del *Prinz Eugen*, consiguiendo a su vez tres impactos sobre el *Bismarck*.

Aunque este balance puede parecer equilibrado, los efectos de los impactos eran diferentes en ambos buques. Por lo pronto, el *Bismarck* había conseguido una solución de tiro invariable, lo que le estaba permitiendo explotar su mayor velocidad de fuego y mejorar su eficacia, ya que había logrado impactos en las últimas tres salvas seguidas. Además, los tres proyectiles del *Prince of Wales* no habían afectado ningún sistema esencial del buque, pese a que uno obligó a apagar un cuarto de calderas por filtraciones.

En cambio, el *Prince of Wales* tenía afectados los sistemas



- (0) Avistaje.
- (1) HOOD abre fuego.
- (2) BISMARK abre fuego.
- (3) Primer impacto del PRINZ EUGEN sobre el HOOD.
- (4) Hundimiento del HOOD.
- (5) 5 impactos del BISMARK sobre el PRINCE OF WALES.
- (6) 3 impactos del PRINCE OF WALES sobre el BISMARK.
- (7) Retirada del PRINCE OF WALES.

315

### Esquema del combate

mecánicos de movimiento de las torres y los sistemas de control tiro y comando, lo que hacía que el número de cañones operativos se redujera y que las salvas no tuvieran repetibilidad, no pudiendo aprovechar la solución de fuego continua que se le ofrecía. Aunque los impactos de 8 pulg del *Prinz Eugen* no penetraban la coraza, la misma concusión de las explosiones sobre zonas afectadas por las de 15 pulg, incrementaba los efectos de éstos.

En estas condiciones, el capitán Leach no apreciaba el más mínimo efecto de su fuego sobre el *Bismarck*, resultando si evidente, cómo aumentaba la frecuencia de impactos sobre su buque. Aproximadamente a las 0610 consideró estar en una situación irremontable, en la cual no tenía forma de detener o afectar sensiblemente al *Bismarck*, como eran sus órdenes, y no podía prever cuanta resistencia le quedaba a su buque hasta que siguiera al *Hood* si continuaba recibiendo castigo.



A las 0613 el *Prince of Wales* cayó a babor, abandonando el combate con rumbo SE.

El almirante Lutjens, al apreciar la maniobra y pese a que el capitán Lindemann quería iniciar una persecución, simplemente suspendió el fuego y manteniendo rumbo y velocidad, se perdió en la bruma del SW, consiguiendo su primer objetivo al haber forzado el pasaje al Atlántico.

Sería difícil intentar imaginar el estado de satisfacción de las tripulaciones alemanas. Habían vencido al orgullo de la

Armada Británica y hecho huir, sin jugarse hasta las últimas consecuencias, al que creían la nave insignia del almirante Tovey, el *King George V*.

Sin embargo, el resultado del combate no fue sino la consecuencia lógica de las características de los buques intervinientes, más que de la determinación y capacidad de sus tripulaciones. Tanto el *Bismarck* como el *Hood* se comportaron tal como fueron diseñados, con la diferencia de que el *Bismarck* fue utilizado de acuerdo a estas características y el *Hood* no.

La retirada del *Prince of Wales* le generó una aureola negativa que culminó con su hundimiento siete meses después, atacado por aviones japoneses.

Los episodios que siguieron hasta el hundimiento del *Bismarck* el 27 de mayo no tuvieron relación ni fueron desencadenados por efectos de la acción del 24 y sí por la primera intervención decisiva de la aviación naval sobre unidades capitales.

La búsqueda, persecución y combate final del *Bismarck* deben ser analizadas en forma separada a la acción del Estrecho de Dinamarca.

Aunque este artículo puede ser sólo de interés como referencia histórica, surgen del mismo algunas simples conclusiones aplicables a los sistemas de armas, independientemente de la época.

-No es razonable esperar la próxima guerra con los sistemas de armas diseñados para la anterior.

-No es razonable esperar resultados efectivos de un sistema de armas en condiciones más críticas que aquéllas para las que fue diseñado.

-Normalmente, el coraje y la determinación no compensan las características intrínsecas de los sistemas de armas utilizados.

## CARACTERISTICAS

	HMS Hood		Bismarck	
	ton	%	ton	%
Casco	14950	33	11474	25,4
Coraza	13550	30	17256	38,2
Máquinas	5300	11,8	2756	6,1
Artillería	5250	11,7	7453	16,5
Combustible	1200	2,9	3388	7,5
Desplaz.	44200	100	45170	100
Eslora	860 pies		792 pies	
Manga	105 pies		118 pies	
Calado	31 pies		26 pies	
Tripulación	1341		2400	
Potencia	144000 HP		138000 HP	
Velocidad	31 Nd		30 Nd	
Cañones				
Calibre	15 pulg		15 pulg	
Largo del tubo	42 cal		47 cal	
Diseño	1913		1934	
Peso cañón	97 ton		109 ton	
Peso proyectil	875 kg		798 kg	
Alcance	32 km		36,2 km	
Frecuencia tiro	2/min		3/min	

## REFERENCIAS

«*Dreadnought: A history of the modern battleship*», Richard Hough (Allt Unwin).

«*Hitler's high seas fleet*», Richard Humble (Pan-Ballantine).

«*The discovery of the Bismark*», Robert Ballard (Warner/Madison).

---

# LA CIUDAD PRIMADA DE SANTO DOMINGO DE GUZMAN

*JOSE G. ZULOAGA*



317

El capitán de fragata **José Guillermo Zuloaga**, ingresó a la Armada el 1° de febrero de 1939 (Promoción 70). Se retiró el 31 de abril de 1961

Efectuó el curso de submarinos en Mar del Plata y en New London, Estados Unidos de Norteamérica.

Fue profesor de la Escuela Naval, Escuela de Aplicación y Escuela de Submarinos, así como de la Escuela de Guerra Antisubmarina,

Ejerció el comando en diversas unidades de la Armada. Ya retirado, fue Administrador General de la Flota Fluvial del Estado, gerente general de diversas compañías navieras y Director de la Junta Nacional de Carnes.

Experto de las Naciones Unidas (UNCTAD) efectuó tareas en la República Dominicana, y en Centro América.

**BCN** *Volumen 110- Número 770*  
*Abril, mayo y junio de 1993*

CDU (462.212.3) : (091)

Recibido: 25 de agosto de 1992

# **L**a ciudad de Santo Domingo de Guzmán tiene una localización que se remonta al primer desembarco de Cristóbal Colón el día 5 de diciembre del año 1492.

El descubridor amarró entonces sus naves, en la margen oriental del río Ozama.

Aproximándonos a la ciudad desde el aeropuerto, nos permite observar una enorme rotonda decorativa que abarca a un entrevero de rocas y corales con alegres cascadas intercaladas.

«Bienvenido a Santo Domingo» dice un inmenso cartel, justo antes de cruzar el puente metálico sobre el río. Es pintoresco ver allí los numerosos vendedores de lotería con sus típicos tableros, a unas morenas erguidas con tremendas canastas sobre sus cabezas y bamboleando su cintura con inmensa gracia, ofreciendo, frutas, jugos, baratijas, aguacates, y mil cosas más.

A continuación, también se puede observar un importante monumento con enormes espigas entrelazadas, es el homena-

je de la ciudad a la sociedad secreta La Trinitaria, que con sus acciones fuera factor preponderante en la consolidación de la independencia del país.

Nos enfrentamos allí con la primera exteriorización de antigüedad, romántica y dulce, que permite pensar en todos los acontecimientos que abrazan sus viejas paredes ruinosas.

Los fantasmas de la historia ya caminan con nosotros.

Pizarra, Cortés, Ponce de León, Ojeda, Velázquez y Alvarado, conquistadores todos ellos, que siguieron a Cristóbal Colón a la Hispaniola antes de emprender sus propias aventuras inmortales.

Aquí se delinearon los mapas de sus viajes, se repararon sus barcos, se confabularon y complotaron todas sus intrigas. Aquí vivió Colón, aquí fue traicionado, aquí fue hecho prisionero y aquí, en «la tierra que más amó», vivieron durante casi un siglo sus descendientes, encabezados por Diego Colón y María de Toledo.

Esa primera ruina que se ve es el Fuerte de Santa Bárbara, perteneciente a uno de los extremos de la muralla que defendía la ciudad. Aún hoy, se puede avizorar en todas direcciones, la extraordinaria belleza que presenta una ciudad mezclando lo moderno con lo antiguo, lo brillante con lo oscuro y el ayer con el hoy.

Sigamos con su origen. La ciudad fue fundada oficialmente



319

*Antiguo mapa de la Hispaniola, hoy Haití y República Dominicana.*

el día 4 de agosto de 1496, y en aquel entonces, fue llamada naturalmente Isabella Nueva. Este nombre, lo cambió pronto por el de Santo Domingo de Guzmán, en honor al Santo favorito de Bartolomé Colón que se celebra precisamente el 4 de agosto. Ese nombre ha perdurado desde entonces hasta 1936

cuando la rebautizan Ciudad Trujillo por orden del dictador. Caído éste, en 1961, vuelve a su nombre original hasta hoy.

En 1502, la destruye un huracán y don Nicolás de Ovando, el entonces gobernador, la reconstruye en la ribera opuesta del

QVOMODO FRANCISCVS DRA-  
CO, CIVITATEM S. DOMINICO IN IN-  
sula Hispaniola sitam expugnauerit.

320



*Grabado del siglo XVII, representando el asedio de Santo Domingo por el corsario Drake.*

mismo río Ozama, donde hoy se encuentra. Estos edificios y estos muros en ruinas, constituyen la primera expresión euro-

pea en el Nuevo Mundo, con resultado permanente. La ciudad crece hacia el norte a lo largo del mismo río hasta el Fuerte y

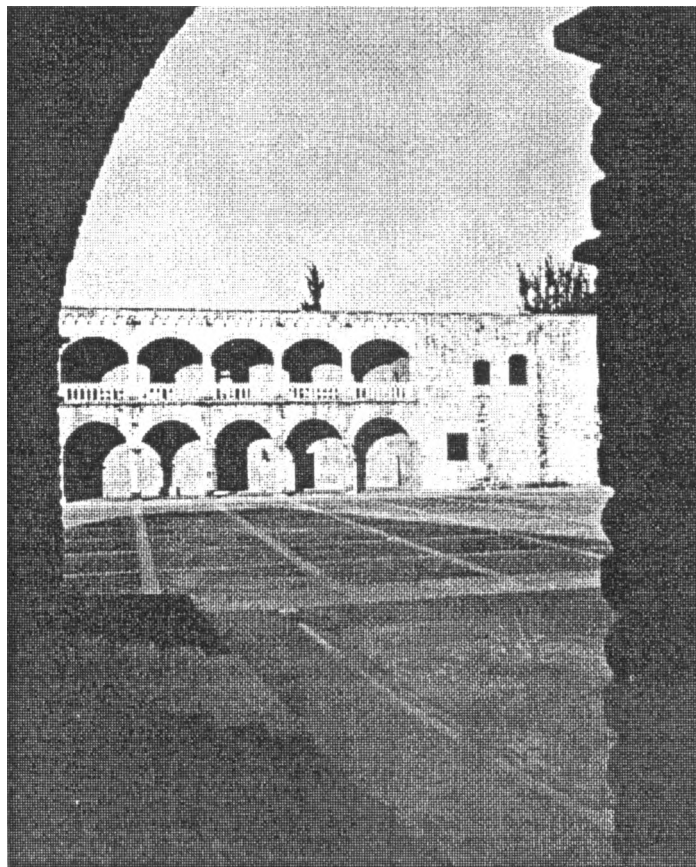
Puerta de Santa Bárbara, ya mencionada. Hacia el sur, se llega al Fuerte de la Concepción y girando más aún nos llegamos a encontrar con el Fuerte de San Gil que linda directamente con las aguas del Mar Caribe. En este último trecho es donde se encuentran las dos puertas de la ciudad: La Misericordia y El Conde las que junto a las de Santa Bárbara y San Gil pueden observarse hoy en las visitas a la Ciudad Vieja. Hay quien dice que hasta 1920, esas viejas murallas estaban intactas y Trujillo tiró abajo gran parte de ellas.

Hoy han sido parcialmente reconstruidas, gracias a un proyecto conjunto que unió a España, la Organización de Estados Americanos y la República Dominicana

La Puerta de la Misericordia, llamada así por los primeros pobladores-colonizadores era utilizada para protegerse bajo sus arcos durante huracanes y terremotos que hasta hoy asolan el Caribe. Sin embargo, lo que les da verdadera notoriedad no es un suceso colonial, sino que el día 27 de febrero de 1844 por la noche, la República Dominicana declara su Independencia de Haití, que la había dominado desde 1822. Desde entonces Juan Pablo Duarte es considerado el Padre de la Patria. Con el apoyo de Francisco del Rosario Sánchez y Ramón Matías Mella y apoyado por la organización secreta La Trinitaria, consolidaron los ideales libertarios. Pronunciado el grito de emancipación, la banda de rebeldes marcha por la calle Palo Hincado hasta la Puerta de El Conde, nombrada así, en homenaje al conde de Peñalva, gobernador de la Colonia en 1655, ocasión en que el almirante William Penn trata de capturar la isla para la Inglaterra de Crownwell. Luego de una lucha denodada, termina todo con una victoria local, que es celebrada con la apertura de la misma.

Hoy la Puerta de El Conde ha sido designada (1944) Altar de la Patria, y una llama votiva recuerda a todos los dominicanos, que allí están enterrados los tres valientes prohombres mencionados.

La puerta define la entrada al parque Independencia e

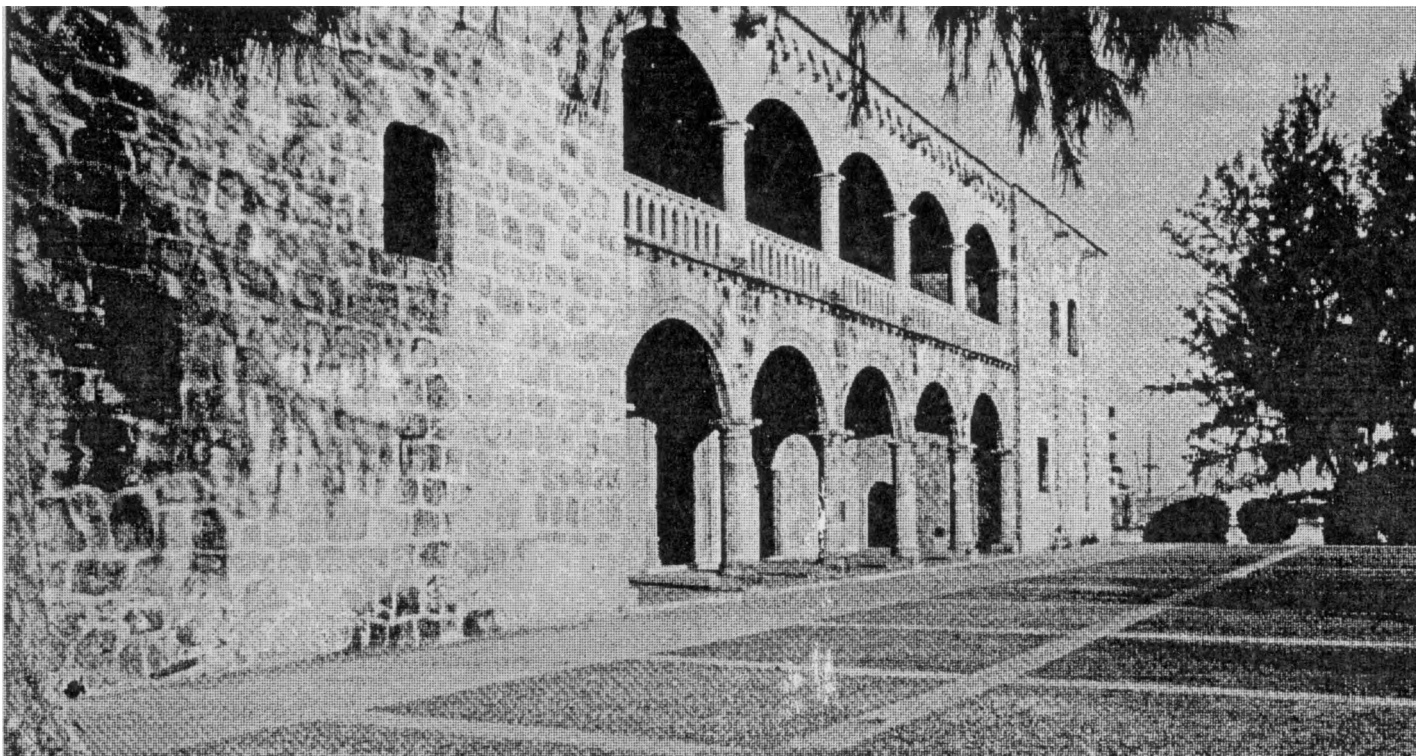


*El alcázar de Colón, en la isla de Santo Domingo.*

incorpora las partes residenciales modernas con las zonas antiguas de la ciudad.

Por cierto hay otros edificios históricos que valen la pena ser mencionados: la Iglesia del Carmen, que data del siglo XVIII y aloja dentro de sí la capilla del viejo Hospital de San Andrés originado en 1515.

Avanzando por la Ciudad Vieja y parados en la esquina de Las Artes y Macoris, encontramos el viejo monasterio de los



*Fachada oeste del alcázar de Colón, en la isla de Santo Domingo.*

Dominicos y en este precioso y tranquilo lugar si no fuera por las ruidosas expresiones de civilización, diría que estamos de regreso, cinco siglos atrás.

El monasterio fue fundado por Carlos V en 1507 y destruido por un terremoto en 1746. Esos monjes jugaron un papel fundamental en la tarea inicial del descubrimiento. Acompañaron siempre a los conquistadores en sus aventuras y portaron la Cruz detrás de la espada. Aquí, en Santo Domingo de Guzmán es donde el Padre Bartolomé de las Casas escribió incansablemente su reclamo por un trato humanizado de los indios, elaborando proyectos de leyes para su aplicación y protección y para prevenir su posible exterminio.

Ya en tren de descubrir más joyas, no se puede dejar de mencionar la Catedral de Santo Domingo, que es algo así como una réplica en escala, de la de Sevilla. Allí descansa Colón, Cristóbal para los dominicanos y Diego para los españoles, dado que defienden al Colón que tienen en Sevilla.

Por muchas circunstancias, estamos convencidos de que los restos del Almirante de la Mar Océano son los que están en Santo Domingo, sepultados en un lugar preponderante de la Catedral Primada de América.

Los españoles, a fines del siglo XIX, se llevaron «equivocadamente» el primer sarcófago que encontraron, cuyas tapas

decían «Columbus». Años más tarde, excavando aún más en el mismo lugar aparece otro sarcófago más antiguo que el anterior perteneciente a otro Colón. El lugar hace sobrecoger de emoción al visitarlo, porque nos traslada al gran drama del Descubridor que siempre soñó descansar en la «tierra que más amó».

Según creemos, lo hace en la Catedral de Santa María la Menor, la más antigua de «su» América, la que fue ungida como sede del Arzobispado desde 1546, abarcando entonces tierras como Honduras, Yucatán y sumado a todas las Antillas Mayores, Cuba, Jamaica, Puerto Rico y Venezuela, incluyendo la faja costera de Colombia. Su piedra fundamental la colocó Diego Colón en 1514.

Esta Catedral tiene el «dudoso» privilegio de haber sido Cuartel General del pirata Sir Francis Drake que entre otras cosas se adueñó de dos estatuas tamaño natural de bronce, dedicadas a San Pedro y San Pablo, en ocasión de ocupar la Colonia y pedir luego un substancioso rescate.

La sucesión de hitos históricos es interminable: el primer Hospital Nicolás de Bari y la imponente estructura del Fuerte de Ozama con su Torre del Homenaje, lindero con la famosa Calle de las Damas, llamada así, por ser entonces el recorrido habitual ante la auspiciosa posibilidad de encontrar «clientela» en el cuartel lindero.

Dejamos para el fin mencionar El Alcázar de Colón que fue palacio de Diego cuando volvió a América como Virrey y Gobernador General en 1509, acompañado de su esposa y Dama de la Corte, doña María de Toledo, sobrina del rey Fernando de España.

Hoy es una joya recuperada por esfuerzo mancomunado. El Alcázar trasladó a América las primeras exteriorizaciones de lujos cortesanos en el Nuevo Mundo y adorna la ciudad vieja de Santo Domingo de Guzmán en pleno barrio de la Atarazana frente a las aguas del río Ozama, donde comienza esta historia.



*Museo Virreynal de Santo Domingo.*

Presentamos esta colaboración al Boletín del Centro Naval en ocasión de haberse celebrado, no hace mucho, el Quinto Centenario de un suceso fundamental en la historia humana: la incorporación del continente americano al conjunto multifacético en que vivimos y rendir un particular homenaje a la Ciudad Primada, a la Isabella Nueva, a Santo Domingo de Guzmán hoy capital de la hermana República Dominicana y por supuesto al Gran Almirante de la Mar Océano Cristóbal Colón. **BCN**



# CASA CENTRAL - HORARIO DE SERVICIOS

La sede estará habilitada de lunes a viernes de 10 a 21 horas, sábados y domingos permanecerá cerrada.

**Ajedrez:** Lunes a viernes hasta las 21 horas. Clases:  
Martes y jueves de 18 a 20 horas.

**Baños:** Lunes a viernes de 13 a 20 horas.

**Bar:** Lunes a viernes de 10 a 21 horas.

**Biblioteca:** Lunes a viernes de 10 a 18 horas.

**Bridge:** Lunes a viernes de 14 a 20 horas.

**Torneos:** Martes y jueves a partir de las 16 horas.

**Comedor:** Lunes a viernes de 12 a 15 horas.  
Por la noche permanecerá cerrado.

**Consultorio médico:** Lunes, miércoles y viernes  
de 17 a 20 horas.

**Consultorio odontológico:** Lunes, miércoles y viernes  
de 15 a 18 horas. Martes de 9 a 13 horas.

**Podólogo:** Martes y viernes de 15 a 19 horas.

**Peluquería:** Lunes a viernes de 10 a 20 horas.

**Sastrería:** Lunes a viernes de 10 a 20 horas.

**Sauna:** Martes y jueves de 14 a 19 horas.

**Secretaría:** Lunes a viernes de 10 a 20 horas.

**Tesorería:** Lunes a jueves de 14 y 30 a 18 y 30 horas.  
Viernes de 14 y 30 a 20 horas.  
(Los días de pago de haberes de 12 y 30 a 18 y 30  
ó 20 si es viernes).

## Disciplinas deportivas:

**Esgrima:** Martes, miércoles y jueves de 19 a 21 horas.

**Karate:** Martes y jueves de 18 a 19 horas.

**Gimnasia:** Lunes y miércoles de 18 a 19 horas.

**Tiro:** Lunes, martes, miércoles y jueves de 14 a 20 y 30 horas.

**Actividad cultural:** Conferencias y exposiciones todo el año y en las fechas y horarios que se anuncien.

## Anexo Centro Naval

La reserva de alojamiento puede efectuarse en cualquier momento a los números: 322-5143/5311/5393.

**Bar:** Lunes a sábados de 18 a 24 hs. Domingos de 10 a 13 hs.      **Comedor:** De 12 a 15 horas y de 20 a 23 horas.

---

# CRONICA DE UN VIAJE A BORDO DE LA *LIBERTAD*

*MARIO ALBERTO CARREGAL*

---



El doctor **Mario Alberto Carregal**, es abogado egresado de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires.

Miembro de Comisiones de Asuntos Legales y Jurídicos de varios bancos nacionales.

Asesor y/o Presidente y/o Gerente en instituciones bancarias en temas de su especialidad.

Profesor universitario de post grado, autor de diversos artículos y publicaciones.

Expositor en Conferencias y Seminarios sobre temas jurídicos, empresariales o bancarios.

Integra la Asociación de Amigos de la Fragata Libertad.

**BCN**

*Volumen 111- Número 770*  
*Abril, mayo y junio 1993*

CDU 910.4(26) : 82-94

Recibido: 5 de abril de 1993



326

**Tuve el honor de haber sido invitado por la Asociación de Amigos de la Fragata Libertad, para realizar el trayecto Génova-Cádiz embarcado en el magnífico buque-escuela de nuestra Armada.**

Apenas recuerdo el vuelo desde Buenos Aires a Roma y desde allí a Génova. Tengo sin embargo muy presente que el inminente arribo al puerto de Génova, ya me producía una singular inquietud. Algo similar al entusiasmo y excitación que ante un hecho extraordinario solíamos experimentar en la niñez, esa edad fascinante en que la vida es una sucesión de sueños. Se acercaba el ansiado momento de embarcar en la *Libertad*.

Como llegué a Génova después de la caída del sol y me pareció prudente no abordar la nave por la noche, me hospedé en un hotel para descansar del viaje.

Al día siguiente, bien temprano, tomé un taxi para que me llevara a la estación marítima. Una fugaz vista de Génova me permitió admirar la belleza de sus colinas, salpicadas de elegantes edificios con característicos techos a cuatro aguas,

entre los que se levantaban esporádicamente torres almenadas y agujas de iglesias.

Estábamos en Miércoles de Ceniza y para entonces la histórica ciudad portuaria, cuna de famosos navegantes, albergaba un calificado conjunto de veleros de alto bordo, tripulados por quienes alrededor del mundo se empeñan en mantener vivas las más puras tradiciones marineras. Se habían dado cita allí con motivo de la regata del Quinto Centenario del Descubrimiento, organizada en homenaje a la grandiosa gesta inspirada por el visionario genovés que, como almirante de Sus Majestades los Reyes Católicos de España, se hizo a la mar desde Palos de Moguer con rumbo hacia la puesta del sol.

El taxi ingresó en la zona portuaria, que me impresionó por sus amplias instalaciones y por sus astilleros y varaderos rodeados de grúas de porte y altura notables. A la vuelta de un recodo y detrás del clásico edificio de la estación marítima, aparecieron los gallardos mástiles de las naves de alto bordo que se encontraban amarradas junto a los muelles, en apretada sucesión. En un instante mi vista recorrió las embarcaciones en busca de la inconfundible silueta de la *Libertad*, tan querida para los argentinos. Allí estaba, con su bauprés apuntando hacia la salida del puerto y su blanco casco brillando bajo la diáfana luz matinal. El corazón dio un respingo al descubrir el gran pabellón argentino flameando en la popa. Era como estar en presencia de la patria misma.

Cuando se la señalé al conductor del taxi, éste exclamó: ¡Com é bella! Era, sin duda, la más esbelta de las embarcado-

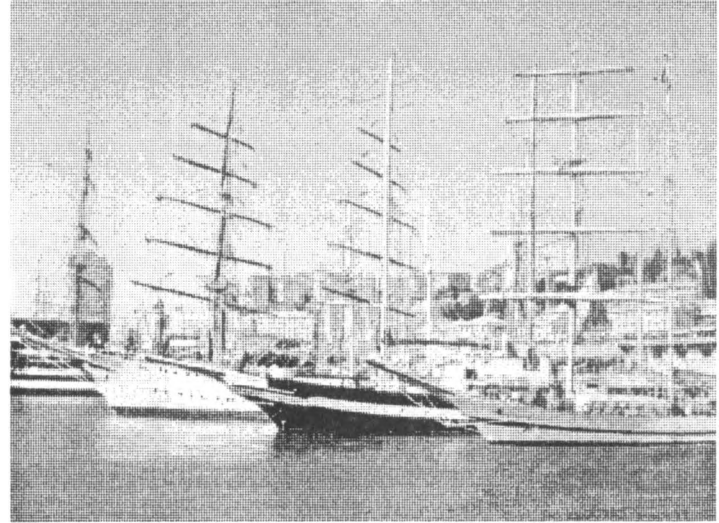
nes allí estacionadas. Estábamos en ese momento casi debajo del majestuoso bauprés y de la fornida dama que, como mascarón de proa, enfrenta calmas y borrascas.

Ingresé por la escala real que unía al barco con el muelle por su banda de estribor, y el oficial de guardia me dio una cordial bienvenida, ubicándome en el camarote que me había sido asignado.

Utilicé ese día y el siguiente para visitar los restantes grandes veleros. Estaban en el puerto los rusos *Pallada* y *Sedov*. La primera es una fragata con una arboladura similar a la de la *Libertad*, botada en 1989 (la armada de la ex URSS tiene cinco naves gemelas construidas en los astilleros de Gdansk, Polonia) y la segunda es un enorme navío más veterano, construido en Alemania en 1926 y confiscado por la URSS como botín de guerra, luego de la 2a. Guerra Mundial. Este último, con sus 127 metros de eslora y sus cuatro mástiles, es el velero en servicio mayor del mundo. Apena el estado de abandono que se percibe en la mayoría de los barcos de esta nacionalidad, seguramente a causa de las privaciones económicas que afligen a los países que integraban la ex URSS.

Nuestros hermanos uruguayos estaban presentes con su *Capitán Miranda* y también acudieron a la cita otros gallardos latinoamericanos, como el *Cuauhtemoc* de México y el *Gloria* de Colombia. Ambos muy parecidos y construidos en un astillero español, aunque el mexicano tiene una eslora levemente superior al colombiano.

Otros espléndidos barcos eran el *Sabhab Ornan*, con sus tripulantes luciendo característicos turbantes musulmanes, pero con capitán inglés; el australiano *Young Endeavour*, con tripulación mixta de estudiantes secundarios (las australianas, muy monas, constituían un atractivo adicional, especialmente para los visitantes masculinos) y comandante profesional; el alemán *Alexander von Humboldt*, que ostenta velas de color verde; el polaco *Dar Mlodziezy* -gemelo del *Pallada*- y el *Iskra*, de la misma nacionalidad, para no mencionar sino los más destacados.



*Amarrados en Génova.*

327

Digna de especial mención es la nave escuela italiana. El *Amerigo Vespucci*, que así se llama, es una imponente fragata de tres cubiertas, muy bien mantenida, aunque se la considera pobre en cuanto a sus prestaciones como velero a raíz de su gran obra muerta y sus mástiles relativamente cortos.

Me fascinaron dos espléndidos yates construidos a principio de este siglo; ambos enarbolaban bandera italiana y lucían lanzadas proas con largos botalones y popa «cola de pato». Se trataba del *Orion*, un yawl que según se me informó perteneció a don Aarón Anchorena y de un tres palos con aparejo cangreja, el *Croce del Sud*. Me impresionó el impecable estado que ostentaban estas clásicas embarcaciones y su equipo electrónico de última generación.

Por la noche los buques encendían sus luces de gala, resaltando sus imponentes perfiles con guirnaldas luminosas que otorgaban al puerto una suerte de encanto casi mágico. Un público entusiasta visitaba los barcos hasta la medianoche y la algarabía no cesaba durante el día. El Viernes Santo no hubo



*En espera en Génova.*

328

luces de gala y hasta enmudecieron los instrumentos con que las tripulaciones del *Sabhab Omán* y del *Capitán Miranda* atronaban los muelles luego del crepúsculo, improvisando bailes con parejas circunstanciales escogidas entre el divertido público que les hacía ronda.

Este permanente deambular por muelles y cubiertas atestadas de lugareños pugnando por visitar las naves, no me permitió -en mi afán de no perder detalle- sino una visita fugaz a los barrios contiguos al puerto y a la ciudad antigua de calles estrechas y reminiscencias medioevales.

Por fin, el Domingo de Pascua por la mañana se produjo la ansiada partida. Iba a convertirse en realidad mi ilusión tanto tiempo acariciada de navegar en la *Libertad* y experimentar sensaciones que presentía incomparables a la sombra del noble velamen desplegado a los vientos marinos. Creo que todos quienes amamos la navegación y las tradiciones marineras experimentamos esa especie de fervor a un tiempo místico y solemne que nos produce embarcarnos por primera vez en un gran velero.

Los remolcadores de proa y popa nos separaron suavemente del muelle, desde el cual una verdadera multitud nos brindaba una cálida despedida. En todo momento sentimos la simpatía de los genoveses por la nave argentina y sus tripulantes. La *Libertad* se llevaba de Génova dos galardones. Una copa otorgada a la embarcación extranjera que en su tripulación contaba con más descendientes de italianos. Otra, la ganada por el equipo de la fragata que prevaleció en las pruebas de cinchada entre las tripulaciones de los barcos amarrados en Génova. En la final, los nuestros superaron a los marineros del destructor italiano *Ardito*.

Según estaba dispuesto, la *Libertad* debía encabezar el desfile que precedería a la largada, prevista para las tres de la tarde. Bajo un sol brillante y entre las sirenas y vítores que partían de todos los barcos surtos en el puerto, dejamos atrás las escolleras rumbo a la línea de largada, que fue instalada próxima a la costa, a la altura de Camogli.

Impulsada por su máquina -sólo era perceptible una tenue brisa- la *Libertad* izó sus foques y velas cuchillas. Lentamente, las demás embarcaciones fueron encolumnándose detrás y desplegando sus velámenes. El espectáculo era sobrecogedor por su imponencia y colorido. Un barco hidrante lanzaba al espacio plateados arcos líquidos que al caer se deshacían en fina llovizna irisada.

Al llegar frente a Camogli, un cañón con sus salvas nos daba el postrer saludo de Génova desde las colinas que circundan la bahía. Se trata de estribaciones montañosas que parecen introducirse en el mar, formando de tanto en tanto estrechas playas pedregosas. Las tenues nubecillas que producían los disparos, al tiempo que se desplazaban y disipaban con la brisa, preanunciaban las detonaciones que luego llegarían a nuestros oídos.

Finalizada la parada, la *Libertad* quedó al paio más allá de la línea de largada que formaban los destructores *Ardito* y *Libeccio* de la marina italiana, mientras el grueso de la flota se

agrupaba detrás de la línea imaginaria, buscando una buena posición a barlovento. El Comandante de la fragata, recordando el desafortunado abordaje con el *Juan Sebastián de Elcano* acaecido hace algunos años en otra largada, decidió evitar la repetición de un incidente similar, manteniéndose a sotavento. Ordenó dar máquinas a las 1445. Dos minutos antes de la largada todos los participantes debían estar impulsados exclusivamente a vela. La táctica consistía en alcanzar la boya de sotavento por el lado opuesto, cortar las máquinas y desplegar el velamen, casi sobre la línea. Era preciso coordinar la operación con gran cuidado, pues las maniobras con un buque de ese porte resultan realmente complicadas.

El Comandante daba las órdenes desde el puente con gran serenidad.

-Caiga tres grados a estribor, timonel...!

-Otros tres grados...dos grados más.

-Señor, faltan dos minutos para cortar máquinas, terció el Oficial de Guardia.

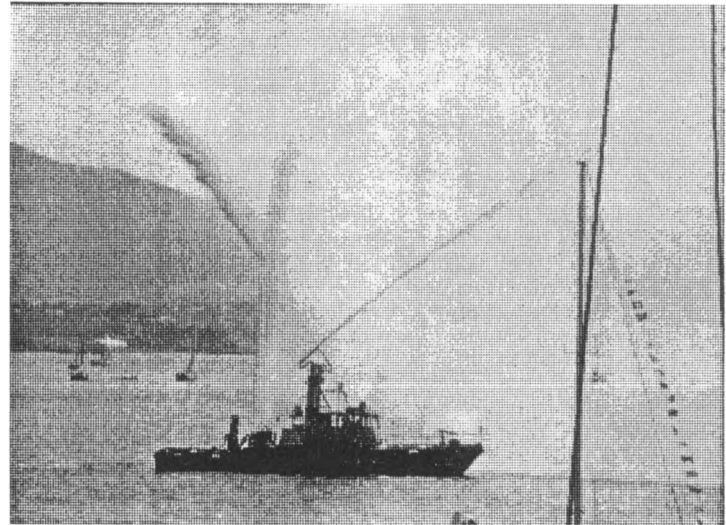
-Recibido. Timonel, cinco grados a estribor.

La *Libertad*, ya detrás de la línea, iba enfilando su proa hacia la largada, para transponerla junto a la marca de sotavento.

-Señor, queda medio minuto.

-Recibido. Desplieguen velas.

La cubierta de la fragata pareció entrar en ebullición. Los gavieros, trepados a las vergas y soportándose en los marchapiés, ya habían retirado los tomadores de las velas cuadras, que se desplegaban cayendo a sus posiciones de trabajo. Las vergas habían sido convenientemente braceadas para recibir el escaso viento de través por la banda de babor. Los foques y las cuchillas eran izados rápidamente entre un



*Los hidrantes nos despiden en Génova.*

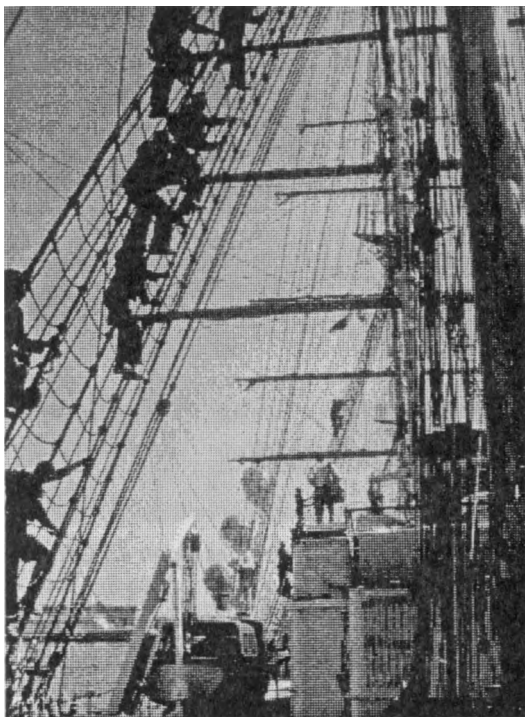
329

concierto de silbatos, modo de que se valen los contra maestres para dar las órdenes que se cumplen de manera impecable entre una maraña de cabos y aparejos móviles que gobiernan velas y jarcias. Trinquete, mayor y mesana comenzaban a portar y sucesivamente lo hacían gavias y velachos, juanetes y pericos. El espectáculo era fascinante y el goce de los sentidos, indescriptible.

-Para máquinas, ordenó el Comandante. Faltaban dos minutos para que sonara el cañonazo que anunciaba la largada.

Casi exclusivamente impulsada por su estrepada, la *Libertad* superó la línea instantes después del estampido. Lamentablemente, el escaso viento no nos ayudaba, principalmente por nuestra posición próxima a la costa montañosa. El ruso *Pallada* cruzó en primer término la línea ganando barlovento, pese a que la *Libertad* presentaba, antes del cañonazo, una posición más adelantada. Lo siguió el polaco *Iskra*.

El alemán *Alexander von Humboldt*, no supe por qué razón,



*Gaveros  
de la Libertad*

330

cruzó la línea antes del disparo e inmediatamente anunció por radio que se retiraba de la competencia.

Veíamos asombrados cómo los otros barcos se alejaban lentamente del lugar, mientras que en nuestra posición -la más a sotavento- la ausencia de viento era total. Los más rezagados fueron el *Capitán Miranda* y el *Sedov*, que evolucionaban pesadamente a escasos cien metros de nuestra fragata. Pero créase o no, esa mínima distancia bastó para que recibieran una ligera brisa que les permitió desplazarse. Mientras tanto, permanecíamos como fondeados en el mismo sitio, mientras las velas colgaban inertes de las vergas. Así pasaron varias horas, hasta que comenzó a levantarse un viento leve que nos permitía avanzar, si bien rumbo al sur y no a los 240 grados, derrota ideal para dejar a las Baleares por estribor, única marca que debíamos respetar en nuestra singladura hasta Cádiz.

Sabido es que los navios de velas cuabras tienen grandes limitaciones para ceñir, y la *Libertad* no constituye una excepción a la regla. Para que el barco navegue, es menester que tome los vientos desde los noventa grados hacia popa. Por lo tanto, era evidente que para ser considerados favorables, nuestros vientos debían presentar un componente este.

Lo cierto es que recién después de celebrarse en la toldilla la misa de Pascua y cuando el sol ya se ponía sobre el mar, comenzamos a movernos en dirección a la isla de Córcega.

Hacia popa, los picos nevados de los alpes marítimos se veían con claridad sobre la costa italiana y a la mañana siguiente, cuando comenzó a levantarse la bruma que ocultaba el horizonte pudimos avistar -a sorprendente corta distancia- las serranías también nevadas de Córcega, cuyas costas ya habíamos detectado a través del radar.

Durante los primeros días, si bien desfavorables, los vientos soplaron con regular intensidad. No avanzábamos casi sobre la derrota que debíamos seguir, pero pude gozar a pleno de la navegación a vela. Con casi veinte nudos de viento de través, las vergas braceadas al máximo y todo su velamen desplegado, la *Libertad* navegaba plácidamente a diez nudos mostrando con la escora la línea de flotación de barlovento. El armonioso casco cortaba las aguas con facilidad y elegancia, destacando el marcado contraste entre el blanco niveo de sus flancos y el azul intenso del Mediterráneo. En un mar con escaso oleaje se formaba nítida y sin turbulencias la estela espumosa, que en pequeñas ondas iba perdiéndose en la distancia.

Muchas veces nos siguieron nutridas manadas de delfines, entreteniéndonos con sus cabriolas junto al buque. El día 23 por la mañana nos visitaron al menos cuatro cetáceos (¿serían ballenas?) lanzando al espacio chorros de agua de un metro y medio de altura.

La identificación de otros veleros que avistábamos en alta mar resultó siempre muy interesante. La arboladura de la nave

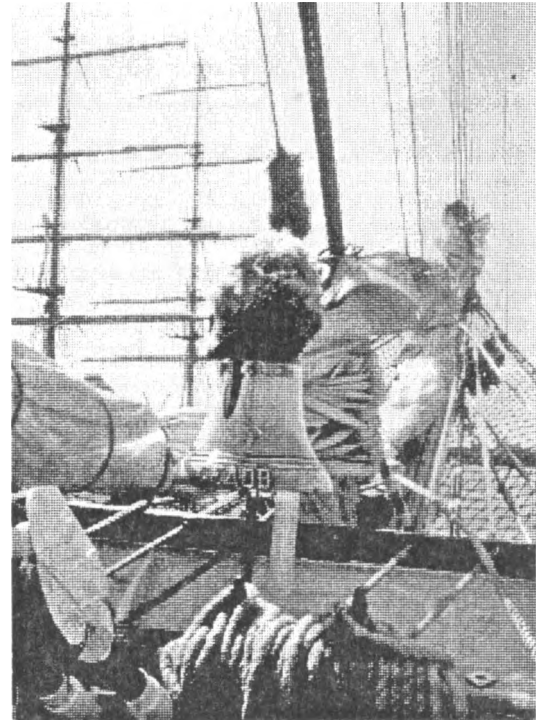
avistada, el color de su casco y otras particularidades, nos permitían arriesgar opiniones sobre su identidad. Además, como ejercicio para los guardiamarinas y por resultar de interés para el desarrollo de la regata, correspondía establecer el rumbo y velocidad del navío observado.

Por las noches el encanto no cedía. Después de comer y a veces luego de la proyección de un video en la cámara de oficiales, me trasladaba hasta el puente para hacer compañía a los oficiales y cadetes que cubrían su guardia. Oscuridad y silencio en la cubierta, bajo un cielo tachonado de estrellas o a la sombra de espesos nubarrones. La vista en el compás y en los otros instrumentos de navegación, atentos a las luces que se vislumbraban sobre el mar, ora de un mercante que se desplazaba a toda máquina, ora de un velero participante en la regata. El espíritu sobrecogido ante la abrumadora eternidad del universo frente a la pequeñez y transitoriedad de nuestro ser, al son de las partituras que ejecuta el viento entre las jarcias.

Las maniobras con las velas constituyen siempre un espectáculo. Pero por las noches adquieren una dimensión especial. Aún desde el camarote y entre sueños eran perceptibles los silbatos del contra maestre para dirigir la maniobra general necesaria para virar en redondo, para lo cual a veces se requiere mover hasta 80 cabos y jarcias de trabajo. El trajín de cubierta, el rechinar de los molinetes y las voces de los gavieros ejecutando las órdenes eran el presagio de un cambio de banda con el consiguiente desplazamiento sobre la cucheta, para el que había que estar preparado, so pena de darse un revolcón por el piso del camarote.

La vida a bordo transcurría placentera y entretenida. La gentileza del Comandante me permitió -tanto en puerto como en navegación- compartir la mesa con otros invitados en la elegante y bien mantenida cámara de popa que le está destinada. A diario disfrutábamos de comida sencilla y abundante en compañía del Segundo, como se llama familiarmente al segundo comandante, y de los demás oficiales que componen la plana mayor.

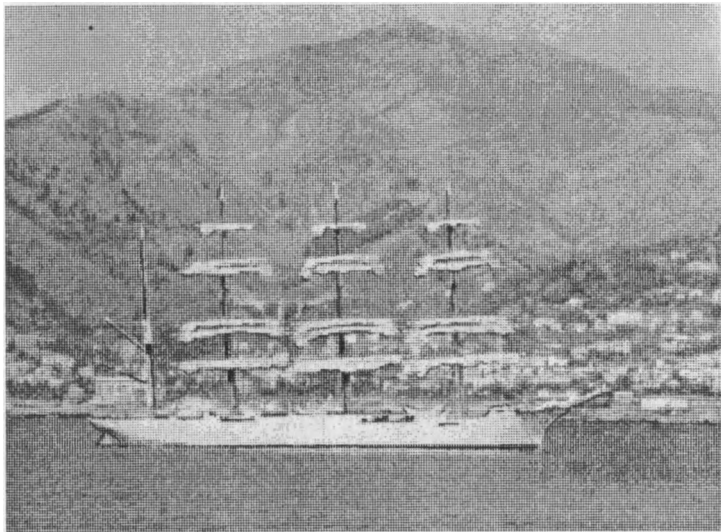
*La campana del Sedov.*



Interesantes sobremesas en las que se abordaban diversos temas, a veces interrumpidos por imprevistas circunstancias, comunicaciones radiales o telefónicas que requerían la presencia de jefes u oficiales, o bien maniobras de navegación que no admitían dilación. En estas tertulias aprendía a valorar a nuestros hombres de mar, supe de su entrega generosa a la profesión que abrazaron y del patriotismo y entusiasmo que ponen en el cumplimiento del deber, superando los muchos inconvenientes que ocasiona la falta de presupuesto adecuado para encarar misiones de esta naturaleza.

El día 24 por la mañana el Comandante tomó la necesaria y triste decisión de retirarse de la regata y poner máquinas, pues estábamos encalmados y ya sin posibilidades de llegar en esas condiciones a Cádiz antes de la fecha límite, que se cumplía el 29 a las 2400. Llevábamos además dos tripulantes enfermos de





*El Sedov frente a Camogli.*

332

cuidado y varios otros grandes veleros ya habían anunciado similar decisión. Una buena parte de la flota no había logrado salir, luego de cuatro días de navegación, del golfo de Liguria. Los vientos de proa se encargaron de que así fuera. El arranque de las máquinas abortó nuestros sueños de cruzar vencedores la línea de llegada. Una vez más, fue cierto aquello de que el hombre propone y Dios dispone.

Empero, el buen ánimo no decayó y ante la tranquilidad que daban la calma y los motores, todos se dedicaron a buscar entretenimientos que suplantarán las preocupaciones de la regata.

Navegando con las Baleares a estribor, una esplendorosa mañana soleada se organizó a bordo un asado criollo que gracias a los expertos asadores que lo atendieron, resultó un éxito completo que nos trasladó desde la toldilla de popa hasta los quinchos bonaerenses de fin de semana, pero en el Mediterráneo.

Nos acercábamos a Gibraltar y esa simple circunstancia excitaba mi imaginación. El estrecho que separa al Mediterráneo del Atlántico tiene suficientes atractivos para quienes nos atrapa la historia. Muchos acontecimientos han tenido que ver con su geografía y muchos intereses internacionales se han jugado entre sus apretadas costas. No pude evitar la evocación -tal vez por la similitud de las circunstancias- de las lejanas Malvinas y de nuestros héroes que yacen en lo profundo de los mares australes o en las desoladas tundras isleñas. Vaya para todos ellos la eterna veneración de los argentinos.

La *Libertad* comenzó a remontar el estrecho alrededor de la 0100 del día 28. La noche límpida y estrellada, sin luna, nos permitió vislumbrar el imponente perfil del peñón. Se trata de una compacta masa rocosa que se levanta abruptamente sobre la costa europea, dominando el estrecho. Sus luces e instalaciones marcaban implacables la presencia británica, hincada como una banderilla en el flanco bravío del viejo toro español. A manera de paradoja, divisábamos por babor el faro y las luces de Ceuta, enclave hispano en Marruecos.

Por la mañana estábamos frente al Cabo Trafalgar, testigo de la épica batalla naval que influyó notablemente en la suerte de Europa y que la historia recuerda con el nombre del mencionado accidente geográfico. Casi sin quererlo, recordé las charlas de la noche anterior en la Cámara de Oficiales sobre ciertos aspectos de la batalla entre la flota francoespañola y la inglesa, originada en un acto irreflexivo del almirante francés Villeneuve, a quien ya había destituido Napoleón por su notoria ineptitud como comandante de la flota aliada. Me figuraba oír las vibrantes palabras del almirante Nelson en los momentos previos a la lucha: «England expects that every man will do his duty»; y creía percibir el acre olor de la pólvora negra envolviendo a las flotas en combate, el múltiple tronar de los cañones rindiendo arboladuras, perforando velas y batiendo la obra muerta de los navios enemigos.

