

REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **841** JULIO / DICIEMBRE DE 2015



Imagen de portada:
*“Orzando”, del Capitán de Fragata (R) Jesús Poblet,
Premio Capitán Lebán del XL Salón Nacional
de Pintores Marinistas.*

Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina
Telefax: (+54 11) 4311-0041. Conmutador: (+54 11) 4311-1011/16 int. 605
E-mail: boletin@centronaval.org.ar www.centronaval.org.ar

ISSN 0009-0123
Registro de Propiedad Intelectual
Número: 978.013 (25.11.2011)
Propietario: Centro Naval



Director

Capitán de Navío (R) Héctor J. Valsecchi

Presidente Consejo Editorial

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro J. Tierno

Vocales Consejo Editorial

Capitán de Navío VGM (R) Oscar D. Cabral
Capitán de Navío VGM (R) Juan J. Membrana
Capitán de Navío Gabriel O. Catolino
Capitán de Navío IM VGM (R) Hugo J. Santillán
Capitán de Navío (R) Carlos A. Ares

Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

Administración y composición

Norma B. González

Corrección

Verónica Weinstabl de Iraola

Miembro de la Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina (APTA),
desde el 7 de marzo de 1975

Distinciones al Boletín y a quienes en él escriben

- Premio APTA/Rizzuto 1989 en la categoría Publicaciones sin fines de lucro
- Primer Premio APTA/Rizzuto 1994 en la categoría Publicaciones Oficiales
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 1998 en la categoría Publicaciones Oficiales
- Reconocimiento al Mérito 2002
- Reconocimiento a la Trayectoria 2003
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2004 por Nota de Contenido Técnico
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2006 por Nota Científica
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2006 por Nota de Bien Público
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2007 por Nota de Bien Público
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2008 por Nota Periodística
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2009 por Nota Técnica CONICET / Sociedad Científica Argentina
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2009 por Nota Técnica CONICET / Sociedad Científica Argentina
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2013 por Nota Científica
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2013 por Nota Técnica CONICET / Sociedad Científica Argentina
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2013 por Nota de Bien Público
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2014 por Nota Técnica

Índice



- 123 Carta del Director
124 Cartas de Lectores
- 125 **RECORDANDO A NUESTROS HÉROES**
Teniente de Navío (Post Mortem) Marcelo Gustavo Márquez
33.º aniversario de su fallecimiento
- 126 **Ceremonia de incorporación de socios Activos**
- 127 **LAS ISLAS MALVINAS: DESCUBRIMIENTO, PRIMEROS MAPAS, OCUPACIÓN. SIGLO XVI**
Embajador V. Guillermo Arnaud
- 137 **MARINOS ILUSTRES**
CONTRALMIRANTE PEDRO EUSEBIO IRAOLAGOITÍA
Profesor Alfio A. Puglisi
- 144 **Bicentenario de la Campaña de Corso del Almirante Brown por el Océano Pacífico**
- 145 **TENSIONES EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DE CHINA:
LOS EJES DEL DEBATE JURÍDICO Y SUS POSIBLES IMPLICANCIAS GLOBALES**
Magíster Silvana Elizondo, Srta. Claudia Turca y Licenciado Federico Verly
- 159 **LIBROS**
- 161 **LA GUERRA DEL PARAGUAY. ALGUNAS INTERPRETACIONES DEL CONFLICTO**
Capitán de Navío IM (R) VGM Hugo Jorge Santillán
- 169 **LAS DIFERENTES VISIONES ESTATALES SOBRE LA ANTÁRTIDA**
Capitán de Navío VGM (R) Eugenio Luis Facchin
- 194 **Actividades culturales**
- 195 **UN BUEN INTENTO**
Capitán de Fragata (R) Juan F. Scarpatti
- 203 **FEDERALISMO, ASIGNATURA PENDIENTE**
Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales
- 210 **Jornadas de Historia Finisecular Naval y Marítima 2015**
- 211 **PROPUESTA PARA LA REACTIVACIÓN Y DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA**
Asociación Argentina de Ingeniería Naval
- 219 **Acto Académico y entrega de Premios del Boletín del Centro Naval**
- 223 **VETERANOS DE GUERRA: RECUPERANDO LA PAZ MEDIANTE LA PALA Y EL RASTRILLO**
Capitán de Corbeta Médico (R) Eduardo C. Gerding
- 233 **RESUMEN DE NOTICIAS DE NUESTROMAR**
- 236 **HUMOR PROPIO**
- 238 **XL Salón Nacional de Pintores Marinistas**

■ Los autores de los artículos publicados en el Boletín del Centro Naval son indefectiblemente responsables de su contenido y no reflejan obligatoriamente la opinión favorable o desfavorable del Centro Naval, que no comparte necesariamente los criterios vertidos, por lo que su interpretación queda a cargo de los lectores.

Asimismo, el Centro Naval no se hace responsable por la aplicación de los contenidos de los artículos publicados.

■ El Boletín del Centro Naval se reserva el derecho de propiedad de todos los artículos inéditos en él publicados, pero autoriza su reproducción parcial o total, con la condición de que se mencione en forma clara, autor y fuente; eventualmente, para algunos artículos que serán expresamente identificados en su portada, se requerirá la autorización escrita del Boletín.

■ Por limitaciones en el proceso de edición de la revista, resulta imposible publicar, en el futuro cercano, todas las colaboraciones recibidas, por lo que el Centro Naval se reserva el derecho de seleccionar, de acuerdo con criterios de oportunidad, equilibrio en la diagramación, grado de interés y afinidad con las finalidades del Boletín, aquellos trabajos que serán incluidos en los próximos números.

■ El orden de aparición de cada artículo en un mismo número del Boletín no implica orden de preferencia alguno en cuanto a su importancia, calidad o amenidad; su ubicación será el resultado, simplemente, de la búsqueda de un adecuado equilibrio en la diagramación.

■ El Centro Naval no asegura las condiciones, representaciones o garantías, expresas o implícitas, ni el contenido de todos los avisos publicados en sus páginas. Tampoco es responsable de cualquier daño directo o indirecto, o consecuente, que surja del uso de los productos, o servicios, o de acciones u omisiones producidas en relación con la información contenida en esos avisos.

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados lectores:

Una vez más tenemos el honor de presentar a ustedes un número de nuestro Boletín tratando de destacar conductas y mostrar valores de nuestra institución madre, la Armada, y de integrantes de ella. Apelando en algunos casos a alguna pizca de humor.

Es así como encontrarán conocidas secciones como “Recordando a nuestros héroes”, “Marinos ilustres”, “Libros” y “Humor propio”. No falta tampoco la colaboración generosa de “Nuestro Mar”, ni actos, ceremonias, conferencias y actividades culturales desarrolladas u organizadas por nuestro club.

Destacamos dos reuniones académicas: una, fue la organizada por el Instituto Nacional Browniano con la colaboración del Centro Naval, donde se festejó el Bicentenario de la Campaña de Corso realizada en el Pacífico por el Almirante Brown; la otra, con idénticos patrocinantes, fueron las Jornadas de Historia Finisecular Naval y Marítima, donde se destacaron los logros alcanzados por el país y la Armada entre 1980 y 1910; hora gloriosa de la Patria donde se obtuvo reconocimiento internacional por los adelantos sociales, políticos, económicos y militares. Esta bonanza duró hasta casi la mitad del siglo pasado. Confiamos que impulsos como el desarrollado en aquella época puedan ser alcanzados en la actualidad. Nuestra tarea de difusión de ideas es una pequeña colaboración al respecto.

Un siglo atrás, el entonces Capitán de Fragata Segundo Storni, difundió sus ideas sobre los Intereses Marítimos de la Argentina, lo hizo a través de una conferencia en el Instituto Popular de Conferencias del diario “La Prensa” y en nuestras páginas. Es con ese espíritu que incluimos una declaración de la Asociación Argentina de Ingeniería Naval para la reactivación y desarrollo de la industria naval.

El Capitán de Navío Hugo Santillán retoma el tema de la Guerra de la Triple Alianza. Su publicación nos permite rendir tributo a los valientes que participaron en esa dolorosa contienda que este año cumple el sesquicentenario del ingreso de la Argentina a la misma.

Creo que será recibido con beneplácito un tema de envergadura internacional, que puede tener incidencia en nuestros intereses nacionales: las tensiones en la Zona Económica Exclusiva de China, artículo realizado por un grupo de jóvenes y capacitados estudiosos ligados a la Armada.

En nuestros Boletines N° 676 y 677 del año 1968, apareció registrada una interesante polémica entre el Ingeniero Nicanor Alurralde y el Vicealmirante Ernesto Basílico referente al descubrimiento de las Islas Malvinas. Por fuera del Boletín se registraron opiniones de autorizadas personas como Roberto Levillier y Enrique de Gandía. Tanto el Vicealmirante Basílico como el Ingeniero Alurralde publicaron libros al respecto. En esta entrega el Embajador Guillermo Arnaud, de sobrada erudición, nos esclarece con nuevos elementos relacionados con el descubrimiento y los primeros mapas de las Islas.

Escapa a nuestra temática habitual un artículo del Capitán de Navío Jorge Barrales con originales ideas sobre el federalismo en nuestra Patria.

Otros artículos recuerdan a la gesta del Atlántico sur, sus consecuencias y echamos una mirada afectuosa a veteranos de la guerra, y el permanente interés nuestro por las actividades en la Antártida

Esperamos satisfacerlos. Hasta el próximo número.

Capitán de Navío (R) **Héctor J. Valsecchi**
Director

CARTAS DE LECTORES

Buenos Aires, 30 de noviembre de 2015

Señor Director:

De mi mayor consideración:

Con relación al excelente y bienvenido artículo "Preludios de Acción Militar Conjunta" del Sr. Capitán de Fragata (R) Alberto Gianola Otamendi, publicado en el número 840 del Boletín, entiendo convenientes las siguientes aclaraciones y ampliación:

- El GT 42.3 desplegado en la Isla Grande de Tierra del Fuego (IGTF) en 1978 era denominado Grupo Aeronaval Insular. Con tal designación se lo conoció antes y después de esa oportunidad.
- La Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque, con siete aviones MB-326, estaba comandada por el Capitán de Corbeta Aníbal Malnati, con el Capitán de Corbeta Roberto Crivellini, como piloto adscripto.
- Una quincena de aviones T-34C de la Escuela de Aviación Naval, recién incorporados en reemplazo de los T-28, estaban a cargo del Capitán de Fragata Jorge A. Fiorentino.
- Con relación a los aviones T-28F y T-28P no puedo hacer todavía un comentario definitivo. Estos habían sido concentrados a la espera de su baja en la Base Aeronaval Punta de Indio. Diecinueve de ellos fueron alistados para la acción; tripulantes no faltaban pero además, se había convocado a retirados; recuerdo haber visto entre esos pilotos al Capitán de Fragata (R) Rodolfo Pourrain, que había sido movilizado. En diciembre de 1978 estaban destacados en la IGTF seis T-28 a cargo del Teniente de Fragata Alberto Capelli, que fue replegado a su base con dos aviones poco antes de la Nochebuena. Entre los pilotos de los T-28 que permanecieron se encontraban los Tenientes Hugo Ortiz, Carlos Oliveira, Diego Goñi, Juan Gatti y Federico Larrinaga.
- Cuatro Tracker S-2E de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina estaban embarcados en el 25 de Mayo con su Comandante, el Capitán de Corbeta Jorge Enrico. Los cuatro Tracker S-2A de esa escuadrilla estaban destacados en la IGTF, a cargo del Capitán de Corbeta Bernardo Viglierchio.
- Cuatro C-45 y tres Pilatus Porter de la Escuadrilla Aeronaval de Propósitos Generales estaban a cargo de su Comandante, el Capitán de Corbeta Enrique Ísola.
- Otros dos C-45 y un B-80 equipados para fotografía aérea de la Escuadrilla Aeronaval de Reconocimiento estaban a cargo de su Comandante, el Capitán de Corbeta Miguel Boix Amat; los restantes aviones de la escuadrilla permanecieron en la Base Aeronaval Punta de Indio para tareas de enlace.
- La Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros era comandada por el Capitán de Corbeta Emilio J. Del Real y estaba constituida administrativamente por dos grupos (que al año siguiente pasaron a constituir sendas escuadrillas separadas): un grupo, con cinco SH-3D Sea King, estaba a cargo del Capitán de Corbeta Ronald Henshaw; el otro, con diez AIO3 Alouette III y dos WG13 Sea Lynx, estaba a cargo de quien escribe esta carta, entonces también Capitán de Corbeta.
- Tres de los Sea King fueron embarcados en el portaaviones 25 de Mayo al mando del Capitán Del Real; otro, al mando del Capitán Henshaw, fue destacado a la IGTF para funciones varias y ser integrado, cuando llegara el momento, a la operación helitransportada principal.
- Uno de los Sea Lynx (Tenientes de Navío Rodolfo Perciacanto y Marcelo Miranda) fue embarcado en el destructor Hércules.
- Los Alouette III fueron destacados a la IGTF a mi cargo. Allí formaron dos elementos de tarea: el Norte, en la Base Aeronaval Río Grande, con seis helicópteros (armados con ametralladoras 7,62 mm y cohetes de 76 mm entonces en prueba) a cargo del Capitán de Corbeta Jorge Yacianci, y el Sur, a mi mando, con el Teniente de Navío Carlos Espilondo como segundo comandante, establecido en el aeródromo de campaña Andorra ubicado en el valle de ese nombre, con cuatro Alouette III (armados con misiles AS-12 y ametralladoras 7,62 mm) y un Hughes 500 de la Prefectura Naval (piloto Oficial Ayudante José Marchello).
- Actuó como jefe de Andorra el Capitán de Corbeta (R) Juan M. Pechar, que fue movilizado para esta tarea (lo mismo que -entre otros- los Capitanes de Corbeta Retirados César R. Dennehy y Osvaldo Pedroni, que estuvieron a cargo de sendos aeródromos de campaña).
- Era Comandante del C-47 destacado en la IGTF el Capitán de Corbeta Jorge D'Imperio.
- El helipuerto de campaña Frutilla estaba a cargo del Capitán de Corbeta Jorge A. Paris, que había dirigido su construcción.

El Teniente 1ro. Catuzzi y otros oficiales del Ejército mencionados en el artículo del Capitán Gianola, durante una visita a la base Andorra, instalaron a mi solicitud un "campo minado" alrededor de ella; usaron elementos de circunstancias, como ser granadas de mano y otros artefactos.

Por último, quiero manifestar que he recibido con particular beneplácito el artículo al que me estoy refiriendo. Si no me equivoco, es el primero que se ha publicado en el Boletín. Espero que pronto lo sigan otros pues, las operaciones de la Armada de diciembre de 1978, merecen ser recordadas y estudiadas atento a su envergadura e importancia.

Lo saludo atentamente.

Capitán de Navío VGM (R) **Juan A. Imperiale**
Socio N.º 5.168

RECORDANDO A NUESTROS HÉROES

Teniente de Navío (Post Mortem) Marcelo Gustavo Márquez 33° aniversario de su fallecimiento



El día 21 de mayo de 1982 el entonces Teniente de Fragata Márquez partió en la Tercera Escuadrilla de Caza y Ataque que atacó unidades navales británicas en el Estrecho de San Carlos, siendo abatido por aviones Sea Harrier.



ODA ÉPICA A UN HÉROE

Al alba partiré hacia la gloria
luciendo los emblemas argentinos
y seré leyenda indeleble en la memoria
entre aquellos que ya hallaron su destino.

Buscaré el reposo milenario
en el profundo e insondable azul marino,
ya no habrá quien mis alas de guerrero
aparte de su vuelo peregrino.

Si encontrara en el camino un oponente
que rozara el honor de este argentino,
en feroz duelo arriesgaría hasta la muerte
pero nadie torcería mi camino.

Si herido en mis alas caigo al suelo,
entregaría allí mi alma al Dios Divino
sólo pido que otros bravos me recuerden
y que guarden la memoria de este amigo.

Mi estela guiará en otros cielos
el vuelo de más pájaros perdidos
por seguros derroteros a la gloria
en la senda que mi sangre habrá teñido

Seré halcón volando altivo en la montaña
y seré estrella entre millones escondido
seré testigo de valientes y de hazañas
que nunca nadie sabrá dónde han caído

Madre buena y amorosa estoy contigo
abrazándote al calor de mis amigos
soy feliz de ser semilla de la Patria
que la paz con su fruto ha construido

Hoy temprano partí hacia la gloria
y al crepúsculo una estrella había nacido,
el firmamento guardará en su fiel memoria
tantos nombres de valientes que se han ido.

*Compuesto por el Contraalmirante (R)
Enrique Germán Martínez
Sobre ideas del Contraalmirante (R)
Carlos Castro Madero*

Ceremonia incorporación de socios Activos



El 7 de julio pasado en ceremonia presidida por el Presidente del Centro Naval fueron incorporados nuevos socios Activos provenientes del Curso de Integración Naval finalizado poco tiempo atrás.

En la oportunidad fue entregada la Plaqueta "Centenario del Centro Naval" al Teniente de Fragata Ingeniero Pablo Nicolás Videla, egresado con el mejor promedio.

Luego de finalizada la ceremonia se sirvió un vino de honor. ■

LAS ISLAS MALVINAS: DESCUBRIMIENTO, PRIMEROS MAPAS, OCUPACIÓN. SIGLO XVI

V. Guillermo Arnaud

Embajador. Ex Subsecretario de Paz y Seguridad Internacionales Académico de Número de la Academia Nacional de Geografía, de la Academia del Mar y de la Academia Argentina de Ciencias del Ambiente.

En homenaje a todos los argentinos que perdieron la vida o sufrieron heridas en el conflicto de 1982, dejo sentado que las Islas Malvinas, las Georgias del Sur, las Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes, conforme con la historia, la geografía y el derecho, son indiscutiblemente argentinos.

En un nuevo acto de bandolerismo, nos las fueron robadas en 1833 por Gran Bretaña, y esa usurpación se agudiza con el despojo a causa de la explotación ilegal de la pesca, de los hidrocarburos y de otros recursos naturales. El apoderamiento mutiló nuestra integridad y limita nuestras posibilidades económicas.

Descubrimiento

No se sabe quién, cuándo, ni cómo se descubrieron las Islas Malvinas.

Hay mapas ptolomeicos en la protohistoria en los que se encontrarían las Malvinas, pero ese es tema para otra oportunidad.

Un marino inglés, Gavin Menzies, publicó en 2002 el libro *1421-The Year China discovered America*, que una armada china del almirante Zheng He habría llegado, a fines de 1421, al Estrecho de Magallanes y a las Malvinas. Esta información la destruye el propio Menzies al decir, en la página 123 de su libro: “Aunque estaba convencido de no equivocarme, aún no he encontrado ninguna verdadera prueba de una visita china a América del Sur”.



Paul Groussac, en su libro *Las Islas Malvinas*, de 1910, señala que: “Constituyendo la prioridad del descubrimiento el primer y principal argumento de los escritores ingleses para el apoyo de sus pretensiones, debe esperarse que los adversarios la contradigan”. En eso estamos.

En distintas oportunidades y hasta en fecha reciente, Gran Bretaña ha sostenido sus fundamentos de soberanía por las Malvinas sobre la base de la comunicación de Henry Conway, Secretario de Estado del Departamento del Sud del Foreign Office, del 20 de julio de 1765, declarando “que dichas Islas han sido descubiertas en primer término por súbditos de la Corona de Inglaterra enviados allí por el Gobierno con ese objeto, y que por derecho pertenecen a S. M.”⁽¹⁾. Esta afirmación fue reiterada por Lord Palmerston, Principal Secretario de Estado para los Negocios Extranjeros, por nota del 8 de enero de 1834 a nuestro representante en Londres, Dr. Manuel Moreno⁽²⁾.

Inglaterra alega que el primero en avistar las Malvinas fue el capitán John Davis el 14 de agosto de 1592⁽³⁾. Pero Davis no pone el pie en ellas, no las reconoce, no las describe, no las bautiza, no las sitúa y no da lugar a consecuencias posteriores, salvo la pretensión británica. Asimismo, Inglaterra ha mencionado al capitán Sir Richard Hawkins como descubridor de las Malvinas en 1594⁽⁴⁾.

Muchos reconocidos historiadores tienen el convencimiento, como yo, de que Américo Vespucio descubrió y localizó las Malvinas el 7 de abril de 1502. Vespucio era fundamentalmente cosmógrafo y cartógrafo.

Al servicio de Portugal, partió de Lisboa el 13 de mayo de 1501 en la expedición portuguesa que se dirige al Atlántico Sur⁽⁵⁾.