El *Royal Sovereign* abriendo fuego contra el *Santa Ana*, el *Bucefante* capitulando ante el embate formidable de Nelson, que cayó herido de muerte sobre la cubierta del *Victory*. El

*príncipe de Asturias* y el *San Juan Nepomuceno* batiéndose bravamente contra más de seis navios enemigos al precio de la vida de sus heroicos comandantes, los almirantes Gravina y Churruca. El francés *Achille* volado por su tripulación antes de rendirse al inglés. Los gritos de coraje de las tripulaciones y los ayes de los heridos, los vítores de los vencedores y las imprecaciones de los vencidos en medio del humo de las descargas y de los incendios. Las imágenes de la batalla fueron diluyéndose paulatinamente en mi fantasía y el fragor de la lucha fue perdiendo intensidad, hasta que el presente me sorprendió acodado en la barandilla del puente de la *Libertad*, con la mirada en dirección a Trafalgar.

Pronto llegamos a las inmediaciones de Cádiz.

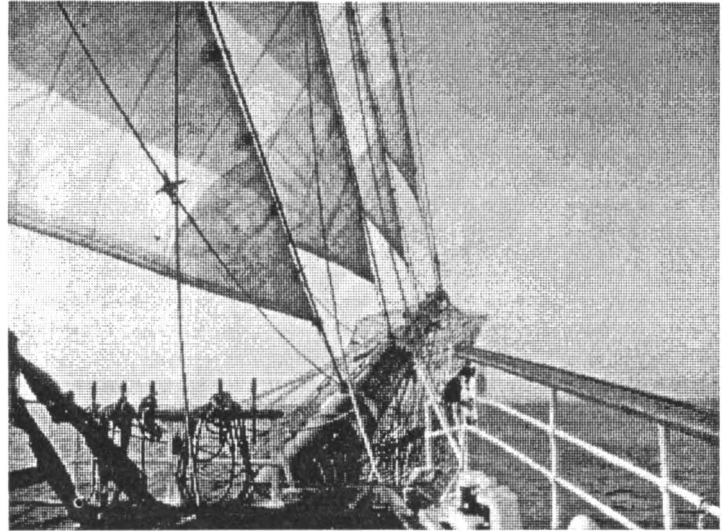
En el mar nos daban la bienvenida numerosos navios de la armada española, encabezados por el nuevo portaaviones *Príncipe de Asturias*, que presenta una proa provista de abultada rampa al estilo de nuestro conocido *Hermes* de la guerra de Malvinas y su dotación aérea está compuesta por aparatos Harrier.

Al mismo tiempo, numerosos helicópteros navales sobrevolaban a la *Libertad* y a otros grandes veleros que se encontraban surtos en la rada.

Era el presagio del cordial recibimiento que nos daría la ciudad, fundada hace 3000 años por los fenicios y en consecuencia, considerada la más antigua de occidente.

Atracamos a los muelles del puerto, donde ya se encontraba la nave escuela española, el esbelto bergantín goleta de cuatro palos que lleva el nombre de Juan *Sebastián de Elcano*. Pronto el amarradero quedó literalmente abarrotado con los navios de alto bordo que fueron ingresando. Si el espectáculo de los muelles de Génova era grandioso por la cantidad de veleros, el de Cádiz lo superaba netamente en número de grandes bajeles.

El casco histórico de Cádiz está formado por un trazado de calles estrechas, con edificaciones mayoritariamente del siglo XVII, y defendido en su flanco marítimo por pétreas murallas con bastiones y baluartes.



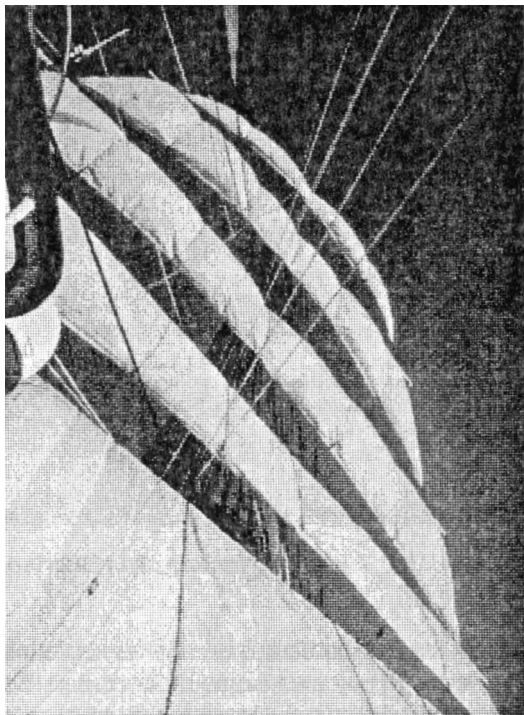
*Bauprés y foques de la Libertad.*

333

Llaman la atención los miradores que se elevan sobre los tejados de muchas de las principales casas de la ciudad. Se trata de construcciones realizadas por los comerciantes para observar la llegada de sus buques desde América, en épocas en que Cádiz tenía el monopolio del comercio indiano.

Es de destacar el natural amable y alegre de los gaditanos y su entrañable aprecio por los argentinos. Cuenta la ciudad con una estatua ecuestre de San Martín, réplica de la existente en Buenos Aires en la plaza del mismo nombre. También encontré una calle con el nombre de Presidente Rivadavia y la casa que don Bernardino habitó hasta su muerte.

Ante la inminente partida de la regata hacia San Juan de Puerto Rico, Cádiz comenzó a recibir contingentes de turistas que deseaban presenciar el espectáculo. Miles de personas transitaban los muelles y abordaban los buques con avidez curiosa. Los cánticos regionales, los bailes y entretenimientos a los que se plegaban las tripulaciones, conferían un clima muy especial a la ciudad.



*El trinquete  
de la Libertad  
porta  
todo el trapo.*

334

Una noche fuimos invitados el Comandante, el Segundo y yo a comer en un restaurante del lugar. Se llamaba «El Faro», muy bien recomendado por sus bondades culinarias. Apenas nos sentamos a la mesa, el dueño del lugar se acercó para darnos la bienvenida. Se trataba de un simpático andaluz - más por adopción que por nacimiento, ya que si mal no recuerdo era oriundo de Galicia- que había comenzado sus menesteres desde los más bajos niveles y rápidamente, gracias a su tesón y a sus condiciones como cocinero, logró una posición envidiable.

Le comentamos que se nos había dicho que «El Faro» era el mejor restaurante de Cádiz y con su particular gracejo nos contestó: -¿De Cádiz? ¡Qué va, hombre! ¡De toda Andalucía...! Al término de la cena, que resultó de primera, regresó

para despedirnos. Como comentario, el Comandante le señaló que la comida había estado francamente buena. A lo que este buen señor, haciendo nuevamente gala de su sentido del humor combinado con cierta picardía política, replicó: ¿Francamente? ¡Pues francamente se decía antes, ahora se dice realmente!

El 1º de mayo por la noche hubo fuegos artificiales sin duda fantásticos, que dieron al puerto toda clase de tonalidades bajo las miríadas de estrellas multicolores con que se resolvía la trayectoria de infinidad de cohetes que surcaban el espacio. Fueron cinco minutos con imágenes que no podrán olvidar quienes presenciaron el espectáculo.

El 2 por la mañana debía emprender mi regreso a Buenos Aires. Se acercaba el adiós a los buques y a los muelles, a los nombres plenos de sugerencias de San Lúcar de Barrameda, Palos de Moguer, Puerto de Santa María.

Las siempre tiránicas ocupaciones, los afectos que quedaron al otro lado del Atlántico y cierta inquietud que por alguna razón psicológica suelen producirme las ausencias prolongadas, marcaban claramente la hora del retorno.

Ciertamente, sabía que echaría de menos las singladuras a toda vela y la expectativa de los puertos; el mar y el viento, las noches estrelladas y el sol en cubierta.

Cuando descendí por última vez por la escala real sentí que algo de mí quedaba en la *Libertad*. Una parte de mi espíritu marino que para siempre vagará por la cubierta, se preparará a las jarcias, se aventurará sobre el bauprés para otear el horizonte o contemplará desde popa la estela interminable o el querido pabellón al viento.

Que siempre sigas representando a la Patria por todos los mares del mundo.

¡Que así sea, *Libertad*...!

## V CENTENARIO DE ESPAÑA

Conferencia pronunciada en la Escuela Naval, el 24 de setiembre de 1992

Parece paradójico hablar en 1992, y cerca de este próximo 12 de octubre, en que todo el mundo cita el V Centenario de América, hacerlo de España. Pareciera que remamos contra la corriente, aunque bien merece la pena que tratemos un tema adyacente al que todos conmemoran.

Nos lo proponemos abordar porque ha pasado casi inadvertido en la propia España, tapado por la efemérides del V de este continente. Pienso que no habrá mejor lección para los amantes de la historia, amantes de aquella nación e incluso de la nuestra, pues nos permitirá extraer algunas enseñanzas para todos, pero preferentemente para ustedes que me escuchan, garantizadores por su función y oficio de la seguridad y continuidad de la nación argentina.

Hablo del V Centenario de España, porque este año se cumplen varios hitos fundantes de la nacionalidad española, que son los que me propongo repasar y destacar entre ustedes esta tarde.

### Completud del territorio

Se abre el primer día de 1492 en la ciudad de Santa Fe, real de las tropas cristianas ante el último bastión moro de Granada, con preparativos y adornos de jinetes, de tropas de infantería y con directivas bien precisas de los Reyes para el Comendador Mayor de León, don Gutierre de Cárdenas.

Cerrada la noche del 1º al 2 de enero, avanza el Comendador al frente de quinientos jinetes y cuatrocientos infantes, integrados por los batallones de Jaén, Ubeda y Baeza, casi silenciosamente, como se había acordado los últimos días de diciembre con el rey Boabdil el Chico. Ingresa en la Alhambra y toma posesión de ella pacíficamente. Y espera hasta el alba, despertando a la ciudad granadina y a la vecina de Santa Fe con tres cañonazos, santo y seña del éxito de la misión.

Este hecho es narrado por muchos con lujo de detalles. El propio Colón, en el prólogo de la narración del primer viaje, lo cuenta también «Después de Vuestras Altezas haber dado fin a la guerra de los moros que reinaban en Europa, a dos días del mes de enero, vide poner las banderas reales en las torres del Alcázar».

A eso de las tres de la tarde, el rey Boabdil «con el rostro y semblante triste», se inclina ante el rey Fernando al tiempo que le entrega las llaves de la ciudad de Granada, diciéndole: «Señor, estas son las llaves de vuestra Alhambra y ciudad; id, señor, y recibidlas».

A continuación se decide tomar solemne posesión el día 6, fiesta cristiana de la Epifanía o de Reyes. Y así fue, Isabel y Fernando, al frente de numerosa y lujosa comitiva, ingresan en la última ciudad mora clavada en el corazón doliente de España

y de Europa que ha sido combatida casi ocho siglos para reconquistarla.

Allí mismo deciden designar gobernador al conde de Tendilla, don Iñigo López de Mendoza, y eligen para Arzobispo al hasta entonces confesor de Isabel y Obispo de Avila fray Hernando de Talavera, aunque su designación pontificia tardará un poco en realizarse.

Este hecho consume los esfuerzos de los reyes castellanos por finalizar la reconquista de los territorios que un día les arrebató la invasión musulmana. Es, al decir de Menéndez Pidal, «la bisagra de la historia nacional», pues hasta este instante desde siglos ha sido la preocupación constante y la ocupación de las armas cristianas. Este sueño las ha marcado y aquellos indómitos ibéricos que resistieron a Roma por dos siglos, han mostrado su constancia en hacerlo por ocho hasta echar al invasor.

Desde ahora, ya será posible abordar otros grandes proyectos de la historia patria. Asegurada la casa externamente, se podrá pensar en embellecerla internamente. Y a esto se abocarán los reyes Isabel y Fernando, artífices de esta magna gesta.

El propio Papa Alejandro VI, cuando extiende la primera bula *Inter Cetera* el 3 de mayo del año siguiente, no puede menos de hacer alusión también a este magno acontecimiento. Elogia los móviles no sólo patrióticos de los Reyes en este hecho, sino principalmente «reconociéndoos como verdaderos Reyes y Príncipes Católicos, según sabemos que siempre lo fuisteis, y lo demuestran vuestros preclaros hechos, conocidísimos ya en casi todo el orbe, y que no solamente lo deseáis, sino que lo practicáis con todo empeño, reflexión y diligencia, sin perdonar ningún trabajo, ningún peligro, ni ningún gasto, hasta verter la propia sangre; y que a eso ha ya tiempo que habéis dedicado todo vuestro ánimo y todos los cuidados, como lo prueba la reconquista del reino de Granada de la tiranía

de los sarracenos, realizada por vosotros en estos días con tanta gloria del nombre de Dios...».

El propio rey Fernando el mismo día de la toma de posesión de la Alhambra, había escrito al Papa Inocencio VIII y al Consejo Real, y así la noticia se expandió por todo el mundo. Ya antes por toda Europa se vivía un clima de cruzada, esperanzados en el triunfo de las armas cristianas, pues el turco atacaba también por el Mediterráneo oriental, como luego diremos.

Las felicitaciones no se hicieron esperar. Quizá la más significativa fue la de la Universidad de París, llegada el 29 de setiembre del año siguiente, que se refería a este hecho y a la expulsión de los judíos. (Fijémonos que nada dice del exitoso viaje de Colón y de las Indias).

Los Reyes no se arrogan por sí el triunfo de las armas. Reconocen que han intervenido todos, andaluces, castellanos, asturianos, cántabros y vascos. También Aragón con su Rey, que ha sido el comandante en jefe siempre en primera fila en las batallas. Y este es un dato hermoso a tener en cuenta. Toda la España de entonces intervino en esta guerra por expulsar al invasor y lograr la recuperación de la territorialidad.

Los Reyes no se quedan tampoco en el mero triunfo de las armas. Organizan el gobierno militar y civil (Conde de Tendilla), el gobierno eclesiástico (Hernando de Talavera), erigen catedral e iglesias, fundan hospitales y hasta el primer manicomio (apenas enseguida regentado por San Juan de Dios).

Se preocupan de la cristianización de los moros que quieran quedarse, llevando en esto la voz cantante el santo Arzobispo, con el tiempo incluso con diferencias profundas en los métodos con Cisneros, confesor sucesivo de la Reina y enseguida Cardenal Arzobispo de Toledo.

En el otro extremo norte quedaba Navarra. De ella había sido Rey consorte el padre de Fernando, por lo que siempre estuvieron él y su esposa con los ojos puestos en este territorio

para la anexión. Han tenido tratos muy frecuentes con Navarra, donde han gobernado medio-hermanos y sobrinas de Fernando por mucho tiempo. Incluso han hecho tratos matrimoniales de su hijo que no lograron culminar. Principalmente a partir de esta época que conmemoramos se entrevista Isabel en el norte con la Reina de Navarra y hasta toma posiciones militares en las villas riojanas limítrofes con Navarra y de esta misma, ante las pretensiones de Francia o el vuelco de las herederas navarras hacia candidatos matrimoniales franceses. Así el 13 de enero de 1494 firman el Tratado de Pamplona por el que brinda Castilla protectorado sobre Navarra.

Años más tarde, cuando Fernando queda viudo de Isabel, casa con Germana de Foix y aunque no llega a perdurar el heredero común, la vuelta de la fortuna hace que en 1512 anexe Navarra a España, acto que convalidan las Cortes de Burgos el 15 de junio de 1515.

### Unificación de ideales

El segundo hito importante de los constitutivos de la nacionalidad es el de la toma de conciencia de que la convivencia interna no era la adecuada, extrayendo la conclusión, tras madura reflexión, de que ello era debido a que un pueblo se hallaba dentro de otro, pero no integrado.

Y aquí se decide el decreto de expulsión de los judíos, el que se da el 31 de marzo de este año centenario.

Es este un tema delicado de tratar, máxime en nuestra nación, donde la plena libertad de cultos ha hecho modelo de convivencia entre diversas razas y religiones y, por supuesto, de los judíos. Delicado porque cada uno lo ve con diversa óptica. Estos ven a Isabel como «la responsable de la persecución de millares de judíos y musulmanes», ciegos a cómo fue el hecho, a las circunstancias y a las causas.

Lo de pueblo tolerado, pero no incorporado, se desprende

de las propias medidas de Alfonso X en su Partida Séptima, aunque es este Rey tenido por ellos y por muchos como modelo de tolerante. En la Ley XIª de esa Partida establece la señalización y la separación, pidiéndoles a ellos y a los cristianos comportamiento digno y convivencia pacífica.

Las Cortes de Castilla, al menos desde 1348, y muchos escritores destacan la norma de la señalización externa para el mutuo respeto. Las Cortes, al menos desde 1411, deciden también la separación en aljamas. Pero ni una ni otra medida alcanzan para lograr la pacífica convivencia y así se llega al reinado de Isabel y de Fernando.

Los judíos tenían oficios y puestos de relativa importancia en el reino y se habían distinguido, tanto o más que los árabes en la filosofía y en la literatura (los nombres de Avicibrón, Jehuda Haleví y Maimónides son suficientemente significativos), en la medicina (un médico judío Lorenzo Badoç atiende incluso a Isabel en el parto del príncipe Juan en 1478), pero su menester principal era el de tesoreros y prestamistas.

Es sin duda por esto, tai vez también mal citado como usura, que los cristianos los odiaban, cuando a ellos la iglesia les prohibía prestar con algún tipo de lucro.

Y esto precipita encuentros y luchas que se recrudecen en la época estudiada. Los Reyes -y más que nadie Isabel- han pretendido darles amparo en muchas oportunidades como consta por la documentación, pero hay crímenes sonados que hacen que desborde el vaso de la paciencia real.

A las revueltas de Maqueda, Toledo y Sepulveda en 1476; a las batallas campales en Córdoba y en Segovia en 1473, se añaden los asesinatos rituales de niños, sobre todo en Semana Santa, parodiando la pasión de Cristo a la vez que se profanaba la Hostia Consagrada, como en Sepulveda en 1467 y en La Guardia (Toledo) en 1490; y se adicionan los asesinatos en las propias iglesias de Jaén en 1473 del canciller Miguel Lucas de

Iranzo y en la Seo de Zaragoza del inquisidor Pedro de Arbués en 1485.

La Inquisición castiga a los reconocidos culpables y ensaya destierros parciales de Andalucía (en 1483 urge los de Sevilla, Córdoba y Cádiz), pero no alcanza para los escarmientos y, así como reza el propio documento de la determinación radical, deciden quitar la «causa principal... que es echar los dichos judíos de nuestros Reynos», por cuanto los causantes de crímenes y «aquellos que pervierten el buen e honesto bevir de las çibdades e villas... (deben ser) espelidos de los pueblos».

Con todo, esta medida tomada de aquel modo convierte a la diáspora judía de este año en la más humanitaria de todas las sufridas por este pueblo doliente. El hecho del perdón ofrecido por el Rey español actual puede hasta ser cristiano, pero a la luz de los hechos debería haber sido doble. En este sentido, es triste, aunque sea evangélico, que sólo el católico sea el que vuelve a poner la mejilla.

Recientemente en España, el ex embajador israelí Sholomo Ben-Ami atribuyó la expulsión «a la radicalización de las posturas religiosas en la Iglesia, las presiones de las clases medias, la ya no tan necesaria presencia judía tras la Reconquista y los imperativos de una unidad nominal que se concebía como unidad religiosa». Todo esto es verdad, pero no total. Se olvidó de citar la misma radicalización de la postura judía y principalmente los problemas de la convivencia, que fueron los más palpables y detonantes del desenlace final. Piénsese que el decreto de expulsión se dio el 31 de marzo de 1492, justo la fecha en que dos años antes ocurriera el martirio del Santo Niño de la Guardia.

Con esta medida, hoy difícil de entender, la España de 1492 sintoniza sin discordancias ni interferencias con el catolicismo en cuyo nombre se convertirá en paladín de la civilización cristiana occidental.

## Expansión territorial

Este tercer hito de la nacionalidad española logrado en 1492 puede parecer a simple vista que fue otorgado a España por suerte, carambola o Providencia Divina, sin embargo es algo buscado y apoyado por los propios Reyes, de ahí que pueda considerarse también como premio.

Siguiendo la cronología de este año, habitando aún la Corte en la ciudad de Santa Fe, el 17 de abril se firmaban las Capitulaciones con un marino desconocido por la mayoría.

A partir de este instante la gesta allende el Atlántico comienza. Mas ésta tiene dos frentes, uno en las Indias Occidentales y otro en las Islas Afortunadas. Se hallan ambos enlazados de alguna manera.

Es a partir de este instante que comienza en España a tenerse alguna documentación sobre este marino. Hay historiadores que se extrañan, pues piensan que es el hecho más importante, pero en aquel momento no pasaba de ser un sueño y ¿quién iba a registrar un sueño?

El 30 de dicho mes expiden los Reyes los pertinentes títulos y credenciales a Colón, completando de este modo las Capitulaciones dadas casi quince días antes. En esa misma fecha dan una real cédula a la Villa de Palos en que le ordenan servir a la Corona con dos naves, según la sentencia en juicio anterior a los hermanos Pinzón, por haber apresado indebidamente un ballenato en las Baleares. Se disponen a continuación otras diversas medidas: el 15 de mayo ordenan a Sevilla y otras ciudades que apoyen al marino y éste el 22 parte de Granada hacia Palos de la Frontera. El 20 de junio los Reyes, desde Guadalupe, se dirigen a Juan de Peñalosa para que entregue las naves a Colón.

No voy a narrarles a ustedes los hechos que conocen. Sin embargo, es el momento para reiterar que la colaboración de los Reyes, en especial de Isabel, no queda en esto. Hacia falta

mucho dinero para fletar las naves, pagar a los tripulantes, llenarlas de víveres y de todo lo necesario. El dinero hubo que invertirlo y confiar en el sueño de Colón y hubo que sacarlo de alguna parte.

Hoy ya no pueden sostenerse las teorías románticas como la del empréstito de las joyas de la Reina, pues estaban enajenadas en esta época aún en prestamistas de Valencia por la guerra de Granada. Tampoco que fue un prestamista judío el que adelantó el dinero.

Este salió del pueblo de Castilla a través de los aportes de la Santa Hermandad. Hay un asiento en la Contaduría Mayor del Reino, que obra en el Archivo de Simancas (Contaduría Mayor de Castilla, 1ª época, leg. 134, s/f.), de 1.157.100 maravedís «para el despacho del Almirante» entregados, como reza el asiento al Obispo de Avila fray Hernando de Talavera. Fue éste quien debió de entregarlo a Colón. A la vuelta de los años, siendo éste ya Arzobispo de Granada y apurado por el tesoro, devuelve a la Tesorería la cifra, algo disminuida, de 1.140.000 maravedís, correspondiente a la misma cuenta, pues reza de modo parecido «para despachar al Almirante» (Cfr. Simancas, ídem, Leg. 88).

Antes de que parta Colón el 3 de agosto desde Palos rumbo a las Canarias, los Reyes autorizan a Alonso Fernández de Lugo el 13 de julio la conquista de una de estas islas, la Palma. Con este hecho se aborda la definitiva incorporación a la corona del resto del archipiélago. Este capitán completará el sometimiento luego de Tenerife también en 1496.

Alternadamente en Gomera, Tenerife y Gran Canaria, Colón se detiene mientras los hermanos Pinzón arreglan la Pinta, evitando al mismo tiempo la vista de naves portuguesas, lanzándose a la última parte de la travesía atlántica el 9 de setiembre.

Por todos es conocido su arribo a Guanahani, bautizada

San Salvador (sea la actual Watling de las Lucayas, o Samana, como hoy parece asegurarse desde la National Geographic).

No me voy a entretener en este punto, sino sólo hacer estas breves reflexiones. Este primer viaje no tuvo finalidad misionera, a lo más comercial o de sondeo. Terminada la guerra de Granada las arcas castellanas estaban vacías y Colón soñaba encontrar y así lo afirmaba, nuevas tierras y riquezas para la Corona. Demostrar esto frente a numerosos historiadores españoles y extranjeros fue mérito del argentino Rómulo Carbia, apoyado más tarde por Vicente Sierra.

A partir del regreso de Colón se replantea toda la cuestión. Se acude al Papa y este concede, por la serie de bulas que conocemos, la tierra en exclusiva a Castilla a cambio de que evangelice a sus gentes y, poco después, demarca el mar con Portugal. Muy lejos nos llevaría ver los derechos justos e injustos de España a América que por siglos han sido estudiados y siempre puestos en duda. Se sabe hoy, como se sabía entonces, que la posesión formal bastaba, cuando no había autoridad con entidad jurídica que sustentara posesión anterior y, a este respecto, en aquella época, bastaba que fuera infiel la tierra para que un Estado cristiano pudiera hacerse con ella.

Como consecuencia de esto vendrán las largas luchas diplomáticas ante la Santa Sede y con Portugal; las quejas de otros Estados como Francia, cuyo rey Francisco I más tarde decía que quería ver el testamento de Adán donde se le excluía de América; la «lucha por la justicia» en la propia España por querer hacer bien las cosas de acuerdo a moral; la creación del Derecho Internacional por parte del P. Francisco de Vitoria en sus Relecciones de Salamanca en 1535; el surgimiento hasta el mismo día de hoy de la Leyenda Negra, etc.

Pero hoy, a cinco siglos, tras las campañas de los filohistoriadores que aún hablan ideológicamente, más que en forma veritativa, de etnocidio de indios, pese -insisto- al proindigenismo a ultranza y a los defectos que, sin duda,



habremos heredado de aquellos valientes hispanos, nuestro continente pertenece a la civilización occidental y cristiana y ese es el mejor fruto, aparte de haber renovado el Descubrimiento la esperanza europea y haber contribuido también a estructurar aún más que Asia y Africa esa misma civilización y haber ayudado al mundo superpoblado de hoy con alimentos americanos tan importantes.

Otro tema puntual de la expansión territorial es el reclamo de las tierras aragonesas del otro lado del Pirineo que habían sido hipotecadas a Francia. A fines de este mismo año de 1492 los Reyes están justo en Barcelona en tratos con Carlos VIII. Debido al accidente sufrido el 7 de diciembre en las escalinatas de la catedral barcelonesa por Fernando, a quien un loco acuchilla, la entrega del Rosellón, Perpiñán y Cerdeña se realiza poco después, por el Tratado del 8 de enero de 1493.

340

Si bien los Reyes no aspiran este año a dominar otros territorios, piensan muy bien las uniones matrimoniales de sus hijos. Hasta entonces sólo la mayor, Isabel, ha casado en primeras nupcias con el príncipe Alfonso de Portugal el 18 de abril de 1490 en Sevilla, quedando a poco viuda. Ahora, este año de 1492, se entablan tratos con el emperador Maximiliano para los enlaces de Juana con Felipe, el heredero imperial, y de Juan con Margarita de Austria, enviando un embajador personal el 4 de noviembre de 1493. Estos enlaces se hacen respectivamente en Lille el 18 de octubre de 1496 y en Burgos el 19 de marzo de 1497. Por este tiempo, el 1º de octubre de 1496, se cierran los tratos iniciados en 1489 con Inglaterra para el enlace de Catalina con el príncipe Arturo. La mayor de los hijos, Isabel, casa en segundas nupcias con Manuel de Portugal el 30 de setiembre de 1497, sucediéndole su hermana María en el tálamo el 24 de agosto de 1500, al haber muerto de parto Isabel el 23 de agosto de 1498.

Por todos es conocida la mala suerte de estos hijos de Isabel, aunque su sangre perdure principalmente en Portugal y en el Imperio.

## Refundación de las instituciones

Tras la toma de Granada, como antes tras la finalización de la guerra civil con Portugal, reorganizan el Estado, en realidad lo transforman de un Estado medieval, prácticamente feudal, en un Estado moderno, donde los nobles son convertidos en cortesanos; es creado el Consejo Real; los Maestrazgos de las poderosas Ordenes Militares incorporados a la Corona; reformado el clero y los religiosos; saneada la hacienda; revisada, reordenada y codificada la Legislación.

De todas estas tareas, ya iniciadas antes de 1492, a partir de este año se intensifican, principalmente, las relacionadas con la Iglesia, como la reforma del clero y religiosos y, en no menor medida, la de las grandes órdenes militares.

Dos hechos favorecen este año ambas cosas; el acceso al solio pontificio del cardenal español Rodrigo Borja, que asume el Papado como Alejandro VI el 11 de agosto; y la colaboración del humilde fray Francisco de Cisneros, confesor de Isabel a partir de la designación de fray Hernando de Talavera en Granada, luego elevado a Cardenal y Arzobispo de Toledo en sustitución del fallecido cardenal Mendoza.

Ambos hombres de la Iglesia secundarán, a su manera, los planes reformistas de antigua data de Isabel.

Isabel ha mantenido con los últimos Papas, sobre todo con Sixto IV, grandes diferencias por la provisión de los bienes y cargos eclesiásticos, llegando a no aceptar a los extranjeros designados por la Santa Sede, por entender que los Pastores debían ser del reino y conocer a sus ovejas. Justo el 21 de mayo de este año el cardenal Mendoza erige los beneficios eclesiásticos en los lugares tomados a los moros en Granada, Almería, Guádix, Baza y Málaga. Con el nuevo Papa Alejandro VI el comportamiento de Isabel en este tema no es menos inflexible, pues se cierra con Fernando a que designe Arzobispo de Valencia a su hijo César Borja, comunicación que les hacía a los pocos días de ascender al solio pontificio.

La reforma de los clérigos y obispos desembocará más tarde en el llamado Patronato Real de tan secular arraigo en España y en América, distorsionado con el tiempo tal vez, pero no en aquel momento donde era claro el propósito de Isabel.

En cuanto a los conventos también Isabel ha ido obteniendo permisos para la reforma de los mismos, tanto de mujeres como de varones, emprendiendo la tarea como algo muy personal, pues ha visto los defectos de los consagrados. Este año también, en el que ingresa en esta lid Cisneros, el 8 de setiembre tiene lugar un capítulo de la Custodia Franciscana *Domus Dei* en Aguilera, donde se restablece la obligación de la pobreza y se imponen penas a quienes falten a la caridad.

Esta reforma emprendida años antes por Isabel y fray Hernando de Talavera y luego por Cisneros será de suma importancia a la hora de evangelizar en Canarias, Africa y, sobre todo, en América, pues a este nuestro continente se esmeran en enviar sólo religiosos y clérigos dignos.

La llegada al solio pontificio de Alejandro VI es beneficiosa a la hora de obtener el apoyo de la Santa Sede para estos propósitos, aunque la imparcialidad de los Reyes castellanos enoje alguna vez al propio Papa poco después, por la crítica de los Reyes a la inmoralidad y defectos de la propia corte pontificia.

Respecto del trato dado a los nobles, en quienes se han apoyado para las guerras tanto con Portugal como con el Islam, los van transformando. Antes lo han hecho con castellanos como el Conde de Plasencia, al que le sacan hasta ciudades que pasan a la Corona, a cambio de nuevos títulos. Ahora, en 1492, al fallecer los dos brazos en que se han apoyado en la Guerra de Granada, el duque de Medina Sidonia, Enrique de Guzmán (20 de agosto), y el duque de Cádiz Rodrigo Ponce de León (27 del mismo mes), los Reyes pasan esta ciudad a la Corona y premian con otro título al hijo del de Cádiz.

En cuanto a las Ordenes Militares, hace tiempo que persi-

guen la administración por parte de la corona. Desde 1486 administran la de Calatrava. Desde 1488 la de Alcántara. Y a partir de este año insisten ante la Santa Sede, obteniendo el 19 de marzo de 1493 la entrega por el Papa de la administración de todas y el 1º de agosto del mismo año el efectivo cetro del poderoso Maestrazgo de Santiago.

### **Defensa de la civilización occidental**

El 13 de agosto de 1480 el emperador turco Mohamed II se había apoderado de Otranto, lo que había sumido a Europa en la consternación, pues peligraba la civilización occidental.

Isabel se ha movilizado ya en este sentido, en la medida de sus posibilidades. En efecto, el 30 de setiembre de 1480 confiscaba rentas en Cuenca para la armada organizada contra el turco. El 20 de octubre compraba una nao en Padrón para enviarla a ese fin y pedía el apoyo de los justicias de Galicia al efecto. Ese mismo día, ante el embajador del Gran Maestre de Rodas, daba amparo para todo el que quisiera servir en la armada que enviaba a ese lugar. A mediados de diciembre, el 16, ordenaba a las provincias vascas colaborar en este objetivo.

El año siguiente prosiguen los preparativos y encargaba la Reina el 28 de febrero a la Santa Hermandad la misión de reclutar fuerzas en la región vasca. El 22 de junio salía de Laredo la escuadra contra el turco, llegando a Nápoles el 2 de octubre.

Incluso estos Reyes contribuyen con un impuesto, el tercio de la décima, firmado en el Concordato que celebran el 3 de julio de 1482 con el Papa Sixto IV.

El sucesor de éste, Inocencio VIII el 8 de febrero de 1486 elogiaba en los Reyes su celo por la campaña contra los moros y les pedía proseguirla luego contra los turcos. Pero, dos años más tarde, el Papa suplicaba ayuda urgente el 17 de marzo de 1488.

Terminada la campaña contra el Islam en España este año centenario que estudiamos, aunque la Europa cristiana celebra el triunfo, toda ella siente la amenaza turca por el oriente mediterráneo y España no menos. Los Reyes no descuidan este deber.

Es a partir de estos años que España actúa decididamente en el Mediterráneo. Primero en el mismo norte de Africa contra el turco, despojándole de Orán el 22 de noviembre de 1494. Prosiguiendo la lucha contra los moriscos españoles en Las Alpujarras. Y luego en Italia, tanto directamente al mantener su presencia naval en Rodas y el Mediterráneo oriental (piénsese además que los Reyes se titulaban Duques de Atenas y Neopatria y eran Reyes de Sicilia), como a poco ante las pretensiones de Carlos VIII de Francia para con el reino de Nápoles en poder de los parientes de Fernando.

342

Contra las pretensiones francesas el 31 de marzo de 1495 integra España la Santa Liga con el Papa y las ciudades-estados italianos, liga que continuará luego contra el propio turco. El héroe español que pone coto a la avaricia francesa y logra la anexión definitiva de Nápoles es el Gran Capitán, o sea don Gonzalo Fernández de Córdoba, quien había sido enviado el 20 de mayo de 1495. En efecto, los Reyes lo asientan el 11 de febrero de 1504 con Luis XII de Francia.

En estas brillantes campañas se distinguen los famosos tercios de infantería. Han sido estos Reyes los que en la Guerra de Granada han ido constituyendo el Ejército permanente, antes inexistente en los países del mundo. Incluso a Isabel se debe en el cerco de Setenil la primera instalación del primer hospital de campaña, en setiembre de 1484, con lo que surge la Sanidad Militar. El ejército recibe carta de organización sistemática y permanente por cédula desde Tarazona el 8 de setiembre de 1495, en la que establecen incluso ejercicios militares completos dos veces al año. Poco después, el 18 de enero de 1496, extienden desde Tortosa la famosa pragmática que ordena las jerarquías militares, conservadas en buena parte en muchos ejércitos hoy día.

Ya es conocido por todos que serán las armas cristianas las que casi un siglo después detendrán de modo definitivo la amenaza turca en Europa y como ahora el gran peso de dicha misión lo tendrán las armas y capitanes españoles. Ello será, como se sabe, en Lepanto el 7 de octubre de 1571 al mando de don Juan de Austria.

Estos han sido los pasos, iniciados en este año centenario, para la defensa de la civilización occidental y cristiana. ¿Qué hubiera sido de haber sucumbido Europa al Islam?

### Unidad lingüística

Otra efemérides de orden cultural, pero mayúscula, que ocurre el año de 1492 es la publicación en Salamanca el 18 de agosto de la primera Gramática castellana de Nebrija.

Este hecho es demasiado importante y trasciende lo propiamente lingüístico o cultural. Al principio ni la propia reina lo entendía.

Según el propio Prólogo, cuando iba a contestar el autor profesor de la Universidad Salmantina, el obispo de Avila, fray Hernando de Talavera, confesor de la Reina, le sacó las palabras de la boca y expuso en forma que va a resultar profética: «... después que vuestra alteza metiese debaxo de su lugo muchos pueblos bárbaros e naciones de peregrinas lenguas e con el vencimiento aquellas tenían necesidad de recibir las leyes que el vencedor pone al vencido e con ellas nuestra lengua, entonces, por esta mi Arte, podrían venir en conocimiento della, como agora nosotros deprendemos el arte de la gramática latina para aprender el latín».

Pensemos únicamente que, mientras estas palabras salen impresas, las carabelas de Colón viajaban rumbo a este continente. Las nuevas tierras y peregrinas lenguas surgirán enseguida gracias a la gesta colombina. Nacerá enseguida el imperio español y la lengua será la compañera que le dé unidad y aglutinación.

Es, pues, en este año que, gracias a la obra de Nebrija, la primera gramática de las lenguas romances surge y con ella se afirma la unificación lingüística de quienes salen de España a constituir la Hispanidad. Esa lengua castellana se hace española e imperial y es el aglutinante de todos los hombres de la Península que en las Indias, como en Canarias, en Africa, en Italia o en los Países Bajos llevan el sello de su origen.

Aquí en América sirvió para la comunicación, pues hasta el momento de la llegada de Colón era un mosaico roto de lenguas y de culturas. Por ello nuestra lengua contribuyó a la mutua comunicación de las culturas indias. Incluso fue el medio para recoger la información sobre razas, culturas y lenguas que de otro modo se hubieran perdido.

Sirvió para la evangelización, para la oración, para el estudio y es hoy la base principal de la hispanidad o de la comunidad del mundo hispanohablante y será la base de la futura comprensión y entendimiento, en medio de la inmensa diversidad en tantas otras cosas.

### **Explosión cultural**

Otro hecho que se inicia en este año de 1492 en España es el ingreso de España en el Renacimiento. Además de la edición de la Gramática de Nebrija, ya apuntada, hay tres efemérides significativas al respecto: el 6 de marzo nace en Valencia el que será sin duda el máximo humanista español de todos los tiempos, Luis Vives, amigo de Erasmo, maestro en Lovaina y en la corte inglesa jurista destacado en Oxford.

Llega a Salamanca el gran humanista italiano Pietro Martire d'Anghiera para maestro del príncipe don Juan, extrañado del recibimiento que se le hace en la Universidad, donde para disertar sobre Juvenal debió pasar a la cátedra sobre las cabezas de los que esperaban oírlo.

La tercera es el lanzamiento del renacentista Juan del

Encina quien estrena también en Salamanca este verano de 1492 su II Egloga alegórica ante el propio príncipe heredero; y en la vecina Alba de Tormes, en Navidad de ese año, su I Egloga de Navidad en la corte del Duque de Alba, donde se ha distinguido y ha abierto el camino Garcilaso de la Vega y cuyos pasos continuarán ahí mismo otros más tarde como el propio Lope de Vega.

La explosión cultural que se abre a partir de este instante es inmensa: antes de finalizar ese siglo y el gobierno de Isabel, quien no hacía mucho había empezado a estudiar con otra humanista salmantina, la joven profesora de 17 años Beatriz Galindo, «la latina»; surge «La Celestina» (editada en 1496), obra culmen del renacimiento español; se gesta la Biblia Políglota y la Universidad de Alcalá; se edita el primer Misal Mozárabe; y surge el florecimiento artístico español, dándose fin a la Catedral de Toledo y emprendiéndose las obras de la Capilla Real de Granada y tantas otras, entre las que surgen las hermosas tallas de imaginería y de pintura, obra de flamencos, italianos y españoles que acuden a la corte de Isabel por encontrar el clima adecuado, el que creara en lo material la conquista de Granada y en lo espiritual el firme timón del gobierno de estos monarcas que el 19 de diciembre de 1496 reciben del papa Alejandro VI, pero a propuesta de cardenales no españoles, el título de Reyes Católicos, por el que los conocemos en la historia.

### **Algunas consecuencias a modo de conclusión**

1. El final de la Reconquista española nos enseña que no hay soberanía, si no hay claras fronteras territoriales, pero en justa lid.
2. La medida de la expulsión de los judíos, aunque dura de entender hoy, nos muestra que no hay nacionalidad, si no hay cohesión de ideales.
3. La centralización del poder y de la administración, tanto civil

como militar, es un rasgo que inician en España los Reyes Católicos y que califica a continuación a los nuevos Estados europeos. Hoy es algo que entendemos naturalmente.

4. Los Reyes Católicos hicieron la opción por la unidad religiosa, pero no creando una iglesia propia como harán luego países centroeuropeos e Inglaterra, sino subordinados al Sumo Pontífice de la Iglesia Católica para convertir a España en paladín del catolicismo por más de un siglo y por tanto la defensora más acérrima de la civilización occidental, que trasplanta a América.

5. La paz interior lograda por estos Reyes fue la base de la reorganización del Estado en todos los sentidos, refundando las instituciones, obteniendo la unidad lingüística y dando comienzo al renacimiento cultural que a partir de ese momento surge en la península y que se extiende en lo literario y artístico por lo que fueron sus provincias americanas

Aprendan ustedes jóvenes, en cuyas manos estarán ya mañana mismo cargos de responsabilidad de nuestra Patria, estas enseñanzas que nos deja el V Centenario de la España de 1492.

El licenciado **Manuel Sánchez Márquez**, nació en Salamanca, España, donde cursó sus estudios hasta graduarse licenciado en Filosofía Clásica^ Filosofía. Es bachiller en Letras e Investigador de Archivos y profesor de latín y griego. Arribó a nuestro país en 1960.

Actualmente dicta cátedra a nivel superior en el Instituto del Profesorado Terrero de La Plata, donde también enseñó Historia de España, Latín y Gramática Castellana.

Profesor en el Seminario de La Plata, en el Colegio Eucarístico, en el Colegio San Luis, en el Instituto Pablo VI y en el Instituto Arzobispo Chimento, Universidad Católica Argentina y Universidades varias del interior del país.

## CONCEPTOS ESTRATEGICOS (III)

*El Consejo Académico de Estrategia Operacional de la Escuela de Guerra Naval, entre los años 1979 y 1980, previa selección de los autores, elaboró un resumen de sus Conceptos Estratégicos, y los coloca al alcance de los lectores por medio de su revista. Conceptos Estratégicos (I) y Conceptos Estratégicos (II) se publicaron en los números 768 y 769 respectivamente.*

### **Almirante (Armada francesa) RAUL VICTOR PATRICIO CASTEX (1878-1969)**

El almirante Raúl Víctor Patricio Castex nació el 27 de octubre de 1878, en Saint-Omer (Paso de Calais), y falleció el 10 de enero de 1969, en Villeneuve de Rivière.

Ingresó a la Armada el 1° de octubre de 1896, y ascendió a alférez de navío en 1901. Participó en la Primera Guerra Mundial con el grado de capitán de corbeta, alcanzando durante el conflicto la jerarquía de capitán de fragata.

En 1923 fue ascendido a capitán de navío, ejerciendo el comando del acorazado *Jean Bart* hasta 1925. Con el grado de contraalmirante, que había alcanzado en 1928, es designado director del Centro de Altos Estudios Navales y de la Escuela de Guerra Naval.

Es ascendido a vicealmirante en 1934, y culmina su carrera en 1937, alcanzando la jerarquía de almirante, siendo designado Inspector General de las Fuerzas Marítimas hasta 1939.

Su obra más importante fue **Teorías estratégicas**, en la que se reveló como uno de los tratadistas navales más completos y claros de la Estrategia Naval, en sus múltiples aspectos e inter-relaciones.

345

Sus obras fueron:

**El peligro japonés en Indochina (1904);**

**Las costas de Indochina - Estudio económico y marítimo (1904);**

**Amarillos contra blancos - El problema militar indochino (1905);**

**El Gran Estado Mayor Naval - Cuestiones militares de actualidad (1908);**

**Ideas militares sobre la marina del siglo XVIII (1911);**

**El revés de la guerra de corsarios (1911);**

**Relación de las armas sobre el mar en el siglo XVIII (1913);**

**La batalla del siglo XVI - Lepanto y sus enseñanzas de actualidad (1914);**

### Síntesis de la guerra submarina - De Pontchartrain a Tirpitz (1920);

Teorías estratégicas (1929) y sus Apéndices (1937);

### De Gengis Khan a Stalin o las vicisitudes de una maniobra estratégica (1935).

Las principales ideas estratégicas del almirante Castex se incluyen en este compendio de sus Teorías Estratégicas.

## GENERALIDADES SOBRE ESTRATEGIA

«Existen -dice Clausewitz- dos actividades completamente diferentes entre sí: la táctica y la estrategia. La primera ordena y dirige la acción en los combates, mientras que la segunda coordina los combates entre sí, para lograr los fines de la guerra». Y esto conduce al creador del movimiento doctrinal moderno, a presentar las dos definiciones siguientes, breves y muy expresivas: «La estrategia es el empleo de la batalla en la guerra; la táctica es el empleo de las tropas en el combate».

El mariscal von Moltke, llamado por la naturaleza de sus funciones durante el transcurso de las guerras del siglo XIX a actuar exclusivamente en el campo de la estrategia, expresa su concepto en los siguientes términos: «La estrategia señala el mejor camino que conduce a la batalla; ella dice **dónde** y **cuándo** debe combatirse. La táctica enseña la forma de utilizar las diferentes armas en el combate; ella dice **cómo** se debe combatir».

El capitán de navío Darrius ha hecho extensivo este concepto a la guerra naval. «La expresión **estrategia** -dice- sugerirá de hoy en adelante la idea de la preparación para el objeto, que es el combate, y la palabra **táctica** la de ejecución del combate».

La estrategia, para mí, no es otra cosa que la conducción general de las operaciones, arte supremo de los jefes de alta

jerarquía y de los estados mayores destinados a secundarlos. La estrategia prepara los combates, se esfuerza en que éstos se desarrollen en las mejores condiciones posibles y en obtener de ellos los más grandes resultados. Enlaza los unos con los otros. Los domina y los coordina a fin de mantenerlos en la línea directriz que ella se ha fijado, orientándola de acuerdo con el desarrollo de los acontecimientos. Ella mantiene esa orientación general en base a la cual conduce la campaña, y subordina todo a la misma. Ella guía a la táctica, dejándola en libertad cuando llega su momento.

Estrategia antes del combate y después del combate; táctica durante el combate, desde el instante en que las armas empiezan a actuar hasta que dejan de hacerlo. Tal es el principio al que yo me adhiero.

La estrategia es, en resumen, como el espectro solar. Presenta una zona infrarroja, que constituye el campo de la política, y una zona ultravioleta, que constituye el campo de la táctica. Y en la misma forma que el espectro solar pasa a las zonas invisibles por gradaciones imperceptibles, la estrategia se reúne con la política y la táctica, cambiando gradualmente de tono, hasta confundirse con las mismas. La política, la estrategia y la táctica forman, pues, un conjunto bien trabado, y de ninguna manera un tríptico de elementos netamente separados entre sí.

Para alcanzar sus propósitos y llevar a buen fin sus operaciones, la estrategia utiliza dos clases de elementos. Basa sus planes en principios, y los ejecuta por medio de procedimientos.

Los principios de la estrategia forman un conjunto de verdades, bastante evidentes, deducidas de la experiencia del pasado y de las relaciones de causa a efecto que se han podido comprobar en las diferentes manifestaciones de la actividad militar a través de los tiempos. Los principios son independientes de los instrumentos de acción y, por consiguiente, de las dos variables: tiempo y medio, de las cuales dependen los instrumentos. Constituyen un cuerpo de doctrina permanente, o poco

menos, porque es muy difícil sostener la rigurosa invariabilidad de lo que acontece en este mundo; sobre todo, en los asuntos humanos. Cuantitativamente, este bagaje es, desde luego, de poco volumen; muy pronto se abarca el conjunto. Se limita a ciertas reglas de acción generales, a algunas nociones de sentido común, susceptibles de constituir directivas para el conjunto.

### LA MISIÓN DE LAS FUERZAS MARÍTIMAS

Por lo tanto, puede decirse que, en general las comunicaciones marítimas tienen en tiempo de guerra un valor considerable en lo que respecta al carácter de las hostilidades. Es por ello que su dominio reviste una importancia inestimable, y que es ese dominio lo que importa obtener. Quien lo ejerce, mantiene sus comunicaciones abiertas, e interrumpe las del adversario. La cuestión presenta, en efecto, un aspecto ofensivo y un aspecto defensivo. Defensivamente, aquel que domina las comunicaciones, mantiene sus relaciones con el exterior y la casi totalidad de su corriente de intercambio de tiempo de paz; su litoral está asegurado contra acciones serias del enemigo. Ofensivamente, puede paralizar, o por lo menos restringir, en gran parte, las comunicaciones de este enemigo con el extranjero; puede atacar sus costas, y utilizar contra él los recursos que ofrecen las operaciones combinadas. Puede vigilar, en forma conveniente, las comunicaciones entre ese enemigo y los países neutrales que utilizan el mar.

La misión de las fuerzas marítimas no es, pues, otra que el dominio de las comunicaciones, el cual permite conseguir todas las ventajas que pueden esperarse del mar.

Si se logra establecer esta situación, se habrá obtenido lo que se ha convenido en llamar el dominio del mar.

Podemos, en consecuencia, cerrar esta exposición con las palabras de Richelieu, consignadas en su testamento político: «De todos los patrimonios, el mar es aquel sobre el cual los soberanos pretenden la parte mayor, y, sin embargo, es aquél

sobre el cual los derechos de cada uno son menos claros. Los verdaderos títulos en que se funda este dominio, pertenecen a la fuerza y no a la razón».

### EXPLOTACIÓN DEL DOMINIO DEL MAR

Al examinar los efectos de este modo de ejercer el dominio del mar, se han ponderado por una especie de tradicionalismo las notables ventajas derivadas de este procedimiento. Ellas son ciertas, indiscutibles; pero ¿son también decisivas? ¿Ofrecen la posibilidad de quebrantar rápidamente la voluntad del adversario?

Todo depende de la situación geográfica de este adversario.

Se puede concebir como primer caso extremo, el de los beligerantes insulares o casi insulares, para los cuales la privación o una gran restricción de sus comunicaciones marítimas produciría efectos capaces de asegurar por sí mismos una decisión después de un tiempo relativamente breve. Este caso es poco común; pero es, por lo menos, el de Inglaterra.

Cuando el adversario presenta extensas fronteras terrestres, y cuando limita con países neutrales que pueden asegurar -parcialmente, al menos- su intercambio exterior, no se puede esperar abatir su poder limitándose a aislarlo por mar. Así sucedió con Alemania y Austria durante la Guerra Mundial. La guerra económica, dirigida contra ambas, basada en el dominio del mar, fue durante largo tiempo ineficaz; a fines del año 1916, a pesar de que sus efectos se hacían sentir, ellos no resultaron decisivos como se esperaba. El contrabando de los neutrales -sobre todo, de Holanda y de los países escandinavos- estaba en su apogeo, y aplazaba la decisión de la lucha para una fecha indeterminada. Sólo después de la entrada de los Estados Unidos en la guerra cambió la situación, estrechándose seriamente el bloqueo por medio del sistema de cuotas impuestas a los neutrales. De modo que si bien la paralización del tráfico marítimo provocada por los Aliados durante la mayor parte de



la guerra, ocasionó muchos perjuicios a los imperios centrales y contribuyó así a su derrota, esa paralización jamás habría podido alterar por sí sola el equilibrio en forma decisiva.

En estas condiciones, que son las que caracterizan a la mayoría de los conflictos, el dominio del mar producirá efectos incompletos, si la acción se limita al dominio de las rutas marítimas con el solo objeto de impedir que el adversario las utilice para su comercio y abastecimiento, mientras que nosotros las empleamos para el mismo fin. Para precipitar la decisión, o al menos para intentarlo, será necesario muchas veces obrar en forma más vigorosa, aprovechando ampliamente el dominio del mar, atacando las costas del adversario, y desarrollando también operaciones de grandes efectos, destinadas a invadir el territorio enemigo. Se obtendrán así del dominio del mar, en el orden militar y no ya únicamente en el orden económico, todos los beneficios que derivan del mismo.

348

Esto nos lleva a considerar la cooperación de las fuerzas navales en las operaciones terrestres; es decir, la acción combinada con los ejércitos, facilitando a éstos la obtención de su propio objetivo. No debe extrañarnos esta cooperación, porque el éxito de las acciones terrestres es, en definitiva, lo más importante. La ventaja que se obtiene de ella es el único medio capaz de promover nuestros fines. La victoria del ejército terrestre es la única que tiene consecuencias verdaderamente decisivas, porque trae consigo la ocupación del territorio enemigo, la destrucción definitiva de su poder, y la necesidad de que él reconozca su derrota. Por lo tanto, el dominio del mar interesa, ante todo, por la medida en que contribuye a la victoria terrestre; no asegura por sí solo la victoria final, sino en casos excepcionales.

La expresión dominio del mar da, en sí misma, la impresión de que aquel que lo ejerce, disfruta del maravilloso privilegio de poseer exclusivamente la inmensa extensión de los océanos, de rodearla de una especie de barrera, y de excluir totalmente de los mares a quienes los utilizan en tiempo de paz. Muchas personas profanas tienen, en efecto, esta opinión, la cual

origina de las conversaciones corrientes numerosos malentendidos.

Es evidente que semejante situación constituye una utopía. Para llegar a ejercer el dominio del mar en todas partes, no serían suficientes todas las flotas del mundo reunidas. Además, es necesario tener presentes a los neutrales, que no pueden ser eliminados fácilmente de la navegación. El teatro de operaciones marítimas, a la inversa de lo que sucede en tierra, es recorrido constantemente por buques extraños al conflicto.

El dominio del mar no es, pues, absoluto; sólo es relativo, incompleto, imperfecto. Aun disponiendo de una superioridad que a veces era aplastante, quien ejercía el dominio de las comunicaciones, nunca ha desalojado totalmente del mar al enemigo.

#### ATAQUE Y DEFENSA DE LAS COMUNICACIONES

En resumen, el ataque a las comunicaciones nunca ha dado resultados satisfactorios, cuando, el bando atacante actuaba prescindiendo de la fuerza organizada enemiga, adoptando de este modo un sistema de guerra independiente y exclusivo, que descartaba el choque entre las fuerzas de combate propiamente dichas. Este procedimiento terminó siempre en el fracaso, que podía ser previsto fácilmente. Resulta en verdad muy seductor atacar el tráfico mercante del enemigo; pero si este último procede con cierta habilidad, reaccionará y destacará cruceros para la protección de sus comunicaciones, y éstos deberán ser afrontados por el atacante. Podrá destacar sin inconvenientes sus cruceros, ya que el atacante habrá renunciado a la acción de flotas, y como la de éste permanece inactiva, la propia constituye una reserva de fuerzas disponibles. Es evidente que para obstaculizar una intervención desfavorable de los cruceros enemigos, existe el recurso de agrupar los corsarios en divisiones; pero el enemigo hará lo mismo con sus cruceros. Para conservar la superioridad, sería necesario entonces constituir verdaderas escuadras de corsarios, a las cuales el enemigo, para no hallarse en desventaja,

opondría también sus escuadras. Y así se volvería finalmente al punto de partida, que en un principio se había desechado; es decir, a la lucha entre fuerzas organizadas, la cual se quería evitar. Sólo se habría desplazado su teatro de acción, pues en lugar de hallarse en una región determinada por consideraciones exclusivamente militares, sería atraído hacia la zona de las comunicaciones. De este hecho existen muchos ejemplos en la historia. Por lo tanto, es absurdo pretender conducir victoriosamente la guerra eludiendo la acción bélica primordial: el combate.

Pero si el bando que realiza el curso emprende simultáneamente operaciones navales, si intervienen sus fuerzas navales, si practica la contención ofensiva, al enemigo apenas le alcanzarán todos sus medios para detener el golpe, y sólo podrá destinar pocos buques a la defensa de sus barcos mercantes. La acción de los corsarios será entonces fácil. Se ve que existe una relación estrecha, separada por la distancia, entre las operaciones de los corsarios y las de las fuerzas navales. Sólo cuando hay coordinación entre ambas, es posible esperar resultados positivos.

#### **ATAQUE Y DEFENSA DE COSTAS Y TERRITORIOS**

Toda la historia, desde la antigüedad hasta nuestros días, muestra, pues, la influencia decisiva que ha tenido la fuerza naval en las operaciones emprendidas contra el litoral de un enemigo. Ella permite y facilita la ofensiva; constituye el factor preponderante en la defensiva, porque es difícil que el atacante menosprecie la fuerza naval del enemigo, so pena de sufrir graves desengaños. En este orden de ideas puede decirse, recordando la comparación familiar del almirante Daveluy, que la fuerza naval «inspira un temor análogo al que provoca el gendarme, el cual no impide los robos, pero aprehende a los ladrones. Así como la sociedad civil no ha encontrado medio mejor para garantizar la propiedad que inspirar un saludable temor a quienes quieren atacarla, del mismo modo la sociedad militar sólo puede asegurarse contra ciertas eventualidades exponiendo al enemigo a correr riesgos superiores a los daños que él pueda causar».

#### **PRIMERA APROXIMACION DE UNA TEORIA DE LA CONDUCCION DE LAS OPERACIONES**

Si la fuerza organizada desempeña una misión tan importante, si ella constituye el elemento fundamental del ataque y la defensa de las comunicaciones, como asimismo del ataque y la defensa de las costas, se deduce lógicamente que nuestra primera preocupación debe ser, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, llevar nuestra fuerza organizada a su máxima eficiencia, y que el primer objetivo de las operaciones en tiempo de guerra debe ser la destrucción de la fuerza organizada del enemigo por medio del combate, o, por lo menos, su paralización por medio de cualquier procedimiento, a fin de obtener lo que se designa por el dominio del mar.

#### **AJUSTE FINAL**

##### **Clasificación de las operaciones (1)**

Vemos, pues, a este respecto, que las servidumbres políticas y militares se oponen a la aplicación integral de la doctrina teórica, y alteran el orden cronológico de las operaciones que habíamos establecido racionalmente. No es posible hacer lo que uno desea. Eso sería exigir demasiado. Sólo abrigan esta ilusión aquellos que no desean emprender operación de ultramar alguna, sino a condición de navegar en aguas previamente despejadas de toda fuerza enemiga.

Pero la realidad es muy distinta, la conducción de la guerra general exige, con frecuencia -sobre todo, desde el punto de vista militar- que se ataquen de inmediato las comunicaciones del enemigo, aun cuando la supremacía naval se halle todavía en disputa, y cuando la flota enemiga aún no ha sido desalojada de los mares.

La necesidad de emprender operaciones relacionadas con las costas y las comunicaciones antes del momento señalado

(1) Este capítulo sólo concierne a la guerra de superficie.

por la teoría influye directamente sobre la distribución de las fuerzas. En lugar de la distribución francamente desproporcionada en que habíamos pensado, la cual asignaba el máximo de los medios a la acción contra la flota enemiga, y poco, o casi nada, a los objetivos llamados secundarios; nos veremos obligados a veces a destinar mucho más a estos últimos.

Es verdad que en lo concerniente a los ataques de costas y comunicaciones, pagamos, en cuanto a la distribución de las fuerzas, el precio equivalente de nuestra actitud ofensiva. Si no atacamos, no tendremos que gastar con ese objeto ciertos recursos. Pero no sucede lo mismo con las necesidades defensivas. En este caso no somos dueños de la situación: nos hallamos a merced de las iniciativas del enemigo, y es necesario hacer frente a sus amenazas, aun contra nuestra voluntad.

350

Teóricamente, la acción agresiva de nuestra fuerza organizada protegería siempre todos los intereses expuestos en otras partes, tales como costas y comunicaciones, impidiendo que el adversario las ataque. Es la concepción de la protección indirecta. Ella es exacta en general, en conjunto; pero hay peligrosas excepciones. Esta estructura defensiva presenta graves fallas. Una fracción destacada por el enemigo podrá siempre eludir a nuestra flota, que ocupa una posición de protección indirecta, y caer de improviso sobre partes desguarnecidas de nuestro sistema defensivo; esto es, sobre las costas o comunicaciones. Es justamente esta imposibilidad en que se encuentra nuestra flota de oponerse a esa fracción enemiga, localizándola y conteniéndola, la causa de que el dominio del mar sea siempre incompleto e imperfecto.

Esta solución de compromiso será la siguiente. Si antes de haber puesto fuera de combate a la fuerza organizada del enemigo, circunstancias graves y apremiantes obligan a emprender operaciones de ataque o defensa de las costas, de ataque, o defensa de las comunicaciones, de transporte de tropas, etcétera, éstas se efectuarán sin descuidar la fuerza organizada, sin dejar de tenerla presente, listos para encontrar-

la, y disponiendo los medios de modo que podamos ser informados a tiempo y poder atacarla en las condiciones más ventajosas posibles. Se garantizará, en una palabra, la **seguridad** contra esa fuerza, sin perder de vista que ella continúa siendo, a pesar de todo, el factor preponderante, y que por encima del objeto momentáneo y circunstancial al cual nos sacrificamos por exigencias momentáneas, está el objetivo permanente y decisivo: la destrucción de esa fuerza.

Y se puede decir de la fuerza organizada enemiga, parodiando una frase célebre: «Pensemos siempre en ella, aun cuando no se presente jamás».

### Modo de buscar el combate (2)

Poner fuera de combate a la fuerza organizada del enemigo debe ser, según nuestra opinión, el primer objetivo, siempre, naturalmente, que ninguno de los inconvenientes recordados precedentemente nos impida que busquemos enseguida el combate, que es el mejor medio que nos asegurará la obtención de esa ventaja decisiva. Para batir al enemigo es necesario encontrarlo. Nos dirigiremos, pues, hacia él, ahorrándole la mitad del camino a recorrer si él también desea la batalla, o persiguiéndolo si la elude, con la firme decisión de alcanzarlo dondequiera se encuentre. En este caso, el impulso vigoroso que imprimimos a las operaciones, la actividad de que deseamos dar prueba, revestirán la forma de una persecución, de una verdadera caza.

Desarrollaremos de este modo una ofensiva basada en el movimiento, que es en realidad la forma ofensiva integral.

Este es el primer impulso, completamente instintivo, y nos sentimos obligados a obrar de acuerdo con él, porque corresponde a la viva aspiración del momento. El nos seduce por su carácter apasionado, que condice con la atmósfera caldeada

(2) Este capítulo trata solamente de la guerra de superficie.

de la guerra. Cuando lo encontramos en el pasado, nos conquista, nos deslumbra y entusiasma.

A pesar de ser muy seductor el método de perseguir vigorosamente a la fuerza organizada del enemigo para destruirla; por más sencillo que parezca y por muy de acuerdo que esté con los impulsos naturales e instintivos de un espíritu eminentemente agresivo, no se puede recurrir siempre a él. Es necesario, ante todo, saber aproximadamente dónde está el enemigo, y conocer -por lo menos, con alguna aproximación- la dirección general de sus movimientos; todo esto, para no recorrer inútilmente el mar en toda su extensión, y errar finalmente de objetivo que se desea alcanzar. Puede suceder, también, que no sea posible buscar al enemigo, aun conociendo la región donde se encuentra, porque no se dispone en la misma de bases o posiciones favorables, o porque el radio de acción o las condiciones maríneas de los buques no lo permiten.

En esas circunstancias, se procederá de otra manera. Si es factible, uno se situará en una región por la cual el enemigo debe pasar necesariamente, y se harán los preparativos adecuados para atacarlo con todos los medios disponibles. Este modo de acción, no obstante su carácter pasivo e inmóvil, aparentemente, es ofensivo en la práctica. Pero es una ofensiva de otra índole que la precedente, una ofensiva adaptada a las condiciones particulares de espacio, una ofensiva basada en las características geográficas.

Al lado de la caza directa está la caza de acecho, cuyos resultados no son inferiores a los de la primera. La historia lo confirma.

#### GENERALIDADES SOBRE LA MANIOBRA ESTRATEGICA

Los escritores militares han considerado la maniobra de diversas maneras. Unos dicen que maniobrar es conseguir la superioridad numérica. Otros expresan que es actuar de fuerte a débil. Según otra apreciación, sería operar con grandes

fuerzas en el punto decisivo. Otros afirman, por último, que es organizar el esfuerzo.

Creo que sería conveniente recordar la siguiente definición: **Maniobrar es realizar movimientos acertados para crear una situación favorable.**

Presentada de este modo, la maniobra aparece como el *summum* del arte. Es la parte excelsa de la profesión. Es la obra creadora por excelencia, que recurre a todos los tesoros del espíritu, a la imaginación y a la voluntad.

Queda por investigar cómo se la puede concebir, y cuáles son sus elementos constitutivos.

En la práctica, ningún impulso instintivo conduce a la ejecución de la maniobra estratégica; muy al contrario. En la ofensiva, el primer movimiento es el ataque al enemigo, dondequiera que éste tenga fuerzas e intereses, distribuyendo los medios de que se dispone proporcionalmente a los de aquél. En la defensiva existe, igualmente, la inclinación a ceder al mismo impulso, para proteger todo lo que se halla amenazado por el adversario, empleando los recursos siempre de acuerdo con los que el enemigo destina a sus operaciones. Muchas guerras del pasado ofrecen ejemplos de este modo de proceder, aplicado constantemente. Fueron, en general, aquéllas en que se obtuvieron resultados más deficientes.

Esto es lógico. Para que sucediera de otro modo, sería necesario tener superioridad de fuerzas en todos los puntos a la vez, lo que implicaría una superioridad de conjunto tal que es muy difícil de conseguir. En el caso más corriente de equilibrio de fuerzas, nada decisivo puede conseguirse *a priori* con este procedimiento. El resultado dependerá exclusivamente de la suma algebraica de los resultados parciales obtenidos en todos los lugares, y éstos dependerán del azar, del valor de los combatientes y de las condiciones en que operan. Los reveses sufridos en un punto, anularán frecuentemente los éxitos alcanzados en otro. En caso de una inferioridad general, el efecto de

esta distribución uniforme de las fuerzas significará, evidentemente, la derrota general.

Así, pues, si se quiere llegar a una decisión -sobre todo, cuando se opera ofensivamente-, es preciso hacer algo más que distribuir las fuerzas en esta forma homogénea; en dispersarlas sobre un cordón impotente, cuya simetría y densidad uniforme acusan, precisamente, ausencia de imaginación, de facultades creadoras y de inteligencia en el comandante en jefe.

Ello se conseguirá, si se observa que es muy difícil que todos los puntos del dispositivo enemigo tengan la misma importancia para él, y que a menudo existe uno que presenta especial interés para tal adversario, ya sea porque constituye el centro de su poder o de sus riquezas, o porque su pérdida lo colocaría en graves condiciones de inferioridad y comprometería el éxito de la campaña. De esto se deduce que toda acción victoriosa en ese punto dejará rápidamente al adversario en una situación crítica, y es allí donde puede producirse la ruptura del equilibrio. De este punto dependen todos los demás. Es en él donde hay que atacar; es ahí, ante todo, donde se debe triunfar. Considerando atentamente los diversos aspectos de la situación inicial -generalmente, muy compleja-, vemos, pues, destacarse un **objetivo principal** que se revela a nuestro espíritu.

Sin embargo, la elección acertada de este objetivo tan importante -puesto que el resultado de la guerra depende del mismo- no es siempre fácil. Es el resultado del análisis minucioso de múltiples factores que deben tenerse en cuenta. Ante todo, habrá que decidir si se atacará el punto más fuerte o el más débil del enemigo. Existen argumentos sólidos en favor del ataque llevado contra el punto más fuerte. Es probable que si éste cede, todo el resto del sistema del adversario se derrumbará, mientras que si se lo deja subsistir y se dirigen los esfuerzos contra otro punto, nada se conseguirá. Si bien es cierto que este proceder conduce a la ejecución de la tarea más ardua -tan ardua, que con frecuencia se vacila en emprenderla, es verdad también que conduce a la más alta recompensa y

produce el máximo rendimiento. Se reconoce en esto la teoría de poner fuera de combate al principal ejército enemigo, a la que nos hemos referido en otro lugar. Es exacta en sí, aunque los partidarios del ataque al punto más débil objetan que, por el contrario, el arte ha consistido generalmente en concentrar el mayor esfuerzo sobre el punto de menor resistencia. La elección de que se trata, es una cuestión individual, que depende del caso concreto a resolver. No hay una regla general. El objetivo principal será, indistintamente, el punto más fuerte o el punto más débil; pero será, ante todo, el punto cuya caída aportará un resultado muy importante. No debe regir otro criterio que el de la **dirección decisiva** al determinar la elección entre varios objetivos, entre los cuales se podría vacilar.

Puede ocurrir, por otra parte, que en esta determinación las fuerzas organizadas no constituyan el único elemento que interviene. Será necesario, en general, examinar otros factores de carácter político, geográfico, económico, moral, etcétera, que conducirán a orientar la acción principal preferentemente a una **región** más bien que a otra. Simultáneamente con el objetivo principal, que implica una idea de fuerza organizada, o aun antes que éste, habrá que considerar, quizás un **teatro de operaciones principal**; es decir, un área fija y al mismo tiempo un punto móvil. El objetivo será, entonces, la fuerza organizada principal, o bien la fuerza organizada en el teatro de operaciones principal, las cuales podrán no ser la misma cosa. En todo esto intervendrán elementos relativos a las fuerzas, a los lugares y también a los intereses que no son exclusivamente marítimos. Se presentarán las servidumbres antes indicadas; por lo menos, transitoriamente. Se tratará, en definitiva, conforme a nuestra definición de la maniobra, de crear una situación favorable, pero en concordancia siempre con el objetivo que se persigue. Este puede ser no sólo de carácter puramente naval, sino también político o militar (operaciones combinadas, transportes de ejércitos) o económico (reabastecimiento, comunicaciones, etcétera) o bien psicológico (efectos sobre la moral de los países amigos o enemigos).

Sea como fuere, lo cierto es que la piedra de toque del

objetivo principal no es solamente el valor del objetivo en sí, considerado bajo el aspecto de la guerra general, y no sólo desde el punto de vista de la guerra marítima, sino también el **tiempo** al cabo del cual se podrá obtener un resultado en la dirección elegida. Pero este es un factor de valor muy relativo; no se trata del factor tiempo, considerado en su valor absoluto, sino comparado con otro. En efecto, se trata de obtener un resultado decisivo, **antes** que el enemigo consiga uno en sentido contrario, en otro punto.

Debe tenerse presente que el objetivo principal no permanece invariable, geográfica o militarmente, durante todo el transcurso de la guerra. El interés primordial no se halla constantemente en la misma región o en la misma fuerza. Al principio se desplaza conforme al desarrollo de la situación general, y luego a voluntad de aquel que maniobra. Este último, después de haber eliminado a un adversario, puede dirigirse contra otro; luego, contra un tercero, y así sucesivamente. Puede operar en esta forma, dirigiendo esfuerzos sucesivos contra varias fuerzas o en diversas regiones. Esto constituye el arte supremo, aunque no siempre es realizable.

Las observaciones precedentes, que se refieren a un caso de ofensiva, son aplicables -por lo menos, en su conjunto- a la defensiva. Aquí hay o debe haber igualmente un objetivo principal, so pena de malograr los esfuerzos y los medios, lo cual conduce a la derrota final.

En ambos casos, además del objetivo principal, habrá objetivos secundarios, que serán las fuerzas consideradas menos importantes en sí mismas, o bien fuerzas situadas en **teatros de operaciones secundarios**, interviniendo también, desde este punto de vista, el factor lugar. Pero los objetivos secundarios podrán ser más o menos numerosos, a la inversa de lo que ocurre con el objetivo principal, que es forzosamente uno solo en un momento determinado.

Cuando se trata de un plan ofensivo, la parte de nuestras fuerzas destinada a los teatros de operaciones secundarios,

podrá también encargarse de misiones defensivas en estos últimos. Pero su tarea esencial será siempre la de inmovilizar su frente un número de fuerzas enemigas mayor que sus propios efectivos. Esto es indispensable, pues de otro modo la contención que esperamos efectuar tendría efectos contraproducentes, y nosotros sufriríamos las consecuencias. Las misiones defensivas deben realizarse, en lo posible, dentro de la maniobra total.

Podrá ocurrir, finalmente, que el resultado de las operaciones en teatros secundarios sobrepase nuestras esperanzas, y nos conduzca a un éxito que ejerza gran influencia en el teatro de operaciones principal, donde la situación era indecisa; y esto podría suceder, a pesar de que en nuestro plan de maniobra se hubiera previsto exactamente lo contrario. A veces se presentan estas sorpresas, favorables bajo ciertos aspectos: ellas destacan la interdependencia que existe con frecuencia entre los diversos teatros de operaciones, y que convendrá tener presente en todo momento.

Es necesario crear una situación favorable en lo que respecta al objetivo principal. No es el enemigo quien la creará; muy por el contrario, esta acción sólo puede ser obra nuestra. Debemos provocar las situaciones que deseamos establecer, lo cual requiere necesariamente que tengamos y ejerzamos **la iniciativa de las operaciones**

Para atacar el objetivo principal en condiciones favorables, es preciso disponer de medios. Debemos, pues, asignar la debida importancia al grupo encargado de este ataque, y constituir con tal objeto una **masa**. Para lograr este propósito, reuniremos el mayor número posible de fuerzas. Un viejo refrán marino dice: «Nunca se ha fracasado por ser demasiado fuerte». Y esta concentración de medios comprende no solamente la agrupación de los elementos de combate propiamente dichos, sino también la de los recursos destinados a proveer a sus diversas necesidades (reabastecimiento, reparaciones, comunicaciones, etcétera). El mantenimiento condiciona la acción, como lo ha demostrado una experiencia secular. Esto

exige la organización del teatro de las operaciones contempladas, la cual estará representada, en último término, por las bases permanentes o transitorias que se encuentran en la región o se pueden establecer en la misma. Su valor dependerá, además, del emplazamiento de tales bases; es decir, de su situación geográfica.

Pero pronto nos veremos detenidos en este proceso del aumento, tan deseable, de nuestra masa principal. No podemos extender indefinidamente nuestros medios: el total de nuestras fuerzas es estrictamente limitado. Por consiguiente, las fuerzas destinadas a aumentar nuestra masa principal, deberán ser retiradas de otro lugar. ¿De dónde? ¿De quién? Evidentemente, de nuestras fuerzas asignadas a los objetivos secundarios. Reduciremos éstas, para reforzar nuestro grupo de ataque. El máximo aquí, y el mínimo allí. Para realizar una distribución conveniente, practicaremos **la economía de las fuerzas**; pero lo haremos con prudencia y medida, sin exagerar. El mínimo señalado a nuestras fuerzas secundarias, deberá ser suficiente para permitirles cumplir en forma adecuada su misión, la que, como veremos luego, tiene estrecha relación con la seguridad de nuestra masa principal: si esta misión se ve comprometida, todo el conjunto se derrumbará. A este respecto, los efectivos que deben destinarse a nuestras fuerzas secundarias dependen de múltiples factores: de la clase de operaciones que deben desarrollar, de las posiciones sobre las cuales se apoyan, del poder del enemigo que deben afrontar, etcétera. Este problema de la distribución de las fuerzas en concordancia con sus respectivas misiones, requiere la mayor habilidad y discernimiento de parte del comandante en jefe.

En resumen, en lugar de la distribución homogénea y simétrica del pasado, llegamos a una disposición asimétrica, sin eje determinado, orientada en una dirección establecida de antemano. Según la expresión conocida, nuestras fuerzas están **organizadas en un sistema**. La maniobra comienza a perfilarse. La creación toma forma; la obra de arte se esboza.

La **reunión de las fuerzas** asignadas a la masa principal es,

evidentemente, la primera operación a realizar. Mientras no se haya efectuado, no estaremos en posesión de nuestros medios y no podremos emprender acción alguna. Pasaremos por una situación difícil, que se convertirá en una verdadera crisis si se prolonga excesivamente. Esta reunión de las fuerzas puede ser seriamente contrarrestada, desde su iniciación, por el enemigo. Puede ser necesario efectuarla lejos de él; puede ser facilitada o, por el contrario, muy dificultada por condiciones topográficas desfavorables.

Se observará que todo se basa en la idea de **movimiento**. «Es preciso realizar movimientos acertados», decíamos en nuestra definición. Existen, ante todo, los movimientos de la fuerza principal y de las fuerzas secundarias para constituir el dispositivo deseado; luego, movimientos independientes de estas fuerzas, para aprovechar la situación así creada y ejecutar la maniobra. Esta puede ser, simplemente, el resultado de un rápido transporte de fuerzas. Una situación geográfica favorable que facilite las comunicaciones entre las regiones donde operan las fuerzas, y la posesión de líneas interiores que permitan un fácil intercambio entre los distintos teatros de operaciones, pueden favorecer dichos movimientos. La situación geográfica desfavorable puede impedirlos por completo.

De todos modos, el movimiento exige **espacio**, lugar. Es difícil obtener grandes resultados de una maniobra estratégica, si no se dispone de este elemento, que es también de carácter geográfico. El espacio desempeña un papel importante; especialmente, para la seguridad. Si por falta de recursos no se pueden destinar fuerzas secundarias a la tarea de contención, la seguridad dependerá entonces, aunque transitoriamente, del espacio. Este debe ser tal, que permita prolongar, por la simple acción de las distancias, la situación favorable establecida al principio, retardando el momento en que el enemigo puede actuar para alterarla y modificarla en su provecho. El espacio debe proporcionar, en este caso, el tiempo necesario para lograr la decisión o ejecutar la operación proyectada en el teatro de operaciones principal. Muchas maniobras se han realizado únicamente sobre esta base.

En cualquier forma, será indispensable no desperdiciar este tiempo valioso, sino, al contrario, utilizarlo ventajosamente. Esto exige que obremos con **rapidez**, factor que depende no solamente de la velocidad de marcha que pueden sostener las fuerzas en el curso de una acción estratégica prolongada, sino también de la **actividad** que despluguemos en las operaciones; esto es, del cuidado que pongamos en evitar los períodos de inactividad injustificados y perjudiciales.

Para realizar con éxito una maniobra estratégica, la **libertad de acción** es el factor esencial. Es la posibilidad de obrar a voluntad, sin trabas, con todas las probabilidades a favor, a fin de realizar el plan pese, si fuere posible, a la oposición del enemigo. La libertad de acción depende de numerosos factores, y para aprovecharlos debidamente es necesario, ante todo, que la masa principal no se vea obstaculizada por **impedimentos** derivados de objetivos extraños a la acción emprendida, de servidumbres defensivas relacionadas con las comunicaciones, las costas, las posiciones geográficas y las bases inútiles, tareas éstas que deben ser desempeñadas por otras fuerzas. Es indispensable disponer de las unidades, y que éstas tengan la resistencia y el radio de acción necesarios; estas condiciones elementales, pero importantes, ejercen mayor influencia sobre la libertad de acción que otras aparentemente de más valor. Por lo demás, las fuerzas deben ser provistas sin demora de todos los abastecimientos indispensables, desde el combustible hasta los víveres y las municiones. El estado sanitario es también muy importante. Muchos beligerantes se inmovilizaron, debido a estos detalles relativos al mantenimiento. Para obrar libremente, es necesario, asimismo, no abrigar excesivos temores ante los múltiples riesgos - submarinos y aéreos - que amenazan en nuestra época a los elementos de superficie; es necesario hallarse en condiciones de poder afrontarlos mediante la protección submarina y aérea, y por cierto fraccionamiento del tonelaje. Los medios deben ser adecuados para la maniobra contemplada. Para el movimiento, hay que disponer de un espacio relativamente libre de obstáculos, en el cual no exista un número excesivo de minas o de otras obstrucciones. Es menester haber reunido las fuerzas, como se

ha dicho. El dispositivo de las fuerzas debe ser flexible, para que permita afrontar fácilmente lo imprevisto. Finalmente, en caso de iniciativa por parte del enemigo, sobre todo, hay que tener acerca de ella las informaciones imprescindibles.

Vemos de qué modo el problema de la libertad de acción plantea muchos otros.

Igualmente importante es la noción de la **seguridad** de la fuerza encargada de alcanzar el objetivo principal. Esta seguridad es lo esencial en la maniobra, y se relaciona estrechamente con la libertad de acción. Para conseguirla, deberá procederse de manera que las condiciones favorables creadas para la labor de nuestra fuerza principal, persistan durante cierto tiempo: que no sean alteradas por la intervención inoportuna de las fuerzas enemigas que ocupan los puntos secundarios, las cuales deben ser mantenidas lejos de la acción decisiva; por lo menos, durante el tiempo requerido para el desarrollo de la misma. Se tratará, pues, de retenerlas o contenerlas en el lugar en que se encuentren. Esta tarea incumbe a nuestras fuerzas secundarias que les hacen frente y que les son inferiores, conforme la aplicación del principio de la economía de las fuerzas. Su misión no es fácil. No podrán aprovecharse, como en tierra, los accidentes del terreno: este terreno, tácticamente, no existe. Nuestras fuerzas secundarias podrán aprovechar ciertas ventajas derivadas de la situación geográfica de las bases o posiciones locales, sobre las cuales se apoyarán, y que el enemigo deberá bloquear o vigilar con efectivos superiores. Pero deberán evitar, sobre todo, el combate en alta mar, pues a causa de su inferioridad numérica este encuentro terminaría en un desastre. Nuestras fuerzas secundarias deberán emprender una ofensiva de carácter especial, con rapidez y movilidad, eludiendo el combate, amenazando intereses importantes del adversario -esto es, las costas o comunicaciones-, para obligarlo a asegurar eficazmente su defensa. Estas fuerzas provocarán **diversiones** cuyo valor dependerá del número de enemigos que atraigan. Practicarán el *bluff* libremente. En el mismo orden de ideas, a falta de acción de las fuerzas secundarias, se pueden utilizar las noticias falsas,



haciendo concebir temores imaginarios al enemigo, y llevándolo, sobre una pista falsa, a distraer importantes medios, que son desviados así durante el tiempo necesario. Observemos, igualmente, que la iniciativa de las operaciones, por la perturbación que ocasiona al adversario, ofrece ya cierto grado de seguridad. Por último, si no se dispone, numéricamente, de los medios para contener las fuerzas enemigas que se quieren mantener alejadas, por lo menos será preciso estar prevenidos a tiempo acerca de su llegada. La seguridad requerirá, ante todo, la información, ya sea sola o combinada con el espacio, cuya función hemos considerado precedentemente.

La ventaja de la **sorpresa** es tan considerable, que no puede ser descuidada. Es un elemento de primer orden para el éxito de la maniobra. Esta sorpresa depende, ante todo, del secreto de las operaciones, el cual impone no solamente el secreto clásico y obligatorio de los planes y disposiciones, sino también cierto número de condiciones accesorias. Entre éstas se puede citar el carácter indefinido y amorfo del dispositivo inicial de distribución de las fuerzas, que no deberá revelar ningún detalle del plan adoptado, y mantendrá al enemigo hasta el último momento en la incertidumbre y la indecisión. Podrían emplearse también las diversiones. Lo mismo puede decirse respecto de las noticias falsas; sobre todo, cuando son apoyadas por movimientos simulados que parecen confirmarlas. En este terreno, las posibilidades aumentarán con la dispersión geográfica de los intereses del enemigo. La velocidad y el movimiento son, asimismo, excelentes elementos de sorpresa. Las concentraciones rápidas e inesperadas, y los desplazamientos imprevistos de fuerzas, se hacen principalmente para obtener esta sorpresa en la maniobra, que es muchas veces el origen de grandes acontecimientos.

En resumen es evidente la conveniencia que resulta del aprovechamiento de las ventajas del enlace de las armas, haciendo intervenir a todas en las operaciones decisivas que debe emprender la masa principal. Esto requiere, en lo que concierne al empleo de submarinos y aviones, que estas operaciones se desarrollen en condiciones de tiempo y de lugar

que no siempre es posible satisfacer. Es natural que en tal caso la solución la determinarán, en gran parte, las consideraciones de orden geográfico.

Tal es el esquema de la maniobra para el caso más general. Pero éste implica una infinidad de variantes, conforme a las circunstancias.

En particular, hemos supuesto precedentemente que la extensión y variedad de los intereses de ambos bandos, los llevaban a dispersarse, desde el comienzo de las hostilidades, para proteger los intereses propios y atacar los del enemigo. La maniobra imaginada ha consistido, por consiguiente, en un movimiento de fuerzas cuyo punto de partida y base era esa dispersión misma, y que finalizaba constituyendo un sistema superior al sistema del enemigo en el punto en que se buscaba la decisión. La división de las fuerzas ha engendrado la combinación, la ha facilitado, ha fecundado la concepción, ha servido al arte.

Algunas veces, todo puede desarrollarse de modo muy distinto; especialmente, cuando las condiciones de la guerra imponen la concentración previa de ambos beligerantes. En este caso se encuentra en una misma región una fuerza frente a otra fuerza. La determinación del objetivo principal y del teatro de operaciones principal, se simplifica así enormemente; y en tal caso, no hay más que un objetivo y un teatro de operaciones. Pero si el enunciado del problema es tan sencillo, su solución es sumamente difícil. ¿Cómo obtener, frente a la fuerza organizada del enemigo, la situación favorable que toda maniobra debe tratar de establecer, sobre todo si nuestra fuerza es inferior a la del enemigo? ¿Cómo aplicar el arte en estas condiciones? Para esto no hay otro procedimiento que tratar de volver a la situación precedentemente estudiada, provocando nuevamente la dispersión, tratando de adoptarla en lugar de esta concentración inicial, que nos obliga a permanecer inactivos. Por medio de diversiones se procederá en forma tal, que el enemigo destaque de su núcleo principal fuerzas más importantes que las que uno mismo destine a estas operacio-

nes. De este modo se mejorarán las condiciones de la lucha con respecto a este núcleo principal, y se podrá atacarlo con posibilidades de éxito. Se podrá, además, dirigir el esfuerzo decisivo, no contra el núcleo mismo, sino contra las fracciones que haya sido posible separar. En esta forma se podrá poner fuera de combate al principal grupo enemigo, total o parcialmente, conforme a las circunstancias. Tal parece ser, en este difícil caso, la única solución posible desde el punto de vista de la maniobra.

De todos modos, sean cuales fueren la situación y las disposiciones contempladas para afrontar la situación, el fin lógico de la maniobra estratégica no podría ser más que la obtención de una superioridad en el punto elegido. Cuando la maniobra se orienta de lleno contra la fuerza organizada, el objetivo no es otro que la **batalla**, que es la finalidad de toda maniobra. Cuando la maniobra está destinada a satisfacer una servidumbre, es también la batalla lo que hay que prever, cuando no se la busca de inmediato, debiendo en tal caso basar en esta idea una solución de compromiso. En resumen, no hay verdadera maniobra sin batalla final, inmediata o diferida; y toda maniobra que no considere esta necesidad, es inútil y carece de valor. La guerra no es un pretexto para no realizar más que cinemática: exige el acto de fuerza. Esta observación puede parecer extraña y superflua; pero la experiencia del pasado revela, por el contrario, todo su valor. Muchas maniobras de otros tiempos, aunque bien concebidas, se han limitado, geográficamente hablando, a despliegues de grandes proporciones, sin ningún efecto ni alcance.

## ACCION DE LA POLITICA SOBRE LA ESTRATEGIA

### Relaciones entre la política y la estrategia

Según el mismo Bernhardt, por ejemplo, la política determina el objetivo de la guerra, la importancia y naturaleza de los intereses en juego, la elección del momento de entrar en acción, los éxitos deseables, etcétera. Y agrega: «La guerra constituye un medio para lograr un fin que se halla completa-

mente fuera de su competencia. Por lo tanto, no podría asignárselo a sí misma, fijándose libremente su objetivo».

Así, al comenzar una guerra, la política asignará una misión a la estrategia, y ésta iniciará su labor. La política desaparecería del escenario, permaneciendo como espectadora. Luego, cuando la estrategia hubiera cumplido, bien o mal, su tarea, cuando hubiera o no logrado los objetivos propuestos, cuando se detuviera agotada, entonces la política entraría nuevamente en escena y ocuparía su puesto, y así sucesivamente. En tiempo de paz, la política actuaría sola, y la estrategia permanecería inactiva. En tiempo de guerra sucedería lo contrario.

¿Ocurren las cosas de este modo? ¿No es la realidad de los conflictos humanos mucho más compleja?

Veremos entonces, en primer lugar, que lejos de desaparecer la política durante la acción de la estrategia -es decir, durante el transcurso de una guerra-, aquélla continúa actuando. Las zonas de actividad de ambas formas de lucha se tocan, están conectadas en **paralelo**; hay entre ellas una interpenetración constante; se entrelazan.

La política se esfuerza, especialmente, en ayudar a la estrategia; en aliviar su tarea, buscando en otras naciones socorros, apoyos o por lo menos una neutralidad benévola: esto lo consigue con más o menos éxito. A veces, no obstante sus buenos propósitos, la política comete torpezas que obstaculizan la tarea de la estrategia, provocando la malevolencia y aun la hostilidad de terceros. Tal es la influencia indirecta que ejerce la política.

Además, la política interviene con frecuencia para orientar a la estrategia, encaminarla por ciertas vías que se estiman convenientes. Esto lo hace positiva o negativamente, puede decirse, en el sentido de que le prescribe que realice o evite determinadas operaciones; y en este caso, su influencia es directa. Anteriormente, la hemos examinado con relación al orden cronológico de las operaciones y a la distribución de las

fuerzas. Es evidente que estas exigencias de la política no siempre son atinadas; los motivos que las inspiran son buenos o malos; la clarividencia suele fallar. Sucede también a menudo que la política penetra excesivamente en un dominio que no le pertenece, y se entromete en forma abusiva en la conducción de las operaciones y en aquello que no le incumbe. Sin embargo, sus objetivos no pueden ser descuidados o considerados despectivamente; tienen un valor preponderante. En consecuencia, la estrategia no puede abstraerse de la política y actuar libremente, como si se hallara sola.

### La política y la estrategia de tiempo de paz

El examen de la realidad muestra, pues, que la política y la estrategia no son dos campos de actividad contiguos, en los que una sucede a la otra, cuando se pasa del estado de paz al estado de guerra. En tiempo de guerra, como acabamos de ver, la política no descansa. Desarrolla, por el contrario, gran actividad, operando en estrecha unión con la estrategia. Una y otra se hallan **montadas en paralelo**.

¿Termina tal estado de cosas cuando se presenta esa situación anormal que constituye la guerra? ¿Permanece entonces la política únicamente en escena, eclipsando por completo a la estrategia?

En modo alguno, por cuanto existe, como lo hemos hecho notar en otro lugar, una verdadera **estrategia de tiempo de paz**, que involucra todas las medidas que pueden adoptarse en ese período para acrecentar la fuerza de un ejército o de una flota, desde los programas de nuevas construcciones y la organización del abastecimiento, hasta el adiestramiento del personal y la redacción de los planes de operaciones. El almirante inglés sir Cyprian Bridge decía que **la acción de la estrategia no cesa jamás**, y su campo de acción es muy amplio ya en tiempo de paz. Devuelve entonces a la política, por la incursión en un período de tiempo que parecía reservado a ésta, la visita que la política le había hecho durante la guerra, intervalo que parecía pertenecer únicamente a la estrategia.

Volvemos a encontrarlas juntas, siempre una al lado de otra. Siguen montadas en paralelo.

En tiempo de paz, es muy distinto. Los peligros son eventuales, hipotéticos, remotos. Su imagen molesta puede ser alejada, por lo menos, transitoriamente. Se tiene o se cree disponer del tiempo necesario para verlos llegar. Nada apremia. Los acontecimientos no reclaman la colaboración entre la política y la estrategia para fines inmediatos; y por esto, se despreocupan con frecuencia una de otra, y no coordinan sus esfuerzos para preparar un plan de acción futuro. Es el final de una **unión sagrada** momentánea.

Pero hay excepciones. Sobre todo cuando la voluntad de lucha y el principio superior de emulación vital que animan a una nación son llevados a un alto nivel, vemos que sus dos servidoras: la política y la estrategia, despliegan una gran actividad y trabajan en estrecha dependencia desde el tiempo de paz. Tal es el caso de los pueblos que se hallan en vías de engrandecimiento, y *a fortiori* de aquellos que quieren establecer su hegemonía. En ellos se observa, presidiendo todos sus actos ejecutivos o preparatorios, una voluntad ardiente, activa, entusiasta, que asume la ofensiva en todos los dominios, y que se inclina especialmente a la elaboración de proyectos para el futuro distante, a la concepción de planes vastos y sólidos para el porvenir, a la tendencia de tomar la iniciativa en los asuntos, y a la adopción de una línea de conducta premeditada. Vemos, entonces, que la política y la estrategia cooperan entre sí, y combinan juntas la acción por desarrollar.

### REACCION DE LA ESTRATEGIA SOBRE LA POLITICA

La estrategia devuelve a la política, y con creces, la presión que ésta ejerce sobre ella.

Cuando la estrategia es conducida correctamente y obtiene éxitos militares, facilita la tarea de la política y allana los obstáculos que ésta encuentra en su camino. Esto es debido al prestigio de la fuerza, que la **neopolítica** antes citada pretende

hacer desaparecer. En cambio, el curso adverso de las operaciones puede complicar enormemente la labor de la política, y crearle problemas insolubles. Y esta influencia indirecta de la estrategia es ya considerable.

Pero ella ejerce, además, una influencia directa. En muchos casos, la estrategia requerirá de la política ciertas acciones precisas y una orientación bien definida, destinada a servir sus propios fines. Esta es una exigencia natural, perfectamente admisible: la estrategia tiene sus objetivos, que no podrán ser descuidados, por cuanto se relacionan con la suerte misma de la guerra en curso o por venir. En otros casos, la estrategia, por sus propios actos, ejecutados *motu proprio*, trabará a la política y la colocará frente al hecho consumado, con todas sus consecuencias. Caerá en la exageración, lo cual es más frecuente de lo que se supone. La estrategia comete a veces el error de actuar individualmente, sin tener en cuenta las exigencias ajenas a su dominio propio. Esta actitud independiente priva de toda libertad de acción a la política, y acarrea para ésta verdaderas catástrofes, a las cuales asiste impotente, y cuyas consecuencias debe, en definitiva, pagar la estrategia.

## LA SOLUCION DE COMPROMISO MENOS DESVENTAJOSA

Hemos visto que la política y la estrategia ejercen en direcciones muy variadas y casi nunca concordantes, acciones y reacciones continuas. Lo mismo que en mecánica, se establece entre estas fuerzas un estado de equilibrio, que no es sino un compromiso entre necesidades y pretensiones generalmente contradictorias entre sí. El carácter de este compromiso varía conforme a los factores en juego; y la posición de equilibrio depende de la magnitud, de la dirección y de los puntos de aplicación de las fuerzas en acción. Además, como todo compromiso, aquel al cual se llega aquí es la expresión de un estado de cosas que no satisface plenamente a nadie; es imperfecto; presenta ventajas e inconvenientes.

Pero los diversos compromisos que se pueden imaginar, se

clasifican por orden de importancia. Los hay más o menos buenos, y más o menos malos. Y entre ellos hay uno que es, no el mejor, sino el menos desventajoso.

Este último es el que definiremos, sin dejar de reconocer que en razón de las debilidades y de los errores humanos, será muy difícil asegurar su realización práctica, y que gran parte de los desiderátum que exponemos al respecto, la forman votos más o menos platónicos. Pero no se podrían invocar estos obstáculos inherentes al tema para retroceder ante el esfuerzo expositivo y constructivo de reunir y coordinar las enseñanzas a este respecto.

Para lograr esto, es indispensable que la política y la estrategia se comprendan mutuamente, que cada una de ellas aprecie la importancia de la otra y sus necesidades particulares, y que sepa también explicar y hacer percibir las propias.

No existe otro medio de alcanzar este objetivo primordial que una larga y paciente formación del espíritu de los hombres que tienen a su cargo las dos formas de actividad combativa.

En primer lugar, debe procederse de modo que los políticos, hombres de estado y diplomáticos se hallen suficientemente informados sobre las cuestiones militares de tierra y de mar, y tengan nociones sobre la organización y utilización de las fuerzas armadas. Esta necesidad ha sido vislumbrada por numerosos pensadores; en particular, después de los grandes conflictos entre las naciones. «La dirección política de un Estado no debe carecer de cierta comprensión de las cosas de la guerra», observaba ya Clausewitz. Del mismo modo, Mahan habla de «la necesidad de que los hombres de estado y los pueblos tengan algunos conocimientos generales de estrategia». Tales conocimientos permitirían que la política supiera, al menos, si las advertencias o pedidos que formula son aceptables, y le evitaría incurrir en exigencias desatinadas y funestas.

Tal esfuerzo es muy ponderable, y sería conveniente que lo tomáramos como modelo.

Y no es menos indispensable que los militares posean, a su vez, conocimientos suficientemente vastos sobre los asuntos políticos. Es menester que los posean, para prepararen tiempo de paz sus planes, y para ejecutarlos, y concebir otros en el curso de las hostilidades. Además, en este dominio sólo se trabaja con entusiasmo cuando se comprende la razón de ser de los esfuerzos, y cuando se percibe netamente el fin político que existe detrás del fin militar. Este es un excelente acicate. Apresurémonos a agregar que aquí no se trata de que el militar haga las veces de político, y que desempeñe funciones que no son las suyas, para las cuales hay otras personas más capacitadas. Sólo se trata de que él posea, en materia de política, la preparación estrictamente necesaria; no le incumbe la dirección de los asuntos desde este punto de vista. Cuando las cosas siguen su curso normal, él no debe tratar de imponer su concepto personal, en un orden de ideas en el cual es -al menos, en apariencia- poco competente. Debe dejar, en un principio, que actúen los responsables, y no intervenir más que en algunos casos especiales.

Mahan ha escrito sobre este punto algunas líneas acertadas:

«Para preparar en forma conveniente la guerra -dice- y elaborar un plan de campaña, los militares del ejército y de la marina deben estar perfectamente al corriente de la situación internacional...

«Todo oficial de marina deberá estudiar los acontecimientos contemporáneos, prestarles atención tanto en el extranjero como en su país, puesto que algún día podrá ser consejero de su gobierno, o cuando menos, influir a veces favorablemente sobre ciertos acontecimientos, por la forma en que sepa juzgar la situación mundial.

«La marina actúa únicamente en la esfera Internacional, y por esto se halla ligada tan íntimamente con la del hombre de estado. Es necesario que un oficial de marina se esfuerce en ser a la vez hombre de estado y marino. En nuestra profesión, muchos hombres de nombre glorioso fueron ambas cosas».

## INFLUENCIA DE LA GEOGRAFIA EN LA GUERRA NAVAL

La geografía es un factor esencial de la estrategia. Bajo este aspecto constituye, juntamente con la historia, la base de los conocimientos indispensables para los hombres de estado, los militares y los marinos. Es, por excelencia, la ciencia del gobierno y del comando, o, dicho con las palabras de Strabón, **la ciencia de los príncipes y de los jefes militares.**

### La geografía y el progreso técnico

La influencia de la geografía sobre las operaciones es un factor cuyo valor no permanece constante a través de los siglos. Evolucionan con el tiempo, la mecánica y el progreso técnico.

### Reacción de la tierra sobre el mar

Puede decirse, en definitiva, que la influencia de la geografía en la guerra naval se manifiesta ante todo en el dominio de las comunicaciones marítimas. Afecta a la lucha de las fuerzas organizadas: primero, indirectamente, debido a su acción sobre las comunicaciones, y luego, directamente, en lo concerniente a las bases y posiciones, las facilidades de movimiento y las posibilidades de reunión de las fuerzas (3).