Vespucio fue incorporado a la expedición por voluntad del Rey D. Manuel de Portugal por su profesionalidad como cosmógrafo y su conocimiento del método de las distancias lunares, para que determinara el cálculo de la longitud geográfica del lugar de la costa por donde pasaba la línea de demarcación del Tratado de Tordesillas, con la esperanza de obtener mayor territorio y ver de descubrir una nueva ruta a las Molucas que acortara los viajes pioneros que realizaban vía África.

(1) Caillet-Bois, Ricardo R., *Las Islas Malvinas*, Buenos Aires, 1982, pág. 117.

(2) Memoria de Relaciones Exteriores, publicación del Ministerio de Relaciones Exteriores, Buenos Aires, 1888, pág. 63.

(3) Carta del 28 de abril de 1982 del representante del Reino Unido al Presidente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, documento S/15007, pág. 1 del anexo.

(4) De particular interés es la información de William Lamond Allardyce, gobernador inglés de las Malvinas de 1908 a 1914, publicada por Martiniano Leguizamón Pondal: “Las Malvinas según autores ingleses”, en *La Nación*, Buenos Aires, 30 de julio de 1950.

(5) Laguarda Trías, Rolando A.: “El Hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502”, *Academia Nacional de Letras*, Montevideo, 1982.

El 15 de febrero de 1502 y hasta el 15 de abril, Vespucio asumió el mando de la expedición al ingresar esta en jurisdicción de España. En su carta-relación fechada en Lisboa el 4 de septiembre de 1504 —la “Lettera”— dijo: “en medio de esta tormenta, avistamos, el 7 de abril, una nueva tierra, de la cual recorrimos cerca de 20 leguas, encontrando la costa brava; y no vimos en ella puerto alguno, ni gente, creo que porque era el frío tan intenso que ninguno de la flota se podía remediar ni soportarlo. De modo que viéndonos en tanto peligro y con tal tormenta, que apenas podíamos ver una nave a la otra por las grandes olas que se levantaban y por la gran cerrazón, acordamos con el capitán mayor hacer señales a la flota de que se reuniese, y dejar la tierra retornando el camino a Portugal. Y fue muy buena decisión, porque si demoramos aquella noche, de seguro nos perdíamos todos; pues cuanto viramos, y la noche y el día siguiente, arreció tanto la tormenta que temimos perdersnos y tuvimos que hacer (votos) de peregrinos y otras ceremonias, como es uso de marineros en tales ocasiones.”

Luego, al abandonar la jurisdicción española, el 15 de abril devolvió el mando de la expedición, que regresó a Lisboa el 7 de septiembre de 1502.

El secreto con que el Rey D. Manuel organizó la expedición, que debía navegar por jurisdicción española, al igual que de la información de su resultado, no dando a conocer la documentación y mapas que le diera Vespucio, (que dijo haber entregado al rey un “Sumario” del viaje de 1501-1502 que nunca le fue devuelto) y la prohibición de informar para evitar un conflicto con España, ha hecho que no se conozca aún documentación fehaciente sobre el descubrimiento de las Malvinas por Vespucio en 1502.

Pero un hecho evidente es que, hasta el regreso de Vesputio a Lisboa, no se conoce ningún mapa en que figuren las Malvinas, ni nadie ha reclamado su descubrimiento o conocimiento con anterioridad a esa fecha.

A partir del regreso de Vesputio a Lisboa aparecen numerosos mapas y cartas a lo largo del siglo XVI, en los que se encuentran las Malvinas con distintos nombres.

Destaco que muchos de esos mapas corresponden al período 1502-1520, o sea que eran anteriores a la expedición de Magallanes. Habrán sido hechos en la Casa de Indias de Lisboa, y eran anónimos. Es el caso del planisferio de Cantino, de 1502; el de King-Hamy, de 1502; el de Pesaro, de 1502; de la carta de Kunstmann II, de 1502 y el planisferio de Maiollo, de 1504. También el portulano atribuido a Nicolaus de Caverio, de 1505; el portulano de Piri Reis, de 1513; la Carta del mundo de Lopo Homem, de 1519.

En oportunidad del debate por la aprobación de la Resolución 2065, el 9 de septiembre de 1964 el embajador José María Ruda pronunció un alegato⁽⁶⁾ en el Subcomité III del Comité Especial, encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y los pueblos coloniales, de las Naciones Unidas, en el que, al tratar el descubrimiento, dijo que está demostrado fehacientemente que las Malvinas fueron descubiertas por navegantes españoles y mencionó⁽⁷⁾ el mapa de Pedro Reinel (1522-23), de Diego Rivero (1526-29), del Yslario de Santa Cruz de 1541, de Sebastián Gaboto (1544), de Diego Gutiérrez (1561), de Bartolomé Olives (1562), de los navegantes Simón de Alcazaba (1534) y Alonso de Camargo (1540). Eran tripulantes de barcos españoles que navegaban hacia el Estrecho de Magallanes, también descubierto por España y Ruda lo señala como una de las bases de sus derechos a las Islas. Ruda no llegó a conocer el mapa de las Malvinas (1520), hecho público en 1982.

Con referencia a la ocupación, Ruda recuerda que Sarmiento de Gamboa tomó posesión simbólica del estrecho y de las islas adyacentes, de acuerdo con los métodos de la época y, en 1584, fundó un establecimiento.

Por mi parte, en mi libro sobre las Malvinas, hasta el año 2000 identifiqué y localicé 48 portulanos y mapas del siglo XVI en los que aparecen las Malvinas a partir de 1502⁽⁸⁾. Rodolfo Terragno identificó y localizó 26 cartas⁽⁹⁾.

Vesputio permaneció en Portugal hasta 1506 y pasó a España en donde la Casa de Contratación de Sevilla creó el cargo de Piloto Mayor de las Indias y, por Real Cédula del 22 de mayo de 1508, se lo designó para el cargo que desempeñó hasta su muerte, el 22 de febrero de 1512.

Aquí y entonces apareció la figura de **Andrés de San Martín**, sevillano, hombre de entera confianza de Vesputio quien, el 4 de febrero de 1508, le otorgó poder para que lo represente en pleitos, cobranzas y otros asuntos.

Vesputio hizo partícipe a su apoderado, también experto cosmógrafo y cartógrafo, de sus técnicas astronómicas y cartográficas y de sus secretos profesionales: método de las distancias lunares. Fue el maestro de San Martín.

El 22 de mayo de 1512, se designó a San Martín piloto de la Casa de Contratación y, por Real Cédula del 24 de julio de 1512, se lo autorizó a sacar copias del Padrón Real de la Casa de Contratación puntualizando "que nadie puede hacerlo, más que Andrés de San Martín, nuestro piloto, que tiene licencia de nos para ello"⁽¹⁰⁾.

Resuelta la expedición española de **Hernando de Magallanes** con el objeto de encontrar una ruta a las Molucas por el Atlántico Sur, en razón de sus conocimientos, Magallanes incorporó a su expedición a Andrés de San Martín y lo designó piloto de la nave principal,

(6) González, Martín Abel, *The Genesis of the Falklands (Malvinas) Conflict*, Londres, 2013, pág.62.

(7) Ruda, José María, *Texto completo y de exposiciones ampliatorias en "Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur"*, CARI, Buenos Aires, págs. 197-224.

(8) Arnaud, Vicente Guillermo, "Las Islas Malvinas - Descubrimiento, primeros mapas y ocupación - Siglo XVI", *Publicación Especial N.° 13 de la Academia Nacional de Geografía, Premio "Ricardo Rojas" del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, 2000, págs. 237-239.

(9) Terragno, Rodolfo H., "Historia y futuro de las Malvinas", *Buenos Aires 2006*, págs. 11-17.

(10) Laguarda Trias, Rolando A., "El hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502", *op. cit.*, págs. 99 y 209-211.

la *San Antonio*, cargo a compartir con el piloto Juan Rodríguez de Mafra, pues él era indispensable por sus conocimientos de cosmografía, cartografía y coordenadas geográficas. La expedición zarpó el 20 de septiembre de 1519 de Sanlúcar de Barrameda y arribó el 31 de marzo de 1520 al puerto patagónico de San Julián. Invernando en el puerto de San Julián, San Martín estuvo ocupado en el cálculo de tablas náuticas en la determinación de la longitud geográfica y latitud del puerto.

En julio de 1520, la nave *San Antonio* de la expedición española de Magallanes, al mando del piloto portugués Álvaro da Mesquita, primo de Magallanes, partió del puerto San Julián y se dirigió a las que serían las Islas Malvinas, a donde llegó el 28 de julio conduciendo al cartógrafo sevillano Andrés de San Martín, que tendría información de la localización de las islas que le habría dado Vesputio, y durante el mes de agosto, llevó a cabo el que hasta ahora, se conoce como el primer mapa de las Malvinas.

San Martín regresó con Magallanes, viajó a las Molucas realizando mapas de las islas a su paso. Y fue muerto en la isla de Cebú, el 1° de mayo de 1521.

El primer mapa que se conoce de las Malvinas, de agosto de 1520, de la expedición española de Hernando de Magallanes, realizado por el cartógrafo sevillano Andrés de San Martín, permaneció desconocido hasta 1982, en que Roger Hervé, Conservador honorario en el Departamento de Cartas y Planos de la Biblioteca Nacional de París, publicó su estudio "*Découverte fortuite de L'Australie et de la Nouvelle-Zelande par des Navigateurs Portugais et Espagnols entre 1521 et 1528*", impreso en agosto de 1982 por la Biblioteca Nacional, en el que da a conocer el manuscrito francés "*Le Grand Insulaire et Pilotage d'André Thevet, Angoumois, cosmographe du Roy, dans lequel sont contenus plusieurs plans d'isles habitées et deshabitées et description d'icelles*", de 1586. Se trata del manuscrito francés 15452 de la Biblioteca, en el cual, en el folio 268, se encuentra un plano de las Islas Malvinas bajo el nombre de "*Les Isles de Sanson ou des Geantz*". Hervé considera ese plano como la representación de "*... aux futures 'Iles malouines' ou Iles Falkland*" (pág. 66, fin de cita 147).

Hervé, al darse cuenta de la entidad del mapa en la disputa de la Argentina con Gran Bretaña en el año del conflicto, envió su estudio al erudito historiador uruguayo Rolando A. Laguarda Trías quien, consciente de la importancia del descubrimiento del primer mapa fehaciente de las Malvinas de 1520, convencido de que el mismo consolida el inalienable derecho de la Argentina a la soberanía del archipiélago de las Malvinas, realizó de inmediato un estudio "*Nave española descubre las Islas Malvinas en 1520*"⁽¹¹⁾, que publicó en una reducida edición que, para no demorar, fue costeadada por él.

Su estudio va prologado por una "Ofrenda", en la que dice que el tema interesa especialmente a los americanos y "para los uruguayos, vinculados desde los orígenes a los argentinos por estrechos lazos afectivos, es asunto casi propio". Recuerda que "no hay que olvidar que, desde Montevideo, sede del apostadero naval español del Río de la Plata, partieron las naves que abastecían las islas Malvinas cuando eran españolas" y "desde Montevideo zarpó, en 1770, la expedición española de Juan Ignacio Madariaga que desalojó a los ingleses del archipiélago donde, por primera vez, se habían instalado sorpresivamente". Agrega: "Nadie se sorprenda, pues, de que un uruguayo ofrezca, en gesto fraterno, a la Argentina, las pruebas históricas que consolidan su inalienable derecho a la soberanía del archipiélago atlántico austral".

"Confío en que este trabajo, al fundamentar históricamente la autenticidad del descubrimiento español de las islas Malvinas, proporcione una base más firme a los derechos de Argentina, herederos de los de España y favorezca la unión de todos los americanos".

Laguarda Trías envió su estudio a la Academia Nacional de Geografía de la Argentina, que le dió entrada en su Biblioteca en septiembre de 1983.

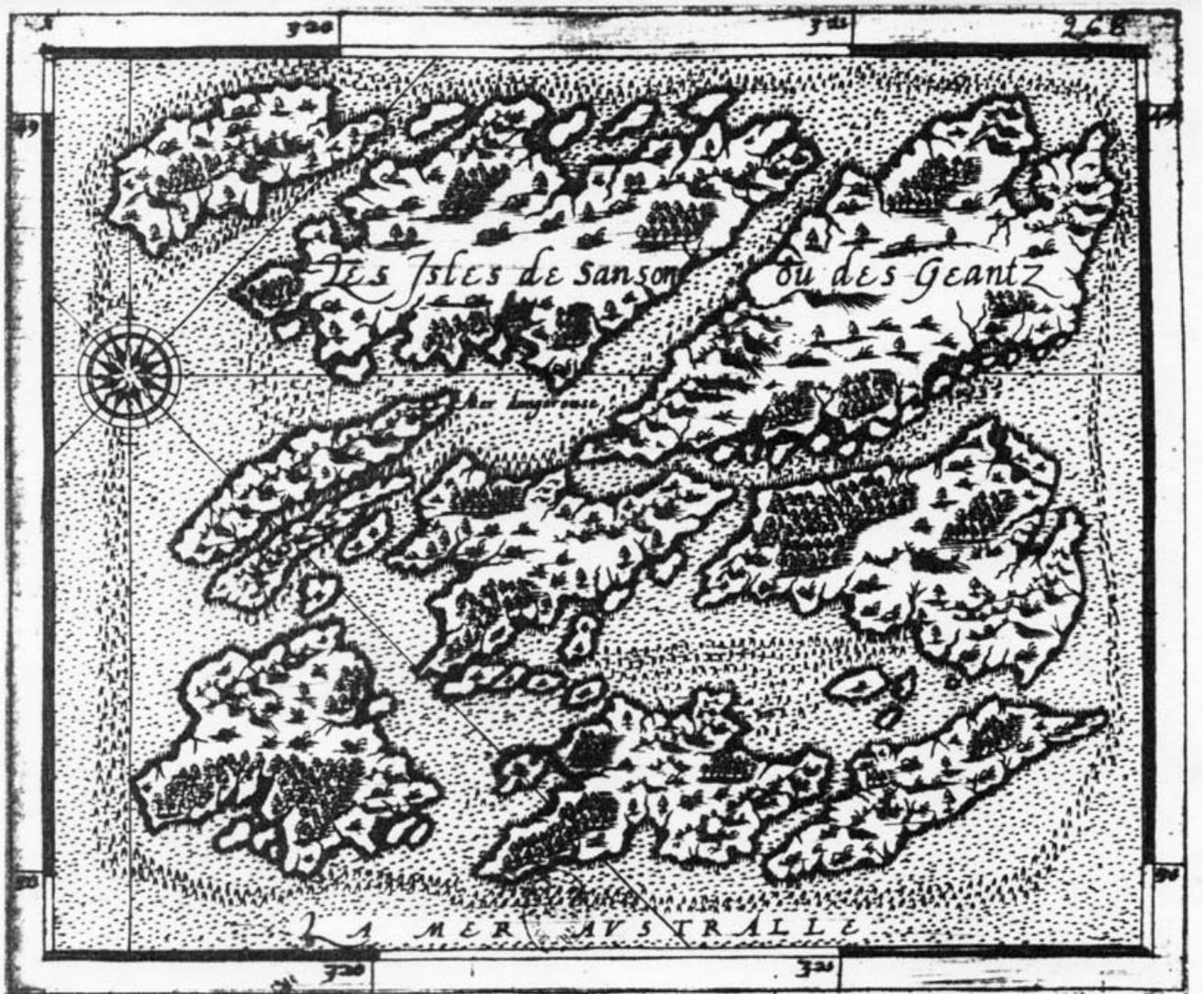
(11)
Laguarda Trías, Rolando A.,
"Nave española descubre
las Islas Malvinas en 1520",
Montevideo, junio de 1983.

En su documentado estudio Laguarda Trías concluye (pág. 26): "Ante todo, no existe el menor resquicio de duda de que representa a las islas Malvinas".

Por mi parte, en agosto de 1987, visitando a París, en la Biblioteca Nacional, orientado por la señorita Mireille Pastoureau, curadora del "Departament de Cartes et Plans", tuve la satisfacción de ver, estudiar y fotografiar el mapa de las Malvinas de 1520 y su explicación (págs. 268-271 del "Manuscrito") que luego envié a nuestra Cancillería.

El mapa de las Malvinas de 1520 es incorporado por André Thevet en 1586 a su Manuscrito "Le Grand Insulaire et Pilotage", él explica que lo recibió junto con otros mapas de "un vieil capitaine et bone pilote portugais, que je trouves en la ville de Lisbonne en Portugal, qui disoit avoir visité icelles isles, le plan desquelles j'eus de luy, ensemble de plusieurs autres de ceste coste...". El viejo capitán portugués al que alude Thevet muy probablemente fue el capitán Álvaro da Mesquita, el piloto de la nave *San Antonio* en la expedición española de Hernando de Magallanes que, partió del puerto de San Julián y condujo al cartógrafo Andrés de San Martín, llegó a las Malvinas el 28 de julio de 1520. Sabemos que Thevet y Mesquita se hallaban en Lisboa entre los años 1563-1567 y sería en ese período en que se encontraron y da Mesquita le entregó los mapas a Thevet que él incluyó en su Manuscrito⁽¹²⁾.

(12)
Laguarda Trías, Rolando A.,
"Nave española descubre las
Islas Malvinas en 1520", *op.
cit.*, págs. 26-27.



Mapa de las Islas Malvinas 1520

Laguarda Trías estudia el mapa de 1520 de las Malvinas⁽¹³⁾ y, aunque afirma que el “mapa debe considerarse una reproducción fiel del original” y “un documento fidedigno”, dice que “el mapa que se está describiendo no es el original confeccionado por el cartógrafo magallánico ni el que Mesquita regaló a Thevet, sino una copia destinada a ilustrar la obra del franciscano. Así surge de las leyendas titulares en francés que ostenta el mapa de Thevet y que, evidentemente, no pertenecen al mapa original”. Se equivoca Laguarda Trías al señalar que el mapa que se encuentra en la Biblioteca Nacional de París es una copia en razón de sus leyendas en francés, pues el mapa no tiene ninguna leyenda, y solo Thevet le adicionó el título que le informó Mesquita de “Les Isles de Sanson ou des Geantz”, en francés, como estaba en su Manuscrito, para identificarlo en él. Cuando en 1987 junto con la curadora Mireille Pastoureau lo examinamos, no dudamos de que era un mapa original y, como tal, fue incluido en los atlas entonces publicados⁽¹⁴⁾.

(13) Laguarda Trías, Rolando A., “El cosmógrafo sevillano Andrés de San Martín”, Montevideo, 1991, págs. 14-19.

(14) 1) Mollat du Jourdin, Michel y La Roncière, Monique de, “Les Portulans- Cartes marines du XIII^e au XVII^e siècle”, Office de livre S.A., Fribourg, Suiza, 1984, pág. 34.
2) Pastoureau, Mireille, “Les Atlas Français XVI^e XVII^e Siècles”, Paris, 1984, edición de la Bibliothèque Nationale, Département des Cartes et Plans, pág. 486.

(15) “Boletín de la Academia Nacional de la Historia”, Vol. LVI-LVII (1983-1984), Buenos Aires, 1987, págs. 212-217.

(16) Destéfani, Lauro H., “Las Islas Malvinas. Exploraciones. 1600/1764”, en Historia Marítima Argentina, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1984, Tomo III, Cap. XVIII, págs. 448-449.

(17) Canclini, Arnoldo, “Malvinas. Su historia en historia”, Buenos Aires, 2000, págs. 11-15.

(18) Por mi parte, se ha difundido en lo posible la existencia e importancia del mapa de 1520. Además de mi libro ya citado:
a) Arnaud, Vicente Guillermo, “El primer mapa de las Islas Malvinas”, en la revista Historia, Año X, N° 41, Buenos Aires, marzo-mayo 1991, págs. 3-25.
b) Arnaud, Vicente Guillermo, “El primer mapa de las Islas Malvinas”, en La Prensa, Buenos Aires, 5 de junio de 1994, Cuarta Sec., pág. 8.
c) Arnaud, Vicente Guillermo, “Descubrimiento y primeros mapas de las Islas Malvinas”, conferencia y su publicación en el N° 22 del Instituto de Estudios Interdisciplinarios en Ciencia y Tecnología de la Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires, Buenos Aires, 1997, págs. 13-42.

Hace 32 años, el estudio de Laguarda Trías dio lugar a una consulta del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina a la Academia Nacional de la Historia, que se expidió a través de un informe redactado por el académico Contraalmirante Laurio H. Destéfani, aprobado en la sesión plenaria de la Academia del 13 de diciembre de 1983⁽¹⁵⁾. En dicho informe, se expresa que el trabajo de Laguarda Trías “Nave española descubre las islas Malvinas en 1520” “es sumamente serio, riguroso y valioso”. “El documento que hace conocer Laguarda Trías y la carta de Malvinas son un esfuerzo muy importante, yo diría decisivo, para el descubrimiento magallánico de las islas. El documento, por ser de un jesuita francés, y la carta, por ser tan precisa y correcta que no se puede dudar de que sea de las islas”. “Faltaban entonces documentos auténticos y fidedignos, como dice Laguarda Trías, para identificar las Sansón con las Malvinas. Estamos de acuerdo. El documento de fray André Thevet presentado en “Le grand insulaire”, tomo I, fechado en 1586, Biblioteca Nacional de París, Ms. 15452, con un mapa en el folio 268 con latitud y longitud que representan “Les Isles Sanson ou des Geants”, es el documento que falta”. “Lo que afirma más el valor del documento es la exactitud del mapa, pues la figura de las islas y su latitud y, sobre todo, su longitud son excepcionalmente exactos. No pueden caber dudas de que se trata de ellas”.

El académico Contraalmirante Destéfani reiteró, en 1984, lo afirmado como representante de la Academia Nacional de la Historia, diciendo que la exactitud de la carta es asombrosa: “solo pueden explicarse por las observaciones y la capacidad del astrónomo Andrés de San Martín”⁽¹⁶⁾.

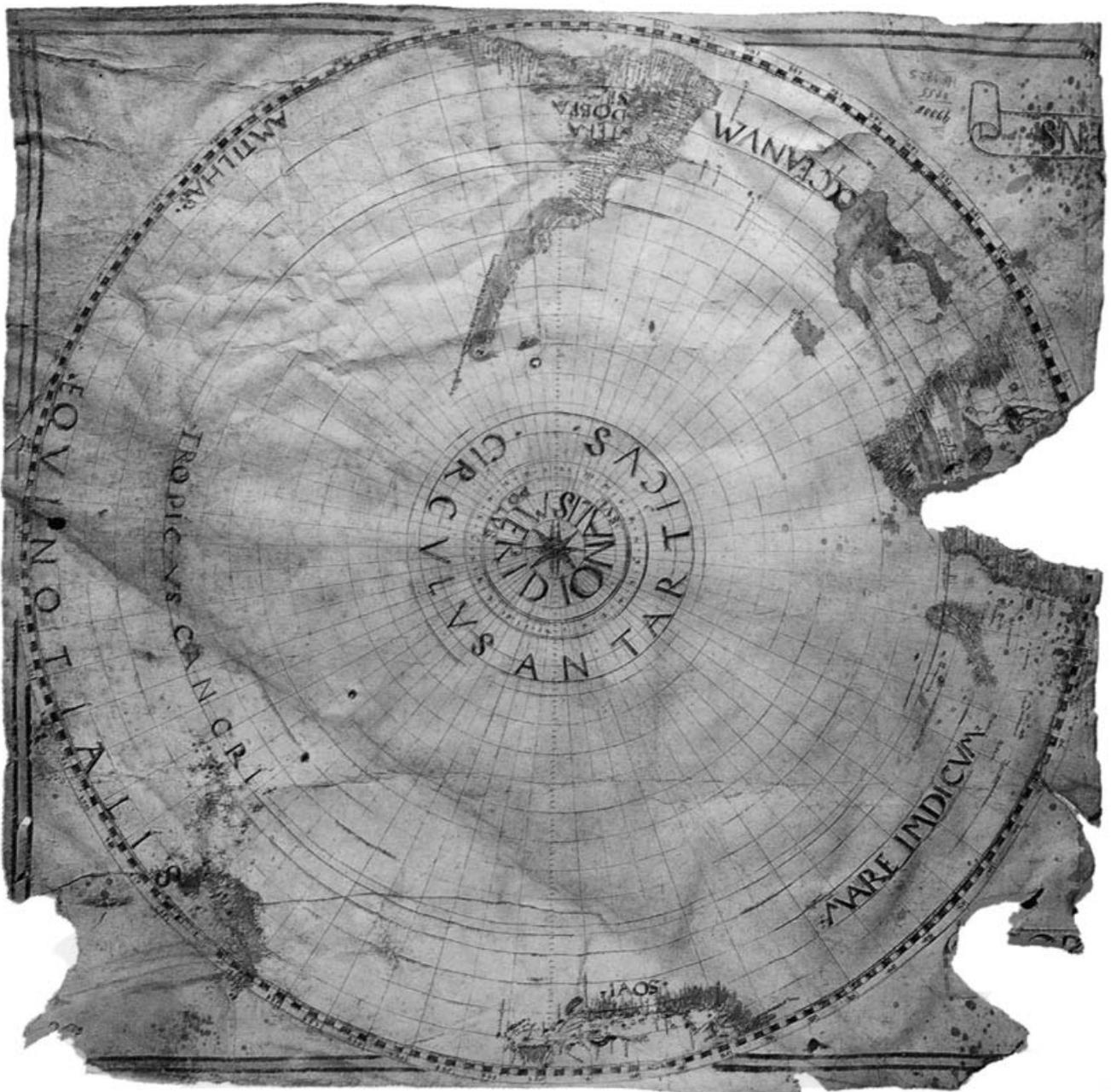
El 7 de noviembre de 2001, la Academia Nacional de Geografía llevó a cabo una sesión pública a los efectos de presentar su Publicación Especial N.º 13, mi libro *Las Islas Malvinas- Descubrimiento, primeros mapas y ocupación. Siglo XVI*. Asistieron a la reunión la embajadora Susana Ruiz Cerruti, en representación del Ministro de Relaciones Exteriores, y otras autoridades. Al finalizar sus palabras de presentación, el Sr. Presidente de la Academia, Gral. Ing. Geog. Roberto Arredondo, dijo: “Corresponde a otras autoridades, no académicas, dar trascendencia al uso de lo que aquí se aporta”.

Además de la publicación de mi libro, por notas del 10 de octubre de 2001, 27 de marzo y 11 de junio de 2002, la Academia Nacional de Geografía se dirigió al Ministerio de Relaciones Exteriores sobre la importancia del primer mapa de las Malvinas de 1520. Como se puede apreciar este mapa tiene el patrocinio de las Academias Nacionales de Historia y de Geografía. El Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales me distinguió con la presentación de mi libro. Con referencia al mapa de 1520, Arnoldo Canclini afirma que, con esto, la polémica sobre el descubrimiento de las Malvinas “ha terminado”. A su juicio, el estudio de Laguarda Trías es “definitivo”⁽¹⁷⁾ ⁽¹⁸⁾.

El estudio de la cartografía del siglo XVI, en que figuran las Islas Malvinas, es de particular importancia si se tiene en cuenta que, recién en 1748, por impulso del almirante y Primer

Lord del Almirantazgo, George Anson, Gran Bretaña se interesó por las Malvinas o, más bien, por una base estratégica en el Atlántico Sur. El 17 de junio de 1764, el almirantazgo ordenó al Comodoro John Byron localizar e informar sobre unas denominadas y desconocidas islas Pepys y Falkland. En esa época, los barcos ingleses tenían como objetivo el pillaje de oro y plata de las colonias españolas en América del Sur, incluyendo, en Buenos Aires, el tesoro de 40 toneladas de plata del Virrey Sobremonte en 1806.

En cuanto al nombre del mapa, "Islas de Sansón o de Gigantes", Laguarda Trías dice que habría surgido de la fecha de llegada de la *San Antonio* a las Malvinas, el 28 de julio, y siguiendo la costumbre marinera de denominar a las tierras descubiertas con el nombre del santo del día en que eran halladas, ello habría sido por la intervención del capellán de la *San Antonio*, Bernardo Calmette, que era francés, ya que Sansón era un santo francés cuya festividad se celebra el 28 de julio. Santo desconocido por los tripulantes españoles y por-



Reproducción reducida del portulano de Pedro Reinel de 1521-1522, en el Museo Topkapi, en Estambul

tugueses, pero el nombre fue aceptado omitiendo la partícula “San” y quedando “Sansón” en relación al forzudo bíblico y agregando el nombre de “Gigantes”. No creemos en esta relación con el santo francés sino que, aunque las Malvinas estaban deshabitadas, el nombre surge del gigantismo de los indígenas vistos en el puerto de San Julián y, anteriormente por Vespucio, en la costa patagónica y aplicado a las Malvinas.

Al final de su estudio de 1983 (pág. 57), Laguarda Trías nos dice: “Gracias al mapa de Andrés de San Martín, conservado por Mesquita y regalado por éste a Thevet, y que luego de permanecer, durante siglos, inédito, acaba de ser publicado por M. Roger Hervé, el polémico descubrimiento de las islas Malvinas, clarificado, según creemos, por el presente estudio crítico, muestra en forma indubitable la prioridad de la soberanía española (acreditada, primero, por el descubrimiento de Mesquita y, posteriormente, por la permanencia, durante diez meses, de la nave *Incognita* de la armada del obispo de Plasencia). Todo ello invalida totalmente los presuntos y tardíos descubrimientos de otras naciones rezagadas; todo ello confirma que, por ser Argentina, heredera legítima de los derechos territoriales de España en esta parte de América, le corresponde de hecho y derecho, sin ningún género de dudas ni clase alguna de cortapisas, la soberanía absoluta e indiscutible de las islas Sansón-Malvinas”.

En mayo de 1989, Laguarda Trías consulta personalmente en París la obra y el mapa en el Manuscrito de Thevet. Ello dió lugar a conclusiones incluídas en su nuevo libro de 1991, *Andrés de San Martín* (19), que ratifican, a lo largo de un erudito estudio histórico, científico y técnico, la información que ya conocíamos; el mapa que incluye Thevet es de 1520 y corresponde a las actuales Islas Malvinas; su autor es el excepcional cartógrafo Andrés de San Martín, y el capitán Álvaro da Mesquita es “el viejo capitán y buen piloto portugués” que entregó el mapa de las islas Sansón a Thevet.

Se trata de un hermoso mapa, realizado a la perfección, en el cual estarían localizados, incluso, bancos de algas.

CONCLUSIÓN

Las Islas Malvinas fueron descubiertas por Américo Vespucio el 7 de abril de 1502, oportunidad en la que las localizó e incluyó en sus cartas. El primer mapa de las Malvinas de agosto de 1520 de la expedición española de Hernando de Magallanes realizado por el cartógrafo sevillano Andrés de San Martín, enviado por España para documentar sus posesiones, es la prueba del descubrimiento y destruye la falaz pretensión británica de descubrimiento.

Primeros mapas

Como dijimos, es a partir del regreso de Vespucio a Lisboa, cuando inmediatamente se encuentran portulanos y mapas que incluyen las Malvinas. Más de cincuenta en el Siglo XVI.

En 1987, tuve la posibilidad de ver, en la Biblioteca del Museo Topkapi, en Estambul, Turquía, el portulano atribuido al cartógrafo portugués Pedro Reinel, de 1519-1522, muy decorativo, dibujado en una hoja de pergamino de 682 x 700 mm, con inscripciones en latín y portugués, las tierras pintadas en verde y los nombres escritos en rojo; representa al hemisferio sur en proyección polar equidistante. Carta que el embajador Ruda menciona en primer lugar en su alegato. Para el reconocido experto francés Marcel Destombes, lo representado en el mapa significa que se incluyó muy exactamente todas las costas conocidas en 1522 por los portugueses y que ello solo podía tener como fuente la Casa de la India de Lisboa e información de un miembro de la expedición de Magallanes, aunque a mí me parece posible del viaje de Vespucio, de 1502. Marcel Destombes agrega⁽²⁰⁾ que es indudable que el mapa es de Pedro Reinel:

(19)
En 1994 Laguarda Trías da a conocer un nuevo estudio: Laguarda Trías, Rolando: “El descubrimiento de las Islas Malvinas en 1520 y su pre-descubrimiento presunto”, en “Revista de Historia de América”, publicación del “Instituto Panamericano de Geografía e Historia”, N° 118, México, D.F., julio-diciembre 1994.

(20)
Destombes, Marcel, “L’Hémisphère Austral en 1524. Une Carte de Pedro Reinel a Istanbul”, en Comptes Rendus du Congrès International de Géographie - Amsterdam 1938, publicación de la Union Géographique Internationale. Tome deuxième. Travaux de la Section IV Géographies Historique e Histoire de la Géographie, Leiden, E. J. Brill, 1938, págs.175-185.

- “1) Es el primer mapa portugués que ofrece una representación lo más exacta y sin fantasías del mundo austral,
- 2) Contiene el trazado original del descubrimiento de América del Sur hasta el estrecho de Magallanes.

Finalmente, es un documento capital para la historia de la geografía.”

Otro erudito, Albert Kammerer, califica el portulano de Reinel “un documento de gran importancia, tal vez el más científico de su tiempo y que honra a la cartografía portuguesa.”⁽²¹⁾.

Ocupación

- 1) Con respecto a la ocupación, recordamos que las Malvinas se hallaban dentro de la línea de demarcación más allá de la cual, de acuerdo con las bulas pontificias *Inter Caetera* y *Dudun si quidem*, completadas por el Tratado de Tordesillas de 1494 de España con Portugal, solo podían navegar los súbditos de Castilla. Pero esta limitación no fue aceptada por Francia, que afirmó la libertad de los mares y la validez de la ocupación efectiva. Inglaterra la rechazó y afirmó la posesión cuando la expuso la Reina Isabel ante la protesta del monarca español Felipe II por la expedición de Francis Drake al estrecho de Magallanes en 1578.
- 2) La existencia del mapa de 1520, documentada en el Manuscrito de Thevet, puso en evidencia la localización del archipiélago malvinense por parte de España y el envío de la nave española *San Antonio* condujo al cartógrafo español San Martín para realizar su reconocimiento y un mapa durante su estada en la isla en agosto de 1520, lo cual realiza cabalmente, pues para eso había sido embarcado en la expedición española de Hernando de Magallanes, muestra del interés de España de documentar sus posesiones. España perseguía contar con los planos de sus costas, puertos e islas de ultramar, fue así que San Martín, al ser muerto, deja no menos de 31 mapas que se encuentran en el Manuscrito de Thevet.
- 3) La Armada Española, auspiciada por el Obispo de Plasencia, partió de Sevilla en agosto de 1539 compuesta por tres naves. El 12 de enero de 1540 ancló en proximidades del Cabo Vírgenes. Alcanzada por tormentas, la nave capitana se hundió, pero el capitán de la armada y la tripulación se salvaron y continuaron viaje a Perú.
La tercera nave, de la que se posee un fragmento del Diario de Navegación, víctima de las tormentas. Rota el ancla, se hizo a la vela y navegó hasta que, el 4 de febrero de 1540, “vimos tierra, la cual nos pareció, unas ocho o nueve islas, **que en la carta están**, é por sernos ya metidos entre tierras, que teníamos tierra al nornordeste por la parte de babor, y también nos salía tierra por el sur. Es así por nos parecer a mí e a todos, ser en las dichas islas, nos dejamos ir corriendo, paresciéndome que entre ellas, **según amostraba la carta**, había canales para poder pasar, **por estar en las cartas sentadas cada isla** sobre sí, e todas limpias, sin ningún bajo”.
Por ignorarse el nombre de esta tercera nave y el de su capitán, se la conoce como la *Incógnita*. El “Diario” hace una descripción del lugar y dice: “en esta tierra, hay mucha caza, patos y zorras y lobos marinos”. La *Incógnita* permaneció en el archipiélago desde el 4 de febrero hasta el 3 de diciembre de 1540, 10 meses. Los historiadores coinciden en que tales islas eran las Malvinas, redescubiertas y ocupadas por la nave española *Incógnita*.
En cuanto a la repetida mención que se hace de que las islas “en la carta están” tiene que referirse al mapa de San Martín de 1520, pues, antes de 1540, no se sabe que nadie más visitara las islas e hiciera un mapa tan perfecto.⁽²²⁾
- 4) Ya mencionamos que, en su alegato, el embajador Ruda señaló que Pedro Sarmiento de Gamboa tomó posesión del estrecho y de las islas adyacentes. Lo hizo desde el

(21)
Kammerer, Albert,
“L’Hémisphère australe en projection polaire équidistante du portulan portugais anonyme de Vieux Sérai d’Istanbul, probablement de Pedro Reinel et de 1523 ou du début de 1524, en Sociéd. De Geografía De Lisboa, “Boletim”, Setembro-Outubro, 1940, 58ª Serie - Números 9-10, págs. 373-378.

(22)
Arnaud, Vicente Guillermo, Las Islas Malvinas. Descubrimiento, primeros mapas y ocupación. Siglo XVI, op. cit., págs. 225-231.

Cabo Vírgenes, frente a las Islas Malvinas, el 5 de febrero de 1584, en ceremonia formal, expresando: “Yo, Pedro de Gamboa, gobernador y capitán general de este estrecho de la Madre de Dios, antes llamado de Magallanes, y de las poblaciones que en él se han de hacer y de las provincias sus comarcas, por su Majestad... tomo y aprehendo actualmente, y con afecto, posesión pacíficamente y sin contradicción alguna, de esta tierra, a la cual nombro el asiento de la Purificación de Nuestra Señora, y de todas las demás tierras comarcas y con ellas continuas y consiguas, y de todo este dicho Estrecho por mí de nuevo nombrado de la Madre de Dios, antes llamado de Magallanes, como dije, desde la boca y archipiélago del Mar del Sur hasta esta boca que sale a la Mar del Norte, que ambas a dos y cada una dellas están en cincuenta y dos grados y medio, y de todas las islas, puertos, bahías, ríos, puntas, cabos, promontorios y costas y poblaciones dél, y de los montes y valles, llanos, altos y bajos, mediterráneos, a una banda y a otra de las tierras del sur y norte, hasta los límites y confines donde hasta hoy no está poblado actualmente por otro capitán alguno por mandato de Su Majestad, y del mar océano, y mediterráneos a las dichas tierras adyacentes y contérminas, añadiendo fuerza a fuerza y posesión a posesión de los años pasados yo asimismo tomé en este dicho Estrecho. La cual posesión tomo y aprendo en nombre del muy alto y muy poderoso y católico señor Don Felipe, gran Rey de España y sus anexos, y de su real corona de Castilla y León, como cosa suya propia que es, y para él y para sus herederos y sucesores. Y en señal de posesión planto esta cruz, y dello sean testigos para en guardar del derecho de Su Majestad.”

(23)

Taiana, Jorge A.: *La gran aventura del Atlántico Sur*, Buenos Aires, El Ateneo, 1985, págs. 112-135. Taiana cita la publicación de Pedro Sarmiento de Gamboa, *Viajes al Estrecho de Magallanes (1599-1584)*, Buenos Aires, Emecé, 1950.

(24)

Ruiz Guiñazú, Enrique, *Islas Malvinas. Descubrimiento y Ocupación*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1964, págs. 19-20.

Cuando Sarmiento de Gamboa se refiere a añadir fuerza a la posesión que en los años pasados había tomado del estrecho, es por la posesión tomada el 3, 7 y 12 de febrero de 1580⁽²³⁾. En la del 12 de febrero, Sarmiento de Gamboa aclara que “la posesión es tomada aquí y en todo el Estrecho y Archipiélagos por ambos mares del Sur y norte para el Dicho Rey”⁽²⁴⁾. ■

CONTRAALMIRANTE PEDRO EUSEBIO IRAOLAGOITÍA



El vuelo a la isla Decepción.

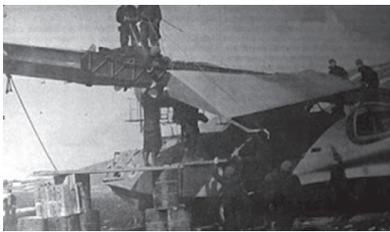
Alfio A. Puglisi

El Contraalmirante Pedro Eusebio Iraolagoitia nació en Moreno, provincia de Buenos Aires, el 14 de agosto de 1912. Su padre fue Pedro María, vasco español oriundo de Eibar, Guipúzcoa, quien había llegado al país en 1895, y su madre, Francisca Aguirre, argentina. Su apellido en vascuence significa “lugar arriba de la cabaña de helechos”. Ingresó en la Escuela Naval Militar el 1° de marzo de 1929 y egresó como guardiamarina el 7 de diciembre de 1934, con la promoción 60. Se orientó hacia la Aviación Naval, realizó el Curso 12 en esa escuela y fue compañero del malogrado Eduardo Lanusse, quien, tras volar por primera vez en suelo antártico, falleció en un accidente al despegar del aeroparque rumbo a Punta Indio. Su vida transcurrió alternando entre las bases de Comandante Espora y de Punta Indio. Fue comandante de la Fuerza Aeronaval N.º 1 y de la Escuadra Aeronaval N.º 3. En 1940, fue destinado a capacitarse en Pensacola (EE. UU.), donde siguió, además, el Curso de Instructores. Fue edecán del Presidente Juan D. Perón. En 1951, tras la revolución del General Benjamín Menéndez en la que algunos miembros de la Aviación Naval estuvieron involucrados, asumió un nuevo ministro de Marina, el Contraalmirante Aníbal Olivieri, quien desempeñaba tareas de coordinación económica en la presidencia. Este lo designó Jefe de la Base Aeronaval de Punta Indio en la provincia de Buenos Aires.