Esta influencia varía con el tiempo y el progreso técnico, pero para todos por igual. Además, la ventaja o inconveniente que constituye para cada beligerante, en una época determinada, puede aumentar o disminuir por la situación de sus fuerzas móviles, en número y en valor, y por el mayor o menor acierto con que sepa emplearlas.

(3) La geografía no condiciona únicamente las acciones militares: obra, asimismo, sobre los fenómenos sociales y políticos. ¿Podría haberse sostenido el régimen soviético en Rusia, si no hubiera estado protegido, especialmente, por la inmensidad de las distancias -es decir, por la geografía-, contra las reacciones morales, económicas y militares de los países extranjeros? En otras regiones de Europa es posible que este neoplasma humano hubiese sido eliminado rápidamente; y prueba de ello es la aventura de Bela Kun en Hungría.

Para lo que nos ocupa, la influencia de la geografía no es, en esencia, otra cosa que **la reacción de la tierra sobre el mar**.

Desde el punto de vista estratégico, todo ocurre como si la tierra se desbordara sobre el mar, como si los continentes se extendieran sobre los océanos, como si se expandiesen sobre ellos, a manera de aceite.

En los mares estrechos y de extensión reducida, la reacción de la tierra sobre el mar es más acentuada que en las vastas superficies oceánicas. En ellos, la tierra ocupa, relativamente, un lugar más importante. Esto es evidente; se reconoce instintivamente esta verdad. Y hasta es posible expresarla en forma pseudomatemática, si bien el objeto no se presta para hacerlo. Tomemos dos mares geoméricamente semejantes. Si pasamos del grande al pequeño, la superficie líquida que representa la importancia del mar, disminuirá como el cuadrado de las dimensiones lineales. Por otra parte, el perímetro de las costas que representa la influencia de la tierra sobre el mar, sólo disminuirá en proporción de estas dimensiones lineales; es decir, menos que la extensión del mar. Por consiguiente, habrá aumentado la relación de los factores tierra y mar, o, mejor dicho, de sus respectivas influencias.

### **Estudio geográfico de un teatro de operaciones**

La consecuencia de todo lo que hemos dicho precedentemente es que no se podrá preparar un plan de operaciones cualquiera sin incluir en él un estudio del teatro de hostilidades previsto, que constituya, no un examen superficial como el que hemos realizado más arriba sobre el Mediterráneo occidental, sino un estudio profundo y atento de todas las características de la región considerada. Se pasará revista a los diversos aspectos de la zona en cuestión desde el punto de vista del trazado de las costas, de las rutas, de las distancias, de la posición de las bases, tanto propias como enemigas. Se examinarán detenidamente las disposiciones hidrográficas, las corrientes, los relieves del fondo, los peligros (rocas, bancos, etcétera); las facilidades o inconvenientes que resulten de

éstos para la navegación, y para el empleo de submarinos y minas; el valor de los fondeaderos, etcétera. Se considerarán, asimismo, minuciosamente, los factores meteorológicos, régimen de los vientos, probabilidades de neblinas, de visibilidad y de mal tiempo, y la influencia de las estaciones sobre las operaciones (intemperie, duración de los días y de las noches). Todos los elementos antedichos serán analizados, no solamente desde el punto de vista de las unidades flotantes, sino también bajo el aspecto de las unidades aéreas. Las cuestiones referentes a las distancias y a la meteorología, son fundamentales para la acción de estas últimas.

### **LAS POSICIONES Y LAS BASES**

Vemos, pues, cuál es la función de las bases y de las posiciones; sobre todo, en nuestra época, en que la acción de la tierra ha adquirido tanta importancia.

Menciono en este lugar, separando uno de otro, los dos términos con que se designan estos puntos, porque en Francia, en los últimos tiempos, se ha querido diferenciarlos, como también los conceptos que expresan.

Las **posiciones** serían los lugares cuya posesión interesaría principalmente para la acción contra el enemigo. Implicarían la idea de operaciones.

Las **bases** serían los puertos destinados ante todo al reabastecimiento, las reparaciones, el descanso, etcétera. Evocarían la idea del mantenimiento.

A primera vista, la distinción parece muy poco fundada, puesto que si se reabastece o si se reparan las unidades, no es por ellas mismas, sino en virtud de las operaciones a que se destinan. Al hacer esto, se cumple un acto de operaciones; por lo menos, indirectamente.

Pero si se descarta este concepto abstracto y se considera el punto de vista geográfico, esta división de los puntos de apoyo en dos clases parece plenamente justificada.

Muchos de estos puntos son, a la vez, posiciones y bases, en diverso grado. Otros, por el contrario, sólo pertenecen a una de estas dos clasificaciones.

Una posición es siempre más o menos una base, pues no podría imaginarse que la fuerza que la utiliza, que se estaciona por lo general en ella, no se reabastezca y efectúe allí sus reparaciones; cuando menos, las pequeñas. Si bien el factor posición es más importante, el factor base no queda reducido a cero.

Pero una base no siempre es una posición. Esto es verdad principalmente en lo relativo a las bases permanentes de tiempos de paz; sobre todo, tratándose de los grandes puertos navales.

### Reflexiones sobre las bases y posiciones

362

No obstante la importancia y la gran utilidad que revisten las buenas posiciones, no debe imaginarse, como se ha hecho a veces, que bastan para todas las necesidades, y que tienen una propiedad especial que asegura por sí sola la superioridad al bando que las posee. En ciertas épocas se ha incurrido en esta exageración y en este error de atribuir un valor excesivo al factor geográfico. Se hablaba entonces de posiciones que **dominan** tal o cual región, o que aseguran su **control** o su **dominio**.

Esta extraña concepción relega demasiado a segundo plano la misión de la fuerza organizada móvil, de la cual, en definitiva, todo depende. Lo que interesa, no son en realidad las posiciones en sí, sino la fuerza que pueda salir de ellas y apoyarse en ellas. Sólo este elemento **domina** algo. En consecuencia, **las posiciones, como la geografía misma, no interesan realmente, sino en la medida en que ellas contribuyen a las operaciones de la fuerza móvil, y en la medida en que intervienen para facilitarlas.** Estas operaciones son, en el fondo, las que deciden la situación.

Puede apreciarse el valor de una posición, desde el punto de vista estratégico, conforme a tres características esenciales.

La primera es su **situación geográfica**; es decir, su emplazamiento con relación al teatro de operaciones previsto y a las comunicaciones marítimas. Y debe comprenderse que en este caso no se trata de las comunicaciones en general, sino de las de los beligerantes. La posición debe ser estudiada teniendo en cuenta los medios que ofrece para defender las comunicaciones propias y para atacar las del enemigo. Cuando estas vías tienen tramos comunes, cosa que ocurre con bastante frecuencia, la posición puede servir ventajosamente, algunas veces, para ambos fines. Puede ser de mucho valor si se encuentra cerca del cruce de dos o más rutas importantes; es decir, por las cuales deban necesariamente realizar su comercio dos bandos en lucha. En efecto, la frecuencia con que se empleen las rutas constituye, en esas circunstancias, un serio factor. Como es natural, las posiciones situadas en mares restringidos, cuando éstos son recorridos por importantes vías de navegación, tienen un valor muy superior a las situadas en medio del océano, porque es mucho más difícil evitarlas.

La segunda característica de una posición es su poder propio, su **autonomía defensiva**; es decir, su aptitud para resistir un ataque serio con sus exclusivos medios. Port Arthur -bien situado, como hemos visto- poseía esta excelente cualidad. A igualdad de defensas artificiales, es indudable que se cumplirá mejor esta condición si la posición se halla incorporada a un territorio amigo más vasto, que permita la obtención de fuerzas más importantes para su protección.

La tercera característica de una posición es la mayor o menor cantidad de recursos que la fuerza naval puede encontrar en ella para sus reabastecimientos de toda clase, y también para efectuar reparaciones. Esta tercera condición está ligada generalmente con la segunda. Es evidente, en efecto, que los recursos que ofrece una base aislada en un país lejano, ingrato y de poca extensión, son mucho menos importantes que los de una base establecida en una región vasta y rica; sobre todo, en el territorio de la metrópoli. En el primer caso, es necesario crear y aportar todo en el mismo lugar; y se presenta entonces la cuestión de los reabastecimientos periódicos. En el segundo

caso, se aprovecha todo lo que puede proporcionar una vasta zona de retaguardia en recursos agrícolas, alimenticios, mineros e industriales, adonde el movimiento normal del comercio de tiempo de paz conduce ya medios privados en cantidades considerables.

### Las posiciones y los tratados

Los tratados de paz generalmente han comprendido la importancia de las posiciones navales, y en estos arreglos de cuentas con frecuencia se han incluido cláusulas que modificaban desde este punto de vista la situación de los beligerantes en favor del vencedor. Estas disposiciones han tenido siempre gran interés para el porvenir, influyendo sobre la estrategia naval exactamente de igual manera que el trazado de las fronteras, resultado de los mismos tratados de paz, influye sobre la estrategia terrestre futura.

### LOS OBJETIVOS GEOGRAFICOS

Los azares de la guerra naval conducen a veces a dirigir los esfuerzos, no hacia la fuerza móvil enemiga, sino hacia ciertos lugares que pertenecen al adversario, tales como un puerto, una isla, una colonia, un territorio cualquiera. Según una expresión consagrada por la costumbre, se dice entonces que se persigue **un objetivo geográfico**.

Cuando la fuerza organizada enemiga ha sido puesta fuera de acción previamente, en una u otra forma, sea por destrucción, derrota o bloqueo, este procedimiento no suscita objeciones, y es aceptado unánimemente como un método bien fundado. Todos convienen en reconocer que se trata en este caso de la explotación normal, natural e inteligente del dominio del mar, que comprende precisamente el ataque contra territorios.

Cuando, por el contrario, la operación aludida precede a esta eliminación de la fuerza de combate, los que juzgan al ejecutor de la misma ya no se entienden, y la polémica comienza.

Unos reprobaban esta manera de proceder, esta transgresión de la doctrina que requiere que la fuerza organizada se anteponga a todo lo demás. Hablan de escándalo y profanación. Para ellos, las palabras **objetivo geográfico** adquieren un sentido peyorativo, despectivo a veces, desdeñoso siempre; señalan una falta; más aún, un error capital, un viciofundamental. Y la expresión es generalmente interpretada con esta acepción; tiene por sí misma, sin que sea necesario agregarle otro adjetivo, un significado preciso, que está lejos de ser encomiástico.

Otros encuentran el concepto precedente demasiado absoluto y dogmático, que respeta excesivamente una regla que las circunstancias llevan a infringir frecuentemente. Su tendencia sería la de admitir y excusar siempre el objetivo geográfico.

### CONCLUSIONES

Volvamos al mar, y resumamos: El objetivo llamado geográfico -es decir, el objetivo territorial concebido antes de la eliminación de la fuerza organizada- puede ser admitido en ciertas circunstancias bien determinadas.

En primer lugar, cuando tiene por fin, precisamente, facilitar las operaciones navales, cuando es encatrado en función de éstas, y únicamente para secundarlas. Tal es, por ejemplo, la conquista de una base indispensable para la fuerza móvil, o la conquista de una base necesaria para la fuerza enemiga, o bien la captura de una plaza marítima en la que se guarece esta fuerza. Medítese a este respecto en los precedentes de Trincomalee (1782), de Menorca (1756), de Malta (1799) y de Port Arthur (1904).

En segundo lugar, el objetivo geográfico puede ser legítimo cuando tiene por fin satisfacer necesidades importantes, ajenas a la estrategia del medio, pero que merecen, sin embargo, ser tenidas seriamente en cuenta, por razones vinculadas con la conducción de la guerra general, y que constituyen, en una palabra, lo que hemos llamado **servidumbres**. Hay servidum-



bres políticas, que resultan del deseo de influir en la opinión exterior; de provocar intervenciones, en forma de alianzas, o de impedir intervenciones en el sentido inverso. Hay servidumbres económicas, que derivan de la necesidad de asegurar para sí ciertos recursos, ya sean de material, de materias primas, de víveres, etcétera, y de privar de los mismos al enemigo. Hay servidumbres de guerra terrestre, que exigen que la marina participe, ante todo, en las operaciones de los ejércitos. Hay servidumbres morales, que entran en acción cuando se trata de fortalecer el estado psicológico de nuestro bando, o de debilitar el del enemigo.

Para permitir que estas servidumbres influyan sobre el objetivo de las operaciones, es necesario, evidentemente, que sean imperiosas, ineludibles y urgentes. Deben, pues, ser examinadas cuidadosamente en cada caso, a fin de comprobar si justifican una infracción de las reglas comunes.

364

Fuera de las dos importantes excepciones antes citadas, el objetivo geográfico debe ser desechado. En todos los demás casos se trata del objetivo geográfico puro, integral, entendido a la manera del siglo XVIII; del objetivo que persigue móviles territoriales, que menosprecia continua y sistemáticamente a la fuerza organizada enemiga. Tal objetivo debe condenarse en forma absoluta, lo mismo antes que después de la guerra de 1914; y puede decirse que este conflicto no ha aportado sobre el punto que nos ocupa enseñanza alguna capaz de modificar nuestras opiniones anteriores, que parecen correctas.

La «guerra limitada»

Pero ¿no existirán, a pesar de todo, casos especiales en que se podría abrigar la esperanza de dominar a un adversario ocupando rápidamente una región determinada, sin preocuparse por su fuerza organizada? ¿No sería este método especialmente eficaz, si la citada región fuera precisamente el objeto del conflicto que divide a dos pueblos, y el motivo de la codicia del invasor?

¿No estará justificado en estas circunstancias el objetivo

geográfico inicial e integral, y no será susceptible de provocar la decisión?

Estas preguntas deben sorprender, después de lo que hemos dicho antes. Por tanto, deseo plantearlas y responder a ellas por escrúpulo, para agotar el tema y no dejar ningún aspecto del mismo en la sombra, por más delicado que sea.

## EXPANSION COLONIAL Y ESTRATEGIA NAVAL

Quizá sería mejor decir **estrategia**, simplemente. La expansión colonial plantea, en efecto, un problema que pertenece esencialmente a la estrategia general, puesto que debe ser encarado a la vez desde los puntos de vista terrestre, marítimo y aéreo. Está relacionado, asimismo, y muy estrechamente, con la política. Esta cuestión, que es también de naturaleza geográfica, abarca, pues, todos los dominios. Sin embargo, como todo lo que se relaciona con las comunicaciones marítimas es el elemento principal de tal expansión, se comprenderá fácilmente que la estrategia naval sea la más interesada en este asunto, y que así se justifique, en rigor, el título del presente capítulo.

Trataremos este tema, como es natural, en lo que concierne a nuestro país. Examinaremos, siguiendo un orden lógico, cómo se ha realizado la expansión colonial francesa, a qué situación nos ha conducido actualmente, y por último, qué convendría hacer para mejorarla.

El desarrollo exterior de Francia es obra del siglo XIX, siendo, pues, este período el que debemos estudiar. Todo lo que había sido hecho anteriormente, fue anulado, en efecto, como consecuencia de las guerras de la Revolución y del Imperio; y después de ese cataclismo empezamos de nuevo, sobre la base de las modestas posesiones que nos dejaron los tratados de 1815.

## LAS COALICIONES

El archiduque Carlos, uno de los más serios adversarios de

Napoleón, formuló sobre las coaliciones un juicio que siempre será de actualidad.

«**La idea de una ventaja común** -dice-, una confianza recíproca basada en la identidad de sentimientos, da origen a las coaliciones. **La diferencia de opiniones sobre los procedimientos y los medios** para lograr el fin perseguido, ocasiona pronto divergencias. Estas se acentúan cuando los acontecimientos de la guerra separan los puntos de vista, **defraudan las esperanzas** y alteran los objetivos; se vuelven muy peligrosas cuando ejércitos independientes deben operar largo tiempo juntos... Sólo pueden esperarse grandes resultados de la cooperación de fuerzas extranjeras en el caso de que la necesidad obligue a los soberanos y a los pueblos a tomar las armas para librarse de una opresión insoportable. Aun entonces es necesario que la decisión sea obtenida **con suficiente rapidez** para que el ardor no tenga tiempo de extinguirse. La esperanza de obtener éxitos puede también verse realizada, cuando un Estado, **por su influencia preponderante** se arroga el derecho de hacer prevalecer su opinión y de **imponer su voluntad a sus aliados**».

Estas líneas son verdaderas tanto para las coaliciones marítimas como para las terrestres. En efecto, el elemento que interviene es igual en ambos casos, a saber, el hombre; y éste permanece el mismo, ya sea que las operaciones deban conducirse en tierra o en el mar. Además, el hombre varía poco con el tiempo, lo que da a las observaciones precedentes un valor casi permanente. Tal es el sistema con que se afrontará la conducción de las operaciones. Es conveniente advertir, a propósito de esta última, que en todas las guerras la conducción de las operaciones presenta siempre fases monótonas, sin ningún hecho extraordinario, en las que todo se desarrolla rutinariamente, con la fuerza de la costumbre, bajo una forma estratégica para la cual se ha inventado recientemente el vocablo estabilización; y es evidente que el examen de tales fases presenta poco interés para el tema que nos ocupa. Luego, matizando de cuando en cuando ese descolorido desarrollo de los acontecimientos, hay en la conducción de las operaciones,

sobresaltos, *tournants*, actos creadores destinados a romper el equilibrio, a producir algo nuevo, a provocar la decisión. Y al estudiar estos *tournants*, al preparar maniobras nuevas, originales, a las que se atribuye un alcance decisivo, es cuando se presentan de ordinario, en una alianza, las divergencias, los rozamientos, los choques. Por lo tanto, éstos son los fenómenos que conviene examinar aquí.

Durante la guerra de Oriente, los más notables fueron la concentración de Varna, el desplazamiento de las hostilidades a Crimea y las acciones en el mar de Azov, contra Kerch y contra Kinburn.

### LA OPINION PUBLICA

Mirabeau, que conocía el ambiente y que a menudo había obrado en consecuencia, opinaba que «sin el favor de la opinión pública, el más grande de los talentos no podría sobreponerse a las circunstancias».

365

Esta fórmula no debe tomarse al pie de la letra en asuntos militares; pero tiene, sin embargo, un gran fondo de verdad a este respecto, en el sentido de que la estrategia y la conducción de las operaciones deben contar frecuentemente con la opinión pública, y ésta puede, según los casos, favorecerlas o, por el contrario, dificultarlas enormemente.

Por otra parte, es bastante difícil conseguir de primera intención ese asentimiento de que habla el gran orador de la Asamblea Constituyente. La opinión pública no tiene la misma forma de juzgar que los profesionales. Ignora la razón profunda y lejana de las cosas, y las reglas de acción que de ella se desprenden. No conoce las relaciones de causalidad, ni las leyes, ni los principios. No los ha estudiado nunca, pues no le incumbe hacerlo. Por el contrario, la opinión se mueve en la esfera de lo inmediato, de lo directo, de lo empírico. Además, se interesa ante todo por los males que puede acarrearle la guerra, y reclama de sus dirigentes que los eviten sin tomar en cuenta otras consideraciones. Por ejemplo, la opinión pública exigirá

que se ataquen directamente y enseguida las comunicaciones y las costas del enemigo, o que se defiendan por vía de protección inmediata las de la nación. Es indudable que será inútil tratar de hacerle comprender que siendo la fuerza organizada enemiga la clave de la cuestión, es a ella a la que conviene consagrarse en la generalidad de los casos, aunque lo demás deba esperar un poco, hasta que el horizonte se despeje por ese lado. La opinión no comprenderá que procediendo a la inversa se corre el peligro de provocar la derrota, por error en la elección del objetivo y por la dispersión de los medios.

366 Los malentendidos son, pues, muy probables entre los militares y el pueblo, a causa de la formación diferente de sus respectivos espíritus. Es el resultado de la necesaria preparación técnica de los primeros. Un oficio determinado es siempre más o menos inaccesible a la masa, y sería extraño que ocurriera de manera distinta con la profesión militar, a pesar de que algunos tienen la creencia cómoda y optimista de que la misma es fácilmente accesible a cualquier persona.

Sin embargo, los militares necesitan estar sostenidos por la opinión pública. Los malentendidos que esto origina, tienen repercusiones graves, frecuentemente, y a veces trágicas.

### DE LAS SERVIDUMBRES EN GENERAL

El estudio de la guerra naval nos ha mostrado ya que a menudo la estrategia no tiene libertad. En muchos casos es influenciada por numerosos factores extraños a su dominio propio, a los que hemos dado el nombre genérico de **servidumbres**.

En las páginas precedentes no hemos hecho más que tratar superficialmente, en distintas partes, esta cuestión. Ahora es necesario volver a ella, para examinarla desde más cerca. Las servidumbres que afectan a la estrategia, presentan características variadas.

Existen servidumbres positivas, que llevan forzosamente a

emprender determinadas operaciones. Las hay, también, negativas, que, por el contrario, impiden ciertas acciones o modos de acción. Las influencias externas son, indistintas y alternativamente, creadoras o esterilizadoras, motrices o paralizantes.

Hay servidumbres muy antiguas, que han obrado constantemente desde tiempos inmemoriales, y que corresponden a verdaderas necesidades de la guerra: necesidades políticas, económicas o morales. Hay otras menos antiguas que resultan de conceptos relativamente recientes del derecho de gentes, del estado de cosas que en el orden jurídico se ha creado poco a poco en el transcurso del tiempo. Las hay completamente nuevas, producto de una transformación de la técnica o inventadas totalmente por la imaginación de los hombres para limitar o circunscribir la tendencia belicosa, natural e incorregible de la especie.

Finalmente, estas múltiples servidumbres pueden manifestarse en momentos muy diferentes, ya sea en tiempos normales, en el instante de una ruptura, o bien durante el desarrollo de un conflicto.

Se pueden distinguir, especialmente:

1º) **Las servidumbres de preparación**, que afectan a lo que hemos llamado la estrategia del tiempo de paz; es decir, el conjunto de los actos con los cuales se organizan y desarrollan los medios que deben servir para sostener la guerra;

2º) **Las servidumbres contractuales**, que entran en juego cuando son inminentes las hostilidades, y cuando se está a punto de adoptar resoluciones definitivas;

3º) **Las servidumbres de conducción**, que hacen sentir su acción continua durante la lucha, y que gravitan constantemente sobre la conducción de las operaciones confiadas a la estrategia.

Estas son las tres grandes categorías en que clasificaremos las servidumbres.

## **LAS SERVIDUMBRES DE PREPARACION**

### **La limitación de los armamentos**

Las servidumbres de preparación que afectan tan profundamente a la estrategia del tiempo de paz, presentan una característica singular.

¿Porqué se ha experimentado la necesidad de aceptarlas, poniendo con ello trabas al desarrollo de ese aspecto particular de la fuerza que llamamos fuerza militar? ¿No es un sentimiento necesario y perfectamente natural que un pueblo busque su máxima expansión?

¿Existen, acaso, ejemplos de convenios entre los Estados que limiten o reduzcan el poder económico, industrial, comercial, demográfico, etcétera? ¿Se ha intentado alguna vez disminuir, de común acuerdo, la cifra de las exportaciones, el valor del comercio exterior, el número de los nacimientos, la cantidad de las obras de arte, la explotación de las colonias, en una palabra, su irradiación y expansión? ¿Porqué, pues, habría de ser distinto con el poder militar?

El buen sentido, o mejor dicho el sentido práctico, responde que no; la realidad contesta que sí. En efecto, la cuestión del desarme, que no es nueva, se ha planteado hace ya un número considerable de años.

## **LAS SERVIDUMBRES CONTRACTUALES**

### **Los pactos**

La obligación de observar ciertas reglas para declarar en conformidad con el Derecho el estado de guerra, no es una novedad. A este respecto, han existido siempre usos y costumbres.

Los romanos hacían preceder toda guerra de una notificación y de una declaración dirigidas al enemigo, como asimismo

de ciertos ritos religiosos, y desde el punto de vista moral y político, consideraban este modo de proceder como obligatorio.

La Edad Media fue la época de las cartas de desafío llevadas por los heraldos.

Sólo a partir del siglo XVII desaparece poco a poco este formulismo, y encarando el fondo de la cuestión se llega a estimar que quizá no sea indispensable una declaración de guerra anterior a las hostilidades. Las opiniones están bastante divididas sobre este punto, y si bien a muchas guerras de este período precede todavía una declaración, otras se inician sin que se haya hecho esta advertencia previa.

Por otra parte, ¿cómo reaccionará la opinión pública de cada país ante la perspectiva de tal intervención? Podemos imaginar que nuestro pueblo aceptaría con poco entusiasmo una movilización, aunque sólo fuera parcial, para intervenir, por ejemplo, en un conflicto entre Estonia y Letonia o entre Turquía y Grecia, con la certeza, además, de que ello acarrearía gastos y grandes pérdidas de vidas. Inglaterra, que reflexionó mucho antes de lanzarse en 1914 a una lucha vital para ella, ¿tendrá mayor entusiasmo para intervenir en una guerra lejana y sin interés? Aparte de esto, ella ha manifestado claramente en Ginebra, en varias ocasiones, su aversión a dejarse atar las manos por eventualidades de esta clase. Podemos pensar, por lo tanto, que los diversos Estados, fuera de aquellos que tengan motivos para intervenir en el conflicto, encontrarán excelentes pretextos para esquivarse y no prestar el concurso solicitado. Y los que disponen del medio para hacerlo, se arreglarán de modo que el Consejo no obtenga unanimidad.

Basta imaginar algunos casos concretos, para saber lo que sucederá en tal oportunidad.

## **LAS SERVIDUMBRES DE CONDUCCION**

Las servidumbres de conducción no tienen, en su mayor

parte, nada de nuevo. Han influido siempre, desde los tiempos más remotos, sobre la estrategia; pero su acción es aun más poderosa en nuestros días, debido al papel más importante que desempeñan en la lucha los pueblos mismos.

En este orden de ideas se pueden citar, con respecto a la guerra naval:

-Las servidumbres políticas;

-Las servidumbres militares terrestres;

-Las servidumbres jurídicas;

-Las servidumbres económicas (comerciales, financieras, de abastecimiento, etcétera);

368

-Las servidumbres morales.

En nuestras exposiciones precedentes hemos tropezado con tantos ejemplos de servidumbres políticas, militares terrestres y morales, que sería inútil enunciarlas aquí nuevamente y consagrarles un estudio especial. Sabemos a qué atenemos a este respecto.

Por el contrario, es preciso que insistamos sobre dos clases que hasta aquí hemos dejado más o menos en la penumbra: las servidumbres jurídicas y las servidumbres económicas.

Esto es verdad particularmente respecto de la guerra naval, que, por su naturaleza, está sometida a la jurisdicción del derecho de gentes en un grado mucho mayor que la guerra terrestre. Así, por ejemplo, la superioridad adquirida por esta última y la presión que consigue ejercer, se manifiestan con la ocupación de un territorio, mientras que el dominio del mar, que es la sanción de la superioridad naval, se traduce en el control de las comunicaciones marítimas y en un ataque directo al comercio del adversario. De esto resulta la obligación de establecer una serie de reglas concernientes a la acción contra

la propiedad privada enemiga, su presa y su captura; al contrabando de guerra, a la destrucción de las presas, al bloqueo, al armamento de los buques mercantes, etcétera.

Además, en la guerra naval hay contactos y actos de hostilidad no ya entre los hombres considerados individualmente, sino entre colectividades organizadas, como son los buques, que tienen ciertos caracteres análogos a los de las personas, amén de otros que les son propios. Es más fácil reglamentar sus relaciones que las de los individuos, lo cual no ha dejado de tenerse en cuenta. Se han dictado, en efecto, numerosas prescripciones, derivadas de usos que se han ido consolidando poco a poco, concernientes a la nacionalidad de los buques, al cambio de la bandera, a la transformación de los buques mercantes en buques de guerra, a la visita de los buques, régimen de los buques hospitales, etcétera.

Finalmente, y sobre todo, existe el hecho capital de que la lucha en el mar, en lugar de desarrollarse, como en tierra, en una especie de campo cerrado, de escenario reservado a los beligerantes, tiene por teatro ese dominio común, ese lugar de tránsito general que es el océano, en el que se entrecruzan y circulan al mismo tiempo no solamente los beligerantes, sino también los neutrales que quieren continuar desarrollando allí su tráfico pacífico, o bien, si se ofrece la ocasión, abastecer a uno u otro de los bandos en lucha. Es algo así como un duelo a carabina en una calle frecuentada. Y los neutrales en cuestión no cejan en su empeño. Reivindican ásperamente la libertad de navegación, que los beligerantes, basándose en el exclusivo cuidado de sus intereses, se esfuerzan en obstaculizar con su control. De esto surge la necesidad, para conciliar los intereses de unos y otros, de un código complementario, en el que se consideren la nacionalidad, el destino del cargamento, etcétera. Es necesario establecerlo en principio, en forma general, para sustraerlo en lo posible a la arbitrariedad del momento en que se aplique.

Las servidumbres económicas son casi siempre de carácter positivo. Conducen a **emprender operaciones** destinadas a

hacer intervenir en favor del bando que las realiza factores de orden comercial, financiero, alimenticio, etcétera.

Estas operaciones pueden ser ofensivas o defensivas, indistintamente.

Las servidumbres económicas se manifiestan con toda intensidad en las luchas encarnizadas, en las que cada uno se esfuerza en abatir al adversario por todos los medios, cuando se reconocen claramente la idea y la necesidad de efectuar lo que en nuestra época se ha llamado la guerra total. Su importancia depende del grado de encarnizamiento del conflicto. Débiles en las guerras de alcance secundario, pasan al primer plano en las grandes contiendas, en los duelos a muerte, tales como las guerras anglo-holandesas, las guerras de la Revolución y del Imperio, la guerra de secesión y la guerra de 1914.

En el dominio de la guerra naval, las servidumbres económicas conducen a la ejecución de operaciones relacionadas con las comunicaciones marítimas, ya se trate del ataque a las comunicaciones enemigas o de la defensa de las propias.

## FACTORES INTERNOS DE LA ESTRATEGIA

### Advertencia

La estrategia está subordinada no solamente a influencias externas, sino también a otras de carácter interno que derivan de los elementos que le son propios, y que forman parte integrante de la conducción de las operaciones.

Al considerar el tema en cuestión, cierto número de estos elementos se impone de inmediato a nuestra mente.

En primer lugar, en lo relativo a la distribución inicial de los medios, surge el problema de la concentración y de la dispersión, y luego, los tan discutidos de la economía de fuerzas de las reservas y de las líneas interiores.

En cuanto al empleo de estos medios y a la actitud que con ellos habrá de asumirse, deberá elegirse entre la **ofensiva** y la **defensiva**, y en consecuencia, formarse previamente una opinión con respecto a sus méritos comparativos, a sus posibilidades y modos de realización.

Intervienen, además, como factores que ejercen influencia sobre la acción, múltiples consideraciones, unas de orden material, tales como **la velocidad, el radio de acción, las comunicaciones**, etcétera, y otras más complejas, de orden a la vez moral y material, tales como **la sorpresa, el secreto y la iniciativa de las operaciones**. Y finalmente, completa este cuadro la **libertad de acción**, en la que intervienen elementos especiales muy diversos, y que constituye, por así decirlo, la síntesis y el resumen de todo lo que interesa en la conducción de la guerra.

Esta guerra exclusivamente militar -si puede emplearse este extraño pleonasma- no es, por lo demás, la única de la cual debe ocuparse la marina. A su lado surge otra, que tiene estrecha relación con la primera, y que deriva de la noción fundamental de que las hostilidades navales tienen como sanción definitiva la conservación o la pérdida de las comunicaciones con el exterior. Esta segunda forma de guerra es el ataque y la defensa de las comunicaciones, siendo necesario examinarla con especial cuidado.

Las previsiones que abarcan, dentro de lo humanamente posible, la primera parte del desarrollo de las hostilidades, y que se formulan en base a las opiniones y convicciones adquiridas en el estudio de los temas precedentes, están contenidos en los **planes de operaciones**; documentos de capital importancia, cuya forma y fondo obedecen a determinadas reglas que conviene recordar.

Además, las fuerzas son dirigidas por un cerebro, lo que nos lleva a tratar la cuestión del **comando**, por lo menos en lo que respecta a los escalones encargados de la acción estratégica; es decir, el gobierno, la dirección central de las operaciones y

los jefes superiores que dirigen el conjunto de las actividades en una determinada región.

Por último, tras de estos elementos puramente materiales, técnicos y militares -profesionales, en una palabra- el verdadero motor, el último resorte es como siempre la **moral**, de naturaleza especial en este caso, ya que es moral estratégica, moral de gobierno, moral de comando, moral de la nación. Es indispensable agregar algunas palabras acerca de ello como corolario y sin comentario inútil.

Tal es, dentro de lo que es posible juzgar, la serie de **factores internos** de la estrategia que debemos estudiar ahora.

Esta reseña, tal cual la he presentado, no impone límites. Más, aún: temo que no sea ni completa, ni definitiva.

370

No es completa, sin duda, pues he olvidado probablemente, en algunos lugares, considerar temas o puntos de vista interesantes, en los que no me he detenido. Tampoco es definitiva, pues muchos aspectos de las cuestiones tratadas, numerosas opiniones emitidas al respecto, serán susceptibles de modificarse y mejorarse a la luz de estudios más profundos, y sobre todo por los cambios que impondrán infaliblemente en ellos los futuros progresos de la técnica.

Sin embargo, es necesario iniciar resueltamente la tarea, calcular sin temor el **punto estimado** para su época. Si se esperara hasta alcanzar la perfección, jamás se haría nada.

Por ello, mi propósito es más modesto. Me he conformado con plantear problemas, exponer mis soluciones personales, aquellas que considero con toda sinceridad las mejores, y esto nada más que para abrir la discusión, para suscitar la polémica, para agitar las ideas, convencido de que tal impulso es un esfuerzo hacia lo mejor, que sólo puede traer buenos resultados.

## De la concentración y la dispersión

La idea de concentrar las fuerzas para la lucha es tan natural y lógica, que parece inútil defender los fundamentos de la misma, y buscar argumentos que la confirmen. La concentración de fuerzas permite, desde el punto de vista ofensivo, ser el más fuerte en el lugar elegido; y desde el punto de vista defensivo, evita la derrota parcial, privando al enemigo de la posibilidad de atacar a fuerzas aisladas y destacadas; es decir, a fuerzas débiles.

## La dispersión y la maniobra

Por muy deseable que sea la concentración de fuerzas, sería exagerado querer reaccionar excesivamente contra métodos erróneos, hacer de ella una regla absoluta, inmutable. No hay que abusar de lo bueno, porque el exceso en todo es un mal. En algunos casos deberá admitirse y aun buscarse cierto grado de dispersión; por lo menos, momentáneamente.

Ahora bien; es evidente que sólo se logrará la disociación de la masa enemiga por medio de diversiones que obliguen a destacar grupos importantes. Pero las diversiones no se hacen por sí mismas: hay que destinarles medios; los menos posible, desde luego, pero que siempre resultarán apreciables. Esto traerá consigo, también, la división de las fuerzas propias. Quien busque la dispersión del enemigo, deberá, a su vez, dispersarse: es la condición fundamental de la maniobra.

Si con ello se ha combinado, como es indispensable, una concentración muy rápida, que supere en celeridad a la del enemigo, se habrá dado a esta maniobra un carácter altamente artístico, a la vez que eficaz.

«Sin división, no hay combinación estratégica posible», observa acertadamente Corbett.

## Economía de las fuerzas

Economizar las fuerzas es preservarlas, ahorrarlas, no

gastar de ellas más que lo estrictamente necesario, con parsimonia y mezquindad. Pero ¿dónde? Es indudable que no será en el punto donde queremos obtener un resultado importante, sino en aquellos que ofrezcan poco interés o que nos resulten indiferentes; es decir, en pocas palabras, en aquellos que consideremos **objetivos secundarios**. ¿Y para qué se economizará de este modo? Como es natural, para reforzar, en igual medida, los medios que asignaremos a la obtención de lo que conceptuamos esencial, vital; es decir, a la conquista de lo que constituye, en nuestra mente, el **objetivo principal**. Allí, por el contrario, gastaremos audaz y ampliamente. Allí seremos pródigos, con la prodigalidad que nos permitirá precisamente el espíritu avaro que mostramos en otro lugar.

Entendida de este modo, la economía de las fuerzas tiene un sentido muy claro y preciso. Es la economía efectuada en detrimento de los objetivos secundarios y en provecho del objetivo principal.

Objetivos secundarios, objetivo principal... Ahora todo se aclara. El paisaje se ilumina. ¿Qué significan estos vocablos? ¿Qué nos sugieren? Sencillamente, **¡la maniobra!** La economía de las fuerzas tiene una relación directa con la maniobra; ella implica y exige la maniobra. Y viceversa, ésta reclama imperiosamente a aquélla. Sólo se piensa en la economía de las fuerzas cuando se tiene una idea de maniobra.

Entonces, y sólo entonces, se puede hablar de economía, buena o mala. Será buena, si las fuerzas secundarias, asignadas a los objetivos secundarios, han sido reducidas al mínimo **posible**, y si la fuerza principal, destinada al objetivo principal, ha sido, por el contrario, aumentada al máximo. En el caso inverso, la economía de las fuerzas habrá sido mala.

También ahora se puede invocar el **principio de la economía de las fuerzas**. Significa algo. No está en modo alguno limitado al dominio militar, y se extiende a todas las demás actividades humanas, dondequiera que se presente el problema de la disposición de los medios con miras a la lucha.

### Características de la ofensiva y de la defensiva

La ofensiva representa la acción y el movimiento. Es de carácter dinámico. Cuando puede realizarse con éxito, desplaza las posiciones de ambos adversarios. Altera la relación de potencialidad. Modifica las situaciones. Cambia el estado de cosas existente, por otro que desea establecer y del cual ha determinado las líneas generales. Produce algo nuevo, lo que ha concebido. Lo hace surgir. La ofensiva es un acto creador por excelencia.

Por el contrario, las pretensiones de la defensiva -al menos, las de la defensiva pura- no pueden ser más que estáticas. En el mejor de los casos, la defensiva no puede sino mantener las condiciones imperantes, detener el curso de los acontecimientos, evitando, justamente, que el acto creador del adversario obtenga éxito. La defensiva tiende a la consolidación, a la estabilización del presente; y el objetivo que persigue no es otro que la fijación, la cristalización de lo que existe. Es un acto de esterilización frente a gérmenes de vida que tenderían hacia la evolución de la crisis; es un esfuerzo contrario al transformismo.

La ofensiva es de carácter positivo. La defensiva es de carácter negativo.

Esta conclusión será la siguiente. Hay que **tender** constantemente hacia la ofensiva, con todas las fuerzas, utilizando íntegramente todos los medios, trabajando sin descanso para adquirir los que falten, porque sólo la ofensiva puede aportar resultados importantes. Pero es preciso saber, al mismo tiempo, que la ofensiva no se toma cuando o como se quiera, a ciegas, según una doctrina absoluta, en cualquier momento y lugar; y que esta ofensiva requiere ciertas condiciones, que pueden ser satisfechas o no, conforme a las circunstancias. Es preciso tener presente que se podrán presentar tales casos desfavorables, en los cuales no se cumplan estas condiciones; y la mejor manera de no quedar indefenso ante ellos, será el saber que existen, y no ignorar que aun en tal emergencia es posible actuar y hacer algo, mientras se espera una oportunidad más favorable.



## La defensiva

La necesidad de la defensiva aparece, aun en medio de las concepciones inspiradas en el más completo espíritu ofensivo. Un plan ofensivo en su conjunto, puede contemplar la defensiva en algunas regiones. Más, aún: debe incluirla, pues, a menos que se disponga de una superabundancia de medios -muy rara-, sólo es posible tener superioridad en el punto elegido, retirando fuerzas de otra parte, lo cual obligará a ponerse a la defensiva en los sectores en cuestión. La maniobra estratégica, y la consiguiente economía de las fuerzas, implican, pues, la defensiva en algún lugar, y esto sucede a pesar de que la idea de maniobra sea resultadamente ofensiva (4).

Además, la defensiva está combinada frecuentemente con la ofensiva, tanto en el tiempo como en el espacio. La evolución de la situación puede obligar a una defensiva momentánea a quien conduce la campaña con intenciones de ser tan ofensivo como fuere posible, y de obtener la decisión en esta forma.

La protección indirecta, que es de carácter ofensivo, porque se basa en la amenaza que la ofensiva constituye para el enemigo y sus planes, no excluye la protección directa, que no es otra cosa que defensiva, para ciertos objetivos particularmente importantes, y cuya captura o destrucción por el enemigo (convoyes o costas) tendría serias consecuencias.

No solamente no la excluye, sino que la requiere como complemento, porque, como ya lo hemos hecho notar a propósito de la economía de las fuerzas, la protección indirecta presenta peligrosas lagunas, y no debe depositarse en ella una confianza exagerada. Su debilidad resulta de la imperfección y relatividad del dominio del mar; de las posibilidades que tiene un enemigo activo de deslizarse por entre los claros aprovechando las condiciones geográficas, las distancias, la extensión marítima, etcétera, esquivando a la fuerza encargada de la protección indirecta. La prudencia impone, pues, que no se descuide la protección directa, pero sin exagerarla.

De este modo se ha razonado generalmente en el pasado,

en tiempos de la guerra de superficie como única forma de lucha, y en particular con respecto a la defensa de las comunicaciones. Siempre se destinó cierto número de fuerzas a la protección de los convoyes. Una nación poderosa en los mares, como lo es Inglaterra, que estaba en mejores condiciones que cuaiquier otra para asegurar con sus escuadras una protección indirecta muy eficaz, empleó el procedimiento mencionado para defender su navegación comercial. Y en ciertos momentos llegó a disminuir el número de convoyes en beneficio de sus efectivos, para aumentar la protección. Empleó también la misma fuerza organizada para protección directa, viendo en este método un medio de ganar la batalla, utilizándola a la vez con fines de defensa y de maniobra.

## Algunos factores de acción

### La sorpresa

En estrategia, la sorpresa consiste, esencialmente, en llevar fuerzas, en forma inesperada para el enemigo, del lugar donde están al lugar en que se las quiere hacer actuar.

Al lado de la sorpresa estratégica o táctica, fruto del movimiento y del secreto, conviene mencionar la sorpresa técnica, basada igualmente en el secreto, pero que presenta, además, características materiales y de empleo que le son propias.

La sorpresa técnica es producida por la aparición repentina de un arma completamente nueva, cuya construcción ha sido ocultada cuidadosamente, y que no se revela sino en el momento de utilizarla. La misma sorpresa se produce igualmente, aunque en menor grado, cuando un arma ya conocida se emplea de improviso de otra manera o en un terreno distinto de aquellos que le asignaban la costumbre, la tradición o las ideas militares corrientes.

(4) La misma Inglaterra tuvo que seguir a menudo esta línea de conducta, en razón del gran número y la extensión de sus intereses marítimos, que le creaban otros tantos puntos vulnerables.

Se ha afirmado alguna vez que la iniciativa de las operaciones requería ciertas condiciones que serían más o menos las mismas de la ofensiva. Esto no es completamente exacto. Cuando se han satisfecho las condiciones de la ofensiva, es evidente que se estará en situación favorable para tomar la iniciativa de las operaciones, sin la cual, por otra parte, la ofensiva no sería concebible. Pero estas condiciones de la ofensiva no son enteramente necesarias para la iniciativa. Ambos conceptos, aunque relacionados estrechamente entre sí, no lo son hasta ese punto; por lo menos, en cuanto a la reciprocidad.

La ofensiva implica la iniciativa; pero la iniciativa no implica en absoluto la ofensiva.

En la defensiva naval queda un margen bastante amplio para practicar la iniciativa de las operaciones; al menos, de aquellas que autorizan las posibilidades del momento. La defensiva activa, sobre todo, se basa esencialmente en la iniciativa. Debemos decir, finalmente, y siempre en el terreno de la conducción de las operaciones, que la libertad de acción se halla trabada, a menudo, por las múltiples servidumbres que hemos examinado en otro lugar. Ya en tiempo de paz, la estrategia ve coartada su libertad por compromisos internacionales, que le impiden reunir todos los medios necesarios para la conveniente preparación de la guerra. En el momento de la ruptura intervienen las servidumbres contractuales, que impiden tomar todas las decisiones que se juzgarían oportunas, desde el punto de vista exclusivamente militar. Luego, iniciada la guerra, la libertad de acción debe tener en cuenta a cada instante las servidumbres de conducción: las positivas, que inducen a emprender ciertas operaciones, y las negativas, que prohíben otras. Hay servidumbres de protección directa en materia de costas y de comunicaciones; servidumbres relacionadas con los intereses del ejército; servidumbres económicas, financieras o alimenticias: todas éstas son de carácter positivo. Hay servidumbres jurídicas, que siempre son negativas. Las hay políticas y morales, que pueden ser positivas o negativas. Y la estrategia, rara vez puede actuar prescindiendo por completo de todas estas consideraciones.

Diremos, para resumir, que cuando hablamos de libertad de acción, vemos surgir ante nosotros todo aquello que determina esta acción, todo aquello que influye sobre la decisión, todos los elementos del más diverso orden de los cuales ésta depende: elementos materiales, intelectuales y psicológicos. Es un conjunto impresionante. Ante nuestros ojos desfila todo el cuadro resumido de la guerra.

Y ahora preguntamos: ¿Se tiene alguna vez entera y plenamente esta preciosa libertad de acción? No jamás. Sólo se dispone de ella en forma incompleta, en mayor o menor grado, según la suerte, el azar y las circunstancias. La libertad de acción completa es un estado de cosas ideal, creación del espíritu a la cual es posible aproximarse más o menos, a través de mil impedimentos, pero que jamás se alcanza. Es una asíntota, una nueva asíntota. Ciertamente, la estrategia se nos presenta, al igual que la vida misma, como un haz de rectas de esta especie. Aproximaciones, arbitrios, compromisos: tal es su balance. Así como d'Alembert decía que «las verdades matemáticas son las asíntotas de las verdades físicas», no es menos exacto que «las verdades estratégicas son las asíntotas de las verdades prácticas». Pero esto no excusa de ningún modo el luchar con energía para acercarse a la asíntota, que en este caso es la libertad de acción, para derribar los obstáculos que se encuentran en el camino y que se apartan de él; particularmente, cuando éstos son de naturaleza tal, que el jefe puede salvarlos. Tal debe ser la tendencia. Si en esta poderosa dinámica que es la guerra, no siempre se es dueño de los puntos de apoyo y de la magnitud de las fuerzas de que se dispone, se es responsable de la dirección en que deben aplicarse, y que es la que acabamos de definir para el presente caso.

### **El ataque y la defensa de las comunicaciones**

Las operaciones marítimas tienen por objeto adquirir -o disputar, por lo menos- el dominio del mar; es decir, el control de las comunicaciones vitales de superficie, únicas que realmente interesan. Tal es el objetivo, la razón de ser, el fin último

de la guerra naval. Tras los medios múltiples y diversos, el objetivo supremo es una cuestión de comunicaciones. Todo estriba en reservarse el uso exclusivo de las mismas, privando al enemigo de ellas, si fuere posible, o, en el peor de los casos, no quedar privado totalmente de ellas, y entorpecer al enemigo en este sentido.

El ataque perfecto a las comunicaciones -es decir, la ofensiva que prive **totalmente** de comunicaciones marítimas al enemigo- es casi imposible de realizar. Ello exigirá una superioridad de medios militares y geográficos, y un dominio tal del mar, que se lograra el bloqueo completo del adversario. Ningún país ha disfrutado jamás de esta situación, ni aun los más poderosos en los casos más favorables. La mayoría de las veces, estos últimos sólo consiguieron interceptar parcialmente las comunicaciones enemigas.

La perfecta defensa de las comunicaciones -es decir, una protección de las comunicaciones propias tan eficaz, que les asegure la inmunidad absoluta- es también quimérica. Por más que se intente, las pérdidas serán inevitables. Hay que admitir esta idea. Es la ley de la guerra, y no se realiza ésta sin correr riesgo ni sufrir pérdidas. Por lo demás, en materia de protección de las comunicaciones, no siempre se hace lo que se quiere, y se tropieza con exigencias contradictorias. La necesidad de mantener la circulación de los transportes a un ritmo suficientemente acelerado, se opondrá siempre a que las medidas de protección sean muy rigurosas.

#### Los planes de operaciones

Los planes que estudiaremos aquí, son aquellos mediante los cuales el estado mayor general de una marina prepara desde el tiempo de paz una guerra eventual. Se caracterizan porque afectan únicamente el dominio estratégico, porque abarcan el conjunto de las fuerzas de un país, y también porque se dispone de un plazo largo para establecerlos.

El plan de operaciones general es un documento de capital

importancia. Expresa la directiva de conjunto, la finalidad y la razón de ser de una marina. Es la base de todo. En él se relacionan y a él convergen todas las previsiones de orden personal, material, industrial y financiero. Si no siempre resulta fácil realizarlas previsiones, pues dependen de los recursos monetarios y de personal, de los medios industriales, etcétera, que pueden ser insuficientes; por lo menos, el plan de operaciones debe plantear claramente el objetivo por alcanzar. Si es disculpable que no se posea el poder, es imperdonable que se carezca de ideas.

#### EL MAR CONTRA LA TIERRA

El mar, o mejor dicho el poder marítimo que en él se sostiene y actúa, debe frecuentemente y en última instancia atacar a la tierra cuando ha resuelto en su favor la parte propiamente naval de la guerra; es decir, cuando ha logrado adquirir el control de las comunicaciones vitales de superficie.

Los pueblos, en efecto, habitan normalmente la tierra, y de ella extraen sus fuerzas; el océano constituye la vía que los une, y que ellos se disputan. Las comunicaciones marítimas y los buques empleados, no son más que la expansión exterior de las naciones. Son las ramas, pero no las raíces ni el tronco. Estos se hallan en tierra firme. Es aquí donde se halla el corazón, el reducto central, y a éste se trata de vulnerar en la mayoría de los casos.