Desde allí, preparó el primer vuelo en la historia mundial que unió un continente –en este caso, el americano– más precisamente Río Grande, en Tierra del Fuego, con la Antártica, para llevar correo a las dotaciones de la Base Decepción, situada en una isla volcánica en la que penetró el mar y formó una gran bahía apropiada para amerizajes. Este vuelo se realizó bajo su propio comando el 7 de febrero de 1952 y estuvo integrado por dos aviones anfibios Catalina PB5A matrículas 3-P-5 y 2-P-3, que fueron piloteados por el Capitán de Corbeta Edgardo Samuel Andrew y el Teniente de Navío Guillermo Jorge Campbell. Decolaron a las 10 de la mañana y acuatizaron a las 15.30 en medio de la algarabía de la dotación antártica. El 10 de febrero a las 5.30, decolaron de regreso con destino al aeroparque

El profesor Alfio A. Puglisi es maestro normal nacional, profesor en Filosofía y Pedagogía, licenciado en Metodología de la Investigación y doctor en Psicología. Ex profesor de la Escuela Naval Militar, 1969-2013. Asiduo colaborador del Boletín. Tres veces Premio Sarmiento, otorgado por el Centro Naval. Premio Ensayo histórico 2005 por su trabajo Faldas a bordo, publicado por el Instituto de Publicaciones Navales. Premio José B. Collo por su artículo “Juvenillas Navales”, en 2009. Premio Ratto por su artículo “Profesores y alumnos de la segunda época escolar”, en 2013.





Reparación de un ala de un Catalina.



Matasello alusivo.



Un Catalina en la playa de Decepción.

Preparó el primer vuelo en la historia mundial que unió un continente -en este caso, el americano- más precisamente Río Grande, en Tierra del Fuego, con la Antártica.

Jorge Newbery, con escala técnica en Río Grande. Transportaban correspondencia de ese destacamento antártico y, así, se inauguró la primera estafeta postal aeronaval antártica. Aterrizaron en Buenos Aires a las 22.30 y establecieron, de ese modo, el primer vuelo directo, en el día, entre la Antártica y Buenos Aires, hecho inédito hasta entonces. También por primera vez se usó el radar en un vuelo de la Aviación Naval argentina. Todo constituía un hito histórico de la aviación mundial que ya dejaba de figurar en las páginas deportivas de los diarios. En el aeroparque, fueron recibidos por el Ministro de Marina, Contraalmirante Aníbal Olivieri, quien les expresó el deseo del Presidente de recibirlos en la Casa Rosada. Anecdótico: tuvieron que viajar en avión hasta sus destinos para buscar sus uniformes de presentación. Dos días después, el Presidente los hizo pasar a su despacho, los saludó uno a uno y les convidó un café.

Los preparativos del vuelo fueron de mucha envergadura y recibieron el nombre de *Plan Lobo*, que involucró a diversos sectores de la Armada. Se adiestró a las tripulaciones; se inspeccionaron los aviones; se instalaron un radar de exploración y "jatos" en los aviones para el despegue de regreso desde la Antártica; se trasladó combustible hasta Río Grande; dos fragatas, las ARA *Sarandí* y *Hércules*, se situaron a 150 millas de Decepción y de Ushuaia para proporcionar información meteorológica y contacto radioeléctrico y personal mecánico de aviación se embarcó en ellas. También se contó con un tercer avión de apoyo, otro Catalina, el 2-P-6, al mando del CC Ramón Amadeo Corvera. En Decepción -donde se había construido una rampa-, se levantó una tormenta, los aviones rompieron su amarra al boyón y se tocaron entre sí, lo que causó pequeñas averías que obligaron a hacer reparaciones izando los aviones a tierra con elementos precarios que había en la isla, tales como tacos de madera, varillas de hierro, chapa y tela adhesiva. Iraolagoitia no había dejado nada librado al azar, todo fue rigurosamente planificado; era su viaje. Este vuelo consolidó la presencia pionera de la Armada en la Antártica y abrió las puertas a otros más, entre ellos, el de Justiniano Martínez Achával, que fue a Decepción y volvió en el día y, de mayor fuste, el realizado en 1962 por el CN Hermes Quijada, que comandó la expedición aérea al Polo Sur. Quijada, curiosamente, también había sido edecán presidencial, pero de Arturo Frondizi.

Tras su viaje, Iraolagoitia fue inmediatamente designado Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA) en la que actuó entre los años 1952 y 1955. Pidió un tiempo para pensarlo. No le dieron ni 48 horas. Con posterioridad, ejerció la Presidencia de dicho organismo entre 1973 y 1976. No era experto en temas nucleares; pero, segundo de promoción, tenía la base fisicomatemática dada por la enseñanza de grandes profesores de la Escuela, como José B. Collo y Teófilo Isnardi.

Tuvo que lidiar con el *affaire* de Ronald Richter, un científico alemán que había instalado un laboratorio de investigación nuclear en la isla Huemul, cercana a Bariloche, tras prometerle a Perón alcanzar el dominio de la energía atómica. Richter estaba, de algún modo, vinculado a la aviación: había llegado con el equipo de Kurt Tank, a quien le había prometido una fuente de energía casi inagotable, nada menos que un pequeño reactor. El problema es que Richter lo concebía buscando controlar las reacciones termonucleares en cadena, es decir, mediante la fusión, algo no realizado por ningún país hasta esa fecha, ni aun hoy. Se invirtieron grandes fondos en construcciones y no se obtuvieron resultados confiables. Le tocó coordinar varias comisiones de evaluación científica que, una tras otra, opinaron que se trataba de un fraude. Entre sus miembros estaban Enrique Gaviola (1) y sus ex profe-

sores Collo e Isnardi, el CF Ingeniero Electricista Manuel J. Beninson (2), de larga actuación en la Armada, el padre Pedro Bussolini SJ, Director del Observatorio de San Miguel, Otto Gamba y otros. Se trajo de Inglaterra a los becarios José A. Balseiro (3) y Antonio Rodríguez (4), profesor de la Escuela Naval y, por fin, se recurrió a Mario Bâncora –que había construido un pequeño ciclotrón didáctico con material de rezago– y al físico alemán Richard Gans, quien recién había regresado al país. Él mismo logró trasladarse a la isla Huemul, donde visitó instalaciones y comprobó que se lo intentaba engañar con ruidosas explosiones. Dados algunos resultados que Richter aún decía poseer, Iraolagoitía le pidió si podía repetir sus experimentos en la Escuela de Mecánica de la Armada, que contaba con una buena fuente de energía; en dos ocasiones, se demostró que no se trataba de reacciones nucleares, sino del conocido arco cantante de Poulsen, descrito en los textos clásicos. A los pocos meses, Iraolagoitía dio por terminado el Proyecto Huemul. Entonces, el Presidente Perón le confió prácticamente a la Armada la dirección de la investigación nuclear y, desde ese momento, ella estuvo a cargo hasta la presidencia de Raúl Alfonsín, en 1983, cuando el país alcanzó a completar la totalidad del ciclo nuclear con su propia tecnología y con personal científico y tecnológico nacional. Treinta años, dos generaciones, ocho presidentes.

Durante esa época, también se realizó una gran inversión en maquinarias y en aparatos científicos, y se adquirieron los últimos desarrollos de posguerra de la empresa Philips: un sincrociclotrón para acelerar deuterones hasta 28 MeV, un acelerador en cascadas Cockcroft-Walton de 1,2 MeV y un espectrógrafo de masas. Nunca se había gastado tanto en el país –unos tres millones de florines holandeses– para adquirir instrumental de física de alta complejidad.

En una entrevista con Iraolagoitía, Enrique Gaviola, Ernesto Galloni y Alberto González Domínguez sugirieron aprovechar la bibliografía y los materiales dejados por Richter para crear un Instituto de Enseñanza de la Física, viejo proyecto de Gaviola. Iraolagoitía aceptó la idea y, el 22 de abril de 1955, firmó un convenio con la Universidad Nacional de Cuyo, representada por el Ingeniero Roberto V. Carretero, por el cual se creó el Instituto de Física de Bariloche, un centro de investigación y de docencia. Su primer director fue el físico cordobés José A. Balseiro y, tras su muerte prematura, el instituto tomó su nombre. Para algunos, era una locura: el instituto estaba a miles de kilómetros de los grandes centros universitarios del país; de hecho, el más cercano estaba en Mendoza. Sin embargo, con el tiempo se consolidó y adquirió prestigio internacional. Enrique Gaviola, con su carácter vehemente, al referirse a la historia de la Asociación Física Argentina (AFA), dijo de Iraolagoitía:

“El primer Secretario General de la Comisión Nacional de la Energía Atómica fue arrastrado en la caída del charlatán de Huemul. El segundo Secretario General, pro-



Tripulaciones del vuelo a la isla Decepción en la Antártida

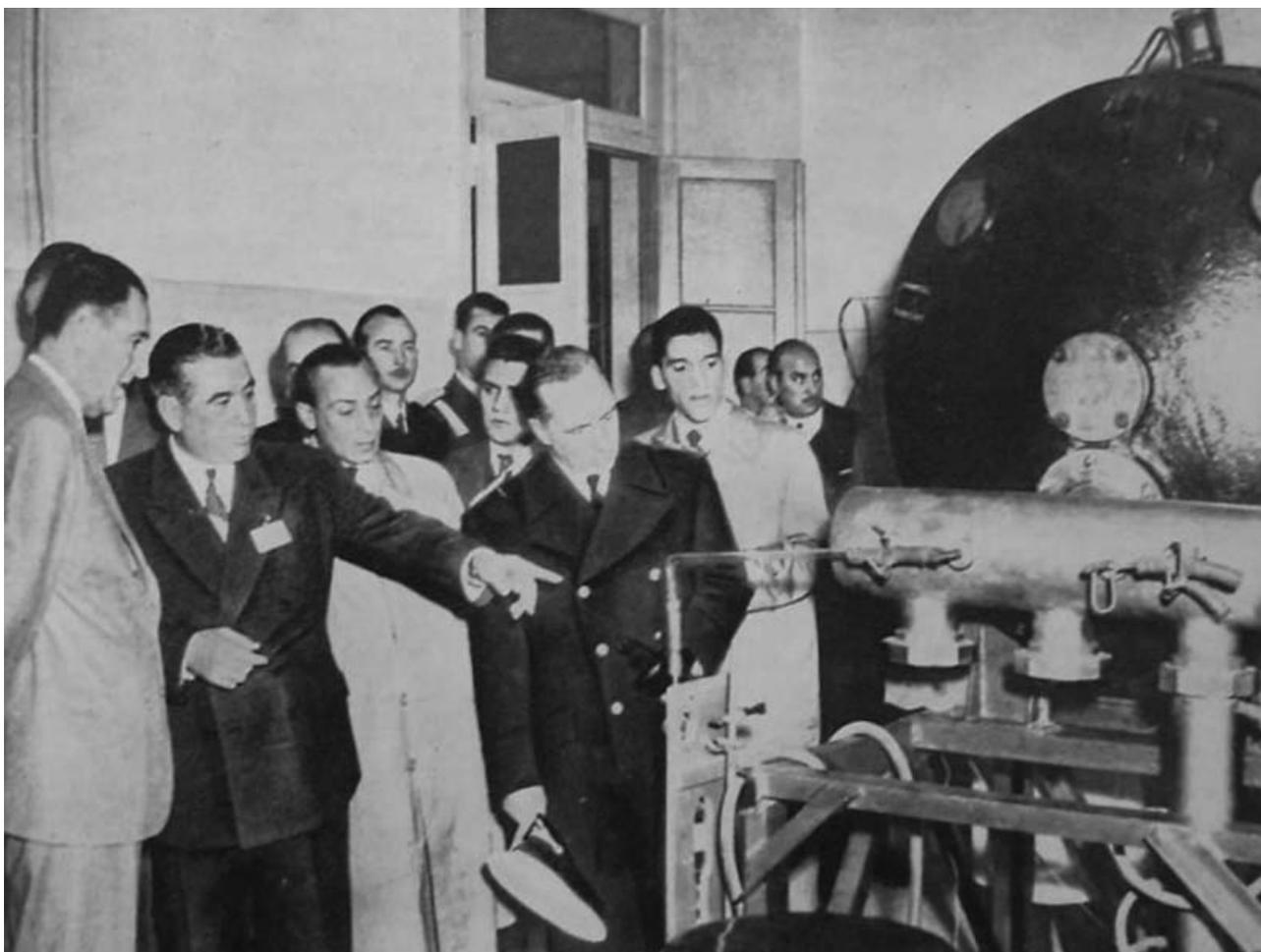
Avión 3-P-5

Comandante de la Expedición: Capitán de Fragata Pedro Eusebio Iraolagoitía
 Comandante: Capitán de Corbeta Edgardo Samuel Andrew⁽¹⁾
 Copiloto: Teniente de Fragata Halfdan C. Hansen
 Navegante: Teniente de Corbeta Alfredo L. Martínez Magaña
 Navegante: Teniente de Corbeta Néstor Díaz Quijano
 Mecánico: Suboficial Auxiliar Aeronáutico Mecánico José Eugenio Parisi
 Radio operador: Suboficial Auxiliar Aeronáutico RT Basilio Pablo Dignani
 Ayudante Mecánico: Cabo Mayor Aeronáutico Mecánico Felipe Benenatti

Avión 2-P-3

Comandante: Teniente de Navío Guillermo Jorge Campbell⁽²⁾
 Copiloto: Teniente de Fragata Guillermo Heraclio Ferreira⁽³⁾
 Navegante: Teniente de Corbeta Roque Esteban Berteau
 Navegante: Teniente de Corbeta Edmundo Aridio Grimaux
 Mecánico: Suboficial Auxiliar Aeronáutico Mecánico Wilfredo H. Ciarallo
 Radio operador: Cabo Mayor Aeronáutico RT Guillermo Careglio
 Ayudante Mecánico: Cabo Mayor Aeronáutico Mecánico Héctor S. Pugliese

La Armada estuvo a cargo de la dirección de la investigación nuclear hasta la presidencia de Raúl Alfonsín, en 1983, cuando el país alcanzó a completar la totalidad del ciclo nuclear con su propia tecnología y con personal científico y tecnológico nacional.



Iraolagoitía, de civil, explica el funcionamiento del sincrociclotrón. De uniforme, el Contraalmirante Aníbal Olivieri.



Primera Conferencia sobre Utilización de la Energía Atómica con Fines Pacíficos. De izq. a der.: Germán Mendivetzúa, Fidel Alsina Fuertes, Iraolagoitía y el representante de Noruega Gunnard Randers

movido después a Director Nacional de la Energía Atómica, fue un marino distinguido, el Capitán de Fragata Iraolagoitía. Trató de rodearse de personal competente y de iniciar en serio investigaciones científicas y técnicas en diversos campos de la física, de la química y de la metalurgia. Sus primeros frutos fueron las cuatro comunicaciones presentadas en la 20.ª Reunión de la AFA. Los autores fueron Juan Roederer, Beatriz Couston, W. Seelmann-Eggebert, Pedro Waloscheck, B. G. Baro, F. Batistelli, O. Gatti, M. C. Palcos, J. Rodríguez, V. Rietti e Y. G. de Franz. Comenzaban auspiciosamente los trabajos públicos de hombres y de mujeres de ciencia”.

Enrique Gaviola se distanció durante algún tiempo del Instituto. No se enfrentó con Iraolagoitía, sino con Manuel J. Beninson, quien propuso incorporar alumnos con segundo año aprobado de ingeniería o de ciencias fisicomatemáticas. Gaviola hacía tiempo que insistía en la necesidad de su creación, como algo autónomo y ajeno a la burocracia universitaria, y pretendía formar a los alumnos desde abajo y crear un grupo pequeño y selecto.

Beninson no podía pensar lo mismo, él había cursado de ese modo en Francia antes de incorporarse a la Armada Argentina.

Debido a los bombardeos ocurridos durante la Segunda Guerra Mundial, la empresa Philips trasladó su laboratorio de investigaciones de Eindhoven, en Holanda, a la Argentina. Aquí fue dirigido por el francés Eduard Labín. En él, trabajaron el italiano Andrea Levaldi, rescatado de Europa por Enrique Gaviola, donde se lo perseguía por judío; el holandés José Ziegler y los argentinos Alberto González Domínguez, Oscar Varsavsky y Humberto Ciancaglini, entre otros. Era casi una multinacional científica. Cerrado tras la guerra, sobrevino una verdadera diáspora: Ziegler se marchó a Chile, González Domínguez se empleó en Rigolleau, Ciancaglini consiguió horas de clase en la Escuela de Mecánica de la Armada, y Varsavsky, que era piloto, se marchó al exilio.

Por entonces, la Armada ya había creado la carrera de Ingeniería en Telecomunicaciones junto con la UBA y un Instituto Radiotécnico como centro de investigación. Hasta pensó en contratar un premio Nobel para dirigirla. No era para menos, pues deseaba contar con un instituto de alto nivel, con lo mejor del profesorado. Se invitó nada menos que a Werner Heisenberg, quien aceptó el ofrecimiento, pero los ingleses que lo tenían prisionero le negaron el pasaporte. Se tentó a Norbert Wiener sin resultado y, entonces, la dirección del instituto le fue confiada al matemático Juan Carlos Vignaux (5), que había sido dejado cesante por razones políticas en la Universidad de La Plata y poseía una larga trayectoria docente en la Escuela Naval como Jefe de la División Matemática. Este convocó al físico alemán Richard Gans, que había regresado de Europa; a Alberto González Domínguez, argentino, orientado hacia la matemática aplicada; al ingeniero alemán Kurt Fränz, llegado en 1948 a Fabricaciones Militares, quien era especialista en circuitos y en teledirección, y a un ex becario argentino en París, Manuel Sadosky, que trabajó en dicho laboratorio entre 1949 y 1953.

La adquisición del mencionado sincrociclotrón y su puesta en marcha el 2 de diciembre de 1954 se hizo en tiempo record gracias a su insistencia; se lo había previsto recién para el 18 de febrero de 1956. Constituía una de las pocas máquinas en el mundo aptas para la búsqueda de nuevos nucleidos. Intervino en la instalación del acelerador Ernesto Bertomeu (1917-2006), joven profesor de Física de la Escuela Naval que se capacitó en Europa, y en la del sincrociclotrón, Ernesto E. Galloni (1906-1987), que también había sido profesor en dicha Escuela entre 1937 y 1947.

El grupo de química nuclear estuvo dirigido por el científico alemán Walter Seelmann-Eggebert y su esposa Ilse, que habían llegado inicialmente para trabajar en la Universidad de Tucumán. Ellos investigaron los radioisótopos. Otro grupo, dentro de la CNEA, estaba dirigido por el electrónico alemán Kurt Fränz. Él desarrollaba y construía equipos de detección y de medición de radiaciones que estaban a la vanguardia de la electrónica nuclear del momento. De este modo, se pudo disponer de equipos de medición que todavía no eran comercializados en ninguna parte del mundo.

Iraolagoitia puso al frente de la Planta Experimental de Altas Temperaturas (núcleo de la investigación atómica militar, algo así como el Proyecto Manhattan) a su compañero de promoción, el CF Ing. Oscar A. Quihillalt (6), quien fue autor del primer trabajo escrito en la Argentina sobre computadoras (BCN, Vol. 67, N.º 589, pág. 117). Este estaba estudiando ondas de choque en el Instituto Radiotécnico de la Armada e intentaba, además, impulsar la construcción, en el país, de una calculadora analógica. Luego, sumó también al Ing. Fidel Alsina Fuertes (1912-1999)(7), del cuerpo docente de la Escuela Naval, y a Jorge B. Staricco, que daba clases de actualización para oficiales en la Escuela Politécnica Naval (EPONA) luego Escuela de Oficiales de la Armada (ESOA). Y se agregaron otros venidos de fuera de la Armada: Carlos A. Mallmann, Carlos Bollini, Jorge Sábato, Alberto P. Maiztegui, Juan José Giambiagi, entre otros.

No obstante, Iraolagoitia hizo mucho más: acostumbrado a la conducción naval, logró crear

Iraolagoitia hizo mucho más: acostumbrado a la conducción naval, logró crear una comunidad científica que respetaba las individualidades.



Primera Conferencia sobre Utilización de la Energía Atómica con Fines Pacíficos. El Nobel Sir John Douglas Cockcroft se saluda con Iraologoitía



AGN. Los maestros y sus discípulos. De izq. a der.: El Presidente Provisional, Gral. de Div. Eduardo Lonardi, Enrique E. Galloni, Alberto González Domínguez, J. B. Collo, T. Isnardi, O. A. Quihillalt y P. Iraologoitía al informar sobre el Plan Nuclear el 10 de octubre de 1955.

La CNEA fue el único organismo en el que no se pedía afiliación al partido gobernante. Puso a trabajar juntos a científicos alemanes y judíos llegados tras la guerra. Así se ganó el aprecio de los investigadores.

una comunidad científica respetando las individualidades. No ejerció la censura ni introdujo la política partidista, algo tan frecuente en esa época, que había causado la salida del país de Mario Bunge, Manuel Sadosky, Bernardo A. Houssay y otros. Fue el único organismo en el que no se pedía afiliación al partido gobernante. Puso a trabajar juntos a científicos alemanes y judíos llegados tras la guerra. Así se ganó el aprecio de los investigadores que, cuando cayó Perón en 1955, pidieron que continuara al frente de la institución. No aceptó. Pidió el retiro y propuso como su continuador al CN Oscar Armando Quihillalt, su compañero de promoción. Para 1955, la CNEA contaba con unos 250 científicos y 300 técnicos. Ya se veían frutos: se descubrieron unos 20 radioisótopos de vida media-corta. Al presentarse 10 de ellos en la Primera Conferencia sobre Utilización de la Energía Atómica con Fines Pacíficos celebrada en Ginebra, en agosto de 1955, el hecho causó sorpresa entre los presentes. Al respecto, escribió: *“Argentina se impuso a la consideración en Ginebra”* (Rev. Mundo Atómico, Año VI, N.º 23, 4to. trimestre, 1955). Se le reconoció el grado de almirante recién en 1973 y se le otorgó el doctorado honoris causa por la Universidad de Cuyo. Se casó con Leonor Legasa y falleció el 28 de noviembre de 1990. Su vuelo constituyó una hazaña para el país, la Armada y la Aviación Naval. Le tocó iniciar la investigación nuclear y, sin ser un experto en el tema, lo hizo con humildad, decoro y eficacia. ■

Personajes citados

(1) Ramón Enrique Gaviola (1900-1989). Astrofísico mendocino que estudió en Alemania con Max Planck, Max Born y Albert Einstein. Trabajó en el Carnegie Institute of Washington, en el observatorio astronómico del Monte Palomar, etc. Miembro de la sociedad honoraria Sigma-Xi. Aquí estimuló la enseñanza de la Física trayendo numerosos colegas del extranjero, dirigió el observatorio de Córdoba y elaboró un proyecto para la creación del Instituto Balseiro. El asteroide 2504 lleva su nombre.

(2) Capitán de Fragata Ingeniero Electricista Manuel J. Beninson. Nació en Minsk, Rusia, el 12 de noviembre de 1882 en el seno de una familia judía y prisionista. Cursó Física en la Universidad de París. Ingeniero Electricista por la Universidad de Nancy. Se incorporó a la Armada en 1909. Alternó sus clases de Electricidad en la Escuela Naval con el CF Ingeniero Electricista Miguel Simonoff (1877-1955), nacido en Tiflis y egresado también de Nancy. Se casó con Simha Valero, perteneciente a una rica familia fundadora del estado de Israel. Falleció el 20 de julio de 1969. Su hijo Dan J. Beninson (1931-2003), ajedrecista y políglota como su padre, fue un médico nuclear que trabajó en la CNEA y alcanzó fama internacional.

(3) José Antonio Balseiro (1919-1962). Físico cordobés que estudió en la Universidad Nacional de La Plata y en la Universidad de Mánchester con León Rosenfeld. Auditó el Proyecto Huemul, fue docente en la Universidad de Buenos Aires y primer director del instituto, que tomó su nombre cuando murió prematuramente de leucemia.

(4) Antonio “Cachito” Rodríguez. Físico nacido en La Plata el 11 de agosto de 1920. Alumno de Gans, realizó un posgrado en Edimburgo con Max Born (1946-48). Estudió la teoría de los líquidos. Director del Instituto de Física de La Plata entre 1953 y 1955; creó el Instituto de Química y Físicoquímica Biológica. En la Escuela Naval, comenzó como Ayudante de Análisis (1945), fue profesor de Física en 1949 y, más adelante, Jefe del Departamento de Física. Presidió el CONICET

(5) Juan Carlos Vignaux. Se incorporó a la Escuela Naval en 1933 y, en 1941, fue designado Jefe de la División Matemáticas. Se especializó en la teoría de funciones. Alentó al matemático Misha Cotlar a quedarse en el país. En 1947, al ser separado por razones políticas de su cátedra de Análisis en la UNLP, de la que era titular desde 1938, se hizo cargo del Instituto Radiotécnico de la Armada, donde protegió a muchos colegas de los avatares políticos del momento.

(6) Ingeniero Fidel Alsina Fuertes (1912-1999). Profesor de la Escuela Naval entre 1942 y 1957, es recordado por su excelente didáctica. Luego, se marchó a la CNEA, se capacitó en Europa y los EE. UU. y llevó adelante los proyectos de reactores RA 1, RA 2 y otro para Venezuela. Fue uno de los fundadores del CONICET.

(7) Contraalmirante Ing. Oscar Armando Quihillalt (1913-2001). Nació en Buenos Aires. Estuvo a cargo de la CNEA desde 1955 hasta 1973, con un interregno en el que fue reemplazado por el Contraalmirante Helio López (1958-60). Durante su gestión, logró la construcción del primer reactor experimental de América Latina, el RA 1, y luego la primera central de la región, Atucha I. Presidió la Agencia Internacional de Energía Atómica de la Naciones Unidas (1976-78) y la Comisión Interamericana de Energía Nuclear (1966-67) y la Presidencia de Honor de DICI-FRAN (1969).

BIBLIOGRAFÍA

- Arguindeguy, P., *Historia de la Aviación Naval*, Bs. As. Departamento de Estudios Históricos Navales, 1980, 3 Tomos. El tercero, dedicado a Malvinas, ha sido compilado por el Clte. Héctor A. Martini.
- Bamio, José R. y Dárrichon, R., *Efemérides Navales*, Bs. As., Inst. Nac. Browniano, 1996.
- Bernaola, Omar, “La lista de Gaviola”, en *Página 12*, 3 de enero de 2004.
- Bunge, Mario y otros, *Honoris Causa, Manuel Sadosky en sus noventa años*, Bs. As., El Zorzal, 2004.
- Chaliar, Gustavo, “Puntaltenses en la Primera Estafeta Aeronaval de la Antártica”, en *Revista El Archivo*, N.º 18, septiembre de 2007.
- Fernández, Javier R., “El surgimiento de las Comisiones Nacionales de Energía Atómica en Argentina y Brasil (1945-1956)”, en *Rev. Eä*, Vol. 2, Nro. 3, abril de 2011.
- Fundación Juan de Garay, *Los vascos en la Argentina*, Bs. As., 2006.
- Gaviola, Enrique, *La Asociación Física Argentina, su historia hasta 1965*.
- Klich, Ignacio, “La pericia científica alemana en el amanecer del proyecto nuclear argentino y el papel de los inmigrantes judíos”, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Emilio Ravignani”*, Tercera Serie, N.º 10, 2.º semestre de 1994.
- Mariscotti, Mario A. J., *El secreto atómico de Huemul*, Buenos Aires, Sudamericana, 1985.
- Marzorati, Zulema, “Plantear utopías. La formación de la comunidad científica: CNEA (1950-1955)”, en *Cuadernos de antropología social*, N.º 18, Buenos Aires, Sept./Dic., 2003.
- Puglisi, Alfio A., “La enseñanza de la Física en la Escuela Naval”, en *Publicaciones Navales*, Tomo CXXXX, N.º 707, 1.º cuatrimestre, 2011.
- Puglisi, Alfio A., “Profesores y alumnos de la segunda época escolar”, en el *Boletín del Centro Naval*, Vol. CXXIX, N.º 830, mayo-agosto 2011.
- Radicella, Renato, “Los 20 radioisotopos descubiertos en la Argentina”, *Ciencia e Investigación*, 52, N.º 3/4, 1999.
- Stanley, Ruth, “Transferencia de tecnología a través de la migración científica: ingenieros alemanes en la industria militar de Argentina y Brasil (1947-1963)”, *Revista CTS*, N.º 2, vol. 1, abril de 2004 (págs. 21-46).
- Westerkamp, José F., *Evolución de las Ciencias en la República Argentina. T II. Física*, Bs. As., Sociedad Científica Argentina, 1975.
- Zuloaga, Ángel M., *La victoria de las alas*, Bs. As., Círculo de Aeronáutica, 1958.

SITIOS WEB:

- www.archivodepunta.com.ar

Bicentenario de la Campaña de Corso del Almirante Brown por el Océano Pacífico

Para recordar la épica campaña de corso realizada en 1815 el Instituto Nacional Browniano, las Embajadas de Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Uruguay y el Centro Naval organizaron una mesa de opinión en los salones de nuestra sede social el 27 de octubre pasado.

En la oportunidad la Presidente del Instituto Browniano, Profesora Emilia E. Menotti, y representantes de las embajadas involucradas disertaron sobre el heroico hecho convocante, destacando la importante campaña realizada en aguas del Océano Pacífico. ■



TENSIONES EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA (ZEE) DE CHINA:

Los ejes del debate jurídico y sus posibles implicancias globales^(*)

Silvana Elizondo, Claudia Turca y Federico Verly

(*)

La presente investigación ha sido llevada a cabo a lo largo de 2015 en la Sede de Investigaciones y Estudios Estratégicos Navales como parte del programa "Práctica de investigación estratégica", una iniciativa del INUN destinada a brindar apoyo a jóvenes investigadores con interés en temas estratégicos y marítimos. La Práctica, realizada en el segundo semestre de 2014, es una actividad complementaria del seminario taller "Herramientas de análisis estratégico aplicadas a la defensa nacional en los espacios marítimos".

Introducción

Las tensiones en los mares de China meridional y oriental vienen ganando espacio en los medios de todo el mundo, lo cual denota una creciente preocupación sobre sus posibles alcances. Los incidentes marítimos se multiplican e incrementan su intensidad, y encienden alarmas sobre los riesgos de una posible escalada.

Aunque geográficamente localizada, se trata de una compleja situación en la que entra en juego el futuro orden mundial, con la confrontación entre una potencia emergente, China, que busca consolidar su poder regional, y un hegemon en retroceso, los EE.UU., que aspira a preservar las condiciones de su proyección global.

¿Por qué interesarnos en un proceso que ocurre a miles de kilómetros de distancia? En primer lugar, ningún rincón de la Tierra quedará al margen de las implicancias de esta rivalidad geoestratégica en caso de escalada. En segundo lugar, la aproximación que fundamenta esa competencia, el "espacio de controversia putativo" en términos de Wachman⁽¹⁾, es la interpretación de la CONVEMAR, en particular, de los derechos de los Estados ribereños sobre la zona económica exclusiva (ZEE), esta diferencia de interpretaciones que se reproduce, con matices, en todas las geografías. Estudiar cómo se presenta el debate acerca del alcance de las reglas de juego en el escenario de los mares de China puede arrojar algunas conclusiones de utilidad para analizar la situación en las extensas ZEE de los países del Atlántico Sur y anticipar posibles desarrollos.

UNA DE LAS ISLAS SPRATLY EN EL MAR DE LA CHINA MERIDIONAL - REUTERS

Silvana Elizondo es magíster en Relaciones Internacionales y profesora de Historia por la Universidad de Belgrano. Es investigadora en la Armada Argentina desde 2004 y coordina el "Programa de estudiantes universitarios" de la sede del INUN.

Claudia Turca es tesista de la licenciatura en Relaciones Internacionales por la Universidad del Centro.

Federico Verly es licenciado en Relaciones Internacionales por la Universidad del Salvador.

(1) WACHMAN, Alan M., "Playing by or playing with the rules of UNCLOS?", en Dutton, Peter Editor *Military Activities in the EEZ, A U.S.-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons*, China Maritime Studies Institute, U.S. Naval War College Newport, Center for Naval Warfare Studies, *China Maritime Study No. 7*, December, 2010.



La tensión entre la perspectiva internacionalista y la territorialista del mar ha mantenido diferentes puntos de equilibrio a lo largo de la historia. Desde 1982, el balance entre las libertades y los derechos de soberanía se encuentra plasmado en la CONVEMAR.

1. La ZEE en el debate sobre la “territorialización” del mar

El mar, un ambiente geográfico completamente interconectado, constituye un enorme espacio de flujos, noción que tradicionalmente ha competido a la búsqueda, por parte de los Estados, de ejercer el dominio sobre él. Quienes priorizan la visión del mar como espacio de flujos se inspiran en el holandés Hugo Grocio, quien, en el siglo XVII postuló la idea del *mare liberum* (mar libre), fundamento de la visión internacionalista sostenida por las potencias marítimas. Un contemporáneo suyo, el británico John Selden, contrapuso, por entonces, la idea de *mare clausum*: el mar es de quien lo domina, posición sostenida por la mayoría de los Estados ribereños y que contribuye a cimentar la perspectiva territorialista del mar.

La tensión entre la perspectiva internacionalista y la territorialista del mar ha mantenido diferentes puntos de equilibrio a lo largo de la historia, y su relevancia aún se evidencia en un importante número de cuestiones. Desde 1982, el balance entre las libertades y los derechos de soberanía se encuentra plasmado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). La Convención, pilar normativo del orden global de los mares que hoy se acerca a la participación universal⁽²⁾, identifica seis espacios principales, cada uno de los cuales implica un conjunto diferenciado de derechos y obligaciones para los Estados: el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental, la alta mar y la zona.

En esta oportunidad, nos concentraremos en la Zona Económica Exclusiva (ZEE), un espacio novedoso, de naturaleza única, que se extiende normalmente hasta 200 millas marinas desde el litoral (Parte V, arts. 55 a 75). Allí, el Estado ribereño tiene derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, de conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, en las aguas suprayacentes al lecho, y del lecho y el subsuelo del mar. Además, tiene jurisdicción (no solo derechos soberanos) para establecer islas artificiales, instalaciones y estructuras, y para la investigación científica marina y la protección y la preservación del medio marino, entre otros derechos previstos en la Convención.

Según Stevenson y Oxman, el concepto de ZEE «es más ribereño o ‘territorial’ cuando se trata de los derechos soberanos del Estado ribereño sobre los recursos” y “más libre o ‘internacional’ cuando se trata de la navegación, el sobrevuelo y otros usos análogos”.⁽³⁾ Este es un abordaje que enfatiza la visión internacionalista de la ZEE como espacio de recursos, contrario a las perspectivas más territorialistas que la ven, además, como un espacio de seguridad.

La naturaleza peculiar de la ZEE, donde coexisten elementos del régimen de libertad de los mares con derechos soberanos y jurisdicción de los estados ribereños, genera no pocas divergencias interpretativas respecto de las actividades permitidas y restringidas que no han sido explicitadas en la CONVEMAR. De acuerdo con algunas interpretaciones, estarían permitidas todas las actividades propias de la alta mar que no estén explícitamente restringidas en la ZEE. Según otras, solo estarían permitidas las actividades mencionadas en la Parte V.

Como límite entre las libertades y los derechos, la Convención establece que el Estado ribereño debe tener debida consideración (*due regard*) de los derechos y las obligaciones de otros Estados en su ZEE (Art. 56), así como también los Estados marítimos deben tener en consideración la preocupación de los Estados ribereños (Art. 58). Por otro lado, las actividades realizadas en el mar deben ser, para la CONVEMAR, con fines pacíficos (Art. 301) y deben llevarse a cabo “de buena fe” (Art. 300).

Este sintético enunciado, que será ampliado más adelante, permite establecer las bases de los debates entre China y los EE.UU. acerca de lo que la CONVEMAR no dice respecto de las actividades de terceros en la ZEE.

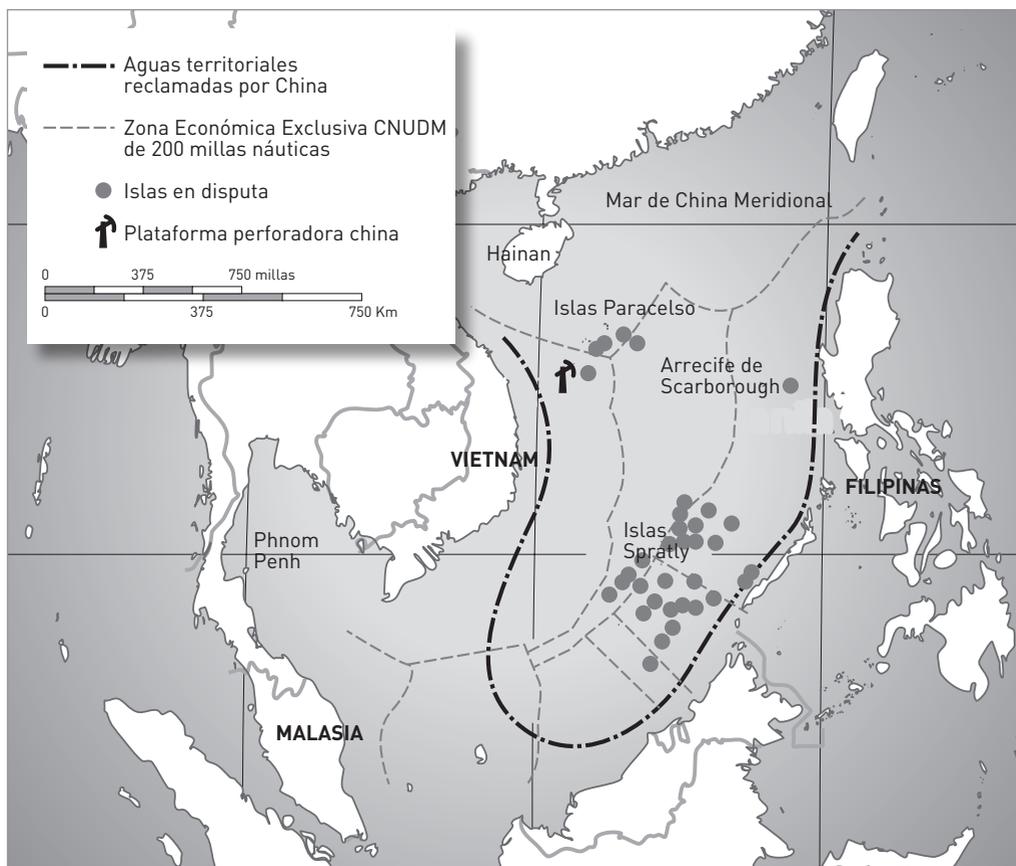
(2) La Convención fue abierta a la firma el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay (Jamaica). Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994 y hoy tiene 138 Estados parte, incluida la Unión Europea, y 157 signatarios.

(3) STEVENSON, John R. y OXMAN, Bernard H. (1975), “Third United Nations Conference on the Law of the Sea: Geneva Session”, *AJIL*, Vol. 69, NE 1, pp. 1-30.5. Citado por: CAVE DE LA MAZA, Rose (1998), “Los Usos Militares de la Zona Económica Exclusiva”, *Revista Marina, Chile*, p. 3.

2. La competencia geoestratégica en los mares de China: el debate jurídico como medio

En el actual contexto de transformación global, en el cual emergen nuevas potencias que competirán con las viejas por el acceso a los bienes comunes globales⁽⁴⁾, las cuestiones jurídicas mencionadas sobre las actividades en la ZEE han adquirido inusitada intensidad y repotenciado la confrontación de las visiones territorialista e internacionalista del mar. “En el siglo XXI, la competencia entre las potencias establecidas y las emergentes será cada vez más perceptible y explícita en el mar”, afirma Magnus Nordenman.⁽⁵⁾

La discusión sobre el alcance de las reglas de juego pone, de un lado, a los EE.UU. y a sus aliados con posiciones internacionalistas⁽⁶⁾, y del otro, a China y a los países emergentes con visiones territorialistas. Se debate, en última instancia, si esla interpretación internacionalista propia del momento unipolar se va a mantener o va a ser trasformada por el nuevo escenario de poder. En este último caso, también se discute cómo: si de forma pacífica o no.