El desarrollo de la acción del mar contra la tierra, puede representarse, teóricamente, de la siguiente manera: Después de haber desatado de su superficie a las fuerzas enemigas, rechazándolas hacia tierra, el mar tiende, naturalmente, a tomar contacto con esta última, para poder, en la medida de lo posible, paralizar y aprisionar esas fuerzas; anular sus últimas tentativas de actividad; consolidar su dominio, ya se trate de la fuerza organizada del adversario o de su navegación comercial; llevar a cabo, en una palabra, el bloqueo de la fuerza móvil enemiga. Si bien este bloqueo está orientado hacia tierra en forma indirecta, cuando toma como objetivo los buques que de

ella puedan salir, la fuerza bloqueadora se verá en la obligación de actuar contra la tierra, porque ésta representa, por un tiempo, geográfica y físicamente, la línea de defensa enemiga, su posición de resistencia y su punto de partida.

Para ejercer dicho bloqueo, el mar no utiliza únicamente las naves, secundadas en nuestros días por las máquinas aéreas; emplea también, para hacerlo más eficaz, obstáculos materiales, a saber: **minas, obstrucciones, embotellamientos**, etcétera, y todo aquello que pueda dificultar la navegación de las unidades enemigas, tanto de guerra como mercantes.

Pero hasta ese momento, la tierra propiamente dicha quedaba al abrigo de las acciones emprendidas desde el mar. Ella aparecía al bloqueador, igual que a la vista de los primeros descubridores, como una tenue línea de costa que se esfuma entre la bruma del horizonte; como el comienzo de un mundo nuevo e inexplorado, reducido, es verdad, a la impotencia, en lo que respecta a su acción naval externa, pero conservando de todos modos su potencial interno, su capacidad defensiva, su existencia y su inaccesibilidad. Poco a poco, el mar tiende a pulsar este mundo, a estrecharlo de más cerca, a abordarlo cada vez con más vigor. Sus fuerzas arrojarán hacia tierra flechas ofensivas, realizarán incursiones. Empezarán **bombardos** navales y aéreos contra los puntos más importantes; ejecutarán **golpes de mano** con el propósito de ocupar momentáneamente ciertos lugares, apoderarse de determinados recursos, destruir aprovisionamientos, vías de comunicación, medios de transmisión, etcétera.

Sin embargo, la tierra no sufre por estas operaciones perjuicios considerables, pues para ella no son más que simples empujones o alfilerazos; para dominarla, es necesario algo más que esas escaramuzas. Es preciso arrojarse sobre ella con la fuerza terrestre propia transportada por mar; es decir, realizando operaciones combinadas, destinadas a proteger unos territorios y conquistar otros, a fin de crear un estado de cosas insostenible para el enemigo, ante el cual éste deberá inclinarse, determinando, en una palabra, la decisión. Y esta

forma de proceder se impone, sobre todo, cuando el enemigo es una potencia esencialmente terrestre, cuando se basa en una hegemonía continental más o menos independiente de las vías marítimas, y cuando sólo es posible abatirlo atacándolo en su propio terreno.

Tal ha sido el caso de algunos grandes **perturbadores** del pasado, y lo mismo sucederá con los del futuro. Contra ellos y por la libertad de la humanidad, el mar ejerció y continuará ejerciendo su misión preservadora en la misma forma, aprovechando ventajas específicas, cerrando en primer lugar y definitivamente el camino a las ambiciones absorbentes, llevando más tarde el ataque final contra puntos estratégicos convenientemente elegidos, desencadenando contra la tierra todo el poder ofensivo que surge del otro medio, o de los otros medios podría decirse hoy, ya que el aire también intervendrá en la lucha, con frecuencia de modo preponderante.

## ASIA, RUSIA, Y EL DOMINIO DEL MAR

### Preámbulo

Desde el Báltico hasta el Pacífico, la inmensa Asia, con sus vastas superficies, sus montañas imponentes, sus mesetas elevadas e inmensas, sus desiertos y sus estepas cerradas a la humedad de los océanos; Asia, vivero de hombres, cuna de razas y de creencias, constituye la más alta expresión de la Tierra, del potencial terrestre, de la masa continental.

Es el cuadro soñado y el soporte nato de las grandes hegemonías terrestres del planeta, de las vastas construcciones políticas de los perturbadores continentales, por esencia y por nacimiento, enemigos de los partidarios del mar.

En el transcurso de los cuatro últimos siglos, la Rusia zarista de ayer y soviética de hoy ha actuado y actúa, aun hoy, en este escenario, explorando a su vez en esta prodigiosa superficie eurasiática, sucediendo a los mogoles y turcos de todas las categorías, heredera de los Gengis Khan, de los Tamerlán y de

los Solimán, después de haber servido a Europa de barrera protectora contra sus imperios y contra los restos de los mismos.

Es de Rusia de donde han emanado, en la época moderna, y de donde siguen emanando las presiones radiantes dirigidas desde el fondo del continente Europa-Asia, hacia la periferia marítima; y hacia ella convergen las contrapresiones surgidas del mar.

Para el estudio de este aspecto asiático de la lucha eterna del mar contra la tierra, corresponde, pues, colocar a Rusia frente al dueño del mar, en la arena definida por la naturaleza, arma gigantesca, y tanto, que debe dividírsela en compartimientos, para poder examinar y compenetrarse mejor de los fenómenos.

### Sector Extremo Oriente

Finalmente, a medida que transcurre el tiempo, es posible precisar con más exactitud la maniobra que realiza la potencia terrestre a través de las múltiples direcciones que se le ofrecen desde su posición central en la periferia de su inmenso Imperio hacia las zonas donde choca con las potencias marítimas y con las otras.

Rusia, se oye decir algunas veces, ha vuelto ahora al Asia, como en otras numerosas épocas de su historia.

Presentar así las cosas, es reunir sin discriminación, en una fórmula demasiado somera, actitudes radicalmente opuestas. En verdad, la política rusa se vio -ello es sabido- frecuentemente tironeada entre Europa y el Asia, como antiguamente la de los mogoles lo había sido entre el este y el oeste. Pero al encaminarse hacia el Asia, las intenciones predominantes ayer y hoy, son diametralmente opuestas.

En el siglo XIX, la Rusia zarista evolucionó hacia el Asia después de sus sinsabores europeos (guerra de Crimea, guerra de 1877-78), y no volvió a Europa sino después de la

guerra ruso-japonesa (1907). Se puede afirmar que, haciendo esto, protegía a esa Europa contra el Asia. Pero, en el transcurso de esas evoluciones asiáticas, buscaba por ese lado ventajas importantes y definitivas; su expansión externa se concentraba principalmente en esa dirección. **El este constituía el objetivo principal.** Era la idea de maniobra de los sucesores de Gengis Khan.

Por el contrario, la Rusia soviética se ha orientado desde su iniciación, por esencia misma, en un sentido antieuropeo. Su orientación sigue siendo la misma, a pesar de recientes y engañosas apariencias. Para ella, en principio, **el oeste es y sigue siendo el objetivo principal.** Es la idea de maniobra del propio Gengis Khan, la idea creadora, y que fue perdida de vista por sus sucesores. En este plan, el esfuerzo inicial hacia el este, la evolución previa y provisional hacia el Asia, tiene como único objetivo el de afirmar su seguridad en esta dirección, y buscar en esa Asia una base y un suplemento importante de recursos, destinados a servir a la maniobra general antieuropea. Con respecto a Europa, esta acción de seguridad es protegida en sí mediante una **subseguridad**, constituida por los pactos de amistad y no agresión de los que ya hemos hablado.

Pero, en su ejecución, obstáculos considerables aparecen en esta primera fase del este.

Primeramente, para conquistar la seguridad en el este, habría que poner fuera de combate al que amenaza la retaguardia en esta región; y la tarea es inmensamente difícil, pues se trata ahora de una nación marítima particularmente poderosa en tierra: el Japón. No se podría obtener la finalidad perseguida sino sacando partido del fatal desacuerdo que separa a las potencias marítimas en el Extremo Oriente. Y, de surgir algún conflicto violento respecto al **problema del Pacífico**, interviniendo en este conflicto al lado de los Estados Unidos. El plazo de vencimiento de esta solución es incierto.

Por otra parte, el propósito de sojuzgar a China, reserva de grandes recursos, ha abortado por el momento.

Entonces, en el presente momento, la maniobra soviética permanece detenida, a medio realizar, con un pie en el aire; permanece frente al este, cristalizada en esta fase del este; y por ser los hechos más fuertes que ella, se ve obligada a tomar al este como objetivo principal, durante un tiempo indeterminado. La maniobra soviética degenera; se transforma; tiende a juntarse con la maniobra zarista, evolucionando francamente hacia ella.

Esta nueva actitud de Rusia tiene, naturalmente -se ha

visto-, una repercusión profunda a la vez sobre la política europea y sobre la política del Pacífico; sobre las cuestiones de Occidente y sobre las del Extremo Oriente. Toca al mismo tiempo a las unas y a las otras. Las enlaza. En efecto, así como el Imperio Mogol del pasado puso en relaciones políticas y económicas a la cristiandad con el mundo chino; la potencia terrestre rusa, Imperio eurásico muy semejante, transmitió y siguió transmitiendo, como si se tratara de un fluido incomprensible, las presiones y pulsaciones de Europa al Pacífico, e inversamente.

377

S E P E L I O S

## EMPRESA "LA CAPITAL"

S. Cámara S.R.L.

**Prestataria exclusiva de DIBA**  
en Capital Federal y Gran Buenos Aires.



San Juan 3582/90  
1233 - Capital Federal  
Tel.: 97-0139/93-5863

## EL PENSAMIENTO MARITIMO ARGENTINO

En los casos de países con acusadas identidades nacionales y de fuerte tradición marítima e industrias navales bien establecidas, cuyos pueblos se han asomado al mar durante siglos, escribir sobre el pensamiento marítimo puede limitarse a nombrar los escritores indígenas y sus obras, analizándolas y señalando las escuelas a las que adhieren. Pero si el caso es el de un país joven, en el cual no se dan las condiciones de tradición, desarrollo económico y población indicadas más arriba, el análisis de autores y escuelas puede ser insuficiente. En estos casos (entre los cuales está comprendida la Argentina), será más sabio y más útil preceder el análisis con una descripción del contexto donde los escritores se han formado intelectual y existencialmente y donde enfrentan los problemas a ser resueltos. Tal es la metodología que seguiremos para describir el pensamiento marítimo argentino.

### ¿Cómo es la Argentina?

Si remontamos la historia en busca de una *proto-Argentina*, seguramente la encontraremos en el Virreinato del Río de la Plata, establecido por el rey Carlos III de España en 1776. La medida obedeció aun incentivo geopolítico: detener el avance luso-brasileño sobre la Cuenca del Plata y, muy particularmente, sobre lo que es hoy el Uruguay.

Era aquel un país vacío. A fines del siglo XVIII en lo que es hoy el territorio argentino vivían unas doscientos cincuenta mil almas, incluyendo indígenas, españoles y criollos. Doscientos años después sigue siendo un país vacío; con una superficie continental que quintuplica la de Francia, tiene hoy solamente

33 millones de habitantes. Cabría agregar que la región argentina más interesante desde el punto de vista marítimo -la Patagonia- abarca un tercio de la superficie del país, pero la pueblan sólo 700.000 almas, o sea una densidad de menos de un habitante por km<sup>2</sup>. Es decir que sólo un argentino de cada cincuenta vive frente al mar y esto expresa una asimetría demográfica asaz desfavorable para una conciencia marítima.

### El despertar marítimo argentino

La del Río de la Plata era la colonia más pobre del Imperio Español. Sin embargo, a consecuencia de los motivos geopolíticos y estratégicos de su creación, Buenos Aires recibió muchos oficiales navales, varios de ellos nacidos en la colonia misma, que regresaban después de estudiar y servir en la metrópolis. Era la capital no otra cosa que una aldea, subdesarrollada y pobre; en ese ambiente el culto grupúsculo naval se distinguió y tuvo una influencia considerable, una de sus consecuencias fue la fundación de la Escuela de Náutica del Real Consulado (1). Durante la invasión que estudiaremos inmediatamente, el Jefe de la Resistencia y la Reconquista fue un capitán de navío, Santiago de Liniers.

A comienzos del siglo XIX la Colonia tuvo una demostración práctica de la influencia del Poder Naval. Después de conquistar Sud Africa, la corona británica decidió apoderarse del Río de

(1) Burzio, Humberto F.; **Historia de la Escuela Naval Militar**, Tomo I, Libros I y II; Buenos Aires, D.E.H.N., 1972.

la Plata, aprovechando el compromiso de la península ibérica en las guerras napoleónicas. Para ello destacó una fuerza expedicionaria desde El Cabo, que tomó Buenos Aires y Montevideo en 1806; tras el éxito inicial, sorprendentemente, los británicos fueron derrotados por la pequeña guarnición local, reforzada por milicias improvisadas. Los británicos insistieron en 1807 con una expedición aún más poderosa pero fueron nuevamente derrotados. Cándido de Lasala, uno de aquellos marinos españoles criollos (en realidad un infante de marina), se contó entre los que murieron defendiendo su ciudad natal. Cerca del Círculo Militar, en la plaza epónima de Buenos Aires, un pequeño monumento recuerda el hecho (2) (3).

### Las primeras fuerzas navales

En 1810 comenzó la guerra de la independencia hispano-americana. Con pocos meses de diferencia se formaron gobiernos revolucionarios en México, Caracas, Santiago de Chile y Buenos Aires; en 1811 sólo subsistía el de Buenos Aires. La *Primera Junta*, como se la conoce en nuestra historia, cometió un grave error inicial «agravado por la imprevisión de los hombres de Mayo, que en estas cuestiones demostraron un absoluto desconocimiento. ¿Cómo puede apreciarse esa resolución de la Junta cuando daba plazo perentorio de 24 horas para que todos los oficiales de la Real Marina se trasladasen a Montevideo...? Fue la ignorancia de la influencia del poder naval quien se apresurara a entregar al adversario una de las armas más temibles de la guerra»(4).

Cuando el error fue apercibido, la Junta se apresuró a formar una escuadrilla que, a las órdenes del capitán Juan Bautista de Azopardo fue tempranamente destruida en el río Paraná, frente a San Nicolás, por buques españoles tripulados, entre otros, por los oficiales expulsados de Buenos Aires el año anterior. Más adelante fue necesario improvisar las planas mayores y tripulaciones para la neonata Armada Argentina. Aparecieron algunos capitanes criollos que llegaron a tener muy destacada actuación, Leonardo Rosales y Tomás Espora

entre los más destacados, pero la mayoría fueron norteamericanos, ingleses, franceses y algún griego.

Entre todos ellos descolló la figura señera de Guillermo Brown, un irlandés que llegara al Río de la Plata poco antes, como marino mercante. Guillermo Brown terminó por afincarse en Buenos Aires donde formó su hogar, y entre guerra y guerra se dedicó a las obras públicas y hasta fue gobernador de Buenos Aires. Él fue la figura naval dominante de la Argentina (y quizás el más popular hombre público) desde 1814 hasta 1842, año en que libró su última batalla contra Giuseppe Garibaldi. Sus palmas de almirante las ganó durante la **Guerra de la Independencia**, contra las fuerzas navales españolas (1813-1814); en su expedición de corso al Pacífico (1815-1816) y en la guerra contra el Imperio Brasileño (1826-1828); campañas en las que llevó el triunfo para su patria adoptiva, siempre combatiendo en inferioridad numérica.

Después de la paz con Brasil, en 1829, Francia y Gran Bretaña mostraron apetencia por el Río de la Plata y su Cuenca, lo que se tradujo en las intervenciones navales franco-británicas de 1829, 1833, 1843 y 1845. Es este último año una fecha que marca un retroceso en la joven Armada Argentina; se trata del episodio que nuestra historia llama «Robo de la Escuadra», practicado por las armadas británica y francesa. Pasado algún tiempo, Francia y Gran Bretaña desagraviaron al Pabellón Argentino, incluyendo salvas de 21 cañonazos, y devolvieron algunas de las siete unidades «robadas»; pero la columna vertebral de la pequeña flota había sido quebrada y sus tripulaciones dispersadas.

(2) Milia, Fernando A. **The Argentine Navy Revisited**, *Naval History*, Winter 1989, pág. 25.

(3) Milia, Fernando A. **La Armada - Un perfil Socio-histórico**. *Boletín del Centro Naval*, n° 758-759, pág. 489.

(4) Villegas Basavilbaso, Benjamín, **El Almirante Brown en nuestra Historia**, conferencia dada en el Centro Naval (Buenos Aires) el 7 de Octubre de 1916, reproducida en el Boletín del Centro Naval, n° 712, julio-setiembre de 1977, pág. 403 y ss.



En 1852 cayó Rosas y desde 1853 hasta 1860 el país se dividió en una guerra civil (la de Buenos Aires contra las demás provincias). Como durante la guerra civil romana, hubo varios pequeños **Actium** en aguas del río Paraná y del Río de la Plata. A poco de reunificada la nación, en 1865 estalla la guerra de la Triple Alianza (Paraguay contra la Argentina, el Brasil y el Uruguay) durante la cual la débil escuadrilla argentina operó a la sombra de la poderosa escuadra brasileña. El fin de esta guerra (1868) señala el término de la época de la Armada aluvional e inorgánica.

Un educador, político, militar transitorio, brillante escritor que hoy se lee como si fuese contemporáneo, devino en 1868 Presidente de la República. Se trata de Domingo Faustino Sarmiento. En 1870 él estableció el Colegio Militar y 1872 fue el año de la creación de la Escuela Naval Militar. Durante su gobierno se adquirieron en Gran Bretaña las primeras unidades de *hierro y vapor*. Sarmiento, en persona, se preocupó por desarrollar la primera base formal logística que tuvo la Armada (5), de la que fue jefe tras entregar el mando presidencial.

Comienza de este modo un período (llamado de la Generación del 80), en el que la historia de la Argentina y de su Marina Militar dan vuelta una página.

### La pobre Argentina deviene rica

En 1860, al solucionarse la cuestión que había separado a Buenos Aires del resto de las provincias, comenzó medio siglo de formidable progreso. Durante la presidencia de Sarmiento la Argentina era todavía un país muy pobre, poblado por 2.500.000 habitantes, la mayoría analfabetos, que venían de un aislamiento severo, consecuencia de prohibiciones imperiales, guerra y dictadura. La población tenía una fuerte identidad cultural, que se puede expresar señalando que el 80% (o más) de los oriundos tenían sus cuatro abuelos también nativos.

El país ganaba sus divisas exportando tasajo (charque), cueros, lanas y crines, también algunos pocos minerales. Un dato que ayudará a valorar los cambios que habrían de ocurrir,

es que -hasta 1870- la Argentina importaba de Chile el trigo para panificar. Las tribus indígenas reinaban en casi toda la Patagonia y sus dominios llegaban hasta doscientos kilómetros al SW de la ciudad de Buenos Aires. La Argentina parecía un archipiélago de pequeñas ciudades-ínsulas, unidas por una esquemática red de caminos. Los grandes ríos no eran utilizados; Sarmiento en su *Facundo* dice que los ríos, para los criollos, no eran caminos sino vallas.

A comienzos del siglo XX, el país era ya uno de los grandes productores de granos y carnes del mundo, había construido puertos modernos, más de 40.000 km de vías férreas, abierto sus ríos al tráfico mundial, las tribus indígenas habían sido derrotadas y la Patagonia incorporada a la civilización, el analfabetismo había sido reducido hasta niveles europeos y la Argentina había conseguido un lugar entre los diez países más ricos del mundo. Sus exportaciones e importaciones llegaron a representar más del 3% del comercio mundial. La población se había triplicado.

Tal progreso tuvo un precio. El aporte inmigratorio que dio el grueso de la fuerza de trabajo arrasó con la identidad nacional; en 1905 la mitad de la población de Buenos Aires no hablaba español. Como esta inmigración se asentó preponderantemente en la *pampa húmeda* (un semicírculo de 500 km de radio con centro en Buenos Aires) se dividió la identidad. Surgieron dos países: uno blanco, rubio, de cara al mundo exterior y la modernidad; el otro, criollo, moreno, introvertido, reserva de la nacionalidad. División que en buena medida todavía rige.

La Patagonia, la región toda de cara al mar, seguía siendo la parte más vacía del país.

Así era el nuevo país que recibió a los egresados de la recién creada Escuela Naval Militar.

(5) El primer arsenal naval funcionó en el solar que ahora comparten el Museo Naval de la Nación y una filial del Centro Naval, en la localidad de Tigre, 30 kms al NE de Buenos Aires, en el límite W del Delta del Paraná.

## Hacia la Marina grande

La Argentina de fines del siglo XIX se encontró con un desafío nuevo. Chile, por entonces un país rico y fuerte, que venía de derrotar a Perú y Bolivia en la *Guerra del Salitre* (1879-1884) mostraba apetencias por toda la Patagonia, el Estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego. La amenaza obró como incentivo para aumentar el Poder Naval, la riqueza recientemente adquirida hizo posible la incorporación de buques modernos. El núcleo de la escuadra quedó compuesto por cuatro cruceros acorazados adquiridos en Italia (6), completado por una importante flotilla de unidades de menor tonelaje.

Desvanecido el peligro de guerra, y afianzada la paz mediante los llamados Pactos de Mayo, la Armada se encontró con un elenco naval importante pero sin enemigo a la vista. Fue así que dos acorazados en construcción muy avanzada en Italia fueron vendidos al Japón y llegaron a combatir en Tsushima (7).

Los hombres de esa nueva marina se encontraron con un litoral marítimo que ya les era propio e indiscutido, largo de más de 5000 kilómetros, para navegar el cual se contaba sólo con la cartografía levantada por el capitán Fitz Roy en el primer tercio del siglo XIX. La hidrografía se convirtió así en una de las actividades más prestigiosas de los oficiales. También se generó un fuerte sentimiento de contribuir al desarrollo patagónico y fueguino; la principal contribución naval fue establecer con los transportes militares una línea de cabotaje promocional. Esta línea de «Transportes Navales» (8) resultó ser el gran centro de adiestramiento náutico para los comandantes y oficiales jóvenes, actividad que ha perdurado en propósito y denominación.

Con la Primera Guerra Mundial se da vuelta otra hoja en la historia del pensamiento naval argentino.

## Hacia la Marina contemporánea

La Guerra Mundial I alumbró cuatro sucesos que influyeron

notablemente en la evolución que estamos analizando. El primero fue la guerra misma, cuya importancia impactó a los marinos de todos los países, pero mucho más a los argentinos que estaban aprendiendo el arte de operar su Poder Naval. La Argentina se mantuvo neutral y ello originó un debate en el que, por primera vez, el pueblo en general comenzó a tomar conciencia de la nueva y gran vulnerabilidad marítima de la Argentina, con su comercio exterior desarrollado tan rápidamente. El segundo suceso fue la democratización de la vida política argentina, como consecuencia de una ley que lleva el nombre del presidente que la gestionó y promulgó: Roque Sáenz Peña.

El tercero fue la incorporación de dos acorazados encargados a astilleros norteamericanos y que habrían de reemplazar a aquellos vendidos a Japón. Estos acorazados eran mucho más avanzados tecnológicamente que los cedidos a Japón, su porte y armamento eran comparables a los de cualquier marina de primer rango. Los ARA *Moreno* y ARA *Rivadavia* dominaron el pensamiento naval argentino durante un tercio de siglo; la doctrina estratégica y táctica se elaboró sobre su empleo y llegaron a ser, para la población en general tanto como para la Armada misma, el símbolo del Poder Naval.

El cuarto hecho está integrado por una serie de dos conferencias dadas el 8 y el 12 de junio de 1916, en el Instituto Popular de Conferencias del diario La Prensa por un capitán de fragata que tenía, entonces, cuarenta años. Se trata de Segundo R. Storni, un egresado de la 21° promoción de la Escuela Naval que fundara Sarmiento. La conferencia tuvo por tema «Los Intereses Argentinos en el Mar» y su contenido era todo un programa para el desarrollo de la Argentina como potencia

(6) ARA *9 de Julio*, ARA *Belgrano*, ARA *Pueyrredón* y ARA *Garibaldi*.

(7) Por esta operación de venta los ARA *Moreno* y *Rivadavia* pasaron a ser los *Mishin* y *Kasuga*, cf. Miguel A. de Marco, *La Guerra Ruso-Japonesa y la Argentina*, BCN, Invierno 1991, N° 763.

(8) El Servicio y su denominación siguen vigentes, sin cambios, hasta el presente.

marítima. En la primera disertación el conferenciante definió los *Intereses Marítimos Argentinos*, una visión geopolítica inspirada en Mahan y Ratzel que culminaba con un llamado a la «germinación de los ideales marítimos en el pueblo argentino».

La segunda conferencia se tituló «Política Naval Argentina - Problemas de la Defensa Nacional por el lado del Mar» y en ella Storni trató el aspecto naval militar.

Según el pensamiento storniano existe un poder marítimo que tiene dos brazos principales: el Poder Naval Militar y los Intereses Marítimos. Estos últimos estaban representados por la producción nacional exportable, los sectores comerciales y las rutas que éstos establecen, la marina mercante, la construcción naval, las pesquerías, las costas y los puertos, las Islas Malvinas (9) y el Mar Argentino. No tenemos el espacio para describir adecuadamente el pensamiento storniano, sugerimos a los interesados en recurrir a la fuente misma (10).

Lo que sí importa es señalar que la fuerza y la congruencia de la propuesta, el respaldo de uno de los más importantes diarios (La Prensa) y la difusión que ello trajo aparejada, proyectó el nombre de Storni a la consideración general y reforzó el prestigio que ya tenía en la Armada. En la posguerra (1925-1928) Storni contribuyó a la doctrina jurídica referente al mar territorial, con criterios originalísimos, y fue un verdadero precursor de la ZEE (Zona Económica Exclusiva), trabajos que extendieron su fama al extranjero.

Pero Storni estaba llamado a tener una influencia todavía mayor en la formación del pensamiento marítimo argentino. Siendo capitán de navío fue designado Jefe del Estado Mayor General Naval, cargo que ocupó desde 1926 hasta 1928. Después de su ascenso a contraalmirante ocupó nuevamente ese cargo durante 1932 y 1933.

### **El grupo renovador naval**

Entre 1920 y 1930 la Armada siguió con el espíritu de

progreso que la había caracterizado desde 1860; en particular el desarrollo de las armas aeronaval y submarina. En ambos casos se comenzó enviando oficiales a adiestrarse en el extranjero, para lo cual prefirióse a los Estados Unidos; sin embargo la Primera División de Submarinos fue de origen italiano y los primeros aviones, franceses e italianos.

A fines de la década el Ministerio de Marina formó una comisión para reorganizar la Armada obedeciendo a la experiencia propia y extranjera. La iniciativa nació en el Estado Mayor General, cuya jefatura había desempeñado Storni, a quién le fue confiada la tarea. Cuando la Comisión Storni estaba culminando su tarea fue destituido el presidente Hipólito Irigoyen y durante casi dos años (setiembre de 1930 hasta febrero de 1932) rigió la Argentina un gobierno militar encabezado por el general José Félix Uriburu. En la Armada los cambios políticos implicaron una renovación casi total de los cuadros superiores. Pese a que Storni fue ajeno a la purga, el efecto de la misma fue que pasó a ser el tercero en jerarquía y la Armada quedó conducida por un grupo de espíritu renovador y creativo, que adhería al pensamiento storniano.

El gobierno constitucional siguiente tuvo por Ministro de Marina al capitán de navío Eleazar Videla, siete años más moderno que Storni. Videla dio al *Grupo Renovador Naval* el apoyo político y presupuestario necesario para realizar sus ideas.

Una aclaración es necesaria a esta altura; la expresión *Grupo Renovador Naval* corresponde al autor, si ellos -sus componentes- pudiesen leer este artículo negarían enfática-

(9) En su conferencia Storni se muestra satisfecho y hasta orgulloso de la amistad anglo argentina, pero afirma que «La devolución de las Islas, sin menoscabar en lo más mínimo la grandeza y poderío británicos, despejaría la única nube en la amistad del pueblo argentino al pueblo inglés, que sería así prenda segura para siempre». La cita permite apreciar la firmeza del tema Malvinas-Falkland en el pensamiento de la élite y del pueblo argentinos.

(10) Storni, Segundo R.; **Intereses Argentinos en el Mar**, Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales - reedición 1967, página 68.

mente haber constituido un grupo, élite o algo similar. Es nuestra convicción que el grupo se formó espontáneamente dentro de la estructura disciplinaria, obedeciendo sólo a la atracción de su comunión ideológica.

Enunciar simplemente las realizaciones en el brevísimo plazo de seis años requeriría un espacio mayor a todo el disponible para este trabajo; baste decir que se materializaron todas las ideas expuestas por Storni en sus ya famosas conferencias de 1916. Nació una industria naval propia, estatal y privada; se reorganizaron y ampliaron la Aviación Naval y la Infantería de Marina; se desarrolló un sistema logístico que superó la prueba del aislamiento durante la Guerra Mundial II. Para nuestro propósito son importantes algunas de las organizaciones que nacieron al impulso de un período tan fértil. Ellas son la Liga Naval Argentina, organización civil sin fines de lucro, que tuvo a su cargo la «Germinación de los ideales marítimos en el pueblo argentino» según la expresión de Storni (10); la otra institución fue la Escuela de Guerra Naval, establecida en el año 1934.

### Un activo Ateneo Naval

La Escuela de Guerra Naval se constituyó en un activo centro intelectual, de formación e investigación en los dominios estratégico, táctico, logístico-económico y de derecho internacional. Paralelamente cumplió una actividad editorial que tenía el apoyo de un taller gráfico propio. Una de las ediciones de mayor envergadura fue la correspondiente a las *Teorías Estratégicas* del almirante francés Raoul Castex (11), en una versión completa y muy cuidada; a ella se debe agregar una de las primeras traducciones al español de *De la Guerra*, de Karl von Clausewitz.

Esas dos obras tuvieron gran influencia en la formación del pensamiento militar-naval argentino. Otra importante influencia fue la de un grupo de asesores navales norteamericanos, que actuaron desde poco después de la fundación hasta la década del 70. Ello llevó a este autor a decir -en otro trabajo- que el

resultado fue un «cocktail de champagne y bourbon» (2). La teoría y la doctrina tácticas, en cambio, fueron preponderantemente propias. Es difícil enumerar autores porque, hasta hace muy pocos años, la Escuela de Guerra Naval no los identificaba en sus ediciones; y esta tarea es más difícil aún porque la mayor parte de las ediciones tienen carátula *verde* (secreto), *azul oscuro* (confidencial) o *amarillo* (reservado). El anexo I contiene una lista de las ediciones no clasificadas.

Desde el año 1984 ha cambiado el criterio y en las «Contribuciones académicas» se identifica claramente a los autores. Pero no ha cambiado la libertad académica, prácticamente absoluta, de que han gozado profesores y alumnos, a quienes no sólo se les permitió sino que fueron incentivados en poner a prueba las teorías y doctrinas, propias y foráneas. La Escuela de Guerra Naval publica una revista, no clasificada, editada semestralmente (12).

Desde la época del *Grupo Renovador Naval* la Armada Argentina ha tenido por norma recurrir a las universidades para capacitar a sus oficiales, en tanto sea ello posible y adecuado. La primera manifestación de esta política fue un convenio con la Universidad de Buenos Aires, por el cual la Marina contribuyó -intelectual y materialmente- a la creación de las carreras de ingeniería electrónica, naval y mecánica y química de explosivos y propulsantes. Años más tarde, la actividad política universitaria hizo insostenible el estudio de los becarios navales en los cursos que la Marina había contribuido a desarrollar con fondos y profesores. Se repitió la experiencia en la Universidad de La Plata en la que, años después, se repitió la persecución.

(11) Coutau-Begarie, Hervé; **Castex, l'éstratége inconnu**, París, Economica, 1985, pág. 230. Del mismo autor, **La Puissance Maritime - Castex et la stratégie navale**, París, Fajard, 1985. Del último hay edición española por IPN, Buenos Aires,

(12) Información más detallada puede ser requerida a Dirección de la Escuela de Guerra Naval, Avenida del Libertador N° 8071, Buenos Aires, Argentina. Si la correspondencia se envía en español, francés, inglés o portugués, se facilitará una pronta respuesta.

Entonces la Armada decidió crear una universidad ad-hoc, pero no lo hizo dentro de la institución sino que le dio carácter de universidad privada e independencia funcional. Es así que, desde 1964 el Instituto Tecnológico Buenos Aires -tal su nombre- es una verdadera *Grande École*, que ofrece un nivel de excelencia en Ingeniería y Administración. Con el mismo espíritu de «anclar» la formación de cuadros en las universidades, desde 1982 la Escuela de Guerra Naval desarrolla parte de la curricula de los cursos de comando en la Universidad de Belgrano.

La Escuela de Guerra Naval sigue activa en la procuración del objetivo que fijara Storni en lo relativo a la «germinación de los ideales marítimos en el pueblo argentino». Con ese fin ha establecido un plan de conferencias y cursos que se realizan en todo el país, que lleva el título genérico de «La Argentina y el Mar» y que están abiertos para el público sin restricciones.

384

### Los templos donde se oficia el pensamiento marítimo argentino

Como queda descripto, Segundo R. Storni fue el *Evangelista* del Poder Marítimo en la Argentina. Uno de los lugares donde se oficia ese evangelio y se desarrolla la correspondiente apologética es la Liga Naval Argentina y su Revista *Marina que* es editada desde 1935 (13).

El medio más antiguo y activo es el Centro Naval, organización privada, fundado el 4 de mayo de 1882 por un grupo de jóvenes oficiales, egresados de aquella Escuela Naval Militar fundada por Sarmiento. Desde su acta fundacional el Centro Naval fue un proyecto cultural. Ciento diez años más tarde ha incorporado actividades deportivas, preferentemente náuticas, pero siguen prevaleciendo los objetivos culturales.

El más destacado exponente es el *Boletín del Centro Naval*, creado al mismo tiempo que el Centro Naval. El *Boletín* ha sido editado sin interrupciones durante estos 110 años, su colección es quizás el reservorio más importante del pensamiento naval

militar argentino. En la revista colaboran no solamente oficiales navales argentinos, sino de otras fuerzas y otros países. Es el medio preferido por los diplomáticos y los politólogos que trabajan en el campo de la Estrategia, Táctica, Relaciones Internacionales y Teoría del Conflicto. El *BCN* dispone de un índice temático y otro por autor, que cubren los 110 años de publicación. La Dirección evacúa sin cargo las consultas y, a pedido, remite copias de los artículos a precios promocionales (14).

A partir del año 1924 el *BCN* abordó la edición de libros como actividad paralela a la edición de la Revista (o Boletín), bajo la denominación de *Biblioteca del Oficial de Marina*. En 1962 el Centro Naval fundó una editorial independiente que relevó al *Boletín* en la publicación de libros. Se trata del Instituto de *Publicaciones Navales*, una activa editorial que produce unos ocho títulos anuales, tanto traducidos como de autores argentinos (15). En el Anexo II listamos algunos títulos, a nuestro parecer los más significativos.

### Los geopolíticos (16)

El movimiento geopolítico sudamericano tiene una enjundia que puede llegar a sorprender. Es nuestra opinión que el origen está en las dimensiones geográficas. Los sudamericanos confrontamos una geografía gigantesca ocupada por poblaciones numéricamente paupérrimas. Aquí el espacio tiene una entidad muy diferente a la europea. En la muy poblada Europa nació el concepto de *lebensraum*, el espacio vital que debe

(13) La dirección de la Liga y su revista es: Reconquista N° 383, piso 3, Buenos Aires, Argentina.

(14) Director del Boletín del Centro Naval, vicealmirante (r) Rodolfo A. Remotti, Florida 826, 1er. piso, Buenos Aires (1005) Argentina.

(15) Presidente del Instituto de Publicaciones Navales, contraalmirante (r) Gonzalo Bustamante, Avenida Córdoba 354, Buenos Aires, (1054) Argentina.

(16) Este capítulo se basa en la información, que a nuestra solicitud, nos aportó el señor Andrés Bravo, fundador de la Editorial Pleamar y Director de *Geopolítica*.

disputarse para sobrevivir y medrar. En Sud América, en cambio, sobra espacio y el problema es ocupar el *unbewohunraum* (espacio vacío). Juan Bautista Alberdi, el padre de la Constitución Argentina, quien también se interesó por la geopolítica circa 1860, acuñó una frase que no sería concebible en un político europeo: «Gobernar es poblar».

La excepción es Chile, país sitiado por una «loca geografía» al decir de Subercaseaux. La originalidad chilena también se expresa por la precocidad de la escuela geopolítica fundada hacia 1825 por Diego Portales y Mariano Egaña. Desde entonces hasta el muy contemporáneo Pinochet (un geopolítico él mismo), Chile ha mantenido una definida doctrina geopolítica (17). Brasil demostró tener también, desde 1610, una firme geopolítica que hoy se expresaron el lema de «fronteras vivas» (18). El conocimiento de las doctrinas geopolíticas chilena y brasileña es imprescindible para entender la doctrina argentina, que se desarrolló respondiendo a las iniciativas de sus dos poderosos vecinos (19).

En términos generales, el pensamiento geopolítico argentino contemporáneo está representado por las obras y artículos enunciados en el Anexo III. En su faz marítima, el pensamiento se proyecta en tres direcciones: hacia el Atlántico Sur, la Antártida y la Cuenca del Plata. La reverencia por Storni se nota en el empleo de expresiones tales como *Intereses argentinos en la Cuenca del Plata* (almirante I. F. Rojas) o *Intereses argentinos en la Antártida* (contraalmirante Rodolfo Panzarini).

Después de Storni, el autor referente en este campo, por profundidad de la investigación, número de trabajos y ejercicio de la cátedra es -sin duda alguna- el contraalmirante Jorge A. Fraga. Entre su nutrida bibliografía nos permitiríamos destacar: *La Argentina y el Atlántico Sur*, IPN, 1963; *El Mar y la Antártida en la Geopolítica Argentina*, IPN, 1980; y *Antártida-Reserva Ecológica*, IPN, 1992. Dentro del catálogo de la Editorial Pleamar, líder en el campo geopolítico, se destacan Rey Balmaceda, Dellanegra, Rizzo Romano, Osiris Villegas, Fogg, Cuadri, Moneta y Milia. Del Instituto de Publicaciones Navales deben

rescatarse como de imprescindible lectura, además de Fraga, Panzarini, Casellas, Daus y Mazzoni. Entre las ediciones de la Fundación Argentina de Estudios Marítimos (FAEM) debemos destacar a Villemur, Morell, Guevara y de Arcos. Aunque se trata de un autor no argentino, no puede prescindirse de Coutau-Bégarie, traducido por el autor para el IPN (19).

La enumeración anterior se refiere a los ejes geopolíticos Atlántico y Antártico. Nos falta ahora ocuparnos del eje Cuenca del Plata; aquí se destaca la acción orientadora del almirante Isaac F. Rojas con su obra *Intereses argentinos en la Cuenca del Plata*, (tres ediciones, 1969, 1974 y 1975), seguida por *La Ofensiva Geopolítica brasileña en la Cuenca del Plata* (1979), mostrando un apego a la prédica de Juan B. Alberdi en el siglo XIX y al pensamiento del contraalmirante Portillo a mediados del siglo XX. En su estela trabajan Boscovich, Dellanegra y Aseff. Para estar al día en este tema es imprescindible recurrir a dos suplementos (números extraordinarios) del *Boletín del Centro Naval: 760-G-10, 42' De Rosario al Mar*, del capitán Bruno Pellizzetti y 763-G-11, *La Hidrovía Paraguay - Paraná*, *Factor de Integración*, un documento exhaustivo de 440 páginas, que reúne trabajos de más de treinta autores, compilados por Jorge de Tomasi bajo nuestra dirección.

No puede cerrarse esta enumeración sin mencionar al general de división Juan E. Guglielmelli, quién desde su revista *Estrategia* contribuyó notablemente al pensamiento geopolítico argentino, incluso en la interpretación de Storni y su escuela; pese a que, tras su muerte, *Estrategia* dejó de aparecer, su colección queda como una fuente insoslayable de consulta (20).

(17) Milia, Fernando A.; **El Colonialismo Intelectual**, Buenos Aires, Editorial Pleamar, 1983, página 205 y ss.

(18) Milia, Fernando A.; *ibid.* página 192 y ss.

(19) Cf. Coutau-Bégarie, Hervé; **Géostratégie de l'Atlantique Sud**, París, Puf, 1985. Hay edición española del IPN, Buenos Aires, 1988.

(20) El grupo que en vida lideró Guglielmelli continúa su prédica desde la *Revista Argentina de Estudios Estratégicos*, calle Viamonte 494, oficina 11, Buenos Aires.

## Los historiadores (21)

Los historiadores no **hacen** el pensamiento pero registran y califican los hechos y las ideas que fueron efecto del pensamiento vigente en el pasado y, al hacerlo, influyen sobre el pensamiento actual y lo realimentan hacia el futuro. Como en otros aspectos del quehacer intelectual, en este dominio hay contribuciones básicas, complementarias y periféricas. Aquí nos limitaremos a las dos primeras.

En lo que a la bibliografía básica respecta el caso argentino muestra una singularidad: uno de los textos más importantes fue redactado por quien dominó la escena naval en el primer medio siglo de vida independiente, el propio Almirante Brown (22), quien lo redactó a pedido del general Bartolomé Mitre. Completan la bibliografía básica, según nuestro criterio, Anjel Justiniano Carranza (23), Teodoro Caillet-Bois (24), Héctor R. Ratto (25) y la monumental *Historia Marítima Argentina*, dirigida por Laurio H. Destéfani, cuyo décimo y último volumen ha entrado en prensa al redactarse este artículo (26).

Entre los autores de la bibliografía complementaria, incluimos a los siguientes (en orden alfabético):

Santiago Albarracin (1855-1929), Alvaro Alzogaray (1782-1879), Luis E. Arguero, Pablo E. Arguindeguy \*, Mercedes Azopardo, Ernesto Basílico(1893-1979), Mariano Beascochea (1869-1943), Felipe Bosch (1897-1971), Ismael Busich Escobar, Humberto F. Burzio (1895-1980), Luis D. Cabral (1865-1919), Aldo N. Cancoco \*, Arturo Celery (1872-1945), Oscar Kinsick, Fermín Eleta \*, Raúl Entraigas, Cándido de Eyroa, Ernesto Fitte, Leoncio Gianello, Enrique González Lonzieme\*, José Tomás Guido (1819-1902), Francisco Lynch (1795-1884), Juan Hilarión Lenzi, Juan A. Martín (1865-1963), Francisco Morell \*, Rodolfo A. Muzzio (1893-1976), Ricardo Piccirilli, Enrique J. Pierrou\*, Vicente Quartarolo \*, José G. Romano Yalour\*, Juan C. Sidders \*, Antonio Somellera, Luis D. Ugarte, Héctor Tanzi\* y Benjamín Villegas Basavilbaso (27).

## El pensamiento táctico

El análisis del índice temático de los primeros 110 años del *Boletín del Centro Naval* nos permite confeccionar el siguiente cuadro de las colaboraciones de autores argentinos:

Período	Tomo	Temas		relación
		estratégicos	tácticos	
1882-1907	1-25	4	67	1/17
1908-1933	26-50	2	73	1/36
1934-1955	51-75	5	40	1/ 8
1956-1982	76-100	13	16	1 / 1
1983-1992	101-109	49 (136*)	25(69*)	2 / 1

\* Números extrapolados, de 9 a 25 años a fin de poder comparar los últimos años con los cien anteriores.

(21) Este capítulo se apoya en un memo *ad-hoc* que, a nuestra solicitud, confeccionó el contraalmirante (contador) Pablo E. Arguindeguy.

(22) Brown, Guillermo, General de Marina; **Memorándum de las Operaciones Navales de la República Argentina desde el año de 1813 hasta la conclusión de la Paz con el Imperio del Brasil, en el año de 1828, redactado según observaciones personales y los diarios de oficiales**; publicado originalmente como folletín en la *Revista del Plata*, 1854, traducción del documento original en inglés por el coronel José Tomás Guido; segunda edición por la *Revista de Publicaciones Navales*. Buenos Aires, 1912; tercera edición -bilingüe- por la Comisión de Homenaje en el Centenario de su muerte, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1957.

(23) Carranza, Anjel Justiniano; **Campañas Navales de la República Argentina**, 4 volúmenes; 2da. edición, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.

(24) Caillet-Bois, Teodoro, capitán de fragata; *Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Emecé, 1944.

(25) Ratto, Héctor R., capitán de fragata; *Historia del Almirante Brown*, 3ra. edición anotada; Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 1978.

(26) Varios autores, dirección del contraalmirante Laurio H. Destéfani; **Historia Marítima Argentina**, 10 tomos; Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1978-1992.

(27) Los números entre paréntesis indican los años de nacimiento y deceso; la falta de ellos indica contemporaneidad. Los asteriscos identifican a quienes colaboraron en la *Historia Marítima Argentina*; cf nota (26).

Se deduce fácilmente que, en los primeros tiempos post-Escuela Naval Militar, predominaba el interés por los temas tácticos, que superaban ampliamente a los estratégicos. Lo que confirma nuestro aserto -hecho más arriba- de que estábamos aprendiendo el arte de operar nuestro Poder Naval (Táctica) y todavía no nos dedicábamos plenamente al estudio de su empleo (Estrategia).

La proporción comenzó a alterarse desde 1960 y hoy se publican mucho más trabajos estratégicos que tácticos, aunque los tácticos continúan en el mismo nivel que en los primeros cincuenta años. No tenemos explicación, sólo presunciones, para esta verdadera *explosión* de los estudios estratégicos; es muy probable que haya operado un efecto *Malvinas*, puede que hayan tenido influencia también las transiciones políticas a escala universal. La desproporción actual entre trabajos estratégicos y tácticos es aparente, no real. Lo que en realidad aconteció es que -tras el período de aprendizaje del Arte Táctico- nacieron las doctrinas y métodos propios, los que ya no aparecieron en el *Boletín* u otras revistas, sino en publicaciones bajo carátula verde, azul o amarilla.

Sin embargo, como se expresó más arriba, pueden encontrarse trabajos tácticos no clasificados en *Desembarco*, *Mach I* y, muy especialmente, en el *Boletín del Centro Naval*. Al comparar los artículos antes y después de 1928-1932 se comprueba que los primeros estaban orientados a describir y asimilar las armas y sistemas novedosos, poniendo énfasis en sus posibilidades. En la Armada post-Storni se da por supuesto que los sistemas han sido estudiados en las escuelas respectivas. Por ello los autores se dedican a refinamientos en su empleo táctico.

En este dominio se destaca una serie de artículos sobre reglaje de tiro naval que publicara en el *BCN*, entre 1943 y 1944, el entonces teniente de navío Adolfo B. Estévez, quien finalizó su carrera con el grado de vicealmirante y Secretario de Marina. La doctrina implícita en la serie de artículos terminó siendo la base matemática de la «Doctrina y Normas para uso de la

Artillería», que rigió largos años, hasta la incorporación del radar de control tiro.

Ultimamente se comprueba un refinamiento en la aproximación al tema táctico, por ejemplo: los informes anuales sobre *Sistemas de Armas Navales*, del capitán de navío Reverter; *Entre luces y sombras* y *Daños catastróficos*, del capitán de navío Alimonda; *La Armada del año 2002*, del almirante Arosa; *La Guerra de las Galaxias* y *Las Armas Nucleares*, del capitán de fragata Funes; *La represalia contra Libia*, del capitán de navío Imperiale; *Una nueva dimensión táctica*, *Táctica* y *Metatáctica*, y *Una nueva Ave Fénix*, del contraalmirante Milia; *Evolución tecnológica y reglamentos tácticos*, del doctor Murguizur; *Ataque al Sheffield*, del contraalmirante García Boll; *El último día de la Ardent*, de «Ala Delta».

La Guerra de Malvinas convocó a artículos, la mayor parte escritos por protagonistas, que han aparecido en *Boletín del Centro Naval*, *Mach I*, *Desembarco* y *Gaceta Marinera*, a partir de 1983. Los trabajos sobre Malvinas debieron haber sido muchos más, la causa probable es que como la corte marcial constituida al respecto se demoró hasta hace poco tiempo, la documentación tuvo acceso restringido y los participantes estaban inhibidos de publicar sus ideas. Es probable que ahora aparezcan nuevos e interesantes testimonios.

La participación en la Guerra del Golfo, en la que la Argentina se integró en las operaciones *Escudo del Desierto* y *Tormenta del Desierto*, con un destructor, dos corbetas y un transporte, permitió comprobar, en concurrencia operativa con las marinas *grandes*, que el nivel táctico es más que aceptable.

### El pensamiento estratégico

El pensamiento estratégico argentino nació con la Revolución de Mayo. Hay un curioso documento, anónimo, titulado «Plano que manifiesta las Operaciones que el Gobierno Provisional de las Provincias Unidas del Río de la Plata debe poner en práctica para la Grande Obra de nuestra Libertad e Independencia».



dencia», que expresa lo que hoy llamaríamos un «plan general de campaña». Opiniones hay que sostienen su autenticidad y atribuyen su principal autoría a Mariano Moreno, secretario de la Primera Junta. Opiniones opuestas se inclinan a calificarlo de apócrifo y dicen que sólo es una descripción a *posteriori* del fenómeno revolucionario. En cualquier alternativa, el documento adolece de «simplismo terrestre», lo que explica el error de la expulsión a Montevideo de los marinos de la Real Armada, criollos o no, que mencionamos más arriba. Es decir que revela una falta de conciencia marítima.