Fuente: BBC.com, en base a CONVEMAR y CIA. 17-4-15

Otorgando mayor complejidad a la situación en la ZEE de China, la tensión entre Washington y Pekín se superpone con la disputa entre China y numerosos países de la región por la soberanía de diferentes archipiélagos, tanto en el Mar del Sur como en el Mar del Este de China. Si bien se trata de conflictos que discurren en forma paralela, la posibilidad de que las tensiones se entrecrucen es creciente.

Por un lado, el conflicto territorial del Mar del Sur de China se centra en la jurisdicción sobre dos grupos de islas, las Paracelso y las Spratly⁽⁷⁾. China las considera propias por motivos históricos,

(4) Los bienes comunes globales (global commons) son espacios o recursos que se encuentran más allá de la jurisdicción de los Estados y que son considerados de acceso abierto. El derecho internacional identifica cuatro: la alta mar, la atmósfera, la Antártida y el espacio ultraterrestre. Recientemente, se ha agregado el ciberespacio. Desde la visión internacionalista, se busca asociar la ZEE con el alta mar desde la perspectiva de la navegación, lo cual recibe, en general, la denominación de “aguas internacionales”, concepto que no está considerado en la CONVEMAR. Esta denominación es fuertemente resistida por los Estados ribereños. Véase Posen, Barry, 2003. “Command of the Commons: The Military Foundation of U.S. Hegemony”, *International Security*, volume 28, issue 1, pp. 5-46. Summer.

(5) NORDENMAN, Magnus, “Maersk Tigris: A Warning Bell for Our Contested Maritime Century”, *Defense One*, 17 de mayo 2015, disponible en: <http://www.defenseone.com/ideas/2015/05/maersk-tigris-tocsin-our-contested-maritime-century/112972>. Fecha de consulta: 15 de junio de 2015.

(6) Para profundizar fundamentos críticos respecto de la “territorialización del mar” o la denominada “jurisdicción rampante”, véanse, entre otros: OXMAN, Bernard. “The Territorial Temptation: A Siren Song At Sea”, *The American Journal of International Law*, Vol. 100, No. 4, pp. 830-851, Oct. 2006; KRASKA, James y PEDROZO, Raúl. *International Maritime Security Law*, Brill Nijhoff, 2013; KAYE, S. B. “Freedom of navigation in a post 9/11 world: security and creeping jurisdiction”, en D. Freestone, R. Barnes y D. Ong (Comps.), *The Law of the Sea Progress and Prospects*, pp. 347-364, Oxford, GB, Oxford University Press, 2006, disponible en: http://www.biicl.org/files/1381_kaye_freedom_of_navigation_in_a_post_911_world.doc.

(7) Además de estos dos archipiélagos principales, se encuentran en disputa: Pratas Islands, Macclesfield Bank y Scarborough Shoal.

En el siglo XXI, la competencia entre las potencias establecidas y las emergentes será cada vez más perceptible y explícita en el mar.

(8)

Vietnam también reclama las Paracelso, y Vietnam, Filipinas, Malasia, Brunei y Taiwán tienen reclamaciones sobre las Islas Spratly. China ocupa militarmente las Paracelso desde 1974 y algunas de las Spratlys desde 1988, por lo que se han presenciado importantes incidentes, en especial con Vietnam. Mientras los países afectados por el avance chino buscan resolver la cuestión multilateralmente en el marco de la ASEAN, China evita el tema en ese foro y solo aceptó, en 2002, un Código de Conducta no vinculante. Ello provocó un alineamiento más claro de los países de la ASEAN con los EE.UU.

(9)

COUNCIL FOR FOREIGN RELATIONS, China Maritime Disputes, disponible en: http://www.cfr.org/asia-and-pacific/chinas-maritime-disputes/p31345#1/?cid=otr-marketing_use-china_sea_InfoGuide. Fecha de consulta: 15 de abril de 2015.

(10)

En este caso, resulta clave, también, la relevancia estratégica para el transporte marítimo y sus recursos pesqueros y gasíferos. La alianza estratégica entre los Estados Unidos y Japón añade un elemento particular a esta zona.

(11)

HADDICK, Robert, "Salami Slicing in the South China Sea, China's slow, patient approach to dominating Asia", Foreign Policy, August 3, 2012.

(12)

DUTTON, Peter, "Testimony before the House Foreign Affairs Committee. Hearing on China's Maritime Disputes in the East and South China Seas", enero de 2014, disponible en: <http://docs.house.gov/meetings/AS/AS28/20140114/101612/HHRG-113-AS28-Wstate-DuttonP-20140114.pdf>. Fecha de consulta: 25 de junio de 2015.

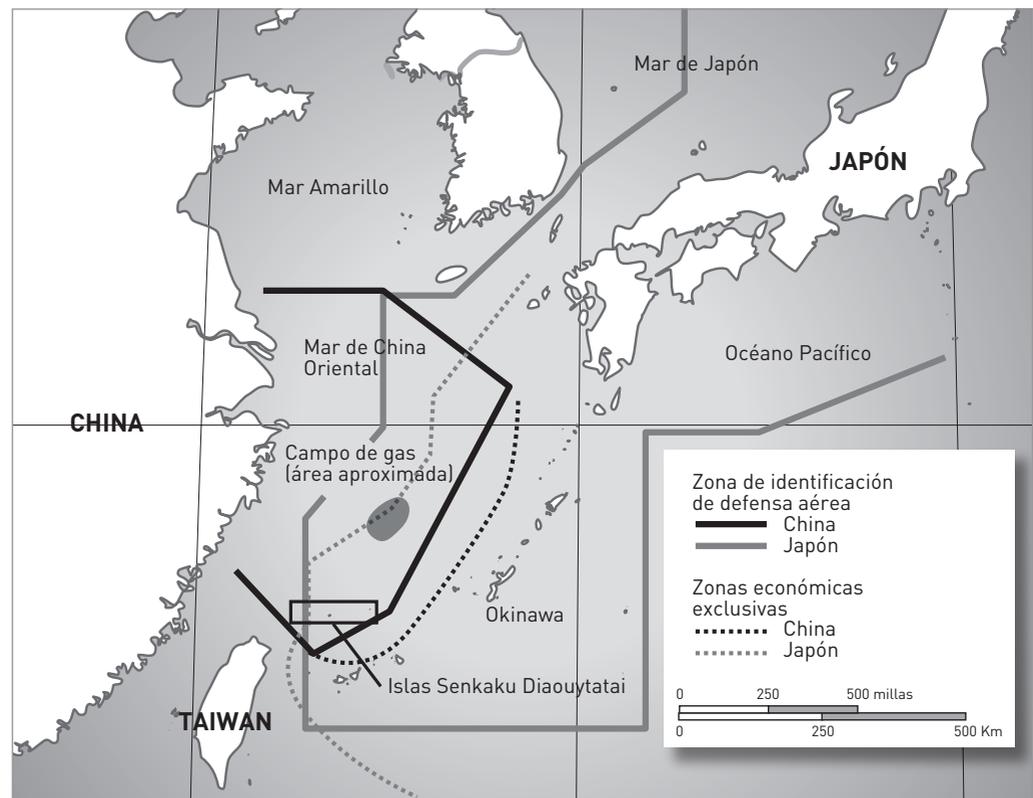
y se basa en la llamada línea de los nueve guiones o "Lengua de Vaca", que responde a un mapa de 1947, pretensión que se superpone con los límites adoptados por los países vecinos.⁽⁸⁾

El reclamo superpuesto tiene lugar en un espacio que resulta crítico para los países involucrados, tanto en términos de seguridad de flujos como de sus recursos. Transita por el Mar del Sur de China el 50% del tráfico mercante mundial, incluidos más de dos tercios del abastecimiento de petróleo de China, Corea del Sur y Japón. Por otro lado, su subsuelo tiene un importante potencial petrolero, y sus aguas constituyen el núcleo del abastecimiento pesquero de la región.⁽⁹⁾

En el espacio geográfico comprendido por el Mar del Este de China, también pueden encontrarse controversias relacionadas con los límites marítimos de la ZEE de China, Japón, Corea del Sur y Taiwán (este último no reconocido). Uno de los principales conflictos se centra en la soberanía de las islas conocidas como Diaoyu en mandarín y Senkaku en japonés, administradas por Japón, pero reclamadas por China, disputa que ha dado pie a diversos incidentes.⁽¹⁰⁾

China se encuentra actualmente embarcada en una intensa actividad destinada a fortalecer su presencia en ambos espacios en disputa y avanza en la tarea de convertir algunas rocas en islas habitables, reforzadas con instalaciones militares, capaces de proyectar una ZEE de 200 millas.

Mientras tanto, incrementa las acciones de hostigamiento a los buques de la Armada de los EE.UU. en su ZEE, utilizando tanto medios militares como civiles y generando incidentes de una gravedad creciente. Esta estrategia es conocida, en los EE.UU., como *salami slicing*, concepto que sintetiza el empleo incremental de acciones menores que no llegan a constituir un *casus belli*, pero que van cambiando gradualmente el *status quo* en la región.⁽¹¹⁾ Dutton llama a esta modalidad "coerción no militarizada", ya que se privilegia el hostigamiento con medios civiles, como pesqueros, plataformas petrolíferas o buques de la guardia costera.⁽¹²⁾



Fuente: BBC Mundo, en base a Ministerio de Defensa de China. 27/11/2013

Los EE.UU. no se considera parte de estos conflictos regionales, pero el avance sistemático de China sobre las áreas en disputa ha llevado a que los países de la región se apoyen crecientemente en Washington. Para la administración de Obama, lo que realmente está en juego es la libertad de navegación. Sostiene que la ZEE es una zona de recursos y no una zona de seguridad y que, por lo tanto, siempre que se respeten los intereses económicos de los ribereños, tiene el derecho de llevar a cabo actividades libres en aguas de terceros.⁽¹³⁾

La lectura divergente sobre las actividades permitidas en la ZEE ha llevado a incidentes de creciente gravedad, que ponen la situación entre los EE.UU. y China al borde de la escalada.

Cuadro N.º 1:
Principales incidentes entre los EE.UU. y China en los Mares del Sur y del Este de China

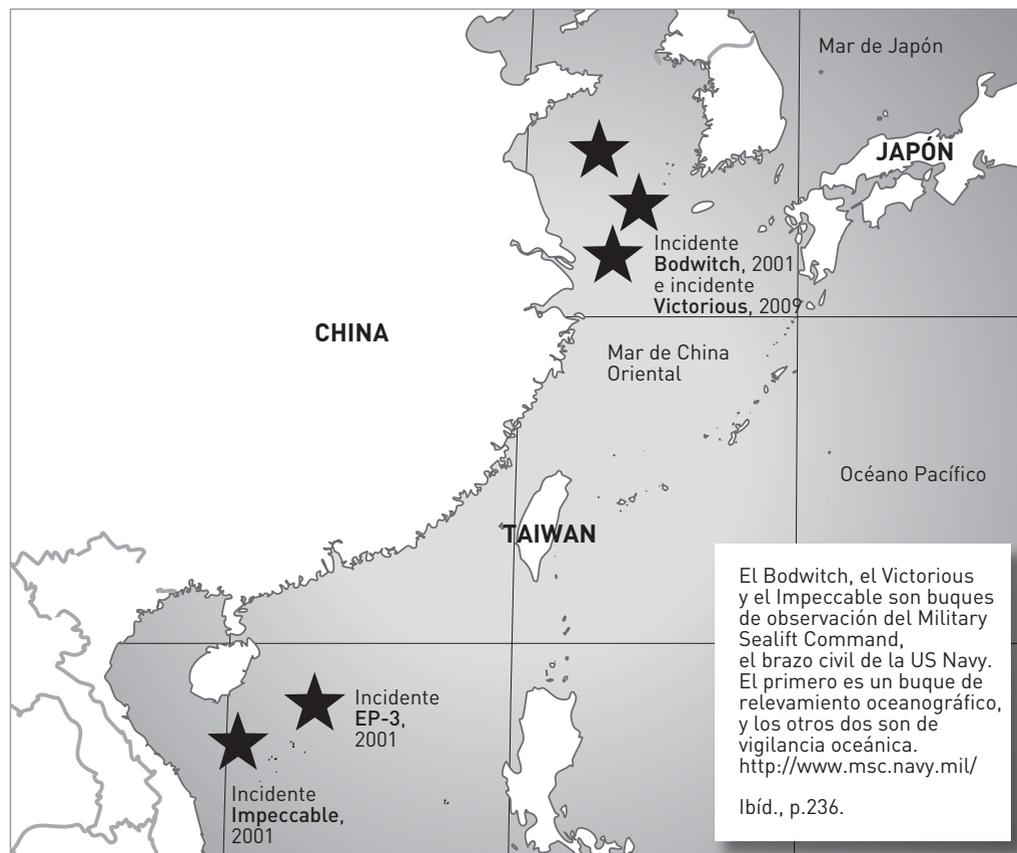
Fecha	Lugar	Descripción	Tipo (AM – ICM)
03/2001	Mar del Este de China	El <i>USNS Bowditch</i> , buque de investigación hidrográfica de la Armada estadounidense, fue interceptado por una fragata china mientras vigilaba las maniobras de submarinos chinos. ¹	Actividad militar de investigación y vigilancia.
04/2001	Mar del Sur de China	Un avión espía EP-3 estadounidense colisionó en el aire con un caza chino J-8. El avión estadounidense hizo un aterrizaje de emergencia en la isla Hainan, en el sur de China, y la tripulación de 24 militares fue retenida durante 11 días. El piloto chino falleció.	Actividad militar
03/2009	Mar del Sur de China	Cinco buques chinos interceptaron el buque de vigilancia norteamericano <i>USNS Impeccable</i> mientras realizaba tareas de mapeo de fondos para la detección de movimientos de submarinos en la ZEE de China, lo que obligó a una maniobra anticolidión de emergencia. Los buques arrojaron maderas e intentaron destruir el equipo acústico del <i>Impeccable</i> .	Actividad militar de investigación y vigilancia.
05/2009	Mar del Este de China	Buques de la autoridad pesquera china acosaron al buque estadounidense <i>USNS Victorious</i> durante la noche mientras realizaba labores de vigilancia. Aviones de patrulla llevaron a cabo numerosos vuelos cercanos, y los buques realizaron acciones de hostigamiento.	Actividad militar de investigación y vigilancia.
05/12/2013	Mar del Sur de China	El <i>USS Cowpens</i> fue interceptado por un buque de guerra chino que formaba parte de la escolta del portaaviones <i>Liaoning</i> , por lo que debieron realizarse maniobras anticolidión. El crucero <i>Cowpens</i> llevaba a cabo tareas de vigilancia de las operaciones del <i>Liaoning</i> cuando un buque anfibio se detuvo frente a su paso. China había emitido una restricción por la práctica de ejercicios.	Actividad militar
19/8/ 2014	Mar del Sur de China	Dos aviones caza Su-27 Flankers de China realizaron una peligrosa interceptación de un avión P-8 Poseidon de patrulla marítima de los EE.UU. a 135 millas al este de la isla de Hainan.	Actividad militar
21/5/ 2015	Mar del Sur de China	La Armada china lanzó ocho advertencias a un avión P-8 A Poseidon estadounidense para que abandonara la zona, en el archipiélago de las islas Spratly. El avión realizaba una misión de reconocimiento sobre la ampliación de una isla con una instalación militar y llevaba periodistas de la cadena CNN.	Actividad militar

Se presenta, así, un muy complejo entramado, en el que las lógicas regionales y las globales se potencian, dificultando las alternativas de cambio pacífico. Como parte de este proceso, en el que se juega el futuro orden mundial, tanto China como los EE.UU. se centran en el fortalecimiento de su poder naval. La estrategia de la Armada china se basa en la doctrina

Se presenta un muy complejo entramado, en el que las lógicas regionales y las globales se potencian, dificultando las alternativas de cambio pacífico. Como parte de este proceso, en el que se juega el futuro orden mundial, tanto China como los EE.UU. se centran en el fortalecimiento de su poder naval.

(13) LABORIE IGLESIAS, Mario, "Tensiones en el Mar de China Meridional", IEEA, Documento de Análisis N.º 33, España, 2012.

de «antiacceso/denegación de zona» (*anti-access/area denial* – A2/AD), que se apoya en el desarrollo de nuevos destructores, cruceros y submarinos. China proyecta, además, una fuerza de portaaviones (hoy solo tiene uno, el *Liaoning*), nuevos submarinos (de 59 submarinos diésel pasaría a 63, y de 9 submarinos nucleares, a 11), grandes unidades anfibias y misiles de crucero antibuque YJ-18, lanzados desde submarinos o desde tierra. Su versión aire superficie, el YJ-12, también constituye una importante amenaza, debido a que su gran velocidad lo hace más difícil de interceptar. Entre los misiles balísticos antibuque, se destaca el DF-21D.



(14)
US OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE, *The PLA Navy. New Capabilities and Missions for the 21st Century*, abril de 2015. Disponible en: http://www.oni.navy.mil/Intelligence_Community/china_media/2015_PLA_NAVY_PUB_Print.pdf. Fecha de consulta: 28 de julio de 2015.

(15)
“With strategic attention shifting to the Indo-Asia-Pacific, we will increase the number of ships, aircraft, and Marine Corps forces postured there. By 2020, approximately 60 percent of Navy ships and aircraft will be based in the region”, US NAVY, *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, marzo de 2015. <http://www.navy.mil/local/maritime/150227-CS21R-Final.pdf>. Fecha de consulta: 2 de junio de 2015.

(16)
O’ROURKE, Ronald, “China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress”, *Congressional Research Service*, 1 de junio 2015.

Fuente: Elaboración propia sobre mapa de incidentes en REDDEN, Mark E. y SAUNDERS, Phillip C. *Managing Sino-U.S. Air and Naval Interactions: Cold War Lessons and New Avenues of Approach*. Washington: Center for the Study of Chinese Military Affairs, Institute for National Strategic Studies, National Defense University, September 2012.

Aunque un enfrentamiento militar parezca por ahora poco probable, y la interdependencia económica sea una de sus principales barreras, la búsqueda de balance recíproco en dicho escenario es una realidad.⁽¹⁴⁾ En su última estrategia naval, los EE.UU. dispuso la concentración del 60% de sus buques y aviones en el área del Indo-Pacífico para 2020.⁽¹⁵⁾ Conceptos como el *Air Sea Battle*, pensados para este escenario, están siendo revisados a la luz de los desarrollos navales proyectados por China y de su estrategia A2/AD. Hoy se habla, en los EE.UU., del “Concepto Conjunto de Acceso y Maniobra en los Comunes” (*Joint Concept for Access and Maneuver in the Global Commons-JAM-GC*) o *third generation offset*, que busca la óptima integración de los cinco dominios de la guerra y no solo el aeronaval.

Buscando sacar ventaja de las debilidades de China en la guerra antisubmarina y antiminado, los EE.UU. potencia el desarrollo de portaaviones clase Ford, submarinos de ataque clase Virginia, torpedos, drones submarinos y minas inteligentes, entre otros medios de nueva generación. Además de medios navales y aéreos, los EE.UU. experimenta con tecnologías electromagnéticas (*electromagnetic rail gun-EMRG*) y láser (*high-power free electron lasers-FELs*; *solid state lasers-SSLs*), con aplicaciones para defensa aérea y antimisiles.⁽¹⁶⁾



UNA VISTA AÉREA DE LAS DISPUTADAS ISLAS SENKAKU · REUTERS · KYODO

Mientras la disputa geoestratégica adquiere un claro cariz militar, los primeros movimientos se escudan detrás de fuertes debates jurídicos sobre la interpretación de la CONVEMAR, en los que se discute el alcance de las actividades militares permitidas en la ZEE y la definición de la investigación científica marina, temas que analizaremos a continuación.

La Convención ha sido firmada por China, pero no por los EE.UU., aunque este sostiene que respeta su espíritu, entendido desde el derecho consuetudinario. Esta asimetría le sirve a China para afirmar que, si siendo no firmante los EE.UU. sostiene discusiones de igual a igual, se pone de manifiesto que su interpretación es meramente hegemónica. En definitiva, quien logre que su posición sea legitimada y consolidada como costumbre, asegurará que su interpretación se imponga globalmente.⁽¹⁷⁾

El recurso documental y bibliográfico central que tomaremos para el análisis de las diferentes posturas es la publicación *Military Activities in the EEZ – A U.S.-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons*, realizada por el US Naval War College de los EE.UU., que compila las ponencias presentadas por especialistas chinos y norteamericanos durante el simposio realizado en julio de 2009, en Newport, del que formaron parte más de cincuenta especialistas de ambos países.⁽¹⁸⁾

3. Actividades militares. Su regulación en la ZEE

La cuestión de las actividades militares en la ZEE es muy sensible. Aunque el tema fue discutido en diversas oportunidades durante la Tercera Conferencia de Derecho del Mar, nunca se examinó en detalle ni fue objeto de propuestas concretas.⁽¹⁹⁾ Los aspectos de seguridad fueron entonces abordados tangencialmente, asociados a otros temas. Solo para el mar territorial se establecen posibles restricciones por cuestiones de seguridad y se limitan las actividades militares de terceros, pero no se establecen parámetros equivalentes para su desarrollo en la ZEE.⁽²⁰⁾

Mientras la disputa geoestratégica adquiere un claro cariz militar, los primeros movimientos se escudan detrás de fuertes debates jurídicos sobre la interpretación de la CONVEMAR. Quien logre que su posición sea legitimada y consolidada como costumbre, asegurará que su interpretación se imponga globalmente.

(17)
WACHMAN, *op.cit.*, p. 108.

(18)
DUTTON, Peter (comp.), "Military Activities in the EEZ— A U.S.-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons", China Maritime Studies Institute, U.S. Naval War College Newport, Center for Naval Warfare Studies. China Maritime Study No. 7, December, 2010. Disponible en: https://www.usnwc.edu/Research--Gaming/China-Maritime-Studies-Institute/Publications/documents/China-Maritime-Study-7_Military-Activities-in-the-.pdf.

(19)
Testimonio de Galindo Pohl, representante de El Salvador. Citado por FRANÇO GARCÍA, M. A., "Las actividades militares de los buques de guerra de terceros Estados en los espacios marítimos de soberanía o jurisdicción del Estado ribereño", en Revista Electrónica de Estudios Internacionales, España, 2014.

(20)
En el mar territorial, según el artículo 19.2, "Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese buque realiza, en el mar territorial, alguna de las actividades que se indican a continuación: a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza; b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase". El artículo 25.3 establece que "El Estado ribereño podrá suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad, incluidos los ejercicios con armas."



JAPÓN PUSO EN MOVIMIENTO NAVES DE GUERRA EN EL MAR SEPTENTRIONAL, DONDE MANTIENE LITIGIOS CON CHINA.
© AFP

La falta de consenso en el contexto de la Guerra Fría respecto de las actividades militares en la ZEE llevó a que el tema no fuera explicitado en la CONVEMAR, por lo que quedaron vacíos y ambigüedades que han dado lugar a interpretaciones muy disímiles. Estos se refieren, fundamentalmente, al alcance de los llamados “derechos residuales”, la “debida consideración” recíproca, la buena fe y el uso pacífico.⁽²¹⁾

El contenido más importante asociado a este tema se encuentra en los artículos 58 y 86 de la Convención. El artículo 58 señala que, “con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Convención”, todos los Estados gozan “de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos a que se refiere el artículo 87 (referido a la alta mar),

y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con las demás disposiciones de esta Convención”.

El artículo 86, referido a la alta mar, establece que “este artículo no implica limitación alguna de las libertades de que gozan todos los Estados en la zona económica exclusiva de conformidad con el artículo 58”. Este texto es interpretado a la luz de los derechos residuales.⁽²²⁾ Para las posiciones internacionalistas, habilita la realización de todas aquellas actividades no reservadas al Estado ribereño, como las actividades militares, entre otras. Para las interpretaciones territorialistas, solo permite las actividades enumeradas explícitamente: operación de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinos.⁽²³⁾

(21)
Existen otros aspectos relacionados con este debate que serán abordados en trabajos posteriores, como la inmunidad de los buques de guerra y las operaciones de vigilancia aérea en la ZEE.

(22)
Son aquellos derechos no atribuidos explícitamente. KRASKA, James y PEDROZO, Raúl, *International Maritime Security Law*, Brill / Nijhoff, 2013.

(23)
XUE, Guifang, “Surveys and Research Activities in the EEZ: Issues and Prospects”, en Dutton, Peter (comp.), *Military Activities in the EEZ—A U.S.-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons*, China Maritime Studies Institute, U.S. Naval War College Newport, Center for Naval Warfare Studies, *China Maritime Study No. 7*, diciembre de 2010, p. 95.

El artículo 59, que aborda la solución de conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción en la ZEE, no resulta de demasiada ayuda para dirimir esta diferencia, en tanto establece que aquellos deberían resolverse “sobre una base de equidad y a la luz de todas las circunstancias pertinentes, teniendo en cuenta la importancia respectiva que revistan los intereses de que se trate para las partes, así como para la comunidad internacional en su conjunto”. En definitiva, no se establece ningún mecanismo para solucionar cuestiones relativas a los derechos residuales.

Manteniendo la línea de escasa claridad, la CONVEMAR enuncia deberes recíprocos de “debida consideración” para ribereños y terceros Estados. El artículo 58 señala: “En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, los Estados tendrán debidamente en cuenta (*due regard*) los derechos y deberes del Estado ribereño, y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional en la medida en que no sean incompatibles con esta parte”. El artículo 56, como un espejo, prevé la debida consideración de los ribereños respecto de los terceros Estados en su ZEE, con lo cual se genera un debate respecto del duelo de la “debida consideración”. ¿Cuál pesa más en caso de controversia? Esta materia recibe, nuevamente, interpretaciones divergentes. Los EE.UU. considera que el Estado ribereño tiene superioridad en la debida consideración cuando se trata de cuestiones de preservación del medio marino y de explotación económica en la ZEE, mientras que el tercer Estado tiene prioridad en la debida consideración cuando se trata de las libertades de los mares. Cuando China interceptó el *USS Cowpens* en 2013

y puso en peligro la integridad del buque y la tripulación, los EE.UU. entendió que la acción era violatoria de la debida consideración a la libertad de navegación de terceros Estados. Sostiene, en tal sentido, que las libertades están por encima de los derechos y que el principio se aplica, fundamentalmente, a aspectos procedimentales. China, por su parte, mantiene una visión mucho más amplia del derecho de los ribereños en la definición de la debida consideración, ya que es el Estado que ejerce los derechos jurisdiccionales sobre la ZEE.⁽²⁴⁾

En forma complementaria, el artículo 300 establece el principio de buena fe y alerta sobre el abuso de derecho, mientras que el 301 señala que “los Estados parte se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado”. Estos elementos también reciben tratamientos opuestos. En relación con el artículo 301, China entiende que las actividades de vigilancia e inteligencia no se corresponden con el uso pacífico de los mares⁽²⁵⁾, mientras que los especialistas norteamericanos afirman que esta cláusula no genera nuevas obligaciones respecto de los usos militares del mar. En tanto esta solo se refiere a la “amenaza o al “uso de la fuerza”, no comprendería restricciones a las actividades de inteligencia.⁽²⁶⁾

En este marco de disidencias, resulta claro que tampoco hay consenso en relación a la realización de ejercicios navales, pruebas de armamentos, colocación de mecanismos de detección antisubmarina, investigaciones hidrográficas y tareas de imposición de la ley llevados a cabo por buques militares de terceros.⁽²⁷⁾ China considera que todos ellos son ilegales. Los EE.UU., en cambio, afirma que la CONVEMAR solo prohíbe los ejercicios militares y las pruebas de armamento en el mar territorial, sin que haya ninguna restricción equivalente con respecto a otras zonas marítimas. Las actividades militares, afirman, no se contraponen a los fines pacíficos, y pueden realizarse ejercicios con armas, previa emisión de un NOTMAR (Aviso a los navegantes).⁽²⁸⁾ En un listado no exhaustivo, Kraska y Pedrozo, especialistas del Navy War College, hacen una larga mención de actividades militares consideradas legales por los EE.UU. (Cuadro N.º 2).

Cuadro N.º 2

Ejemplos de actividades militares legales en la ZEE desde la perspectiva de los EE.UU.⁽²⁸⁾

– Recolección de datos militares marinos e investigación oceanográfica naval	– Operaciones e investigación acústica y de sonar
– Inteligencia, vigilancia, reconocimiento (ISR)	– Bases en el mar (<i>sea basing</i>)
– Soporte submarino	– Pruebas de navegación submarina
– Establecimiento y abastecimiento de instalaciones artificiales para usos militares	– Operaciones de defensa contra misiles balísticos y pruebas de apoyo
– Reabastecimiento en el mar (<i>underway replenishment</i>)	– Operaciones de interdicción marítima y de visita, abordaje, investigación y captura
– Reabastecimiento de combustible (<i>bunkering</i>)	– Control naval y protección de pesqueros
– Pruebas con misiles convencionales y balísticos e instrumentación de alcance de misiles	– Derechos del beligerante en guerra naval (por ej., derecho de visita y búsqueda)
– Verificación de control de armas estratégicas	– Investigaciones militares
– Juegos de guerra y ejercicios aeronavales	– Patrullas de disuasión
– Operaciones de presencia marítima adelantada	– Afirmación de la libertad de navegación
– Operaciones de asistencia humanitaria y desastres	– Operaciones de seguridad marítima (por ej., contraterrorismo y contraproliferación)
– Control del mar	– Proyección de poder
– Operaciones de aplicación de ley marítima (por ej., antipiratería)	– Operaciones de vuelo de portaaviones

Tampoco hay consenso en relación a la realización de ejercicios navales, pruebas de armamentos, investigaciones hidrográficas. China considera que todos ellos son ilegales. Los EE.UU., en cambio, afirma que la CONVEMAR solo prohíbe los ejercicios militares y las pruebas de armamento en el mar territorial, sin que haya ninguna restricción equivalente con respecto a otras zonas marítimas.

(24)
KRASKA, *habla de dueling due regards*. Op. cit. 2010, p. 84.

(25)
YU, Zhirong, “Jurisprudential analysis of the U.S. Navy’s military surveys in the Exclusive Economic Zones of Coastal States”, en Dutton, Peter (comp.) *Military Activities in the EEZ A U.S.-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons*, China Maritime Studies Institute, U.S. Naval War College Newport, Center for Naval Warfare Studies, *China Maritime Study No. 7*, diciembre de 2010.

(26)
KRASKA, op. Cit., 2010.

(27)
FRANCO GARCÍA; op. Cit.

(28)
KRASKA y PEDROZO, 2013. op. cit, p. 238.

(29)

La Convención permite hacer declaraciones, pero no realizar reservas. En relación con las actividades militares, los países que establecen restricciones son: Bangladesh, Brasil, Burma, Cabo Verde, India, Indonesia, Irán, Kenia, Malasia, Maldivas, Mauricio, Corea del Norte, Pakistán, Filipinas, Portugal y Uruguay. Los cinco países que reclaman mares territoriales de 200 millas son: Benin, Congo, Liberia, Perú y Somalia. Togo reclama un mar territorial de 30 millas. La fuente incluye a Ecuador, pero en 2012 firmó la CONVEMAR y estableció la autorización previa para el paso de buques militares, en U.S. Defense Dept., Maritime Claims Reference Manual, DOD 2005.1-M, www.dtic.mil/.

(30)

Declaraciones CONVEMAR, Brasil (22 de diciembre de 1988): "The Brazilian Government understands that the provisions of the Convention do not authorize other States to carry out military exercises or manoeuvres, in particular those involving the use of weapons or explosives, in the exclusive economic zone without the consent of the coastal State." http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#Brazil

(31)

KAYE, *Op. cit.*, pp. 12-15.

(32)

Véase JING GENG, 2012. *The Legality of Foreign Military Activities in the Exclusive Economic Zone under UNCLOS*. *Merkourios-Utrecht, Journal of International and European Law*, Volumen: 28, Issue: 74, O'Rourke, *op. cit.*, p. 12.

(33)

Causas de posible denegación (párrafo 5 del Artículo 246): Cuando afecte la exploración y explotación de los recursos naturales; cuando entrañe perforaciones, la utilización de explosivos o la introducción de sustancias perjudiciales en el medio marino; cuando entrañe la construcción, el funcionamiento o la utilización de las islas artificiales, instalaciones y estructuras; cuando la información proporcionada sobre la índole y objetivos del proyecto sea inexacta, o cuando el Estado o la organización internacional competente que haya de realizar la investigación tenga obligaciones pendientes con el Estado ribereño resultantes de un proyecto de investigación anterior.

Los países emergentes rechazan de plano esta interpretación. Además de China, uno de los casos más claros del enfoque restrictivo es Brasil, (29) que prohíbe la realización de ejercicios o de maniobras militares sin previo consentimiento.(30) En Sudamérica, Uruguay, Ecuador y Perú, además de Brasil, mantienen restricciones a las maniobras militares en la ZEE, entre un total mundial de 60 países que explicitan diferentes limitaciones por razones de seguridad.(31)

De todos los países, China es el único que ha estado dispuesto a usar la fuerza para imponer esta perspectiva. Esta orientación se presentó claramente en los diferentes incidentes de confrontación naval que se enumeran en el Cuadro N.º 1. China interpreta que, según el artículo 300, los EE.UU. ha realizado operaciones reñidas con el uso pacífico, ha incurrido en un abuso de derecho y no ha obrado "de buena fe".(32)

4. Alcances de la investigación científica marina. Su regulación en la ZEE

El debate sobre el alcance de la investigación científica marina (en adelante, ICM) está en íntima relación con la discusión acerca de las actividades militares, aunque no se limita necesariamente a ese campo. El tema alcanza hoy una nueva dimensión por la centralidad que ha adquirido la puja entre la visión territorialista y la internacionalista en la ZEE de China, en tanto la ICM es una actividad regulada por el Estado ribereño. Por esta razón, definir qué actividades son consideradas ICM y cuáles no, resulta un aspecto clave.

Aunque a lo largo de las sucesivas conferencias sobre Derecho del Mar se buscó lograr una definición consensuada de ICM, debido a la falta de acuerdo se resolvió evitar su delimitación en la redacción final de la CONVEMAR.

Según lo estipulado en la Parte XIII, los Estados ribereños, en ejercicio de su jurisdicción, tienen derecho a regular, autorizar y realizar actividades de ICM en su ZEE y en su plataforma continental. En circunstancias normales, el Estado ribereño debe otorgar su consentimiento para que otros Estados u organizaciones internacionales realicen investigaciones científicas marinas para aumentar el conocimiento del mundo marino. Con seis meses de anticipación, el Estado que desea realizar una ICM debe proporcionar al ribereño información detallada sobre la índole y los objetivos del proyecto; el método y los medios que vayan a emplearse; las áreas geográficas donde se va a realizar el proyecto; las fechas previstas de llegada y de salida de los buques; el nombre de la institución patrocinadora, su director y las personas encargadas del proyecto; y la medida en la que el Estado ribereño estará representado o podría participar (Art. 248). Solo en cuatro casos explícitos, el Estado ribereño puede rehusarse a otorgar el permiso, ninguno de ellos asociado a cuestiones de seguridad.(33)

La capacidad de los Estados ribereños para regular estas actividades y participar en ellas lleva a que estos apunten a una definición amplia de la ICM, mientras que los terceros Estados intentan ajustar su definición a las actividades vinculadas al estudio del medio marino y sus recursos, un campo que, en la ZEE, es claramente jurisdicción de los ribereños. Esta divergencia de interpretaciones se presenta con total claridad en la ZEE de China, espacio en el que China busca regular las actividades de los EE.UU., calificando como ICM toda tarea de investigación, mientras que los EE.UU. sostiene que solo tiene que pedir autorización para las actividades con fines científicos, no así para otro tipo de estudios relacionados con la navegación o el uso militar.

Los principales aspectos del debate entre ambas posiciones se centran, entonces, en el alcance de la definición de ICM (según su finalidad y objeto de estudio, sobre la base de la interpretación del Artículo 56), la diferencia de ICM con los levantamientos hidrográficos y otros aspectos, como los medios de recolección de datos, la afectación del medio ambiente marino y la inmunidad de los buques de guerra.



En relación con el alcance de la ICM, Yu Zhirong en su artículo “Jurisprudential analysis of the U.S. Navy’s military surveys in the Exclusive Economic Zones of Coastal States”, sostiene una definición amplia y difusa, y afirma que la ICM “involucra el uso de mecanismos para investigar o estudiar el medioambiente marino, en aguas específicas y en un momento determinado, a través de modernos medios científicos y técnicos, incluidos estudios académicos y el estudio de aplicaciones integradas de la información recolectada”⁽³⁴⁾. Según esta interpretación, cualquier investigación que expanda el conocimiento del océano y el mar se ubica dentro de la definición de ICM.

En contraposición a estos argumentos, los EE.UU. entiende que la ICM comprende “aquellas actividades realizadas en los océanos y aguas costeras para expandir el conocimiento científico del medio ambiente marino y sus procesos”.⁽³⁵⁾ Es decir, solo incluye actividades con finalidad científica. Para los EE.UU., las iniciativas con fines científicos propias de la ICM incluyen la oceanografía física, la química y la biología marina, las perforaciones científicas (*drilling and coring*), y la investigación geológica y geofísica, entre otras.⁽³⁶⁾

Los especialistas de los EE.UU. distinguen claramente estas tareas de otras actividades de recolección de información marina (*marine data collection*), que tienen fines diferentes del científico y no pueden ser incluidas dentro de la ICM. Entre ellas, los levantamientos hidrográficos y la recolección de datos con fines militares, actividades que se corresponderían con la libertad de los mares.⁽³⁷⁾

Los levantamientos hidrográficos buscan obtener información para la conformación de cartas de navegación y para garantizar la seguridad en la navegación, mientras que los estudios militares incluyen tareas de investigación y de vigilancia relacionadas con las operaciones militares⁽³⁸⁾. A diferencia del conocimiento científico, que se divulga, los datos recogidos a partir de estas investigaciones no suelen ser compartidos.⁽³⁹⁾

Desde la perspectiva china, esta diferenciación por fines no es viable, en tanto la ICM incluye múltiples propósitos, como la seguridad marítima, el estudio de recursos vivos y no vivos, y el apoyo a actividades militares. Dada la amplitud de objetivos que puede tener una

(34)
YU, Zhirong, 2010: *op. Cit.*, p.43.
(Traducción propia).

(35)
PEDROZO, Raúl S., “Coastal State Jurisdiction over Marine Data Collection in the Exclusive Economic Zone: U.S. Views”, en Dutton, Peter (comp.) *Military Activities in the EEZ A U.S.-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons*, China Maritime Studies Institute, U.S. Naval War College Newport, Center for Naval Warfare Studies, China Maritime Study No. 7, diciembre de 2010, p. 28. (Traducción propia).

(36)
Según Roach, la recolección de datos del ambiente marino puede ser clasificada en cuatro canastas, dependiendo de la finalidad de la actividad y, a veces, dependiendo de los medios utilizados para obtener los datos:

- (1) La investigación científica marina, que incluye la ciencia tradicional del océano.
- (2) Estudios marinos (*marine surveys*), que incluyen levantamientos hidrográficos y estudios militares;
- (3) La oceanografía operacional, que es una categoría amplia directamente asociada a la seguridad de la navegación y el dominio físico del océano, y
- (4) La exploración y explotación de recursos naturales y de restos de naufragios y otros elementos del patrimonio cultural subacuático.

En: ROACH, J. Ashley, “Defining Scientific Research: Marine Data Collection”, en Myron H. Nordquist, Ronán Long, Tomas H. Heidar y John Norton Moore, *Law, Science and Ocean Management*, Brill Academic Pub, 2007, pp. 541- 542.

(37)
La CONVEMAR trata las cuestiones de la ICM en la Parte XIII, mientras que se refiere separadamente a los levantamientos hidrográficos en las Partes II, III y XI y el Anexo III.

(38)
ROACH, J. Ashley y SMITH, Robert W., “United States Responses to Excessive Maritime Claims”, 2.º ed., The Hague, Martinus Nijhoff, 1996, p. 426. (Traducción propia). Citado por Pedrozo, *ibíd.*

(39)
Ídem, p. 425. (Traducción propia). Citado por Pedrozo, *ibíd.*

misma actividad de ICM, no resulta útil intentar diferenciarlas a partir de sus intenciones.⁽⁴⁰⁾ Tampoco es factible hoy identificar si los medios de recolección de datos se corresponden con un fin específico, ya que ellos sirven a varios propósitos.⁽⁴¹⁾

La divergencia se nutre, además, de una diferente interpretación del Artículo 56 de la CONVEMAR, que define los derechos soberanos y las jurisdicciones del Estado ribereño en la ZEE. Según Wu Jilu, especialista chino, el Artículo 56 trata claramente por separado las investigaciones científicas marinas de las actividades destinadas a la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales. En consecuencia, la ICM no está limitada a los recursos naturales y las actividades económicas, sino que comprende todas las actividades llevadas a cabo en la ZEE, incluidos los levantamientos hidrográficos y los estudios militares.