En los primeros tiempos, desde las invasiones inglesas hasta 1860, los objetivos navales eran simples y esencialmente defensivos. El poder disponible -asaz débil- no permitió nada más ambicioso que defender el Río de la Plata y el Bajo Paraná, la ofensiva estaba limitada a operaciones de corsarios, muchas de ellas sorprendentemente exitosas, pero de acción puntual y esporádica como son las de corso. Luego el pensamiento se expresa en dos vertientes separadas. En una se recoge el pensamiento de teorías y doctrinas extranjeras y el resultado se expresa en textos para la enseñanza; aquí no nos ocuparemos de esta vertiente. La otra recoge el pensamiento creativo, original que puede basarse en teóricos extranjeros pero apunta a los problemas propios o a una visión propia de los problemas estratégicos ajenos. Es esta vertiente la que trataremos en lo que sigue.

Las inquietudes que se expresan en el primer cuarto del siglo del *Boletín del Centro Naval* (desde el tomo 1, 1882, hasta el tomo 25, 1907) son sólo cuatro artículos, todos comprometidos con la realidad estratégica del Río de la Plata. El primero se titula **Martín García y los Elementos Navales** (T1, pág. 85), en él, el teniente Santiago Albarracín, se ocupó de la isla que fue el objeto material de muchas acciones navales y anfibia. Nautilus (seudónimo que no sabemos develar) trata el tema **La Marina de Guerra Nacional y la Defensa del Río de la Plata** (T8, pág. 135), que muestra la prevalencia del criterio platino. En este período también aparecen dos artículos de Félix Doufourq, un oficial importante en el proceso que llevó la

Armada Argentina hacia el siglo XX. El primer trabajo lo escribe siendo teniente y se titula **Guerra Marítima en el Río de la Plata** (Tomo 5, pág. 257); en el siguiente ya es capitán de fragata y muestra la superación de la limitación platina y explícita una nueva política, que movió a establecer bases hacia el sur, fuera del Río de la Plata; el trabajo se titula **Estrategia Naval** (tomo 17, número 188, página 25). A partir de aquí citamos los trabajos en el *BCN* con tres números, el primero corresponde al volumen, el segundo al número y el tercero a la página.

En el cuarto de siglo siguiente (1907-1932) dominan el panorama la guerra Ruso-Japonesa y la Guerra Mundial I. No aparece ningún artículo sobre la coyuntura estratégica propia en el *BCN* o la *RPN*; pero en 1916 Segundo R. Storni pronuncia las conferencias que comentamos más arriba, cuya importancia basta para superar el vacío del período. En el período 1933-1957 los trabajos estratégicos están orientados a entender la **GM II** en sus prolegómenos, desarrollo y consecuencias.

1960 marca una superación en el pensamiento estratégico naval argentino. El análisis de la colección del *BCN* nos muestra **Un Análisis de Nuestro Tiempo** del capitán M (seudónimo de Manuel Moranchel, 78 /643/223), **El Mar, factor de dominación político-militar**, (83/651/180) del capitán de navío M. A. Moranchel, quien también contribuye con **¿Equilibrio de Poder o Confederación de Potencias?** (83/675/178). **Ronda al Hemisferio Sur** es un trabajo del capitán de fragata (hoy vicealmirante - r) Jorge Desimoni (87/680/319); el capitán de fragata Pedro C. Florido (88/682/001) entrega **El aspecto estratégico de la explotación petrolífera en el Río de la Plata**, recordándonos el punto vital de la geoestrategia argentina.

Dos años más tarde (90/692/287) el entonces capitán de fragata José María Cohén desarrolla **Tres Temas de Estrategia Naval**, explicitando coherencia y brillantez que perduran hasta hoy, en su cátedra en la Escuela de Guerra Naval. En 1979 el *BCN* publica nuestro trabajo **Ciencia, Ética y Estrate-**

gia (97/721/597), al año siguiente del capitán de fragata R. A. Correa Una Estrategia para Nuestra Supervivencia como Nación Libre (98/724/267) y otro de José María Cohén, ya capitán de navío, Las Opciones Occidentales - El caso Sud-Atlántico (98/724/305), versión escrita de su contribución a un simposio internacional estratégico que tuvo lugar en Buenos Aires y que dirigiera el autor. Cierra el primer siglo de edición del BCN un trabajo del contraalmirante Edmundo J. Schaer, titulado: **Bases para el Desarrollo de un Estudio sobre la Estrategia Nacional Marítima y la conducción de operaciones navales** (100/732/217). Después del centenario han aparecido plumas jóvenes en contribuciones de fuste: Eduardo E. Marengo, Néstor A. Domínguez, Juan P. Villemur, Jorge L. Cotombo, José G. Zuloaga y Guillermo Delamer.

En 1962 el Centro Naval crea el *Instituto de Publicaciones Navales*, que desde entonces ha desarrollado una firme y activa política editorial. En 1965 el IPN nos honró editando nuestra Estrategia y Poder Militar, que fue su primer libro de autor nativo en la colección Estrategia. Siguió otras obras de autor nacional que se enumeran en el Anexo II.

Los sudamericanos tenemos fama de «machistas», por ello creo que interesará al lector saber que entre la docena de autores argentinos que borreamos carillas en el campo estratégico, se destacan tres mujeres: **Eva Nelly Chiesa**, doctora en ciencias políticas, investigadora del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), es una activa politóloga, contribuyente a importantes congresos en la Argentina y fuera de ella. Su dominio es el de la Estrategia Nuclear y sus trabajos aparecen frecuentemente en el BCN y en publicaciones europeas y norteamericanas. El campo en que trabaja la doctora **Mónica Pinto** también es el nuclear, particularmente el desarme, pero su enfoque es antes jurídico que político. La más joven de esta terna femenina es Virginia Gamba, quien este año estará defendiendo su tesis doctoral en una Universidad británica. Su campo es la Guerra de Malvinas, sobre la que ha publicado cuatro libros, el último en colaboración con Lawrence Freedman.

Necesitamos volver atrás en el tiempo hasta 1946, fecha que importa mucho para esta descripción del pensamiento marítimo argentino. En ese año el primer gobierno peronista incluyó en su Primer Plan Quinquenal un plan de desarrollo naval muy completo; este acto quitó el carácter secreto (verde) que tenía una publicación del Estado Mayor General Naval titulada **Política y Plan Naval**, en vigor desde 1942. Pese a que, como en todas las publicaciones oficiales navales argentinas, no se identificaba a los autores, la tradición oral los sindicaba como Héctor Vernengo Lima y Alberto Teisaire, entonces capitanes de navío y de fragata, respectivamente. La publicación en su integridad fue una brillante apreciación geoestratégica de la Argentina marítima, que culminaba con planes de desarrollo de la flota y otro contribuyente de puntos de apoyo de superficie y aeronavales. Sus conceptos influyeron directa e indirectamente en el pensamiento marítimo posterior.

En Política y Plan Naval se propugnaba la obtención de portaaviones, por vez primera de manera oficial y explícita. El plan se ejecutó parcialmente, las razones fueron varias.

La principal fue que el presidente Perón estaba convencido que la Tercera Guerra Mundial estallaría antes de 1950, por ello se dedicó a derrochar, rápidamente y sin un plan congruente, las ingentes divisas que la Argentina había acumulado durante la G.M.II. En 1950 la Argentina se encontró sin divisas y la Armada con material *war surplus*, sin valor militar real y sin respaldo financiero para las obras proyectadas. Otra causa fue que el dúo que había desarrollado el plan se dividió, tornándose enemigos políticos. Vernengo Lima, ya vicealmirante, encabezó en 1945 la reacción contra un coronel Perón en ascenso. Teisaire, entonces contraalmirante, se hizo adepto al general Perón quien llegó a hacerlo su vicepresidente.

Creemos necesario terminar este capítulo con una nueva mención a la Escuela de Guerra Naval. A fines de los años '50 se consolidó el *Curso Superior* que trajo aparejada una puesta en valor de los estudios estratégicos. Esta valoración se acentuó desde 1980 y los responsables son quienes integran el Area

Estrategia, cuyo Jefe es el capitán de navío Gustavo Zago, de quien dependen las Cátedras de Conducción Superior de Fuerzas Navales (vicealmirante Rodolfo Remotti), Estrategia General (doctor Federico Frischnecht), Estrategia Militar (contraalmirante Mario S. Lanzarini), Estrategia Operacional (capitán de navío José María Cohén), Geopolítica (contraalmirante Jorge Fraga) e Inteligencia Estratégica (capitán de corbeta Otto A. Krapf).

### El centro de Estudios Estratégicos

En 1971 la Armada tomó una medida administrativa llamada a tener una influencia muy importante en el pensamiento naval-militar argentino. Se trata del Centro de Estudios Estratégicos, un instituto de investigaciones que se ha caracterizado por una gran estabilidad en sus cuadros directivos, lo que le ha permitido desarrollar una acción sostenida. Una muestra de lo anterior es que en sus veintiún años de existencia ha tenido solamente tres directores: fue organizado bajo nuestra dirección, nos sucedió el contraalmirante Julio Acuña y éste fue relevado por el actual Director, el contraalmirante Francisco L. D. Morell.

El Presidente nato del Centro es el Jefe del Estado Mayor General Naval; la Vicepresidencia es también nata y corresponde al Director de la Escuela de Guerra Naval. El *staff* está constituido por Consejeros, Consejeros Especiales y Consejeros Adjuntos. El Centro de Estudios Estratégicos funciona en el edificio de la Escuela de Guerra Naval, pero su dependencia es directa del Estado Mayor General Naval.

Las tareas ejecutivas está a cargo del Director y un Secretario. Los proyectos se ejecutan mediante seminarios de investigación o grupos *ad-hoc*. Los seminarios y los grupos de trabajo se integran recurriendo a los consejeros o a investigadores ajenos al Centro. En su mayoría los trabajos tienen carácter secreto o confidencial, pero los hay de carácter público; de éstos el Boletín del Centro Naval ha publicado tres, en

sendas ediciones extraordinarias. En el Anexo IV compilamos los títulos de los trabajos de carácter público y los nombres de los integrantes del Centro desde su creación.

### A manera de colofón

Al llegar a este punto nos acosa una sensación de impenitencia. Nos parece que no hemos explicitado suficientemente la circunstancia geoestratégica argentina. En este planeta que habitamos, cuya superficie está cubierta en sus tres cuartas partes por los mares y océanos, los argentinos habitamos el extremo sur del Hemisferio Sur, donde la proporción de superficie acuática es del noventa por ciento. Desde nuestro extremo austral se puede navegar con rumbo este y dar la vuelta al mundo sin tocar tierra.

En esta parte del mundo el mar es tan omnipresente que sólo caben dos actitudes existenciales: vivir con el mar o darle la espalda. Hay en la Argentina una dialéctica entablada entre ambas posiciones, consecuencia de una indecisa voluntad nacional que no termina de plasmarse.

Entendemos que desde la ventana que hemos pretendido abrir, el panorama del pensamiento marítimo argentino puede aparecer algo caótico. Ello se corresponde con nuestra conducta nacional durante los últimos sesenta años.

Pareciera que hoy estamos por reencontrar la voluntad y el orden que, a fines del siglo XIX, nos proyectó a la consideración de las naciones. Cuando ello suceda será más fácil hacer estrategia en la Argentina, sirviendo a una voluntad nacional definida.

Este artículo fue publicado en Francia en la obra «La Evolución del Pensamiento Naval III» compilada por Horvé Coutau-Bégarie, Fundación para los Estudios de la Defensa Nacional, con cuya autorización se reproduce.

## ANEXO I - ESCUELA DE GUERRA NAVAL

## Ediciones no clasificadas de autores argentinos

- \* **Fundamentos de Táctica Naval**, T.N.38, autor no identificado, 1951.
- \* **Estrategia**, E. n°11 /51958 .vicealmirante Carlos A. Garzoni, 1958.
- \* **Estrategia**, E.N. 504, contraalmirante Mario S. Lanzarini, 1967.
- \* **Introducción a las disciplinas humanísticas**, licenciado J. Vidiella, 1977.
- \* **Historia de las Operaciones Navales**, capitán de fragata José Muratorio Posse, 1980.
- \* **Arquitectura de pequeños sistemas**, capitán de corbeta Juan C. Brown, 1985.
- \* **Comentario sobre Planeamiento Militar**, P M 503, capitán de navío Miguel J. Guruceaga.
- \* **Manual del Oficial en Comando Táctico**, capitán de corbeta Juan C. Brown, 1984.
- \* **Manual del Arbitro**, capitán de corbeta Juan C. Brown, 1984.
- \* **Estrategia**, Contribución Académica n° 10, doctor Federico Frischnecht, 1986.
- \* **Estrategia Militar**, Contribución Académica n° 11, contraalmirante Mario S. Lanzarini, capitán de navío José M. Cohén, doctor F. Frischnecht, 1987.
- \* **Estrategia Operacional**, Contribución Académica n° 12, capitán de navío J.M. Cohén, capitán de navío Ventura Reverter, capitán de navío G. Montenegro, 1987.
- \* **Estrategia**, Contribución Académica n° 20, contraalmirante Lanzarini, doctor Frischnecht, capitán de navío Cohén, capitán de fragata Alonso, teniente coronel Laiño, 1988.
- \* **Estrategia Operacional**, actualización capítulos I y II, Contribución Académica n° 12, contraalmirante Lanzarini, contraalmirante IM Luis E. Tártara, capitán de navío Reverter, capitán de navío IM Juan A. Plaza, doctor Frischnecht, contraalmirante R.L. Pertusio, 1989.
- \* **Estrategia**, Contribución Académica n° 30, doctor Frischnecht, contraalmirante Lanzarini, capitán de navío Cohén, 1991.
- \* **Conducción Estratégica Operacional**, Contribución Académica n° 32, capitán de navío Cohén, contraalmirante Lanzarini, doctor Frischnecht.
- \* **Estrategia Militar**, Contribución Académica n° 41, doctor Frischnecht, contraalmirante Lanzarini, capitán de navío Cohén, 1992.
- \* **Recursos Humanos**, doctor E. Graba, 1990.

391

## ANEXO II - INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

## Títulos más significativos de autores argentinos

- \* **Estrategia y Poder Militar**, Fernando A. Milia, 1965.
- \* **La Sub-sociedad argentina**, Carlos Mazzoni, 1968.
- \* **El Territorio Olvidado**, Alberto O. Casellas, 1974.
- \* **Geografía y Unidad Argentina**, Federico A. Daus, 1978.
- \* **La Antártida - Un Malabarismo Político**, Alberto O. Casellas, 1981.
- \* **Historia del Centro Naval en su Centenario**, Enrique González Lonzième, 1983.
- \* **La Antártida y el Atlántico Sur**, Jorge A. Fraga, 1983.
- \* **La Armada Argentina en la Antártida**, Enrique J. Pierrou, 1985.
- \* **El Conflicto - Análisis Estructural**, Fernando A. Milia, 1985.
- \* **La Cooperación Argentina • Brasil - Núcleo Impulsor de la Integración Latinoamericana**, Mario E. Olmos, 1986.
- \* **La Alternativa Oceánica**, Alberto O. Casellas, 1987.
- \* **Cronicón de un marinero**, Hernán Alvarez Forn, 1988.
- \* **Guía para el Ejercicio del Mando Naval**, Ariel F. Bianchi, 1990.
- \* **Política Nuclear Argentina**, Carlos A. Castro Madero y Esteban A. Tackas, 1991.
- \* **Satélites** (dos tomos), Néstor A. Domínguez, Tomo 1, 1990; Tomo 2, 1992.
- \* **La Antártida: Reserva Ecológica**, Jorge A. Fraga, 1992.

## ANEXO III - PENSAMIENTO GEOPOLITICO ARGENTINO

Obras y artículos representativos

- \* **Introducción a la Geopolítica Argentina**, Emilio R. Isola y Angel Carlos Berra, Círculo Militar, 1950.
- \* **¿Qué es la Geopolítica?**, Jorge E. Atencio, Pleamar, 1965.
- \* **Tiempo Geopolítico Argentino**, Osiris G. Villegas, Pleamar, 1965.
- \* **El Espacio Argentino**, Pablo R. Sanz, Pleamar, 1976.
- \* **Teoría y Doctrina de la Geopolítica**, Héctor O. Gómez Rueda, Astrea, 1977.
- \* **Geopolítica Argentina**, Guillermo A. Terrera, Plus Ultra, 1979.
- \* **La Atlantártida**, Fernando A. Milia, Pleamar, 1979.
- \* **El Conocimiento Geopolítico**, José F. Marini, ed. autor, 1980.
- \* **El Colonialismo Intelectual**, Fernando A. Milia, Pleamar, 1983.
- \* **Ensayos de Geopolítica**, Jorge A. Fraga, IPN - Centro Naval, 1985.
- \* Revista *Estrategia*. Juan E. Gugliamelli (artículos),
  - N° 46/47 **Geopolítica en la Argentina**.
  - N° 57 **Argentina, Geopolítica y Fronteras**.
  - N° 66 **Energía y Geopolítica**.

392

## ANEXO IV - CENTRO DE ESTUDIOS ESTRATEGICOS

Autoridades y trabajos de carácter público

## A) Publicaciones no clasificadas

- \* Doctrinas Internacionales vigentes sobre Fondos Marinos y Mar territorial. 1974
- \* Soberanía Argentina en la Antártida. 1974
- \* Las Marinas Mercantes del Area Socialista. 1979
- \* El Brasil en el Frente Marítimo del Atlántico Sur. 1980
- \* Frentes Marítimos del Atlántico Sur. 1981
- \* Políticas de EE.UU. y la U.R.S.S. en Africa. (\*) 1983
- \* La Argentina y el Atlántico Sur. (\*) 1983
- \* Un Punto de Vista Político-Estratégico. (Agotada) 1983
- \* Expansión Mundial Marxista. (\*) 1984
- \* Océano Pacífico, Seminario 1985
- \* Rutas Marítimas Argentinas - Cabotaje Marítimo. 1986
- \* Conclusiones Seminario Océano Pacífico. (\*\*) 1987
- \* Atlántico Sur - Exposiciones Seminario. (\*\*) 1989
- \* Reflexión Política Estratégica Mundial hasta el año 2000. 1990

\* Hidrovía Paraguaya - Paraná. (\*\*)

1991

(\*) Coedición con el *Instituto de Publicaciones Navales*.(\*\*) Publicada en el *Boletín del Centro Naval*.

## B) Autoridades

**Presidentes:** Contraalmirantes Emilio R. Berisso, David H. de la Riva, Adriano J. Roccatagliata, Horacio J. Gómez Beret, Oscar A. Montes, Manuel J. García Tallada, vicealmirante Julio A. Torti, contraalmirantes José N. Estévez, Humberto J. Barbuzzi, Juan J. Lombardo, Leopoldo Suárez del Cerro, Edgardo A. Otero, vicealmirante Carlos P. Carpintero, contraalmirantes Raúl A. Marino, Máximo E. Rivero Kelly, Antonio J. Mozzarelli y vicealmirante Juan Carlos Bou.

**Directores:** Contraalmirantes Fernando A. Milia, Julio A. Acuña y Francisco L. D. Morell.

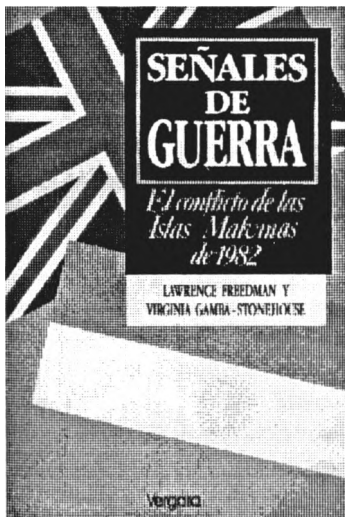
**Secretarios Generales o Técnicos:** Capitán de fragata Carlos M. Ianni, capitán de fragata I.M. Jorge A. Iriberry, capitán de navío Hugo D. Labate y capitán de fragata Federico C. Garriga.

Por el capitán de navío **Eduardo L. Alimonda**

\* Lawrence Freeman y Virginia Gamba-Stonehouse: **Señales de guerra - El conflicto de las Islas Malvinas de 1982** (Javier Vergara editor, Buenos Aires, 1992; 484 páginas). ISBN 950-15-1112-X.

\* Nicanor Costa Méndez: **Malvinas - Esta es la historia** (Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1993; 335 páginas). ISBN 950-07-0837-X.

Sin lugar a dudas, caudalosos ríos de tinta se han originado con los relatos e interpretaciones de lo acontecido en el Atlántico Sur durante el otoño de 1982. Asimismo, es particularmente bienvenido todo aquello que contribuya a esclarecer aspectos todavía dudosos del conflicto o a corregir errores de interpretación.



Ambas obras difieren en estilo y enfoque; sin embargo, no aparecen en ellas grandes novedades, ni contradicciones demasiado notables. Mas ha sido una experiencia interesante su lectura en paralelo.

Evidentemente, ambas han de constituirse en bibliografía básica para quien desee profundizar el estudio de ese conflicto.

La primera logra un ajustado ensamble de los suce-

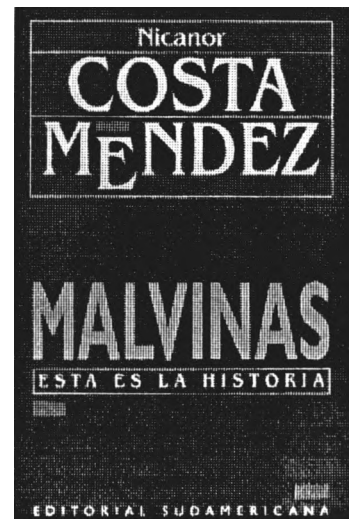
sos en los campos político y militar en cada uno de los bandos, mientras que la segunda se limita a la política y diplomacia.

Surge bien detallada la continua realimentación entre ambas esferas del poder, de tal modo que cada acción táctica se hallaba subordinada a la decisión política, y esta era a su vez determinada por la marcha de los enfrentamientos en curso.

En especial, se ha dado en **señales** la conjunción de perspectivas de los coautores, un experto británico y una prestigiosa ex profesora de Estrategia de nuestra Escuela de Guerra Naval, cosa que ha facilitado la integración equilibrada y precisa de los acontecimientos.

Dicen esos autores; *«Las señales de la guerra a menudo son parciales, confusas y contradictorias... Una vez que comienza la guerra, las señales adquieren un carácter explícito y brutal, tienden a sepultar la sutileza de la disputa original y confunden a los mediadores. Gran Bretaña falló porque no identificó las señales de la guerra que se avecinaba; la Argentina falló porque creyó en la posibilidad de controlar esas señales».*

El libro postumo de Costa Méndez es más que nada una obra de memorias. Como tal, posee la virtud de la espontanei-



dad intimista, según lo viviera (y recordara) el protagonista. Por otra parte, ese mismo punto de vista obliga a la subjetividad, por buena haya sido la intención de objetividad del autor (que así lo manifiesta en su primera página). Del relato surge la impresión de que su actuación pública estuvo permanentemente signada por la buena fe, pero quizá rayana en la ingenuidad.

Entre ambos trabajos hay coincidencias y discrepancias.

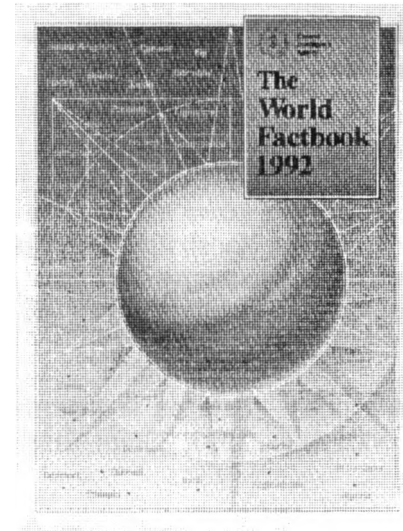
Por ejemplo, concuerdan en el análisis del caso Davidoff y de la preparación del Grupo Alfa, pero difieren en la interpretación de la misión Haig y del papel de los Estados Unidos.

Además de su indiscutible apasionamiento, la narración del ex canciller fue publicada sin su revisión final, ante su muerte repentina. Por ello adolece de algunas desconexiones y reiteraciones que no le quitan valor.

394

\* Central Intelligence Agency: **The World Factbook 1992** (Washington D.C., EE.UU.; 439 páginas y 15 mapas). ISBN sin datos.

Si bien resulta sorprendente que la famosa CIA se dedique a ediciones de este tipo, ello no amengua en absoluto la meticulosa calidad de la obra. Se trata de un compendio que actualiza anualmente información recopilada sobre las diferentes naciones del mundo (ya son 189), y sobre otras clases de entidades políticas existentes.



En realidad, está destinada a los funcionarios del gobierno norteamericano y tiene carácter público.

Compendia con suma precisión datos sobre geografía, demografía, organización gubernamental, economía, y comunicaciones. Allí nos enteramos que en la Argentina existen 70.000 miembros en diversas organizaciones dependientes del Partido Comunista, que se está

incrementando el tránsito de drogas con destino a Europa y los EE.UU. y que funcionan 42 estaciones receptoras satelitales.

También se indican los organismos internacionales a que está afiliado cada país, y se han incorporado quince excelentes mapas donde se destacan especialmente zonas mundiales de conflictos, tales como las regiones australes de la ex URSS y los Balcanes.

La información sobre defensa es demasiado esquemática.

La publicación puede ser adquirida por correo o teléfono, y también mediante tarjetas de crédito. Asimismo, se vende en microfichas, diskettes y cintas magnéticas.

Por el capitán de navío **Ventura J. Reverter**

\* **Military Review- Nov/diciembre 1992.** Esta conocida revista editó un artículo de los tenientes coroneles del Ejército de Chile Juan H. Gallardo y Edmundo O'Kuinghtons sobre «La Doctrina Militar en el acontecer político de Sudamérica».

Resulta interesante analizar el pensamiento militar de estos oficiales para observar cómo piensan sobre la integración militar en el contexto de un gobierno civil.

Una síntesis del pensamiento puede extraerse del siguiente párrafo, no sacado de contexto: «aun cuando las Fuerzas Armadas no detentan el gobierno en sus respectivos países, se han convertido en actores políticos de relevancia, como lo fueron en el nacimiento de las naciones sudamericanas».

\* **Revista Española de Defensa - Marzo de 1993.** «Queremos algo parecido a la OTAN». Entrevista al general de división James R.Harding, actual Presidente de la Junta Interamericana de Defensa.

Sólo puede tenerse palabras de elogio sobre su exposición con respecto al estado actual y expectativas que se fundan en la J.I.D. Hasta el presente el organismo político de control, la Organización de Estados Americanos (OEA), no ha querido, o podido, o sabido, asumir la guía política del asesoramiento militar que la J.I.D. podría brindarle, y directamente se ignoraron.

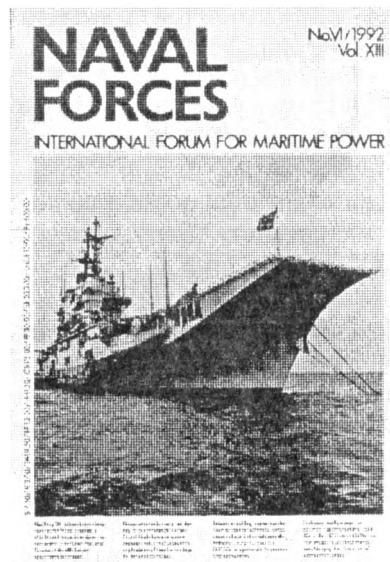
La situación del mundo actual, con un mundo tan agresivo y cambiante, por la pérdida del control bipolar y el aplazamiento de la disciplina de «bloques ideológicos», pareciera hacer necesario que la OEA encare algún organismo militar combinado, (tipo OTAN), con lazos fuertes internos y externos, que

permita apagar los incendios (conflictos) que puedan desarrollarse en América o en su escenario de influencia.

Este pensamiento refleja ideas antiguas, pero actualizadas en el marco mundial donde nos toca vivir y son expuestas concretamente por el general Harding.

\* **Naval Forces - VI/92** «La Armada Rusa, problemas y

perspectivas» por el almirante Nikolai N. Amelko (RT), Vicepresidente del Comité de Paz Oceánica y probable miembro de la Academia de Ciencias.



Este artículo merece ser leído para observar con qué realismo y humildad la Armada de una superpotencia adopta su nuevo rol defensivo del MEI.

El almirante Amelko, insiste en el criterio de la defensa por teatros y la racionalización de la enorme diversificación de material ofensivo que disponía la Unión Soviética. Interesante propuesta de racionalización de un maduro hombre intelectual.

\* **International Defense Review - Febrero 1993.** En su editorial, esta revista de amplia divulgación internacional, pone su





dedo acusador sobre el pobre resultado del «Comitee for Multilateral Export Controls» (COCOM), sobre todo con el desmembramiento de la Unión Soviética.

Este tema, que nos atañe indirectamente, tiene mayor trascendencia debido a la extensa diseminación de tecnología crítica, por las ventas indiscriminadas del MEI y China.

396

\* **Defensa - Junio de 1993.** Revista española para los problemas de defensa, con gran difusión en países hispano parlantes.

Es altamente ejemplificador el Editorial de este número, que parece representar la voz de algunas Fuerzas Armadas americanas.

Su título es elocuente: «La nueva legislatura y el sangrante problema de la Defensa en España».

Sólo nos limitaremos, a título de ejemplo a repetir algunos párrafos demostrativos... «Puede comprobarse que, en efecto, la situación de los ejércitos españoles es lamentable»... «Los recortes misericordiosos impidieron que se llevasen a cabo modernizaciones imprescindibles. Esto sin hablar del muy negativo efecto causado en la moral de los profesionales, etc., etc ».

\* **Proceeding's - Mayo 1993.** «La conjuntes tiene sus límites»: por el contraalmirante W. J. Holland, Jr. USN (Retired), merecedor del premio Arleigh Burke por esta colaboración.

Contrariamente al entusiasmo positivo demostrado por este comentarista en el N° 767 (Jul/sep 92) de este Boletín, sobre la Ley de Organización de la Defensa Conjunta en los EE.UU. (Ley Goldwater - Nichols), que tanto éxito había demostrado en su inmediata aplicación en «*Desert Storm*», uno de los más serios pensadores navales y el *U. S. Naval Institute*, apuntan a los perjuicios de la nueva organización para la libertad de expresión, desarrollo y creatividad de la U. S. Navy.

Llama la atención esta fuerte crítica que muestra un cierto sentimiento de recelo de la Marina mencionada por la pérdida de su Estrategia Marítima, independiente de los Teatros de Guerra u operacionales de su país.

\* **Defence and Security Review - 1993.** Publicación británica anual de artículos selectos.

«¿Se mantendrán los EE.UU. como Superpotencia Militar?», por el contraalmirante Waren Aut (Ret) y el doctor Robin Ranger.

Este análisis nos coloca en la macro visión de los problemas de defensa de los EE.UU., ante la propuesta al Secretario de Defensa hecha por el Presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor para un proyecto de Fuerzas para 1995.

Este es un buen ejemplo para el Planeamiento de Fuerzas, por supuesto a elevados niveles, de los necesarios equilibrios entre las disponibilidades presupuestarias y las responsabilidades políticas.

Termina con una frase del Primer Sea Lord Británico, Almirante de Flota Early Beatty, en la crisis de armamentos de 1926: «Los políticos dicen que no hay peligros externos. Esto puede ser cierto, pero si es así es porque en realidad somos fuertes. Si nos debilitáramos los peligros surgirían como hongos.»

\* **Naval War College Review - Primavera 1993.** «La obligación de aceptar la rendición», por el contraalmirante Horace B. Tobertson, Jr.

Describe el caso del aniquilamiento del personal y material de una plataforma petrolera iraquí, parte de cuyo personal hacía señales de rendición en la Guerra del Golfo de 1991.

Esta acción, llevada a cabo por el FFG 47, USS Nicholas y varios buques de Kuwait fue analizada por la marina americana, en sus causas y efectos, así como antecedentes históricos.

Se estima interesante su lectura, para considerarlo con las Reglas de Empeñamiento y evitar dilemas al nivel táctico.

\* **El Mercurio de Santiago, Chile:** Este periódico, el más antiguo de habla hispana en el mundo, fundado en 1827, publicó el siguiente comentario, reproducido por «La Nación» de Buenos Aires el 19 de abril: «Al término de la Guerra Fría, los desórdenes presupuestarios han abierto un proceso, más o menos extendido, de disminución de los gastos militares.»

«Pero este fenómeno no se percibe en zonas conflictivas como el Medio y el Lejano Oriente y tampoco en el Hemisferio Sur.»

«En estos territorios subsisten realidades propias, distintas a las que llevaron al entendimiento entre las grandes potencias. En ellos no han desaparecido los diferendos limítrofes y persis-

Por el contraalmirante **Eugenio L. Bézzola**

\* **Jane's Defense Weekly, Vol. 19 - N° 5,30** de enero de 1993.

#### **Indonesia aumenta su poder naval.**

Este país ha iniciado tratativas para la compra de dos

ten las inestabilidades internas, que suelen desembocar en tensiones vecinales.»

«Nuestro país se ha caracterizado por la prudencia en los gastos castrenses; jamás ha pretendido equiparar en esta materia a sus vecinos y siempre se abstuvo de entrar en carreras armamentistas.»

Confirma su real preocupación por el problema del armamentismo, mediante la publicación, en ese diario, el día 5 de mayo, de un artículo de fondo donde se exponen los resultados de la visita a la fábrica de armamentos china «Norinko», por el Ministro de Defensa de Chile.

En ella se detalla que se ha firmado una carta de intención por parte de la Fábrica Militar de Aeronaves (FAMAE - Chile) para la cooperación e intercambio de información sobre armamentos, como la manufactura de misiles y otros campos «en los que se puede avanzar». El gobierno, según el diario, debe decidir sobre la conveniencia de este posible convenio militar.

«La Nación» de Buenos Aires del 4/6/93, reafirma esta preocupación sobre el armamentismo, que aprecia «El Mercurio», con un título en la página 5, y que dice: «Armas rusas para Chile» y en él se refiere a la visita del presidente Aylwin a Rusia donde se pusieron fin a décadas de enfrentamientos mediante la firma de documentos de acuerdos políticos y simultáneos entendimientos para discutir el apoyo sobre cuestiones técnicas y la posibilidad de proveer a Chile armas rusas de defensa aérea, tales como el sistema S-300, orgullo de la tecnología militar rusa.

submarinos clase 209 a Howaldtswerke Deutsche Werft que se sumarían a otros dos incorporados en 1981 y modernizados al finalizar esa década.

Las naves que serían entregadas entre 1995 y 1996 se



### Sensores infrarrojos

398

La Armada holandesa ha ordenado 27 sensores infrarrojos Forward Looking Infrared (FLIR) a la empresa FLIR Systems de los EE.UU. Estos equipos serán instalados en helicópteros Sea Lynx y en tres aviones P-3C II Orion.

Los Sea Lynx también contarán con un sistema militar de navegación GPS, Trimble tipo 2200.

Se encuentran en ejecución las tareas de integración de los sensores infrarrojos con el radar Sea Spray Mk 3.

Fuentes de la Armada holandesa han dicho que el equipamiento de los aviones Orion con los sensores infrarrojos corresponde a una etapa transitoria mientras se aguarda la concreción de un programa de modernización destinado a mejorar la capacidad antisuperficie.

Este programa, denominado CUP, prevé el reemplazo de la computadora central, radar, contramedidas electrónicas y procesadores acústicos. Se ha previsto una reserva de 115 millones de dólares para el proyecto y se realizan conversaciones con otros usuarios del Orion para encarar esta modernización.

construirán en los astilleros de HDW en Kiel.

Por otro lado Indonesia está incorporando 37 unidades de superficie que pertenecían a la ex República Democrática Alemana y que comprenden 16 corbetas clase Parchin, 14 buques de desembarco de tanques clases Frosch I y II y 9 barreminas clase Kondor.

### La conscripción en Holanda

De acuerdo a lo oportunamente decidido, la conscripción será abolida el 1° de enero de 1998. Concurrentemente a partir del 1° de enero de 1994, la permanencia en las filas de las FF.AA. se reducirá de 12 a 9 meses.

Sin embargo en el seno del Ministerio de Defensa, han surgido controversias a raíz de un informe que expresa que, la situación respecto a seguridad no justifica cancelar el servicio militar, por lo que si bien se mantiene la decisión de terminar con este sistema el 1 -1 -98, quedará como un recurso latente, por si es necesario su retorno de acuerdo a la situación internacional.

Mientras que esta medida no afecta ni a la Armada ni a la Fuerza Aérea que quedarán intactas, para el Ejército significa pasar de 140.000 hombres, en su mayoría conscriptos, a una fuerza profesional de 60.000 para el año 2000, lo que involucra una redundancia de 4100 militares de carrera, 1500 de los cuales deberán abandonar las filas contra su voluntad.

### Embarcaciones para la Infantería de Marina

Para satisfacer requerimientos del Ministerio de Defensa Británico el astillero FBM de Cowes en la isla de Wight, está entregando 24 embarcaciones para despliegue rápido capaces de transportar 10 hombres y 680 kg de equipo.

Están construidas en plástico reforzado (GRP), miden 6.5 m de eslora y pueden propulsarse con uno o dos motores fuera de borda con una potencia de 280 HP, que les permiten desarrollar una velocidad superior a los 30 nudos con carga completa.

\* **Jane's Defense Weekly**, vol 19, N° 8, 20 de febrero de 1993.

### Botadura de un submarino

Japón ha botado el 22 de enero el quinto submarino de la clase Harushio que comprenderá seis unidades.

Ha sido bautizado *Wakashio* (Viento joven) y su casco de 2.400 toneladas será propulsado por dos motores diesel Kawasaki 12 V 25/25S y un motor eléctrico Fuji, que le permitirá navegar a doce nudos en superficie y a más de veinte sumergido. Su tripulación será de 75 hombres y se espera comisionarlo en marzo de 1994.

La Fuerza de Auto Defensa Naval del Japón opera normalmente con 14-16 submarinos.

### Nuevo desarrollo radar

En Gran Bretaña se ha desarrollado el sistema «Pilotwatch» que permite transmitir la imagen radar por radio o línea telefónica, en una banda angosta de frecuencia desde cualquier número de estaciones radar a cualquier número de receptores portátiles.

El «Pilotwatch» emplea un sistema de compresión de datos para transmitir la imagen sin pérdidas en claridad. La señal se comprime de 10 MHz a 10 Khz, lo que hace posible su emisión desde una posición remota vía VHF o UHF, por radio o por una línea telefónica o cualquier medio de transmisión de la voz, en lugar de un enlace de microondas requerido por los sistemas que no usan esta técnica.

Las firmas Db Electronics y Thorn Emi han desarrollado una unidad de presentación LCD que cabe en un maletín tipo attaché y pesa unos ocho kilos.

La posibilidad de disponer de información radar a distancia, permitiría por parte del receptor el disponer de tal capacidad sin delatar su presencia. El pequeño tamaño y peso de la unidad receptora posibilitaría su empleo en pequeñas embarcaciones tales como las usadas en reconocimiento anfibio. La Administración del Material para la Defensa de Suecia ha participado en el aspecto militar del desarrollo.

\* *Jane's Defense Weekly*, Vol 19, N° 9, 27 de febrero de 1993.

### Sud Africa reemplaza el *Tafelberg*

La Armada sudafricana ha comprado a Rusia un buque logístico polar para reemplazar al *Tafelberg* que, con sus treinta y cinco años, había presentado problemas en sus máquinas resultando onerosa su operación.

El *Juvent*, terminado en marzo de 1992, es una nave ro-ro de uso múltiple, que opera con 334 contenedores, está equipado con amplias facilidades para el manejo de cargas y dispone de una cubierta para helicóptero. La planta propulsora es diesel y puede llevar abastecimientos para permanecer 60 días en el mar.

Si bien se habían previsto 7 millones de dólares para las reparaciones del *Tafelberg* el *Juvent* costó 13.6, la adquisición se consideró más apta desde el punto de vista costo-efectividad. Fuentes locales informaron que la construcción de ese buque en Sud Africa hubiera significado un costo de 40 millones de dólares.

### Equipamiento misilístico en submarinos

Francia ha finalizado el equipamiento de cinco submarinos nucleares (SSBN) con el misil M4. La última de estas naves armada con 16 de éstos que tienen un alcance de 5300 km, ha sido el *Foudroyant* que se ha incorporado a la Fuerza Oceánica Estratégica después de 30 meses de reparaciones, que han incluido un reactor mejorado, sistemas de reducción de ruido y mayor rendimiento sonar, para llevarla al nivel de las otras cuatro: *Inflexible*, *Terrible*, *Indomptable* y *Tonnant*.

El misil M4, que puede llevar hasta cuatro cabezas de 150 ktones, ha reemplazado al M20 de cabeza simple a un costo de 2.500 millones de dólares.

Esta arma será gradualmente sustituida por el M45, una

versión mejorada del M4 previsto para una nueva generación de submarinos nucleares de la clase Triumphant, el primero a ser comisionado en 1995 y el cuarto en el 2005.

\* **Jane's Defense Weekly, Vol 19, N° 11 y 13**, marzo de 1993.

### **Sud Africa desea buques de mayor tonelaje**

La Armada sudafricana está elaborando planes para reemplazar las nueve lanchas rápidas de la clase Minister que entraron en servicio entre 1977 y 1986, por buques multipropósito de 1.500 a 1.800 toneladas, capaces de desarrollar 25 a 28 nudos. Aunque la clase mencionada ha sido exitosa, la Armada de ese país considera que sus 430 toneladas con carga completa, resultan escasas para servir como únicas unidades de superficie dadas las condiciones del mar en su zona de operaciones.

Los nuevos buques deberán contar con un hangar, y se prevé una tripulación de ochenta hombres. Las armas y la electrónica serán transferidas de las unidades actualmente en operación agregando capacidad antisubmarina.

Aún no se ha decidido si los buques serán construidos localmente o serán importados, completando el equipamiento en Sud Africa.

\* **Jane's Defense Weekly, Vol 19, N° 12**, marzo de 1993.

### **España incorpora aviones Harrier**

El primero de ocho aviones Harrier II Plus será entregado por Mc Donnell Douglas en 1996, como consecuencia de la orden por 275 millones de dólares colocada por el gobierno español.

Los aparatos serán asignados al portaaviones *Príncipe de*

*Asturias* y se espera que los once Harrier VA2 existentes serán convertidos a Plus en el futuro.

Este cuenta con el radar Hughes APG 65 en uso en el F18 de la Armada estadounidense y le dará a los Harriers capacidad para la operación con misiles en condiciones de visibilidad adversas.

### **Grecia compra misiles noruegos**

La Armada griega ha firmado un contrato por 21 millones de dólares con la N.F.T. de Noruega, para la provisión de misiles antibuque Pengüin Mk2 Mod 7.

Serán destinados a los helicópteros S-70B-6 de las fragatas Meko 200. Estos misiles están en uso en los SH 60B LAMPS III de la Armada de los EE.UU.

\* **Jane's Defense Weekly, Vol 19, N° 12**, 20 de marzo 1993 y **Navy International, Vol 99, N° 3/4**, marzo-abril de 1993.

### **El fin de una clase exitosa**

Con el retiro de la *Sirius* en febrero y la *Argonaut* a fines de marzo desaparecen de la Armada Real los dos últimos ejemplares de la clase Leander que comprendió 26 buques en servicio en esa marina. Existen versiones indicando que Chile y Pakistán estarían interesados en la *Sirius* que cuenta con el sonar pasivo remolcado tipo 2031. (1)

(1) La Argentina pudo haber sido el primer comprador de las Leanders, si se hubiese concretado el contrato que en muy avanzado estado de discusión, quedó cancelado al cesar el presidente Frondizi en 1962.

\* **Navy International, Vol 99, N° 3/4**, marzo/abril de 1993.

### **Brasil adquiere helicópteros**

La Armada brasileña comprará ocho helicópteros Super

Lynx nuevos a la firma Westland y hará modernizar seis de los que dispone a niveles similares a los adquiridos.

\* **Jane's Defense Weekly, Vol 19, Nº 10**, 6 de marzo de 1993.

Canadá estaría considerando la compra de submarinos británicos

Canadá y la Gran Bretaña estarían en conversaciones para la transferencia de los submarinos diesel-eléctricos de la Armada Real de la clase Upholder, ya sea por una operación de «leasing» o compra directa.

Aparentemente los británicos estarían interesados en des-

prenderse de estas naves para salvar el proyecto del portahelicóptero de asalto anfibio amenazado por un recorte adicional de 1.470 millones de dólares en el presupuesto.

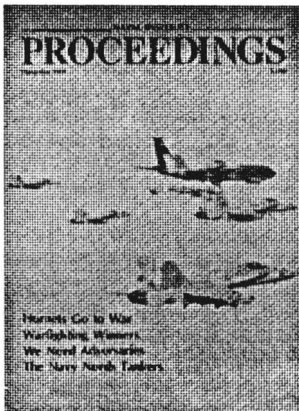
Sin embargo existen dudas respecto a las posibilidades de concretar esta operación dados los requerimientos canadienses respecto a la capacidad para operar bajo el hielo con una planta propulsora independiente del aire exterior.

La publicación especula respecto a que para Canadá es la única opción para renovar sus submarinos después que los holandeses decidieron conservar sus cuatro Walrus y no sería factible encarar la construcción de otros por razones presupuestarias.

401

Por el vicealmirante **Rodolfo A. Remotti**

\* **Proceedings - Marzo 1993.**



Este número de la conocida revista, dedicada al quehacer naval en su más amplia acepción, trae a nuestro conocimiento y análisis una serie de interesantes artículos/comentarios.

Sin que ello signifique orden de prioridad o importancia, cabe destacar una sección dedicada a expresar distintas opiniones e ideas respecto de una faceta de las operaciones navales, cual es la guerra antisubmarina, que no por conocida, deja de ser apasionante, moviediza desde el punto de vista tecnológico y actual...

En resumen una prioridad inculcable y preocupante a las marinas del mundo entero, trátase de las rectoras o de aquellas que, si bien pequeñas en dimensión, deben custodiar extensas costas y no menos complejas líneas de comunicación.

En otro orden, denotamos una suerte de encuesta o pedido de opinión a varios Comandantes de Armadas del mundo y cuyo principal tema fue el siguiente: «¿Cuál será el más importante de los desarrollos en el ámbito naval, en los próximos diez años? ¿El táctico, el estratégico, el tecnológico o el que las directivas nacionales impongan?».

Veinte jefes de Armadas, entre los cuales se cuenta el Jefe de Estado Mayor de nuestra Armada, responden y describen sus puntos de vista.

Otro tema ha sido abordado por Norman Friedman y es una descripción concisa del estado de las Armadas del orbe, sus

desarrollos y sus expectativas y donde la Armada Argentina también es analizada.

Y para finalizar este sumario, comentamos que, en particular, el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, almirante José Martínez Busch, hace una retrospectiva y futurología de su Fuerza y que estimamos de interesante lectura y análisis.

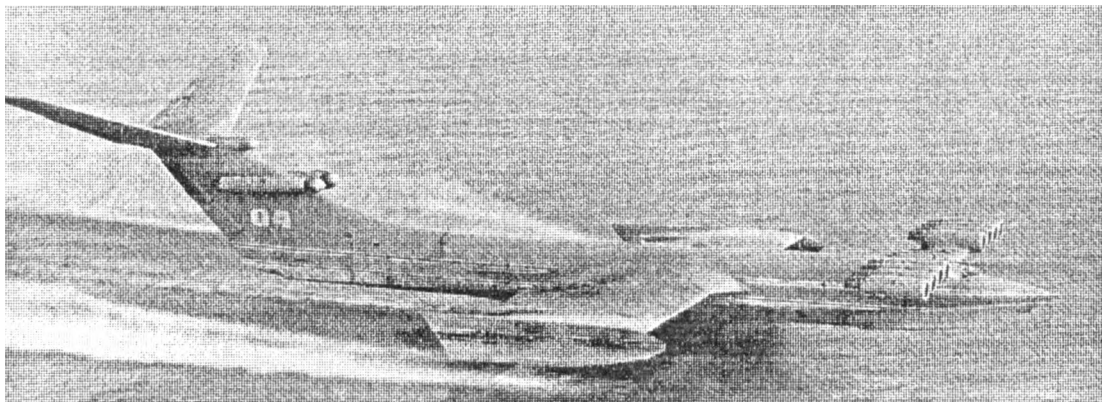
**\* Revista Naval Forces N° V/1992.**

Comenta que a fines del año próximo pasado un equipo de esa revista tuvo oportunidad de adentrarse en los detalles del desarrollo ruso «Ekranoplane», denominado ahora "Wing-ship", programa que fuera mantenido durante mucho tiempo en el más absoluto secreto por Rusia.

402

El «Wing-ship» (preferimos mantener la denominación para evitar deformaciones debidas a traducciones) constituye un nuevo concepto para rápidos desplazamientos y de indudable aplicación tanto en el transporte civil como en el militar.

En esencia el diseño del «Wing-ship» provee la capacidad de carga de un buque pequeño y la velocidad de una aeronave de transporte.



*El Ekranoplane ruso, "El Monstruo del Mar Caspio", durante uno de sus vuelos.*



El «Wing-ship» vuela o se desliza entre los 6 y los 30 metros sobre la superficie del agua, aprovechando las ventajas de la sustentación adicional proporcionada por el colchón de aire denso entre la aeronave, como algunos la definen, y la superficie (ground effect).

Los últimos diseños conocidos responden a las siguientes características: para una unidad de 5.000 t de peso total, su largo es de 175 m, envergadura 100 m, capacidad de carga útil 1.500 t, velocidad 500 nudos y un alcance de 10.000 millas.

**Nota de la Dirección:** Ya en el número 754/755 del **Boletín del Centro Naval**, del año 1988 y en la página 450, en una nota titulada Una Nueva Ave Fénix; El Hidroavión, se anunciaba a nuestros lectores del avance que iba teniendo esta novedad técnica.

Por el capitán de corbeta Norberto A. Evers

## SEGUNDO VIAJE DEL PATRULLERO ARA *MURATURE* EN EL ALTO PARAGUAY

Entre el 3 y el 30 de setiembre de 1992, el ARA *Murature* cumplió con la Sexta Etapa de Navegación llevando a bordo cadetes navales del Paraguay, Bolivia y de la Escuela Naval Militar argentina.

La navegación tuvo lugar por los ríos que componen la hidrovía Paraguay-Paraná, arribando de esta manera a la ciudad de Corumbá, que es la más importante que tiene Brasil sobre la Cuenca del Plata y que está ubicada en el Matto Grosso Do Sul, distante 2.770 km de Buenos Aires.

Del análisis de la derrota efectuada con anterioridad por este buque en el año 1989, surgió la necesidad de efectuar algunas modificaciones en los patrulleros, para poder pasar de esta forma los obstáculos que presentan los cables eléctricos de Piquete-Cue y los puentes que atraviesan el río Paraguay.

Entre ellos se destaca como determinante por su escasa altura sobre el nivel de las aguas del río, el puente «Barao Do Río Branco», emplazado a 130 km aguas abajo de la ciudad de Corumbá, en proximidades del puerto Esperanza, que es una estación mineralera de carga.

La modificación practicada consistió en acortar el mástil **naval** de modo tal, que mediante una articulación del mismo en

posición de rebatido, no superara los 13,50 m de altura sobre la línea de flotación media.

Esta modificación implicó acortar el pedestal radar y los mamparos que limitaban el puente de señales, y también las antenas de comunicaciones de alta frecuencia fueron acondicionadas de modo que, mediante una bisagra en la base de las mismas, se las pudiera rebatir hacia proa.

La derrota general y los eventos más destacables, durante esta etapa, fueron los siguientes:

-Se zarpó de Buenos Aires el día 3 de setiembre, con 32 cadetes navales y 2 oficiales de la Armada paraguaya, arribándose al puerto de La Paz (Entre Ríos) el día 5 para efectuar una escala técnica. El día 7 se arribó al puerto de Corrientes, zarpando el día 9 y arribando el mismo día por la noche al puerto de Formosa.

Esta escala permitió el embarco de 20 cadetes y 1 oficial de la Escuela Naval Militar argentina.

-El jueves 10 de setiembre se zarpó de Formosa con las primeras luces, reiniciando la navegación aguas arriba hasta la ciudad de Asunción, arribándose a ésta, el mismo día, en horas de la tarde. Se recibió la visita a bordo del embajador argentino,



cónsul argentino, comandante de la Armada Paraguaya y otras autoridades civiles y militares.

La dotación y cadetes participaron de una ceremonia realizada con motivo del día de la Virgen «Stella Maris», patrona de la Armada Argentina. Es de hacer notar que previo a zarpar de este puerto, los cadetes paraguayos desembarcaron.

El jueves 17 de setiembre se franqueó el puente «Barao Do Río Branco», con una luz (distancia desde el palo militar rebatido hasta la arcada del puente), de 115 cm, tomando el viernes 18 en horas de la mañana, el puerto de Corumbá, donde se recibió la visita a bordo del Intendente de la ciudad, del Comandante del 6to. Distrito Naval y autoridades civiles y militares.

**404** Cabe mencionar que la ciudad de Corumbá es el último puerto del río Paraguay navegable hasta con 9 pies de calado.

Durante la permanencia en puerto, la armada anfitriona organizó actividades para los cadetes y la tripulación del patrullero; entre ellas se destacaron visitas a la Base Naval Ladario, próxima a la ciudad, a las fortificaciones militares antiguas, y navegaciones por el Pantanal.

El mismo día 18 embarcaron para realizar la navegación hasta Buenos Aires, 44 cadetes navales y 2 oficiales de la Armada de la República de Bolivia, y contemporáneamente la Plana Mayor y cadetes fueron invitados por el Quinto Distrito Naval con base en Puerto Suárez y Puerto Quijarro (Bolivia), a navegar en la lancha patrullera boliviana *Santa Cruz de la Sierra*, por el Canal Tamengo, que une las citadas ciudades con Corumbá.

La presencia del patrullero argentino, alteró la rutina de la ciudad, contando durante su permanencia en puerto, numero-

sas visitas de público en general y de autoridades civiles y militares.

El domingo 20 en horas del mediodía se zarpó iniciando de esta manera el regreso. Al día siguiente se navegó frente a Puerto Bush (Bolivia), ubicado dentro de los 50 km de frontera que Bolivia tiene como límite natural al río Paraguay. El ARA *Murature*, buque decano de la Armada en estado operativo, fue el primer navío extranjero que amarró en un puerto boliviano, acaecimiento producido en el año 1989.

El 24 de setiembre, luego de navegar de manera directa durante cinco días, se arribó al puerto de Formosa para desembarcar a los cadetes navales argentinos, que de esa manera daban por finalizada la travesía, cumpliendo el circuito Formosa-Asunción-Corumbá- Formosa.

Luego de haber integrado mediante la hidrovía, a cuatro países de la Cuenca del Plata, se tomó el puerto de Buenos Aires el día 30 de setiembre, habiendo navegado 3.092 millas náuticas.

Finalmente y a modo de síntesis, se podría decir que la Armada al haber realizado esta navegación, recorriendo prácticamente toda la hidrovía Paraguay-Paraná, pone de manifiesto un gesto de trascendencia geopolítica para el país



El capitán de corbeta **Norberto Alfredo Evers** ingresó a la Escuela Naval Militar en el año 1970, egresando como guardiamarina en el año 1973; promoción 102. Prestó servicios en el buque de salvamento Guardiamarina Zicari, aviso Sanavirón, portaaviones 25 de Mayo, lancha rápida Indómita, Escuela Politécnica Naval, destructor Rosales, fragata Libertad, Escuela Naval Militar, patrullero King, corbeta Granville, destructor La Argentina, corbeta Espora, realizó el curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval y actualmente ejerce el Comando del patrullero *Murature*.

# EL MARINERO CAMPEON DE GOLF

Es verdad, **Roberto De Vincenzo** cumplió este año los 50 años de su incorporación como conscripto de la Armada Argentina.

Para recordar la fecha buscamos a este caballero del «deporte de los palos» y le hicimos unas cuantas preguntas, que fueron todas contestadas con amabilidad, demostrando en todo momento los buenos recuerdos que la conversación le provocaba.

Nos expresó que en la época mencionada, la de su incorporación al Servicio Militar, el sorteo de los conscriptos se transmitía por radio y esa transmisión suscitaba el interés general. No sólo de los directamente implicados por saber a qué Fuerza serían incorporados, sino también de sus parientes directos y amigos.

Sabía su número de orden e inmediatamente que cantaron el novecientos (tenía el ochocientos y pico), supo su destino, ¡dos años de Marina!

Y a continuación decididamente tomó De Vincenzo la palabra y fue explayándose así.

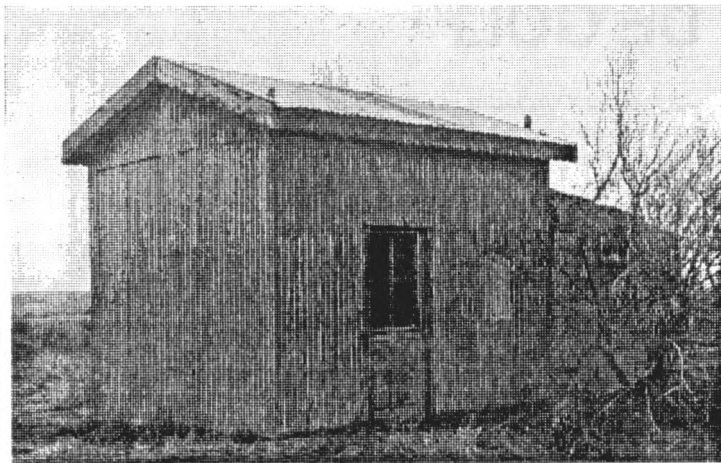
*"Por entonces yo estaba en el Ranelagh Golf Club y en un momento crucial para mi golf, diríamos del gran despegue en lo referido al estilo de mi juego y por eso el pensamiento de estar allí adentro, sin poder jugar por dos años, me causó una gran desilusión.*

*Verdaderamente hubiera preferido cumplir el Servicio Militar en Ejército pero no se dieron así las cosas. Claro que, cuando comencé a darme cuenta cómo se desarrollaría todo para mi vida, me alegré que me hubiese tocado Marina.*

*Cuando me incorporé estuve destinado en Río Santiago, donde transcurrieron los primeros tres meses de instrucción y*



*Roberto De Vincenzo "Spaghetti", el marinero campeón de golf.*



*...antiguo y original "Club house". Casilla de palos, y galpón de máquinas de corte de césped, allá por el año 1942, en el golf de Puerto Belgrano.*

406

*luego me designaron a Puerto Belgrano, al Departamento de Servicios Eléctricos, donde cumplí el resto de mi incorporación, casi dos años.*

*Era jefe en ese lugar, un capitán, el señor Dimarcio, buen golfista que. al enterarse que yo estaba allí, me llevó a la cancha de golf.*

*Era una cancha muy chica, de seis hoyos, pero muy bien puesta a la orilla del mar y donde estuve bastante tiempo designado.*

*En esa canchita tenían de profesor a Raúl Posse, pero independientemente de sus clases, toda vez que yo acompañaba y jugaba con los oficiales, aprovechaba y les daba clase. Fueron muchos a los cuales les expliqué los secretos del golf.*

*Entre ellos al almirante Kolungia, muy entusiasta y posible-mente uno de los mejores jugadores de la Base en esos momentos.*

*Durante esas salidas que hice con el almirante Kolungia, comenzamos a intercambiar opiniones acerca de cómo se podrían mejorar y modificar algunos de los greens, que eran muy pequeños, para agrandarlos y conseguir que el juego fuera más interesante.*

*Durante varios meses trabajamos en la idea y su realización y utilizamos muchos elementos mecánicos de la Marina, que estaban en desuso.*

*Cada nuevo enfoque que surgía de nuestras conversaciones era estudiado, nos poníamos de acuerdo y se realizaba.*

*Resultado, ahora la Base Naval Puerto Belgrano tiene una cancha de 18 hoyos, muy bien ubicada en un sitio arenoso. En verdad una cancha muy buena.*

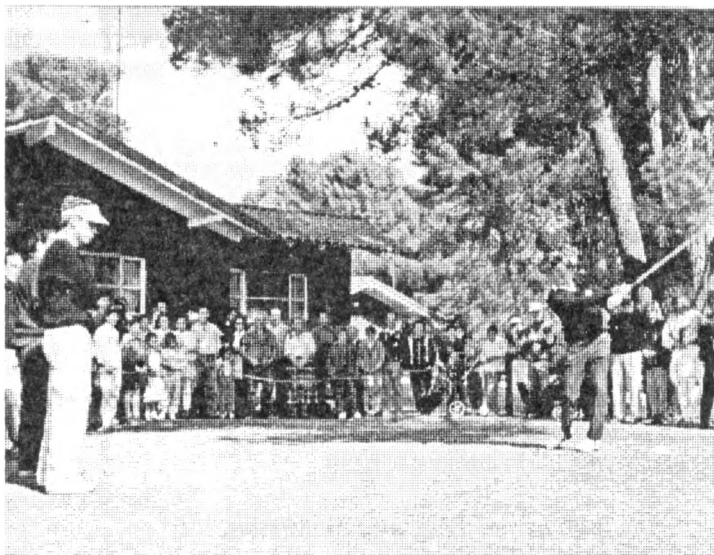
*Mientras estuve incorporado tuve muchas facilidades para intervenir en torneos. En un principio el almirante Saravia, que era uno de mis jefes, me autorizaba para salir a jugar; también después me ayudó bastante el almirante Merlo Flores con quien jugué en muchas oportunidades.*

*Me ayudó y me alentó y hay una anécdota que nos tiene de protagonistas. El pegaba bastante bien y cuando lo hacía con slice yo se lo hacía notar diciéndole:*

*-»Almirante, esa pelota lleva un poco de slice» -y él me contestaba risueñamente:*

*-»De Vincenzo, eso no es un slice, sino una deriva a estribor», -mezclando términos marineros con terminología golfística.*

*Jugué mucho con él y estuvimos en contacto, porque tenía por costumbre jugar 9 hoyos alrededor de mediodía, una vez finalizadas las actividades de la mañana. Esto le llevaba alrededor de una hora, luego almorzaba y volvía a sus tareas profesionales de la tarde.*



*En una reciente visita de De Vincenzo al Golf Puerto Belgrano, saliendo del hoyo 1. Al fondo el actual "Club house".*

*Me invitaba muchas veces a almorzar a su casa de la Base y le había dado orden al cabo principal cocinero que no me diera comidas pesadas, para que no engordara y perdiera de esa forma estado físico para jugar.*

*Todos buenos recuerdos pues en la Marina me trataron siempre con suma amabilidad, casi como si fuera un oficial más.*

*Por mi parte cumplí con todas las obligaciones que imponía el Servicio Militar, como ser entre otras, aprendí a tirar, a marchar, y muchas cosas más que luego me sirvieron y ayudaron en la vida.*

*Como broche, al finalizar el Servicio me agasajaron con una linda reunión, me regalaron una medalla y tengo muy presentes los gratos momentos pasados allí.*

*Lástima que ya pasaron 50 años porque me gustaría volver*



*Un hoyo y parte de la panorámica actual del Golf Puerto Belgrano.*

*a tener 20 años para encontrarme con todos esos señores que siempre me hicieron sentir como si fuera un amigo.*

*Después, con el correr del tiempo, muchas veces regresé a jugar a Puerto Belgrano; me encontré, naturalmente, con gente nueva, pero siempre con el mismo señorío y el mismo entusiasmo por el golf.*

*La cancha se mantiene muy bien y ha servido para nuclear a otros marinos, sus mujeres y sus hijos, que también juegan al golf, notándose una actividad mucho más amplia de la que yo conocí.*

*También he jugado en el Campo de Golf de Villa Adelina, voy seguido y tengo contacto con los marinos que juegan allá.*

*La cancha está a un paso de la Capital y tiene una enorme actividad, es de 9 hoyos, muy bien hecha, en un terreno algo reducido pero muy lindo.*



**Característica pose del maestro De Vincenzo.**

*Hace muy poco tiempo estuve, en ocasión en que al profesor que allí actúa, Juan Querelos, le entregaron una medalla como reconocimiento por todo lo bueno que hizo en beneficio del golf en la Marina.*

*Creo que el profesor Querelos ahora está retirado, pero tengo entendido también que aún supervisa algunos detalles.*

*El tiempo pasado en la Marina está lleno de buenos recuerdos para mí. Por ejemplo en ese lapso gané los dos torneos más importantes del país, llegué a ser Campeón Argentino y Campeón de Profesionales.*

*Es bueno recordar que comencé a ser profesional a los 15 años y al tocarme Marina y al estar casi permanentemente en la cancha de golf, tuve tiempo para practicar, salvo cuando debía realizar los ejercicios correspondientes a mi condición de mariner.*

*Con referencia a conocimientos sobre navegación debo aclarar que estando en Puerto Belgrano, me embarcaron varias veces, pero casi por invitación diríamos, para tener así la idea y la sensación de cómo era navegar en un buque de guerra.*

*Una gran experiencia, algo inolvidable.*

*Y no puedo menos que recordar aquí el apodo que me pusieron en ese tiempo y que perdura aún en la memoria de muchos.*

*«Spaghetti» me decían y ese nombre surgió porque cuando me daban permiso para participar en torneos, yo viajaba vestido con el uniforme de mariner.*

*Esto unido a que pegaba muy fuerte hacía decir a la gente: «Ahí viene Spaghetti».*

*A esos dos factores se debió entonces el nacimiento de ese apodo que, como digo, todavía se recuerda.*

*Debo reconocer sin embargo que, en la Marina, mejoré mucho mi juego. Esos dos años pasados entre marinos me sirvieron de mucho, de base diría, para llegar a saber lo que yo valía y relegar a un costado aquello sin la misma trascendencia y valor para mi desarrollo como ser humano."*

## EL PADRE DE AGOSTINI Y LA PATAGONIA

«¿De Agostini? Lo recuerdo muy bien todavía. Había venido a nuestro instituto para hablarles a los niños acerca de sus exploraciones.

Era un hombre alto, delgado, pero la cosa que recuerdo con mayor nitidez era su mirada, siempre en movimiento. Parecía que las cuatro paredes que delimitaban el aula lo hiciesen sentir en una ratonera, y tal vez era exactamente así. Habitado a los grandes espacios, al sentido de ilimitada y salvaje libertad de las tierras magallánicas, él debía sentirse efectivamente incómodo y quizá con el pensamiento se perdía en los extensos bosques, entre los montes y los hielos de la Patagonia».

Diría yo que es suficiente este brevísimo testimonio de monseñor Gandini, párroco de Seregno y alpinista también él, para hacer una primera presentación del último gran explorador de la Patagonia y de la Tierra del Fuego. Padre Alberto María De Agostini: un misionero salesiano que como ninguno ha sabido fusionar la obra de caridad cristiana con aquella, aparentemente opuesta, del explorador.

En esta monografía nos ocuparemos, pues, de uno de los mayores exploradores patagónicos, de sus obras, de sus fotografías documentales y de su montañismo, pero también tendremos la manera de conocer al hombre De Agostini. Y tal vez sea por cierto ésta la empresa más ardua, por cuanto se conoce bien poco de su vida privada.

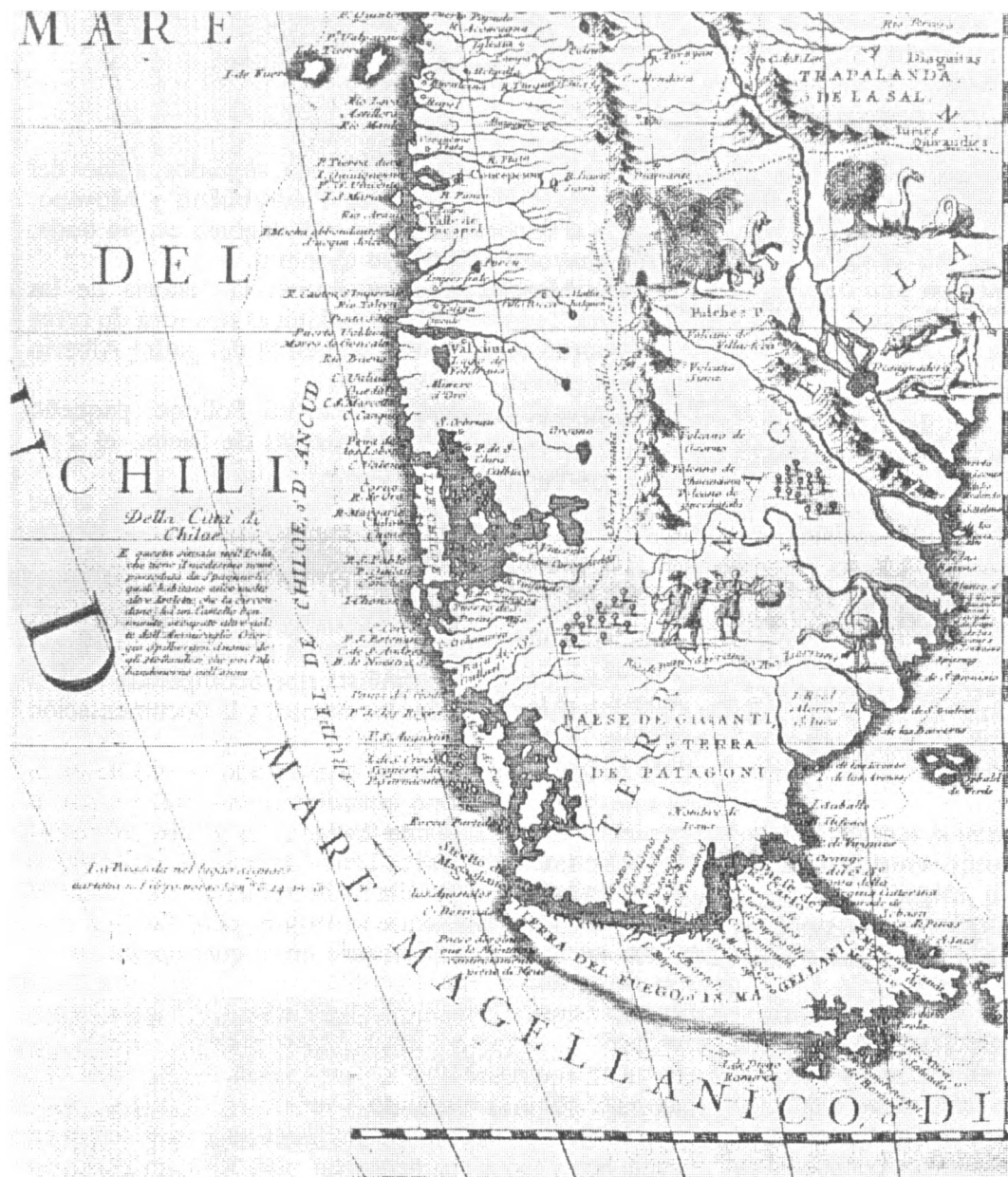
### Tierras magallánicas: La primera exploración de De Agostini

Inmediatamente después del descubrimiento del continente americano, cuando se comprendió que no se trataba de las Indias Orientales sino de una tierra completamente nueva, se iniciaron los viajes de exploración con el propósito de hallar un paso que permitiese superar el obstáculo y penetrar en el Océano Pacífico.

El honor de este descubrimiento corresponde al portugués Fernando de Magallanes, quien, habiendo partido de la península ibérica en setiembre de 1519, se internó en el estrecho que después tomaría su nombre el 1° de noviembre de 1520. Magallanes prosiguió el viaje y entró en el Océano Pacífico, alcanzó las Indias Orientales y perdió la vida en las Filipinas, en un encuentro con las tribus indígenas.

La *Victoria* fue la única de las cinco naves que retornó a su punto de partida, el 7 de noviembre de 1522. Era la primera embarcación que había circunnavegado el globo, pero retornaba con tan sólo dieciocho sobrevivientes a bordo.

Los años sucesivos vieron aumentar cada vez más la importancia del Estrecho de Magallanes, que fue pronto aprovechado también por Francis Drake, el corsario inglés, para tomar por sorpresa a las colonias españolas del Pacífico. A esta incursión España respondió intentando fundar dos colonias que controlaran el paso, pero por desgracia la iniciativa tuvo corta vida y todos sus habitantes perecieron en el lapso de pocos años.



Pais de los Gigantes  
o Tierra de los Patagones  
y Tierra del Fuego o Isla  
Magallánica en el mapa  
del padre P.M. Coronelli (1688).

*Campamento tehuelche  
en la Patagonia.*



No obstante esta infortunada iniciativa, tanto Inglaterra como España procuraron obtener el mayor número de informaciones topográficas y oceanográficas con el fin de mejorar su presencia en aquellas latitudes.

Entre 1826 y 1834 el Almirantazgo británico organizó el primer gran relevamiento de los mares de la América Latina y de la Tierra del Fuego. La empresa fue capitaneada por Philip Parker King y por Fitz Roy sobre las naves *Beagle* y *Adventure*. En 1831 se unió a la expedición el célebre naturalista Charles Darwin, quien con Fitz Roy remontó el río Santa Cruz casi hasta el Lago Argentino. El imponente trabajo de los ingleses iniciaba la era de la colonización y de un más profundo conocimiento de esas tierras.

Bien pocos habían sido hasta entonces los viajes a las zonas no costeras, que permanecían, en la práctica, desconocidas. Constituyen excepción las exploraciones del misionero italiano Nicolás Mascardi y, más tarde, la de Tomás Falkner, quien durante veinte años realizó diversos viajes por el interior.

Ulteriores conocimientos de la región cordillerana y de la

pampa provinieron del trabajo de otros estudiosos, como Antonio Viedma y Alberto Malaspina, seguidos, afines del ochocientos, por los argentinos Piedra Buena y Moyano, cuyo aporte al conocimiento de la Patagonia es, sin duda, uno de los mayores en sentido absoluto.

Después de Moyano y otros pocos, la historia de las exploraciones de las tierras magallánicas nos toca de cerca porque, a partir de 1910, es también la del padre Alberto María De Agostini.

Alberto María De Agostini nació en Pollone, pequeño pueblo de Piamonte, en las cercanías de Biella, el 2 de noviembre de 1883.

Fue ciertamente la feliz ubicación de la región natal, al pie de los Alpes, y la vecindad de Biella, cuna del alpinismo italiano, las que influyeron, desde la juventud, en el ánimo y las preferencias de De Agostini.

La pasión por la montaña, por los grandes espacios y las zonas inexploradas creció con él, y ya sobre los Alpes supo



destacarse como experto alpinista que acompañaba, junto a la acción, la investigación, los escritos y la documentación fotográfica.

En 1909, a los veintiséis años, consagrado sacerdote en la orden salesiana, abandonó inmediatamente Italia y partió como misionero hacia una de las regiones menos conocidas y más inhóspitas del globo: la Tierra del Fuego. ¿Qué era lo que lo impulsaba hacia allá? Ciertamente, la vocación sacerdotal y las exigencias de su orden, pero también, sin duda, ese espíritu de exploración en el cual apenas se ha mencionado la influencia de su hermano Juan, fundador del Instituto Geográfico que lleva su apellido.

412

Ya Don Bosco, fundador de la orden de los salesianos, hablaba de aquellas lejanas tierras con conocimientos superiores a los comunes. En sueños había tenido la visión de las riquezas y bellezas naturales aún ocultas en las regiones interiores de la Patagonia y de la Tierra del Fuego.

En la obra de exploración de De Agostini podemos entrever por cierto también una voluntad permanente que tendía al propósito de demostrar en forma cabal que el sueño de Don Bosco era verídico, lo que, ante la magnitud del material reunido, puede considerarse logrado.

Fue con estos antecedentes que inició una de las más completas obras misioneras que se conozcan: el eclesiástico se conjugó con el antropólogo, con el fotógrafo, con el geólogo, con el etnólogo y con el montañista, y todos estos aspectos, actuando como fuerzas conjuntas, permitieron a De Agostini alcanzar aquella estatura humana y espiritual que todos le reconocen.

El joven sacerdote llegó a Punta Arenas en 1910 y halló a sus hermanos de orden empeñados en la tentativa de sustraer de la declinación y de la destrucción a los últimos núcleos de los indios fueguinos.

Desde varios años atrás esa obra era llevada adelante con

tesón por el prefecto apostólico de los territorios magallánicos, monseñor José Fagnano. Con gran habilidad diplomática, Fagnano logró obtener el apoyo de las más importantes familias de colonos, los Menéndez y los Braun, pero la situación era ya comprometida y se precipitaría muy pronto.

La introducción de la cría de ganado desencadenó la caza del indio y dio definitivamente el golpe de gracia a la cultura indígena. Los salesianos se empeñaron esforzadamente en preservar de la invasión de la cultura occidental a los indios, agrupándolos en misiones adecuadamente construidas, pero la empresa no era fácil, dado que se debía también mantener una buena convivencia con los colonos y con los ricos propietarios que habitaban en los grandes centros.

En este cuadro De Agostini inició su obra, enseñando en las misiones y en los centros salesianos. Tan sólo en el tiempo libre se dedicaba a las exploraciones que lo hicieron tan famoso. No obstante, ese escaso tiempo fue suficiente para permitirle documentar de manera completa todos los territorios magallánicos.

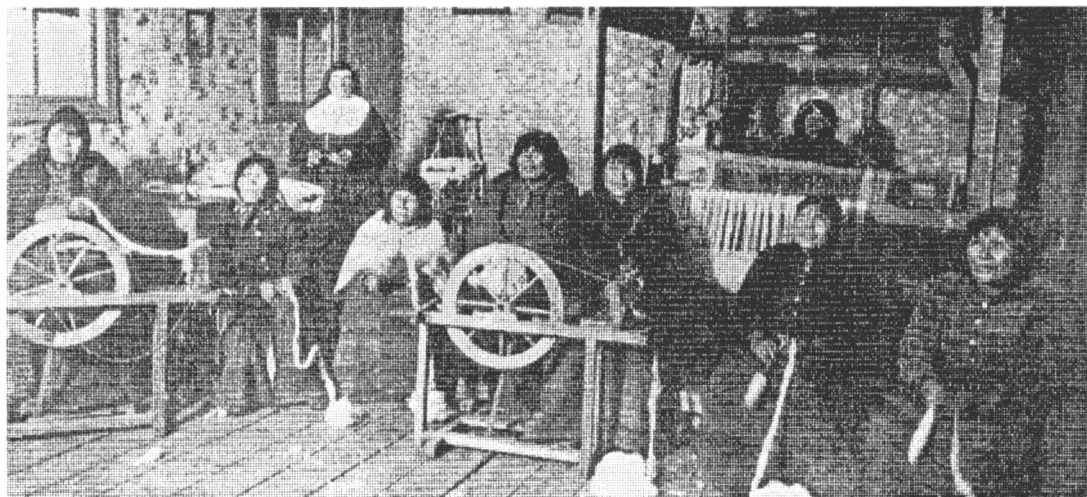
### **Las exploraciones**

Punta Arenas fue la base de partida para las primeras exploraciones de Alberto De Agostini, quien no por casualidad mostró muy pronto su interés por la cordillera fueguina conocida como Cordillera Darwin. En los primeros dos años de su permanencia el sacerdote había tenido ocasión de realizar, por tierra y por mar, una pesquisa preliminar del archipiélago fueguino y, sobre esa base, de hacerse una idea de las zonas más interesantes y de las dificultades que había encontrado.

En 1912 De Agostini se dirigió, pues, a la Cordillera Darwin, que con sus imponentes cumbres no podía menos de atraer su espíritu de montañista.

La Cordillera Darwin, última estribación meridional de la cadena andina, se halla en el sector occidental de la isla de

*Un grupo de mujeres Selknam (Onas) en la Misión Candelaria de Río Grande.*



Tierra del Fuego, y presenta cimas de notable altura, que alcanzan a los 2300-2400 metros. El sistema orográfico se extiende cerca de 100 kilómetros y está delimitado al sur por el Canal de Beagle y al norte por la Bahía del Almirantazgo. Al este y al oeste establecen sus confines, respectivamente, el Valle de Jendegaia y el fiordo Contraalmirante Martínez.

La cima más alta de la cadena es el Monte Sarmiento, que, con su blanca silueta, se eleva directamente del mar, dando una impresión de enorme poderío.

Dice al respecto De Agostini: «Es algo que no se puede olvidar. Cuando, algunos años después de estos viajes míos, tuve ocasión de ver de cerca el monte Aconcagua, de 7000 metros de altura, esa visión no causó en mí ni siquiera un pálido reflejo de esa fuerte emoción, mezcla de maravilla y espanto, que sentí cuando me hallé frente a la imponente pirámide del Sarmiento».

Entre 1913 y 1914 el salesiano realizó dos tentativas por alcanzar esa cima, pero la adversidad del tiempo y las enormes dificultades de acercamiento y orientación las frustraron.

De regreso de la primera fallida tentativa al Monte Sarmiento, De Agostini se dirigió a la Bahía del Almirantazgo y, con los guías Abel y Agustín Pession y el doctor De Gásperi, realizó la primera travesía de la cordillera cruzando la Sierra Valdivieso hasta Ushuaia, la más austral ciudad argentina.

Una vez alcanzado el pequeño centro habitado, sus intereses se orientaron inmediatamente hacia el Monte Olivia, que domina la bahía de la población con sus formas esbeltas. Los tres andinistas -De Agostini y los Pession- partieron hacia la montaña sin De Gásperi. La escalada no estuvo exenta de obstáculos y peligros debidos principalmente a las rocas esquistosas fácilmente desmenuzables que constituían la cumbre. Una escarpada y poco segura cresta creó algunas dificultades, pero a las 1030 el estandarte argentino flameaba en la cima. En Ushuaia la población había tenido noticia del acontecimiento, que fue certificado sin rodeos por el gobernador de Tierra del Fuego, Francisco J. Cubas. Otros veinticinco notables de la población afirmaron por escrito haber «...observado con ayuda del telescopio flamear sobre un pilón de piedra en la cumbre más elevada del Monte Olivia la bandera nacional, que había sido colocada el día anterior como a las diez y media a.



*El glaciar Schiapparelli desde la cumbre del Cuerno Negro  
(17 de enero de 1914).*

414

m. por una expedición alpinista que dirigió el R. P. Salesiano don Alberto De Agostini, en compañía de los dos guías Abel y Agustín Pession, lo que certificamos para que sirva de constancia...».

Pero era el Monte Sarmiento el sueño y la obsesión de De Agostini, quien, con todo, se daba cuenta de que la técnica del montañismo de aquellos años no habría permitido vencer tamaño obstáculo. Con todo, supo esperar, hasta el punto de dedicar a este empeño sus últimas fuerzas y ver coronado su deseo cuarenta y dos años más tarde.

Los años 1914 y 1915 estuvieron todavía dedicados a la exploración de la Cordillera Darwin, cuya parte interna era aún prácticamente desconocida. En la Sierra Alvear, sobre el lago Fagnano, el sacerdote escaló el Monte Corbajal, y en la Darwin

intentó la ascensión del Monte Italia y logró la del Monte Belvedere.

Ultima Esperanza y monte Mayo

Entre 1916 y 1917 las exploraciones de De Agostini tuvieron como campo de acción la Patagonia y, precisamente, los grupos del Balmaceda y del Paine. El primer macizo surge al fondo de la Bahía Ultima Esperanza, unos setenta kilómetros al nordeste de Puerto Natales. Alrededor de las laderas de la montaña De Agostini realizó algunos relevamientos para mejor definir la orografía.

Bastante más laboriosa e interesante fue la exploración del macizo del Paine, situado un poco más al norte del Balmaceda.

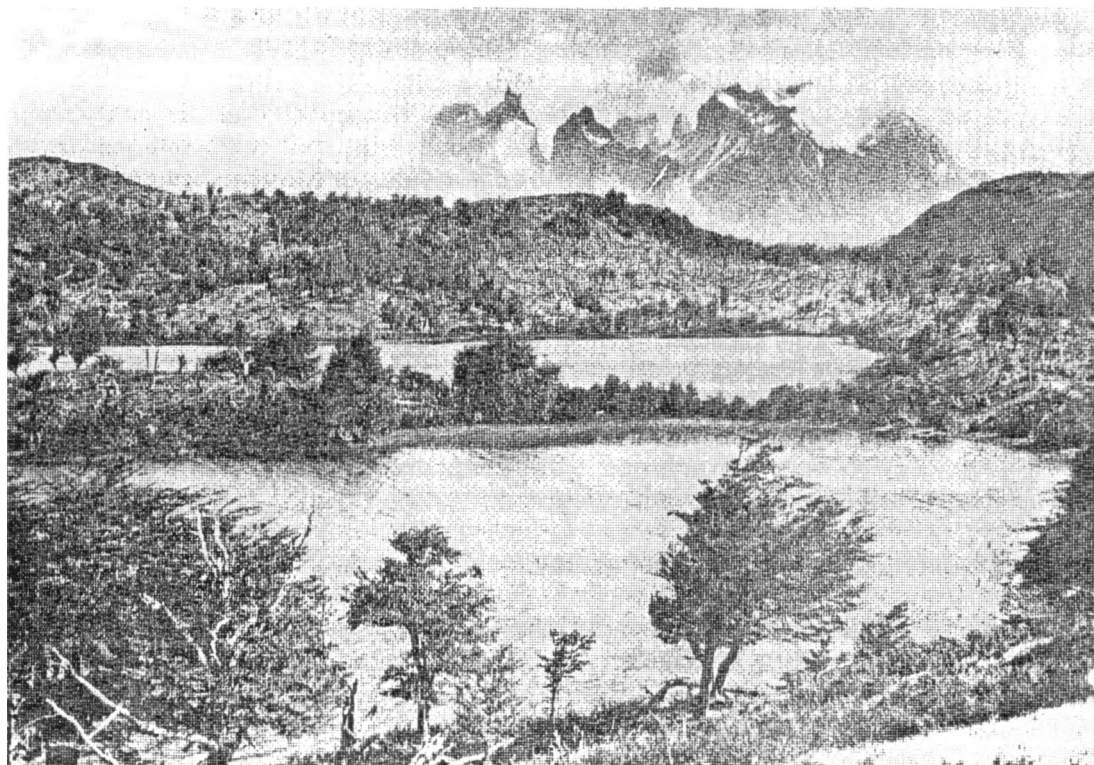
De las descripciones conservadas es fácil comprender que ese grupo montañoso suscitó en el misionero una muy fuerte impresión, ya sea por la majestuosidad de las cimas como por la belleza del ambiente natural.

En la región Ultima Esperanza, De Agostini veía -y no se equivocaba- un rincón del paraíso terrestre que había quedado oculto, durante años, a los ojos humanos. Varias veces efectuó excursiones por la zona, dejándonos una admirable descripción en sus libros y acompañándola de espléndidas fotografías.

A propósito del Paine se expresa así: «El lugar es de los más salvajes y grandiosos. Selvas, lagos, ríos, cascadas, constituyen el pedestal de este fantástico castillo torreado, con murallones gigantescos, acorazado de hielos, sobrepasado por agujas de terrible aspecto que tanta seducción ofrecen al denuedo de los montañistas».

En 1929 De Agostini efectuó la exploración del último extremo de territorio aún desconocido de la cadena, la cuenca terminal del Paine, que, por su forma perfectamente circular, fue confundida por Moyano, quien la entrevio a la distancia, con el cráter de un volcán extinguido.

*Los Cuernos del Paine  
desde el sur.*



415

Del mismo año es la travesía de la Sierra de Los Baguales, macizo basáltico que separa el Paine del Lago Argentino. El grupo montañoso, aislado y salvaje, reservaba nuevas e inusitadas vistas al explorador, quien, en sólo siete horas a caballo, llegó de la estancia «Los Leones» a la estancia «Anita», sobre las orillas del Lago Argentino.

Concluida esta campaña, el salesiano proyectó su interés más al norte, sobre el mismo Lago Argentino y hacia los glaciares que allí se precipitan alimentándose en el corazón de la cordillera. La región estaba prácticamente inexplorada, y eran desconocidos el paisaje y la orografía interna.

Entre diciembre de 1930 y enero de 1932 De Agostini colmó

estas lagunas geográficas visitando los fiordos Mayo y Spegazzini. Como siempre, su primera preocupación fue procurar alcanzar alguna cima que pudiese ser punto panorámico para los relevamientos. Con los guías Croux y Bron y con el doctor Egidio Feruglio, el padre De Agostini se dirigió primeramente al glaciar interno y después intentó la ascensión de la imponente pirámide del Monte Mayo.

Favorecidos por un poco común período de buen tiempo, los cuatro lograron escalarlo y alcanzaron sin problemas los 2430 metros de la cima, de la cual podían dominar el fiordo y las tierras que se extienden lejos del mar. Era el 14 de enero de 1931, y desde la cima De Agostini tuvo una vista completa del territorio que lo circundaba.

«Un panorama estupendo, indescriptible por la profunda vastedad del horizonte y por la sublime grandiosidad de los centenares de cumbres... son las primeras miradas humanas que contemplan estas soledades de hielo entre arrebatos de alegría y atónito recogimiento... La mirada se dirige ávida a través de aquella inmensa extensión de nieves, de hielo y de cumbres, que la cristalina transparencia de la atmósfera y la fulgurante luz del sol tornan aún más nítida, y procuro escuchar sus secretos».

Bastan estas palabras para aclarar las ideas acerca de qué tipo de explorador fue De Agostini: un científico riguroso, pero también y sobre todo un hombre sediento de conocimientos, impulsado por un fuerte deseo romántico hacia las soledades y lo desconocido, y además, un hombre de fe siempre pronto para asombrarse ante las maravillas de la creación.

## 416 La travesía del Hielo Continental y el Fitz Roy

También de 1931 es la primera travesía del Hielo Continental y de la Cordillera Patagónica Austral, cumplida asimismo con los tres compañeros que lo habían seguido en la ascensión al Monte Mayo. La empresa fue llevada a cabo entre el 24 de enero y el 13 de febrero. Bastante laboriosa fue, sobre todo, la travesía del inmenso glaciar Upsala, uno de los más extensos de la cordillera. Más allá de la impresionante avenida helada, en las laderas del Monte Cono, los exploradores hallaron un oasis de verdura hasta con algunas hayas enanas, perdidas entre las morenas y los hielos.

« Es un pequeño oasis verdegueante y florido entre la aridez de los glaciares y de las rocas, en una espléndida posición para establecer nuestro campamento».

Prosiguiendo la travesía, el grupo entró en un glaciar desconocido, que fue bautizado «Bertacchi». Luego fue descubierta una inmensa altiplanicie, que tomó el nombre de Meseta Italia. Los cuatro alcanzaron finalmente la cima virgen del Monte Torino, de donde contemplaron el subyacente fiordo



*El Macizo del Paine y el Alto Valle del Francés.*

Falcon y la costa del Pacífico. Si bien no concluida en todos sus objetivos, bien se puede decir que la travesía se cumplió, y el retorno se llevó a cabo por el camino de ida.

Esta realización es una de las piedras miliare de la historia de las exploraciones patagónicas, y sólo muchos años más tarde será repetida y completada enteramente (1955-56; expedición de la Royal Geographic Society; H. W; Tilman y el chileno Jorge Quinteros, desde el fiordo Calvo hasta el Lago Argentino).

Con metódica progresión, siempre en busca de nuevos horizontes, de 1932 a 1935 el padre De Agostini visitó otras veces el macizo del Fitz Roy, seguramente el grupo montañoso más complejo e imponente de toda la cordillera. En sucesivas campañas de exploración se adentró en los valles que, de las laderas de las montañas principales, confluyen en el Río de las Vueltas. Huésped de la estancia «Masden», pasó Navidad al pie de la cordillera, escuchando las narraciones de su anfitrión,

quien recordaba los tiempos en que esos lugares eran aislados y salvajes. Y así fue como decidió establecerse allí.

Encontramos, en este breve período de descanso, a un De Agostini hombre de Dios. Por otra parte, cuando se detenía en las estancias, el salesiano abandonaba siempre los hábitos del explorador y retomaba los del sacerdote, celebrando misas, consagrando matrimonios, administrando los sacramentos o también pronunciando tan sólo palabras de consejo o confortando los espíritus,

Pero el llamado de la naturaleza salvaje y de la investigación estaban siempre presentes y los reposos no hacían más que dar a esos impulsos mayor vigor. Terminadas sus funciones como sacerdote, De Agostini volvía a ser hombre de aventura.

Ya en 1931 había podido admirar de cerca la elegante pirámide del Fitz Roy y había recibido una vivísima impresión. «Pero la atracción más imponente la constituye el Monte Fitz Roy... Es el señor de toda esta vasta región montañosa, es otro Cervino, algo más modesto en cuanto a elevación pero no menos terrible por la verticalidad de sus paredes y la majestuosidad de su cúspide. El Fitz Roy es sin duda una de las montañas más bellas e imponentes de la Cordillera Patagónica...».

En aquella primera expedición de ensayo, De Agostini efectuó el reconocimiento del valle del río Fitz Roy y penetró hasta el círculo terminal, encerrado entre las muy audaces agujas del Cerro Torre, ->\*que se yergue imponente al oeste, ostentando su grácil cima, altísima, coronada por un penacho de hielo, y sus formidables paredes de granito...» - y la impresionante muralla noroeste del Fitz Roy.

Durante el segundo viaje a la región, el padre salesiano se adentró en el amplio valle del Río de las Vueltas, todavía entonces desconocido en su parte superior. Obviamente, tampoco eran conocidos los valles tributarios, aun cuando algún occidental los hubiese visto. En 1909 había penetrado en esos

territorios un aventurero alemán en busca de fabulosos tesoros de las minas. Ese hombre se estableció definitivamente en la región, en un valle cuyo topónimo recuerda su sobrenombre: en efecto, él era conocido como Milodón, por haber sido el descubridor de la célebre gruta del Milodonte, en la región de Ultima Esperanza. El hombre llevó en aquellos lugares una vida solitaria que duró de 1913 a 1931, año de su muerte. Su verdadero nombre era Alberto Conrad y su cadáver fue hallado en su barraca con sus supuestos tesoros: algunos cristales de cuarzo.

En aquellos años se hablaba también de otra leyenda viviente, un individuo que podríamos describir como una mezcla de Robin Hood, Billy the Kid y Robinson Crusoe. Se trataba de un bandido uruguayo, Asencio Brunel, ladrón de caballos y de rebaños, terror de los indios tehuelches y de los primeros estancieros. Vestido de pieles de puma, Asencio dominó, como señor indiscutido, la región, y cumplió gestas casi legendarias, para terminar muerto por algunos colonos en un tiroteo digno de las mejores películas del Oeste. Retornemos, pues, al protagonista de nuestra monografía, el cual proseguía sin pausas el reconocimiento de las montañas. Bastante provechosa fue la expedición al valle del Río Eléctrico en busca de una completa visión y conocimiento de las vertientes septentrionales del Fitz Roy. Formaba parte del grupo también el guía alpino Carrel, de la región de Aosta. El campamento de base fue instalado en el valle, cerca de un gigantesco peñasco errático que desde ese día, en memoria del sacerdote explorador, es conocido como Piedra del Fraile. Construida una cabaña de troncos, a causa del mal tiempo el grupo fue obligado a permanecer inactivo durante cerca de un mes.

Al término de la forzada espera, el retorno del buen tiempo permitió recorrer la parte superior del valle del Río Eléctrico, asomarse al Hielo Continental y de allí dirigirse a la ladera noroeste de la Gorra Blanca. En el curso de la excursión, fue localizada y descripta una nueva cadena montañosa al norte del Cerro Torre, que fue llamada Cordón Guillermo Marconi. Se pudo además establecer la posición geográfica de los glaciares tributarios del lago San Martín.

## Lago San Martín y monte San Lorenzo

Sería justamente la región del San Martín la próxima meta de los viajes de De Agostini, quien pasó en la zona buena parte del año 1937. Usando, como base de partida, las estancias «La Ramona» y «Los Ventisqueros», el salesiano logró, en una primera tentativa, escalar el Monte Milanesio, óptimo punto panorámico que se asoma a la cadena interna y a los glaciares O'Higgins y Chico, los cuales se lanzan sobre el brazo sur del Lago San Martín.

Hemos llegado así a la última etapa de las exploraciones de Alberto De Agostini. Dirigiéndose aún más al norte, orientó sus esfuerzos hacia el macizo del monte que, por su altura, es el segundo de toda la Cordillera Patagónica Austral: el Monte San Lorenzo. Se trata de una montaña de hielo y roca, de formas audaces e imponentes, un verdadero y real señor de la cordillera.

Toda la región del San Lorenzo estaba prácticamente inexplorada, si se excluyen las rápidas visitas cumplidas por los topógrafos militares argentinos y chilenos con el propósito de definir los confines entre las dos naciones.

En 1940, terminada una segunda y veloz excursión en la región del San Martín, De Agostini se dirigió hacia los nuevos territorios.

El trabajo se inició con la exploración y los relevamientos geográficos y geológicos de las vertientes sur, este y norte del San Lorenzo, de cuyos glaciares se originan el río Lácteo, el río Platten y el río Tranquilo. A propósito de la montaña se expresa así De Agostini en su obra «Andes Patagónicos»: «El macizo de San Lorenzo (3700 m) es, después del monte San Valentín (4050 m) el más elevado de la Cordillera Patagónica Austral.

No obstante la relativa facilidad de acceso -sus bases se pueden alcanzar fácilmente ascendiendo por los valles orientales- ha permanecido hasta hoy ignorado casi del todo en el

mundo geográfico y del montañismo, y casi nada se conocía, hasta nuestra llegada, de su estructura y de sus interesantísimos e imponentes aspectos, y ninguno había penetrado en su interior... El San Lorenzo, por su especial posición, constituye el punto culminante de aquel sistema montañoso que, alejándose del eje de la cordillera andina, se aproxima a las mesetas orientales, quedando circunscripto al nor-nordeste por las profundas depresiones del río Baker y del lago Cochrane-Pueyrredón, y al sur por la cuenca del Lago San Martín».

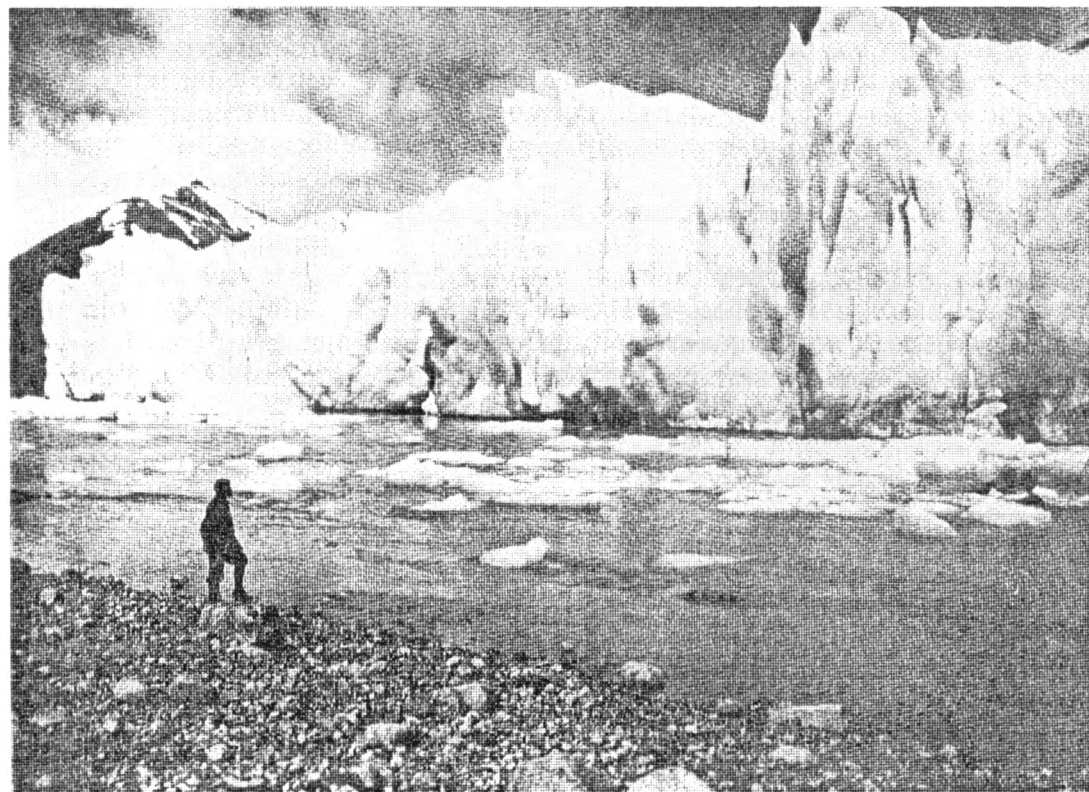
Por cierto, esta cima, de formas elegantísimas, debió suggestionar no poco al sacerdote misionero, tanto que, leyendo su informe de la exploración, el San Lorenzo está siempre presente, observado, admirado casi como algo sobrenatural y misterioso.

Durante el primer viaje se realizó la travesía del valle del río Lácteo, «uno de los más pintorescos que yo haya conocido en la cordillera, no sólo porque mantiene todavía intacta la vegetación arbórea, en forma de manchas de hayas esparcidas graciosamente aquí y allá, casi artísticamente, sobre las laderas, sino sobre todo por la vista del San Lorenzo, que domina todo el fondo hacia el poniente, y de otros dos montes bastante elevados, el Penitentes (2750 m) al sudoeste, y el Hermoso (2100 m) al norte, en directa continuación del valle del río Lácteo».

Poco tiempo después le tocó el turno al valle del río Platten, de pocos atractivos según De Agostini, pero, con todo, bastante importante porque permite observar la vertiente norte del San Lorenzo. Después de una serie de días de tiempo malo y ventoso, por fin se tornó realidad la esperanza de poder conocer y fotografiar el lado norte de la montaña, y los exploradores gozaron de una incomparable vista del macizo.

Por aquellos días nació probablemente el proyecto de escalar la montaña, y con el propósito de localizar una vertiente menos ardua, De Agostini se dirigió aún más al norte, hacia el valle del río Tranquilo, tributario del Río del Salto, que después desemboca en el Pacífico. Al noroeste del macizo principal fue

*Tierra del Fuego.  
El glaciar Negri visto desde  
la caleta homónima.*



localizada y descrita otra cadena montañosa, la de los montes Cochrane, pero bastante más interesante fue el descubrimiento de que el lado noroeste del San Lorenzo, aunque cubierto de inmensos glaciares, podía ser escalado. Una segunda incursión en el valle del río Tranquilo y en la parte superior del Río del Salto confirmó que la ascensión era factible y permitió obtener ulteriores datos documentales.

También en este caso, De Agostini se valió de la generosa hospitalidad de los muy pocos colonos de la región, y estableció su base cerca de la estancia «Elorragia». En sus descripciones él no pasa por alto los detalles de la vida y del trabajo de los estancieros, y a veces intenta ofrecer un perfil psicológico de ellos. «Pocos son los colonos que todavía hoy viven desparra-

mados en estos solitarios valles andinos, tan alejados de los centros habitados, por las dificultades de acceso debidas a la aspereza de los caminos apenas trazados entre despeñaderos y pantanos, por los peligrosos vados de los ríos impetuosos que tornan difícil el abastecimiento de los víveres y la exportación de los productos laneros de los cuales obtienen los medios para sustentarse, de modo que las ganancias son bastante escasas y la vida dura y llena de privaciones.

No obstante estas dificultades y penurias, un profundo afecto liga a los colonos a estos solitarios valles andinos, como si estuviesen subyugados por un encanto misterioso.

De cuando en cuando el nostálgico recuerdo de lugares



más cómodos y poblados donde transcurrieron los primeros años de sus vidas, y el deseo de volver a ver a parientes y amigos los induce a alejarse por algún tiempo, pero pronto retornan con alegría a estos oasis de paz y soledad, aburridos y fastidiados del alboroto y de las habladurías de la sociedad».

### **De Agostini ambientalista y la ascensión al San Lorenzo**

Junto a los muy precisos informes de viaje, a las descripciones de valles y sistemas montañosos que otorgan a menudo a las narraciones de De Agostini una atmósfera más bien monótona y fría, se agregan a veces consideraciones de carácter ambiental que testimonian, por el contrario, el amor por la naturaleza del gran explorador. Hallamos en ellas una constante preocupación del autor respecto de la progresiva invasión de los valles por parte de los colonos, invasión que conducía a inevitables perturbaciones del equilibrio ecológico.

420

Podemos hallar descripciones en este sentido cuando, por ejemplo, con gran tristeza describe las grandes y súbitas destrucciones forestales de Última Esperanza. «Cuando llegó allá don Orosimbo, inmensas zonas boscosas jamás holladas por ser humano alguno cubrían esta vasta región premontañaosa, pero en pocos años, por causas fortuitas o intencionales, fueron destruidas por colosales incendios, que duraron semanas y meses enteros, favorecidos por la extraordinaria fuerza y continuidad de los vientos. Esta es la suerte que ahora les ha correspondido a todos los bosques precordilleranos de la Patagonia en su vertiente oriental».

Otros fragmentos relativos al ambiente nos describen, por otra parte, algunas especies de animales en vías de extinción, como por ejemplo el huemul o ciervo de la cordillera. «El huemul (*Hippocameius bisulcus*, Mol) es todavía numeroso en los valles cordilleranos, pero, a medida que estos se van poblando, desaparece rápidamente. Sus principales enemigos son el león y el hombre. El primero lo caza para saciar el hambre; el segundo, por diversión o por razones aún menos justificables, aprovechando de su extrema timidez y docilidad».

Con esta pequeña digresión hemos llegado a la última exploración de De Agostini: el viaje a los valles del río Baker y del río Chacabuco. El salesiano alcanzó así los límites septentrionales de la cordillera. De esta experiencia nos deja en sus libros más impresiones sobre la gente y sobre sus condiciones de vida que notas geográficas. Puntualiza las graves carencias respecto de caminos, cosa que llevaba a los colonos a un grave aislamiento y permitía que los bandidos se enseñorearan de la región. Uno de los colonos, conocido por De Agostini, quien tuvo ocasión de ser su huésped, le contó de un individuo que le robaba y mataba su ganado. El colono fue asesinado por ese mismo bandolero poco después de la partida del misionero.

Entre las notas de este último viaje, muy característica es también la descripción de Vilches, extraño tipo de colono que vivía en un mísero tugurio. «No llegábamos en verdad a comprender cómo este singular ermitaño, con tanta madera del bosque a su disposición y con tanto tiempo disponible, no se había construido una habitación más confortable en un clima tan tempestuoso y frío, pero, por lo que parecía, el buen hombre estaba plenamente satisfecho y contento, sin demostrar ningún deseo de procurarse otras cosas fuera de las que poseía».

En el corazón de De Agostini, ya sexagenario, permanecía empero el deseo de alcanzar la cima del monte San Lorenzo, cuya ascensión podía también simbolizar el digno coronamiento de un trabajo de treinta años en la cordillera.

El momento propicio se presentó en la primavera de 1943. A causa de la situación bélica mundial, le fue imposible llamar a la Argentina a los guías alpinos italianos de los cuales siempre se había valido. Con todo, en el Club Andino de Bariloche encontró dos compañeros que parecían ser más que adecuados para la empresa: el guía suizo Alexander Hemmi y Heriberto Schmoll.

Favorecidos por una serie de nuevas carreteras, los tres llegaron rápidamente a las laderas de la montaña, pero luego perdieron un tiempo precioso a la espera de 500 kilogramos de materiales para la expedición.

Una vez resuelto el problema, gracias a un casi increíble período de tiempo espléndido -quince días- el grupo logró instalar un campamento de avanzada en la cota de los 2320 metros, sobre el glaciar del San Lorenzo.

El día 3 dediciembre, un primer asalto a la cima fue frustrado por el mal tiempo. Los tres se detuvieron en la cota de los 2925 metros y de allí descendieron hasta el campamento base, en el valle del Río del Salto. Hasta el día 14 el tiempo se mantuvo malo, impidiendo cualquier actividad, pero el alba del día siguiente despuntó grávida de promesas y el grupo decidió partir. Habiendo alcanzado el campamento de avanzada, un breve empeoramiento obligó a los escaladores a una pausa forzada, y sólo el 17 pudieron partir hacia la cima gracias a un inesperado mejoramiento del tiempo. Toda la ascensión se desarrolló entre dificultades técnicas, nieve y hielo, y con la preocupación de que el tiempo, ya inseguro, pudiese llegar a ser de nuevo malo e impidiese alcanzar la meta.

«...Nuestra mirada se dirige con ansiedad hacia las cadenas de montañas que se yerguen en el horizonte como para asegurarnos que continuarán los indicios de buen tiempo».

Una espesa niebla acompañó el trecho final de la expedición, manteniendo a los escaladores en un constante estado de tensión y expectativa que se relajó tan sólo en la cima. «Han transcurrido tres horas desde que emprendimos la ascensión de esta pared de hielo (vertiente noroeste) y Hemmi, que avanza cautamente, me pregunta con frecuencia: ¿En qué punto estamos?».

Llegados a una altura cercana a la cima, la niebla se disipó por un instante, dejando entrever la cumbre principal.

«...Aparece frente a nosotros hacia el sur, en toda su grandeza y majestad, la cúspide excelsa del San Lorenzo. Un estremecimiento de alegría invade nuestro espíritu, mientras en coro exclamamos: ¡la cima! ¡la cima!».

Hacia las 1630: «Hemmi se interna en una canaleta de

hielo... Avanzamos con mucha cautela, uno por vez, con toda la cuerda tendida sobre el inseguro trayecto, porque una caída representaría un salto vertical de 2400 metros. En pocos minutos alcanzamos la inmaculada cumbre. Son las 1730... Extraigo de la mochila una estatuilla de María Auxiliadora y, después de haberla asegurado a un asta preparada a propósito, la clavo profundamente en la nieve. La Virgen Santísima, desde esta cumbre dominante que constituye el confin entre la Argentina y Chile, velará por la paz de las naciones hermanas y por la prosperidad y el triunfo de la obra Salesiana en la Patagonia.

Schmoll, entre tanto, ha atado a un asta la bandera argentina y el gallardete del Club Andino de Bariloche... Agregó una banderita tricolor italiana... las dos banderas flamean gallardas sobre la cima augusta... y la noble enseña argentina parece fundir sus colores blanco y celeste en una admirable armonía con la candidez de las nieves y el azul del cielo.

Festejamos nuestra victoria bebiendo una copita de coñac...».

La noticia de la ascensión fue recibida con incredulidad y se difundió por doquiera en la pampa. Durante una etapa del viaje de retorno, De Agostini tuvo ocasión de escuchar el juicio que un gaucho formulaba sobre la increíble empresa, presumiendo ante los allí presentes: «A mí no me la cuentan -decía-: yo he visto de cerca la cima del San Lorenzo: es terrible. Si no la han enlazado, no es posible que la hayan escalado».

### **Exploración aérea de la región Ultima Esperanza**

Entre las tantas iniciativas tendientes al conocimiento de la cordillera, es necesario sin duda recordar también el vuelo sobre una parte de ella, cumplido por De Agostini en 1937.

Hombre abierto y atento a toda novedad, el misionero ya había sabido valerse magníficamente de la técnica fotográfica para documentar sus propios logros, y supo utilizar siempre toda nueva posibilidad ofrecida por el progreso.



*Alberto De Agostini y el piloto Franco Bianco en el aeródromo de Puerto Bories antes de emprender el vuelo sobre la cordillera (1937).*

Fue, pues, espontáneo en él tratar de poder emplear también los medios aéreos para tener una visión aún más clara de la cadena montañosa. El vuelo de 1937 forma siempre parte de aquellos emprendidos por los pioneros de la aviación, por cuanto, no obstante los progresos de la industria, las particulares condiciones climáticas de la Patagonia tornaban arduo, de cualquier modo, el normal vuelo en avión.

Dice al respecto De Agostini: «La navegación aérea en este sector austral de los Andes es una de las más difíciles del mundo... las ráfagas de viento... son terriblemente poderosas y vertiginosas, y producen en su carrera pozos de aire y fuertes remolinos que pueden hacer descender de golpe al aparato centenares de metros».

El primer vuelo sobre tierras magallánicas había sido realizado por el francés Ornar Page no muchos años antes. El 23 de agosto de 1914 se lanzó al cielo de Punta Arenas frente a los ojos maravillados de poderosos y humildes. Pocos días más tarde el mismo Page sobrevolaba el Cabo de Hornos. En 1916 los chilenos Fuentes y Castro, con un Bleriot de 80 HP, efectuaron la primera travesía del Estrecho de Magallanes, en 23 minutos. Inmediatamente después del conflicto mundial nació el Aero Club de Punta Arenas, y el 21 de mayo de 1921, el SVA de 220 caballos del club, comandado por Mario Pozzatti, efectuaba el primer vuelo postal de la América Austral, transportando una valija con cartas de Punta Arenas a Río Gallegos. El segundo vuelo fue cumplido de Punta Arenas a Ushuaia en 1928 por el alemán Gunther Plüschow, con el hidroavión «Cónorde Plata». Este piloto debe ser considerado un pionero, precursor de una nueva era: sus vuelos con propósitos de exploración aportaron una riquísima documentación acerca de toda la región.

Plüschow logró sobrevolar también el terrible Monte Sarmiento y, de regreso, pasó sobre el fiordo De Agostini. De este pasaje dejó una impresión escrita: ¡«Oh, monseñor De Agostini! ¡Tú que tanto has trabajado por descubrir las bellezas de la Tierra del Fuego. Ahora experimento la emoción inmensa que sentiste tú al descubrir este magnífico fiordo, que justamente lleva tu nombre!».

Después de esta necesariamente breve historia de los pioneros de la aeronáutica en las tierras magallánicas, volvamos a De Agostini y a su vuelo sobre el Balmaceda y el Paine, que le permitió reunir una enorme documentación fotográfica, la que continuó siendo, durante muchos años, indispensable y única para el conocimiento de esas regiones.

Compañero en la empresa y piloto del monoplano «Saturno» era uno de los animadores del Aero Club de Punta Arenas, Franco Bianco, hijo de piamonteses, que llegó a ser famoso por haber cumplido el raid Punta Arenas-Santiago-Mendoza-Buenos Aires-Punta Arenas: 6700 kilómetros viajando solo.

Para emprender el vuelo De Agostini se dirigió a Puerto Natales, donde esperó un par de días que el tiempo mejorara. Al tercer día, el 13 de abril, aclaró.

«A las 10 envió un fonograma a Bianco: Tiempo óptimo - Cordillera al descubierto». Respuesta inmediata: ‘Voy al campo y parto’».

Esa tarde iniciaba el vuelo.

«Dos carabineros chilenos vigilaban el aparato... Cuando subo a la carlinga, uno de ellos me pregunta porqué no me coloco el paracaídas. Pienso entre mí que el único paracaídas que llevo siempre conmigo es una reliquia de San Juan Bosco, a quien invoco en las dificultades y peligros».

El avión despega.

«Es la primera vez que sobrevuelo la inmensa Cordillera Patagónica, que desde tantos años es meta predilecta de mis estudios y de mis investigaciones. En pocos minutos el avión, con rápida subida, está a gran altura».

El liviano aparato ha llegado a los 2000 metros, y penetra en el estrecho valle entre el Balmaceda y el Cerro Prat. «...Cuando de pronto siento que el aparato desciende y cae verticalmente en el vacío, como si hubiese perdido las alas, a una velocidad impresionante, ¿cincuenta, cien metros? Franco me aseguró después que debían ser doscientos metros.

No me he todavía recuperado de la sorpresa de aquel salto acrobático, cuando ahora una fuerza invisible nos lanza velozmente hacia lo alto en tremenda subida. El «Saturno» tiembla y oscila, se hunde y se eleva como si estuviese a la merced de una gigantesca marejada... Franco domina con maestría y seguridad el aparato, y a mis temerosas preguntas responde que, apenas salidos de esa garganta, entraremos en una zona de mayor calma».

Apenas hay tiempo de tomar la máquina fotográfica y ya el

avión está sobre el Paine, «que absorbe nuestras miradas con la belleza y majestad de innumerables pirámides, torres y penachos, que lo hacen aparecer como una gigantesca catedral gótica... Con una subida a todo motor, Franco lleva el aparato a 3200 metros».

Desde allí arriba el horizonte se abre sobre ángulos conocidos y desconocidos, despertando el entusiasmo del misionero.

«Por todas partes hielo y nieves eternas, cadenas de montañas de las cuales los mapas no dan noticia alguna, dejando solamente un espacio en blanco con la inscripción «inexploradas»... Ahora nuestros ojos son irresistiblemente atraídos por una inmensa avenida de hielo que la cordillera, horrendamente revuelta, regurgita».

El vuelo prosigue sobre el Lago Argentino. Los dos pasan junto a las cimas del Monte Mayo y se dirigen un poco más al norte, hasta entrar en el Hielo Continental.

«Más a septentrión se extiende la inmensa avenida de hielo del glaciar Upsala, bordeada por ambos costados por montañas que blanquean por la nieve, entre las cuales se destaca, altísima y dominadora, la imponente torre del Fitz Roy.

Hemos entrado en el reino misterioso de las blancas soledades, donde el viento y las tempestades imperan como soberanos, pero hoy todo es luz y silencio profundo, herido tan sólo por el rugir del motor.

Permanezco absorto ante el fascinante espectáculo y saboreo anticipadamente la alegría de develar los últimos secretos de estos hielos eternos».

Después de cuatro horas de vuelo, el «Saturno» retorna a la base con De Agostini consciente de haber dado la última pincelada al ya completo cuadro de sus exploraciones.

## De Agostini escritor y fotógrafo

Es ahora ya seguro que el sueño de San Juan Bosco, en el cual el santo vio las riquezas y las posibilidades aún no aprovechadas de las tierras magallánicas, influyó no poco en la actividad de De Agostini. Su misión en la Patagonia no consistía sólo en ser pastor de almas: a ello debía sumarse la actividad de exploración, actividad encaminada también a confirmar con datos tangibles el sueño de Don Bosco.

Evidentemente, para hacer esto se necesitaba ser un apasionado de la aventura, alpinista, fotógrafo, escritor. Sin lugar a dudas, estas características se hallaban reunidas en el padre De Agostini. Tenía por coetáneos a numerosos alpinistas-fotógrafos de aquella que se podría considerar la «escuela de Biella», que tuvo sus máximos representantes en Vittorio Sella y en los hermanos Piacenza. Y ya antes de partir para América del Sur había manifestado dotes no comunes de fotógrafo, participando en algunos concursos de temas paisajísticos en Italia, habiendo obtenido también un primer premio. Si bien muy inclinado hacia la fotografía artística, que caracterizó también parte de sus primeras realizaciones americanas (con las cuales participó en concursos fotográficos en Río de Janeiro, Santiago, Valparaíso y Concepción), el salesiano debió renunciar a esta inclinación para dedicarse a la fotografía meramente documental.

No fue por cierto una elección difícil, y de cualquier modo era necesaria por cuanto la documentación de tierras y montañas desconocidas ocupaba, por su importancia, el primer puesto. El tiempo físico y meteorológico no permitían, por cierto, entregarse a elaboraciones extravagantes y laboriosas: lo más importante era reunir la mayor cantidad posible de datos, sobre todo desde el punto de vista fotográfico.

De Agostini cumplió en efecto plenamente esta tarea, considerando que sus libros y las fotografías que los ilustran son aún hoy un precioso cofre de informaciones sobre las tierras magallánicas. Junto al voluminoso trabajo fotográfico



*Alberto De Agostini en la Tierra del Fuego  
con su cámara fotográfica.*

debemos recordar también dos filmaciones, "Tierras Magallánicas" y "Tierra del Fuego", difundidas tanto en América Latina como en Europa.

Si fotografías y documentales fueron tal vez el instrumento más importante usado por el explorador nacido en Pollone, no debemos con todo olvidar la inmensa obra literaria que se agrega a ellos.

Veintidós son los libros y las guías, aun turísticas, «Guía

Turística de Magallanes y Canales Fueguinos» y «Guía turística de los lagos argentinos y Tierra del Fuego»), escritos entre 1924 y 1960, ya sea en italiano o en castellano. Ciertamente los más conocidos son **Ande patagoniche - viaggi di esplorazione nella Cordigliera Patagónica australe**, de 1949, **Trent'anni nella Terra del Fuoco**, publicado en 1955, y **Sfingi di ghiaccio** (Esfinges de hielo), de 1958. Además de los libros existe una increíble cantidad de artículos y ensayos aparecidos en diarios y revistas en Italia, la Argentina y Chile.

En todos estos escritos, la parte de la geografía y las ciencias naturales ocupa un lugar preponderante, hasta el punto de hacerlos parecer por momentos monótonos y tediosos. No obstante, de una más atenta lectura es a menudo posible captar la dimensión humana del autor, su sed de espacios desconocidos, su búsqueda de un mundo todavía incontaminado y primordial, donde la divinidad fuese todavía bien perceptible y mostrase sin velos sus rostros.

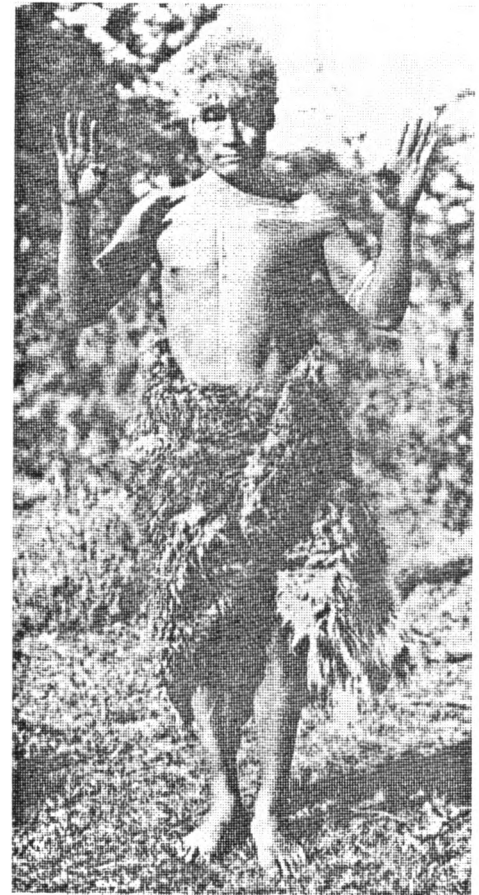
La obra escrita, como la fotográfica, constituye un importante testimonio tendiente por entero a mejorar y difundir el conocimiento de las regiones magallánicas, pero en ambas se encuentra algo más, que sin duda las torna más ricas y completas. Este algo es la constante voluntad de confirmar a aquel sueño de Don Bosco que vio: «...en las visceras de las montañas, en las profundidades de las llanuras. Tenía en vista las riquezas incomparables de estas regiones, que un día serían descubiertas...».

### El problema de los indios

En muchos textos de De Agostini hallamos un espacio especial dedicado a estudios etnográficos y a consideraciones sobre las condiciones de las tribus indígenas que iban gradualmente desapareciendo bajo el acoso de la civilización blanca.

Evidentemente, el salesiano tomaba muy a pecho el problema; él, por lo demás, como muchos de sus hermanos de orden, se hallaba casi impotente frente a la progresiva declinación de esas gentes.

*El brujo  
Selknam Minkiol,  
informante del padre  
Giovanni Zenone  
y de Martín Gusinde.*



En su peregrinar tuvo ocasión de familiarizarse con los representantes de todas las etnias: los onas, los yamanas y los alacalufes de la Tierra del Fuego; los tehuelches y los araucanos de la Patagonia. También en este caso De Agostini se muestra muy capacitado para describir y nos deja precisas apuntes sobre las características antropomórficas de las diversas tribus, sobre sus tradiciones y usos, sobre sus creencias religiosas y vínculos sociales.

La obra del misionero reviste en este sentido enorme



*El padre De Agostini y el jefe de la tribu Selknam (Onas)*

importancia, pues permite conocer una realidad hoy desaparecida.

La precaria situación de los indígenas y las continuas persecuciones de que eran objeto fueron gran motivo de congoja para el sacerdote, quien por decirlo así se hallaba entre dos estados de ánimo diversos. Por un lado, como hombre de caridad, debía mirar por las poblaciones indígenas: era preciso deber suyo protegerlas y procurar integrarlas de manera lo menos traumática posible en la nueva situación social que estaba imponiéndose.

Por otra parte, empero, De Agostini se daba perfecta cuenta de ser él mismo, junto con la civilización blanca, un perturbador de los equilibrios seculares derivados de un milagroso acuerdo entre hombre y naturaleza. No obstante, no podía tampoco olvidar a sus fieles, los colonos, los mineros y todos los que habían llegado a aquellas tierras en busca de fortuna.

No obstante ello, muy a menudo De Agostini denunció abiertamente los delitos que los estancieros cometían contra los indios y llegó hasta a acusar en un libro suyo a Manuel Senoret, gobernador de Punta Arenas. Este había deportado tribus enteras, empujándolas hacia Punta Arenas con el pretexto de «sustraerlas de la miseria y asegurarles el alimento y el vestido de que carecían. La responsabilidad de estas guerras de exterminio contra los onas recae en gran parte sobre el gobernador Senoret... Para proteger los intereses de algunos... y también para oponerse a los misioneros salesianos que él habría querido expulsar de la isla de Dawson, de la cual codicia los bosques y los pastos, favoreció la más indigna de las persecuciones. Expuestos casi desnudos por las calles de la ciudad, los indios fueron distribuidos entre cuantos los requerían (remate de indios) sin tener en cuenta los antecedentes de tales solicitantes...».

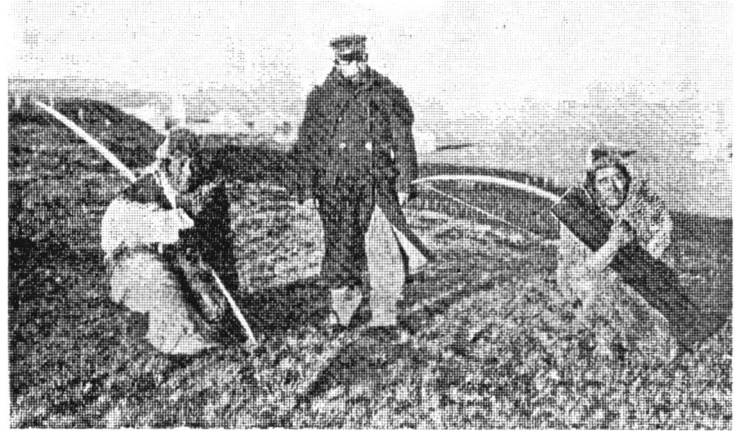
Este no es sino el episodio más significativo de la lucha de De Agostini en favor de los indios, lucha verdaderamente difícil y perdida de antemano. En sus escritos todavía leemos: «Los pastores, en gran parte anglosajones, eran quienes veían en los indígenas el mayor impedimento para la propagación de sus rebaños, y de allí la caza sin piedad a que se los sometía como si fuesen animales feroces.»

"El inglés Sam Yslop se vanagloriaba hasta de usar correas fabricadas con la piel de los indígenas, que obtenía de las espaldas de estos infelices. Otro terrible perseguidor de onas fue el escocés Mac Lennan, administrador de la estancia «Primera Argentina»... Para gloriarse de sus nefandos exterminios, equiparaba el número de sus víctimas con el de los whiskies que había bebido, y que no debían de ser pocos porque se hallaba en perenne estado de embriaguez.

Dado que los indígenas, para así mitigar el hambre, se cebaban sin repugnancia en los animales que encontraban muertos por el campo, los pastores envenenaban grandes trozos de carne con estricnina para triunfar más fácilmente en su inicua campaña».

Concluamos este capítulo también con algunas consideraciones de De Agostini a propósito del problema indígena. «También aquí, como en el Lejano Oeste, como en la Pampa y en el Chaco, la suerte de los indígenas estaba inexorablemente marcada; también aquí, la idéntica historia de todas las colonizaciones... En este triste y rápido declinar de la raza fueguina les correspondió a los misioneros salesianos la noble aunque ingrata tarea de defender al indígena contra el blanco, al débil contra el pionero audaz e inteligente, ávido de lucro, al cual sonreía una fácil e inmensa fortuna en la conquista de esas tierras, hasta entonces dominio absoluto de los onas... Ya no escucharán más las selvas vírgenes, en la quietud profunda de una noche lunar, las antiguas leyendas del héroe Kuanip, hijo de la montaña roja, y de su infortunada esposa, la graciosa Oklta, transformada en murciélago. El kolyot (forastero), venido de regiones lejanas, sediento de riquezas y dueño de armas mortíferas, ha cumplido con rapidez su obra nefasta, destruyendo para siempre la felicidad secular de esta raza primitiva, que desde hacía siglos vivía solitaria e inocua en la más singular región de la tierra».

No obstante su avanzada edad, De Agostini continuó traba-



*Indios Selknam (Onas) en Río Grande, Misión Candelaria.*

jando activamente, reordenando sus estudios y pensando siempre en las tierras patagónicas.

Le había quedado el deseo insatisfecho de conquistar la cima del Sarmiento, pero también esto debía ser alcanzado por su tesonera voluntad: fue De Agostini, ya viejo, quien guió la expedición italiana que en 1956-57 conquistó la cima con Clemente Maffei y Cario Mauri, grupo que después escaló el Monte Italia.

Vuelto a Italia, donde a menudo solía pasar los meses que en la Patagonia eran menos buenos, el padre De Agostini murió el 25 de diciembre de 1960 en la Casa Matriz de los Salesianos de Turín.



HECTOR A. MARTINI  
CONTRAALMIRANTE (R.S.)

DEPARTAMENTO  
ESTUDIOS  
HISTÓRICOS  
NAVALES

INSTITUTO  
AERONAVAL



*Historia*  
*de la*  
*Aviación Naval*  
*Argentina*

TOMO III

BUENOS AIRES  
1992

TOMO DEDICADO AL  
CONFLICTO  
DEL ATLÁNTICO SUR

En venta: Instituto Aeronaval  
Reconquista 585 - 3º piso

## CRONICA DE LA INAUGURACION DEL “MONUMENTO CONMEMORATIVO DE LOS HEROES DEL BELGRANO” ROSARIO (PROVINCIA DE SANTA FE)

El 17 de mayo, se inauguró en el Parque Nacional a la Bandera, en Rosario, el Monumento Conmemorativo de los 323 Héros del Crucero General Belgrano.

La obra fue realizada por iniciativa de la Asociación Amigos del Crucero General Belgrano, para lo cual se contó con el pleno apoyo del Consejo Municipal de Rosario y del Intendente Municipal, que autorizaron su construcción en un terreno adyacente al busto del Almirante Brown, a la vera del río Paraná y frente al majestuoso Monumento Nacional a la Bandera.

Un especial simbolismo encierra esa pirámide, que en su interior guarda un recipiente sellado que contiene un pergamino con los nombres de los 323 marinos caídos en el crucero. En el tercio superior de la placa de mármol que reviste la pared frontal, se observa en negro y oro el escudo de la Asociación Amigos del Crucero General Belgrano.

Y esculpida en el mismo mármol, se lee la sentencia que domina y da el sentido de la obra «HONOR A LOS 323 HEROES DEL CRUCERO ARA GENERAL BELGRANO - 2 DE MAYO DE 1982».

Estuvieron presentes en la ceremonia el Ministro de Gobierno de Santa Fe en representación del Gobernador, el Intendente Municipal, el Presidente del Honorable Consejo Municipal, el Canciller Secretario del Arzobispado quien bendijo el monumento, el Comandante del Cuerpo de Ejército II, el Jefe de la Guarnición Aérea Rosario, representantes del Poder Judicial,

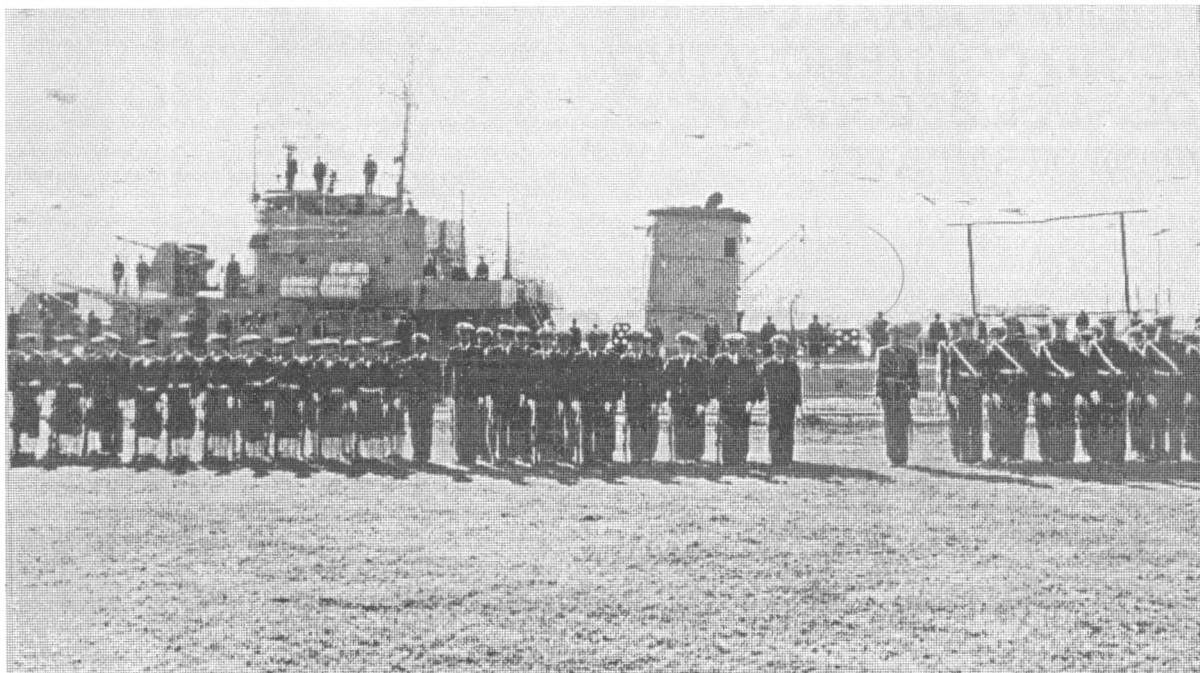
de las Fuerzas de Seguridad, autoridades civiles, militares y consulares, delegaciones de Instituciones relacionadas con la Armada y gran cantidad de público.

Daban marco al acto, tropas de Ejército, Armada y Fuerza Aérea y conformando la representación estudiantil, estaban presentes las banderas de todos los colegios de la ciudad, docentes y alumnos, entre los que se contaban los de la escuela Crucero General Belgrano, donada a la ciudad por la Armada Argentina.

Representando a la Armada, se encontraba presente el Comandante del Area Naval Fluvial, quien a bordo de su nave insignia el patrullero ARA *Murature*, había arribado el día antes para participar del acto.

Entre quienes asistieron con íntima y profunda emoción a cada instante de la ceremonia, se encontraban familiares de los héroes, tripulantes de la dotación 1982 y miembros del Consejo Directivo y socios de la Asociación Amigos del crucero General Belgrano.

El monumento fue descubierto por el intendente de Rosario doctor Héctor J.Cavallero, el presidente del Consejo Deliberante señor Osvaldo Mattana, el presidente de la Asociación Amigos del Crucero General Belgrano, vicealmirante (R) Carlos Torlaschi y el comandante del Area Naval Fluvial capitán de navío Alfonso E. Nicolás.



*La formación militar.  
Como fondo  
el patrullero  
ARA Murature.*

El vicealmirante Torlaschi refiriéndose al motivo del acto, destacó la resolución de las autoridades de la ciudad que permitió este homenaje y entre otros conceptos expresó:

« El crucero llevaba el nombre de General Belgrano, creador de nuestra enseña patria. Todos sus tripulantes juraron seguir constantemente a su bandera y defenderla hasta perder la vida.

La dotación de 1982 fue completada con hombres jóvenes y experimentados y todos ellos sintieron el orgullo de ser tripulantes del crucero que debía finalizar su preparación para la acción.

Trabajando denodadamente, en tiempo récord pusieron al buque en condiciones de hacerse a la mar y zarparon hacia nuestro mar austral.

Las pruebas eran severas, como correspondía; ellos eran

responsables ante el pueblo de la República por lo que hicieran o dejaran de hacer, independientemente de las órdenes que recibían de su línea de mando.

Sabemos que los tripulantes formaban un verdadero equipo y con elevado espíritu de abnegación y sacrificio, enfrentaron la dura prueba.

En cumplimiento de su misión, navegando al sur de la Isla de los Estados, a más de 4.000 km de esta ciudad, llega el 2 de mayo de 1982 y reciben el ataque submarino que produce el hundimiento.

Los tripulantes que cayeron como consecuencia del ataque submarino acompañaron a su nave a las profundidades del mar; otros alcanzaron la paz del Señor en ese gélido mar embravecido que baña la costa sur de la Isla de los Estados.

*En el instante del descubrimiento del monumento. Intendente de Rosario, doctor Héctor Cavallero, presidente del Consejo Deliberante, señor Osvaldo Mattana, presidente de la Asociación Amigos del Crucero General Belgrano, vicealmirante (R) Carlos Torlaschi, y el comandante del Area Naval Fluvial, capitán de navío Alfonso E. Nicolás.*



**¡ Honor a los 323 Héroes del Crucero *General Belgrano!***

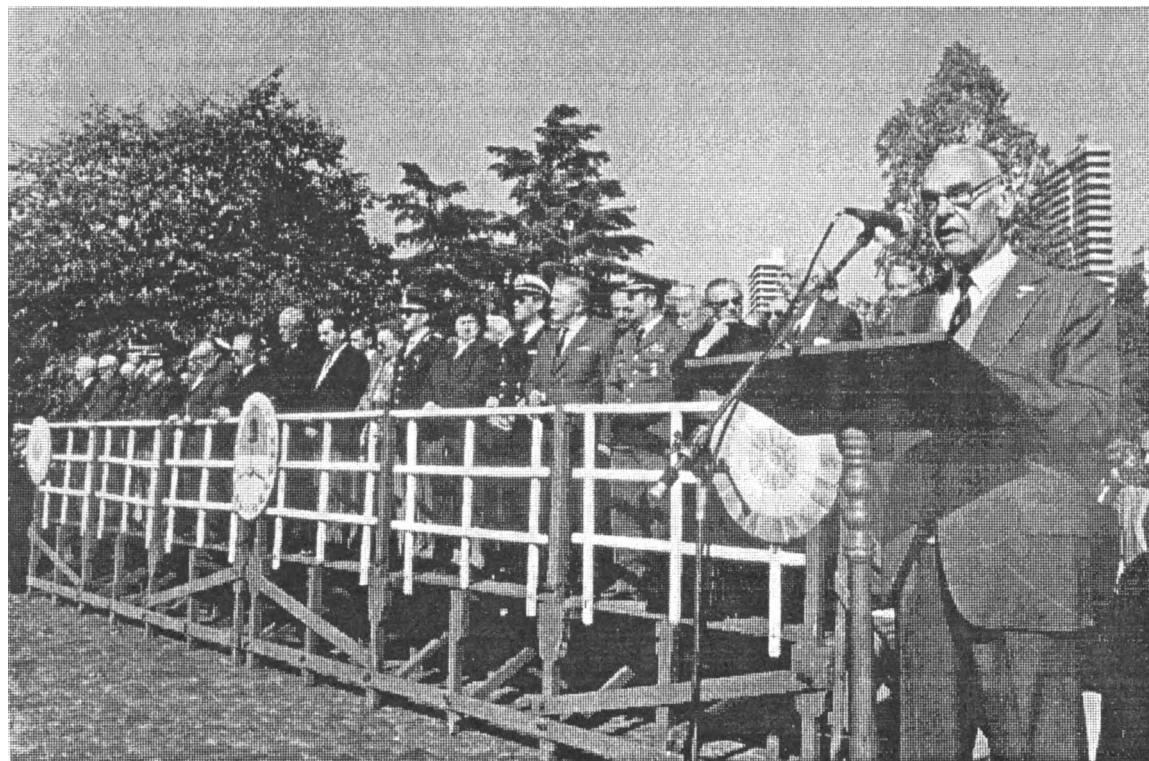
Ellos quedaron como eternos centinelas de la Patria en nuestro mar austral acompañando a su querido crucero.

El comportamiento de los tripulantes en acción y particularmente en las situaciones más críticas, ha sido un orgullo para la Armada y la Nación. La disciplina, tan necesaria en las circunstancias especiales que vivieron, fue excepcional y ejemplo para las generaciones futuras de marinos».

Al finalizar, el vicealmirante Torlaschi dejó un mensaje para la juventud al decir: «Aquí en la base de este monumento están sus nombres. Los jóvenes pueden tomarlos a ellos como el

modelo de argentino que lo dio todo por la Patria sin pedirle nada».

Seguidamente el intendente municipal doctor Héctor J. Cavallero, en nombre de las autoridades y el pueblo de Rosario, destacó la significación de este homenaje, en la misma ciudad que es Cuna de la Bandera. Abogó para que los mayores, los jóvenes y los niños, tengan a través de este monumento el permanente recuerdo de quienes ofrendaron sus vidas y que también nos ayudará a recordar el deber de recuperar las Islas Malvinas, a través del pacífico pero irrenunciable empleo de la diplomacia.



*Palco oficial,  
durante las palabras  
del presidente de la  
Asociación Amigos del  
Crucero General Belgrano,  
vicealmirante (R)  
Carlos Torlaschi.*

Nota: Es un firme propósito de la Asociación de Amigos del Crucero General Belgrano, que este monumento de Rosario se constituya en modelo para otros que se levanten en todo el

territorio nacional, como materialización del homenaje que cada provincia o región le debe a sus hombres que murieron por la Patria.

La Asociación Amigos del Crucero General Belgrano es una institución donde sus miembros conjugan la adhesión hacia un símbolo en la historia argentina contemporánea, y aúnan los esfuerzos para preservar el patrimonio espiritual y material que lo rodea.

Es una institución de carácter civil, de carácter histórico-patriótico, sin fines de lucro y con personería jurídica 932/87. En la actualidad cuenta con 1.000 asociados, entre los que se cuentan ex tripulantes, familiares de quienes cayeron en la lucha, civiles de variadas profesiones, conformando un grupo de hombres y mujeres deseosos de participar de tan noble iniciativa.

Sede central: Casa Amarilla - Avenida Almirante Brown 401 - (1155) - Capital Federal.

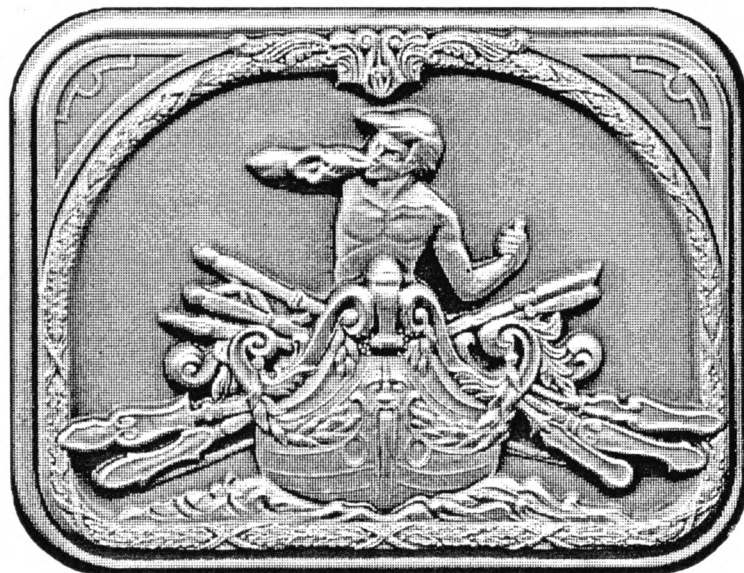
**\* PEDIMOS CANJE \* MAN BITTET UM AUSTAUSCH \* WE ASK FOR EXCHANGE \*  
\* ON DÉMANDE L'ÉCHANGE \* SI RICHIEDE LO SCAMBIO \* PEDE-SE PERMUTA \***

## **Redacción**

<b>Arte y diagramación</b>	Jorge Mario Colombo.
<b>Secretario editorial</b>	Jesús Martínez.
<b>Circulación</b>	Rolando Guzmán.
<b>Secretaria administrativa</b>	Patricia S. Stefanazzi.
<b>Ayudante de diagramación</b>	Guillermo Messina.
<b>Composición</b>	Norma B. González.
<b>Corrección</b>	Gloria M. Bartolomé.
<b>Bibliotecología</b>	Claudia Bonsi.
<b>Archivo</b>	Rodolfo A. Quiroga.

DIAGRAMADO, COMPUESTO Y ARMADO  
en la redacción del  
**BOLETIN DEL CENTRO NAVAL**  
Florida 826, 1er Piso (1005) Buenos Aires

IMPRESO Y ENCUADERNADO  
en los Talleres Gráficos de  
**LA LEY S. A. E. e I.**  
Bernardino Rivadavia 130, (1870), Avellaneda



**Fotografía de tapa:**  
**Cenotafio erigido en homenaje a los**  
**Héroes del Crucero General Belgrano,**  
**en el Parque Nacional a la Bandera, Rosario.**

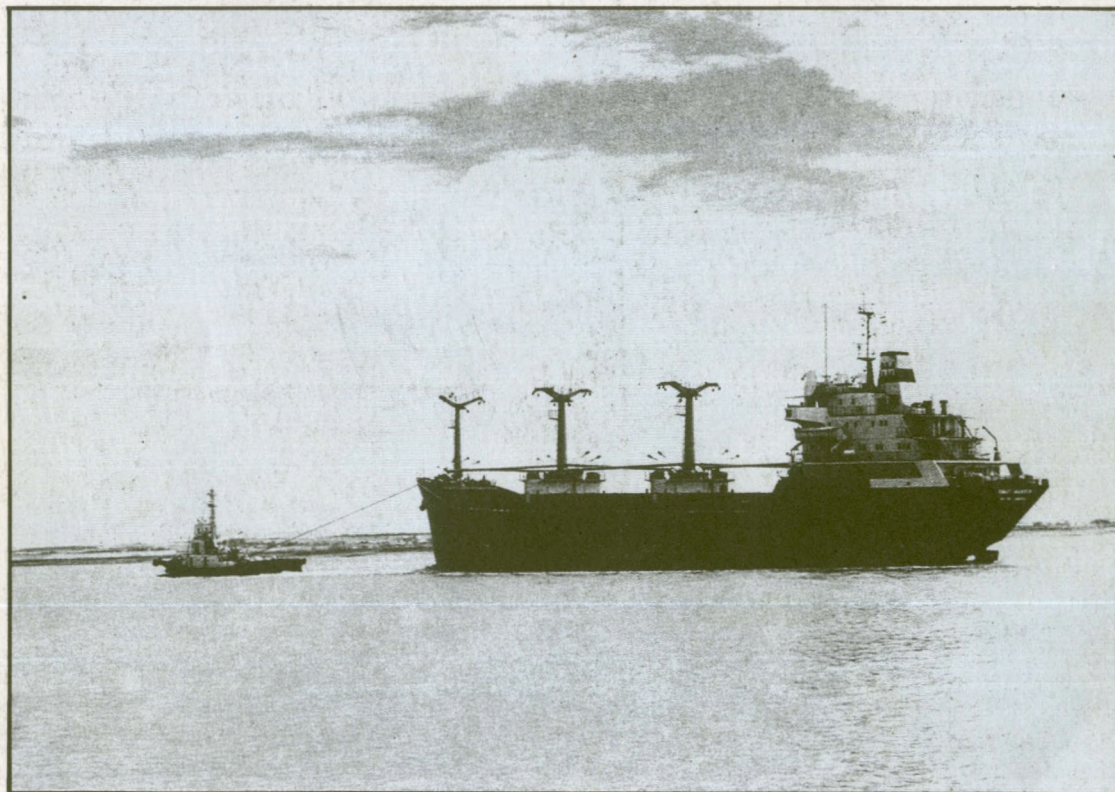
# **SATECNA COSTA AFUERA S.A.**

**Prestando con eficacia y profesionalismo  
el servicio de remolque maniobra  
en los Puertos de Bahía Blanca.**

Servicio de  
remolque portuario  
para el sur argentino.  
Servicios de remolque  
oceánicos y costeros  
en el litoral  
marítimo argentino.

## **BUENOS AIRES**

Recónquista 559 - Piso 5º  
Código Postal 1003  
Argentina  
Tel. 325-4578/2854  
393-5110  
Télex: 23459 SATEC AR  
Fax: (54-1) 393-5153



**Pto. Ing. WHITE**  
**BAHIA BLANCA**  
Calle 8 esq. calle 4  
Código Postal 8000  
Tel. (091) 71-619  
FAX: 71-412  
Télex: 81723 SATBB AR

## **REMOLQUE MANIOBRA, ASISTENCIAS Y SALVAMENTOS A BUQUES DE ULTRAMAR, FLUVIALES Y PORTUARIOS.**