Pedrozo, del Naval War College de los EE.UU., señala, en cambio, que las actividades reguladas en la ZEE según el Artículo 56 están relacionadas con los recursos naturales y la explotación económica del área, entendiéndose que el resto de las actividades son libres y no precisan ningún tipo de consentimiento. En su interpretación, las actividades no relacionadas con los recursos naturales forman parte de los derechos residuales. Es decir, se trata de libertades de alta mar que pueden aplicarse a la ZEE si no están explícitamente restringidas.

Yu Zhirong agrega otros dos elementos a la discusión. Por un lado, señala que la CONVEMAR destaca el fin pacífico de las ICM, por lo cual las actividades de ICM no autorizadas realizadas por los EE.UU. en la ZEE china serían contrarias a ese espíritu. Por otro lado, alerta contra el posible daño al medio marino y la polución causada por las actividades norteamericanas, aspecto que la CONVEMAR pone en manos del Estado ribereño. El argumento ambiental ha sido protagónico en los reclamos del gobierno chino a los EE.UU. después de los incidentes del *Impeccable* y del *Victorious* en 2009. Se argumenta, en tal sentido, que la presencia de esos buques que realizan actividades no programadas ni autorizadas afecta los intereses de los pescadores, que legítimamente se han defendido de esta agresión.⁽⁴²⁾

James Kraska responde al argumento medioambiental y alerta sobre la tendencia de los Estados ribereños a abusar de este tipo de preocupaciones. Señala, además, que el Estado ribereño no tiene jurisdicción sobre las actividades que realizan los buques militares, que gozan de inmunidad (Art. 95), y que el Estado de bandera es el principal responsable del cumplimiento de las normas OMI en sus buques.⁽⁴³⁾

Cuadro N.º 3 Principales diferencias entre la perspectiva China y la de los EE.UU. respecto de la ICM

CHINA	EE.UU.
La ICM incluye todo lo que expanda el conocimiento del océano.	La ICM solo comprende las actividades destinadas al conocimiento de los recursos y el medio ambiente marino.
El Art. 56 separa el tema recursos del tema ICM.	El Art. 56 trata el tema de ICM asociado a los derechos económicos del Estado ribereño.
Los fines de las actividades de ICM no se pueden diferenciar claramente: una misma actividad puede tener distintos fines.	La ICM solo comprende actividades con fines científicos, no levantamientos hidrográficos ni la recolección de datos con fines militares.
Los levantamientos hidrográficos son parte de la ICM.	Los levantamientos hidrográficos y la ICM están diferenciados en la CONVEMAR (Art. 40 y 21).

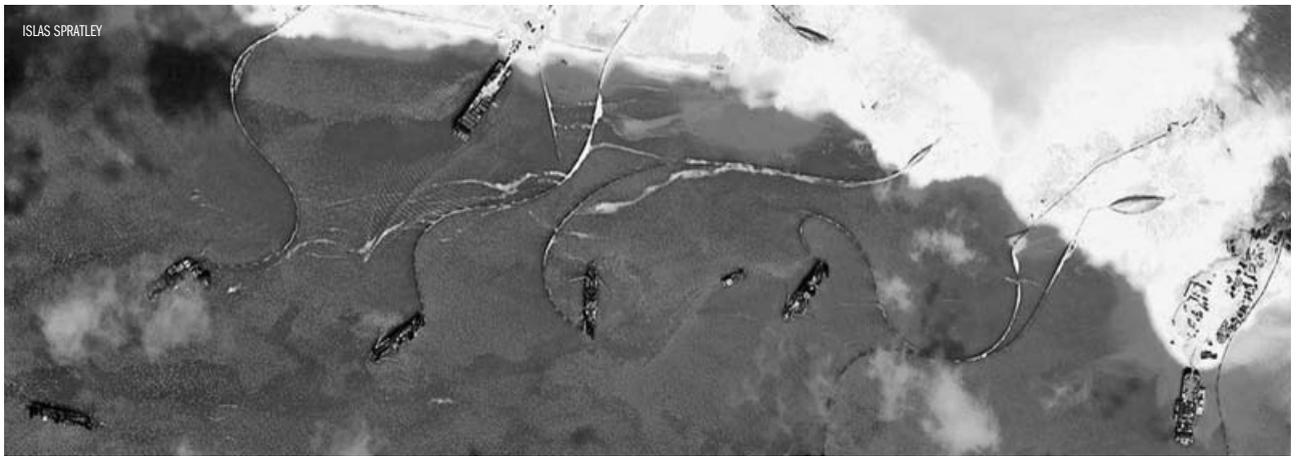
En definitiva, la ausencia de una definición explícita del significado de ICM ofrece zonas grises de interpretación que facilitan el planteo de la disidencia jurídica asociada a la disputa geoestratégica. Algunos analistas chinos, como Xue, avanzan, incluso,

(40) WU, Jilu. "The concept of Maritime Scientific Research", en Dutton, Peter (comp.), *Military Activities in the EEZ A U.S.-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons*, China Maritime Studies Institute, U.S. Naval War College Newport, Center for Naval Warfare Studies, *China Maritime Study* No. 7, diciembre de 2010.

(41) XUE, Guifang. "Surveys and Research Activities in the EEZ: Issues and Prospects", en Dutton, Peter (comp.), *Military Activities in the EEZ A U.S.-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons*, China Maritime Studies Institute, U.S. Naval War College Newport, Center for Naval Warfare Studies, *China Maritime Study* No. 7, diciembre de 2010.

(42) YU, op.cit., pp. 41-47.

(43) KRASKA, 2010, op. cit., p. 81.



sobre la idea de encarar una actualización de los contenidos de la CONVEMAR, una revisión que no solo elimine ambigüedades, sino que, además, pueda dar respuesta a los nuevos desafíos presentados por el progreso tecnológico de los instrumentos de medición, operados remotamente o desde satélites, que tornan parcialmente obsoleta a la Convención.⁽⁴⁴⁾

5. Posibles implicancias para la región latinoamericana

Resulta evidente, después de este desarrollo, que el debate jurídico enmascara una competencia global por la conformación del orden emergente y que la interpretación de la CONVEMAR no constituye el eje del problema, sino su reflejo. En palabras de Wachman, “la controversia referida a la CONVEMAR puede ser vista solo como una batalla en la guerra chino-estadounidense para lograr la primacía moral e influencia sobre las instituciones globales”.⁽⁴⁵⁾

No obstante, esta confrontación entre la postura territorialista sostenida por China y las actitudes internacionalistas lideradas por los EE.UU. definirá la evolución de las prácticas en el uso de la ZEE. Por ahora, no se vislumbra un ganador, y no aparecen aún posibilidades de compromiso sobre el régimen en los espacios comunes y de la ZEE. Sin embargo, es un proceso que valdrá la pena seguir con atención.

En la evolución global de este debate, la región latinoamericana no estará ajena. No lo ha estado históricamente, pues es parte activa de las sucesivas discusiones de la ley del mar, y es de esperar que no lo esté ahora. Los países latinoamericanos, con grandes espacios marítimos, tienen una trayectoria importante en la defensa de la visión territorialista y son considerados, junto con los africanos, precursores en las prácticas que dieron lugar al régimen de la ZEE.⁽⁴⁶⁾ Algunos, como Perú o El Salvador, consideran que su mar territorial llega a las 200 millas náuticas, por lo cual no han firmado la CONVEMAR. Otros sostienen articuladas posiciones respecto de las actividades militares en la ZEE, el alcance de la ICM y la preservación del medio marino.

Si tomamos en cuenta las referencias sobre países latinoamericanos realizadas en el simposio China- EE.UU. analizado en este trabajo, podemos identificar una constante referencia a las posiciones territorialistas de la región, aunque encabezadas por diferentes países.

En relación con las actividades militares en la ZEE, se destacan las posiciones de Brasil, Uruguay y Ecuador que, al momento de ratificar la CONVEMAR, establecieron restricciones respecto de ellas.

El debate jurídico enmascara una competencia global por la conformación del orden emergente y que la interpretación de la CONVEMAR no constituye el eje del problema, sino su reflejo.

(44)
En relación con este tema, entra en disputa el concepto de oceanografía operacional, centrado en las nuevas tecnologías, que será abordado en estudios posteriores.

(45)
WACHMAN, *op. cit.*, p. 112.

(46)
KAYE, *op. cit.*, p. 1.

Más de 60 países, que conforman algo menos de la mitad de los Estados ribereños, ya han explicitado diferentes tipos de reparos relacionados con su seguridad en la ZEE.

(47)

Jon M. Van Dyke, "The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultra-hazardous Radioactive Materials," *Ocean Development and International Law* 33 (2002), pp. 78-80, citado por Kraska, *op. cit.*, p. 80. Kaye incluye, además, a Antigua y Barbuda, República Dominicana, Venezuela y Perú, entre otros. Kaye, *op. cit.*, pp. 12-15.

(48)

"At the 39th Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC) Executive Council's meeting in June 2006, the United Kingdom took the view that the routine collection of data by Argó floats should not be considered as MSR but rather as an operational activity that should be treated in a similar way to meteorological activities", IOC, *Thirty-ninth Session of the Executive Council IOC/EC-XXXIX/3 (París, 21-28 de junio de 2006)*, p. 37, para. 262, disponible en <http://ioc-unesco.org>. "Japan and Argentina disagreed. They considered that the Argó floats are MSR tools and that the data collected by them are of benefit to marine meteorology" (para. 263). Citado por Xue, *op. cit.*, p. 103.

(49)

GONZÁLEZ, Ariel W. (Re) "Encontrar el Mar. Argentina y el conocimiento científico de los océanos", *Argentina, Catálogos*, 2012. pp. 28-30.

(50)

Ver: KAYE, *Op. cit.*, pp. 12-15.

En cuanto a las limitaciones a la navegación con fines ambientales, Kraska señala a Colombia, Chile y Argentina como países sudamericanos que, explícitamente, han prohibido el paso de buques con materiales ultrapeligrosos.⁽⁴⁷⁾

Si tomamos en cuenta la definición de ICM, Xue Guifang menciona cómo Argentina adoptó, junto a Japón, una postura territorialista al considerar las boyas y los instrumentos del programa Argos como correspondientes al campo de la ICM, lo cual contrasta con la posición internacionalista del Reino Unido, que la cataloga como una actividad libre.⁽⁴⁸⁾ De hecho, la Argentina considera la ICM en forma amplia y la define como "la actividad o el conjunto de actividades que permite medir un número indefinido de datos de los océanos sujetos a variaciones, denominadas «variables»". Este conjunto incluye tanto las variables físicas como las químicas y las biológicas.⁽⁴⁹⁾

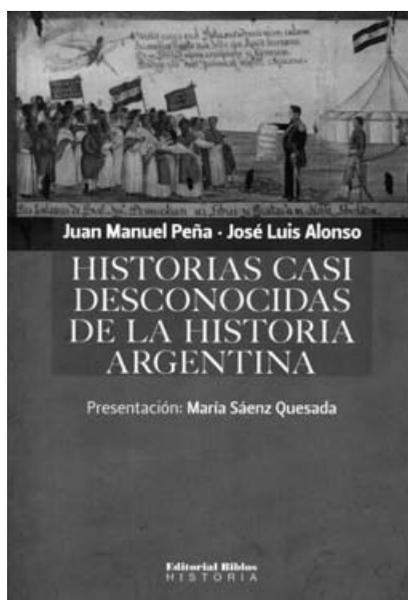
La perspectiva territorialista predominante en los países latinoamericanos, con matices de énfasis y áreas temáticas, sin duda se verá impactada por la resolución de la discusión jurídica que está teniendo lugar hoy en la lejana China.

Conclusión

Debido a que la Ley del Mar constituye un cuerpo en constante evolución y a que la costumbre y las prácticas son *drivers* importantes de ese cambio, entendemos que resulta esencial, para afianzar el control de los espacios marítimos jurisdiccionales, estar atentos al rumbo de los debates que se presentan en otras geografías. La disputa jurídica que está teniendo lugar hoy en los mares de China derivará, posiblemente en el mediano plazo, en una práctica legitimada de las actividades reguladas y libres en la ZEE.

El trasfondo del debate, relevante para todos los Estados ribereños, es la validez de la ZEE en términos de seguridad. Los internacionalistas se aferran a un espíritu de la CONVEMAR alejado de las preocupaciones de seguridad y centrado en cuestiones de conservación y de explotación de recursos. No obstante, la dimensión marítima no deja de ganar espacio entre los Estados ribereños como un aspecto central de su seguridad nacional. En línea con esta preocupación, más de 60 países, que conforman algo menos de la mitad de los Estados ribereños, ya han explicitado diferentes tipos de reparos relacionados con su seguridad en la ZEE.⁽⁵⁰⁾

En dicho contexto, Latinoamérica tiene la oportunidad de construir consensos regionales sobre los temas en discusión y de participar más activamente del debate global. La región puede y debe adoptar posiciones sólidas y compartidas acerca de la mejor manera de defender los intereses marítimos de nuestros países, que necesariamente se basan en un mayor conocimiento de lo que sucede en la ZEE, en el control efectivo de los espacios y en la protección de las actividades que la CONVEMAR asigna a los países ribereños, como la explotación de los recursos naturales, el control de la ICM y la preservación del medio marino, entre otras. ■



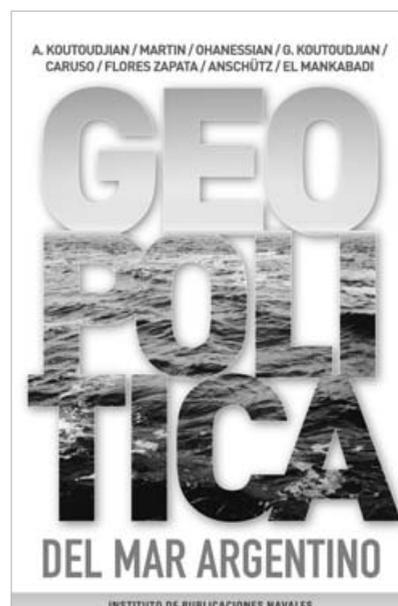
Historias casi desconocidas de la Historia Argentina (*)
Juan Manuel Peña y José Luis Alonso ()**

1ª edición, Buenos Aires, Editorial Biblos, 2014
 ISBN 978-937-691-319-5

Pequeños sucesos, anécdotas y descripción de personajes secundarios de la Historia contribuyen a dar calidez a momentos de la vida de los pueblos, dan contexto a situaciones importantes y a hechos heroicos, agregan color a las pinceladas de narraciones épicas. Esto es lo que han hecho Juan Manuel Peña y José Luis Alonso en “Historias casi desconocidas de la Historia Argentina” brindando la cuota de sal y pimienta que vuelven grato el leer hechos del pasado, ingresando de manera amable e íntima en el ayer.

Los autores no pertenecen a ese grupo de pseudo historiadores -en estos tiempos parecen ser una moda- que con poco rigor académico resucitan páginas poco conocidas e interpretan libremente sucesos narrándolos como chismes y con malicia. Tratan, con intención aviesa, de lograr que los lectores duden de la historia aprendida, intentando cambiarla dando versiones maniqueas de la misma.

Nuestros lectores encontrarán muchos capítulos de interés relacionados con la Historia Naval: incluye este trabajo un estudio sobre los corsarios españoles en el Río de la Plata, la toma de Montevideo, la recluta de esclavos en 1813, el combate de San Nicolás y otros temas navales, pero las demás historias narradas también cautivaron al lector al que introducen en ambientes a veces desconocidos, otras divertidos y todos ellos auténticamente reales.



Geopolítica del Mar Argentino
Adolfo Koutoudjian compilador y otros

1ª edición, Instituto de Publicaciones Navales,
 Buenos Aires, 2015

El Licenciado Adolfo Koutoudjian, como Presidente, y el Contraalmirante José María Félix Martín, como coordinador, compilaron excelentes trabajos realizados por el Dr. Fernando Ohanessian, el Ing. Gustavo Anschütz, los Mag. Guillermo Koutoudjian y Federico Tajan y los Lic. Patricia Flores Zapata, Lucía El Mankabadi y Sergio Adrián Caruso. La obra tiene como eje fundamental el estudio geopolítico del Atlántico Sudoccidental.

Con suma pericia, los autores abordan la geopolítica marítima analizándola de acuerdo al estudio de los distintos factores que constituyen, lo que no dudan en llamar, el Mar Argentino. Este mar es definido con un criterio propio del siglo XXI. Abordan en primer lugar los aspectos jurídicos del Derecho del Mar y luego los físicos y oceanográficos en particular, los recursos económicos, los energéticos, la pesca, el comercio, la preservación del medio ambiente, los puertos y la logística y no dudan en adentrarse en uno de los aspectos más serios y controvertidos que son los de la Marina Mercante, prácticamente inexistente, y la Defensa Nacional.

Las ideas desarrolladas son una expresión moderna y acabada de una vieja tradición en el estudio del mar. Los temas tratados se han visto reflejados en las páginas de nuestro Boletín desde su creación, lo han sido también en las aulas y grupos de estudio de la Escuela de Guerra Naval, del anti-

guo Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, volcados medio siglo atrás en las conferencias del Instituto Naval de Conferencias, estudiadas por diversos grupos de trabajo del Centro Naval y editadas en múltiples volúmenes por el Instituto de Publicaciones Navales, que con esta edición vuelve a enorgullecer a nuestra Institución.



Anuario ISIAE 2014 (*)**

20º aniversario del ISIAE

Grupo de trabajo integrado por Alberto Dojas y otros, coordinado por Julio C. Hang

1ª. Edición, Buenos Aires, Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales CARI,

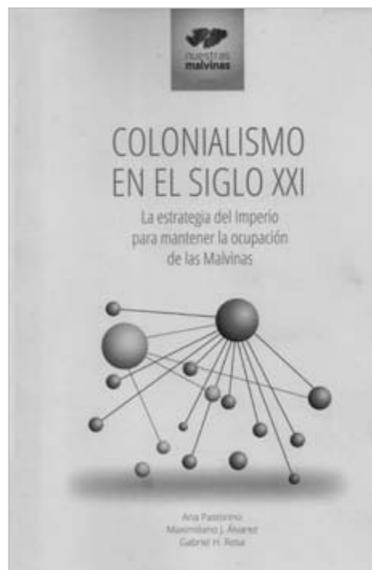
El Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI) está considerado por el programa de Think Thanks y Sociedades civiles (TTCSP) de la Universidad de Pensilvania como el primer grupo de pensamiento de habla hispana y el N° 38 de los 150 mejores del mundo.

Uno de los equipos de trabajo más importantes que conforman el CARI es el Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos (ISIAE) que a través de su Anuario da a conocer opiniones personales de sus integrantes.

El Anuario que estamos considerando es producto de nueve destacados especialistas, integrantes de un grupo interdisciplinario, que aborda temas de la política de Defensa en la Argentina -incursionando en diferentes aspectos de las Fuerzas Armadas (el control de espacios aéreos y marítimos, la participación en Misiones de Paz y la concreción de un Centro de Prevención de Conflictos)-, analiza la Criminalidad Organizada, cuestiones limítrofes y regímenes de no proliferación.

Una de las mayores virtudes logradas por los autores, diplomáticos, politólogos, militares y estudiosos de Historia, Estrategia y Geopolítica, es el uso de un lenguaje común

en el tratamiento de materias y técnicas específicas, ello permite al lector un mayor acercamiento a las ideas de los autores.



Colonialismo en el Siglo XXI

La Estrategia del Imperio para mantener la ocupación de las Malvinas

Ana Pastorino, Maximiliano J. Álvarez y Gabriel H. Rosa
1ª. Edición, La Plata, EDULP, 2015

El pasado, en múltiples ocasiones, trata de sobrevivir -a través de disfrazar situaciones o realidades del presente- apelando a elementos o instituciones modernas.

Esencialmente esto es lo que muestran los autores en esta obra al desenmascarar al Reino Unido que, adoptando medidas concretas de control de la población y una proclamada adhesión al principio de libre determinación de los pueblos, mantienen un régimen colonial que afecta a la Argentina usurpando su soberanía y usufructuando bienes existentes en tierras, aguas y subsuelo marino y afectando, además, las proyecciones de derechos sobre el mar y la Antártida.

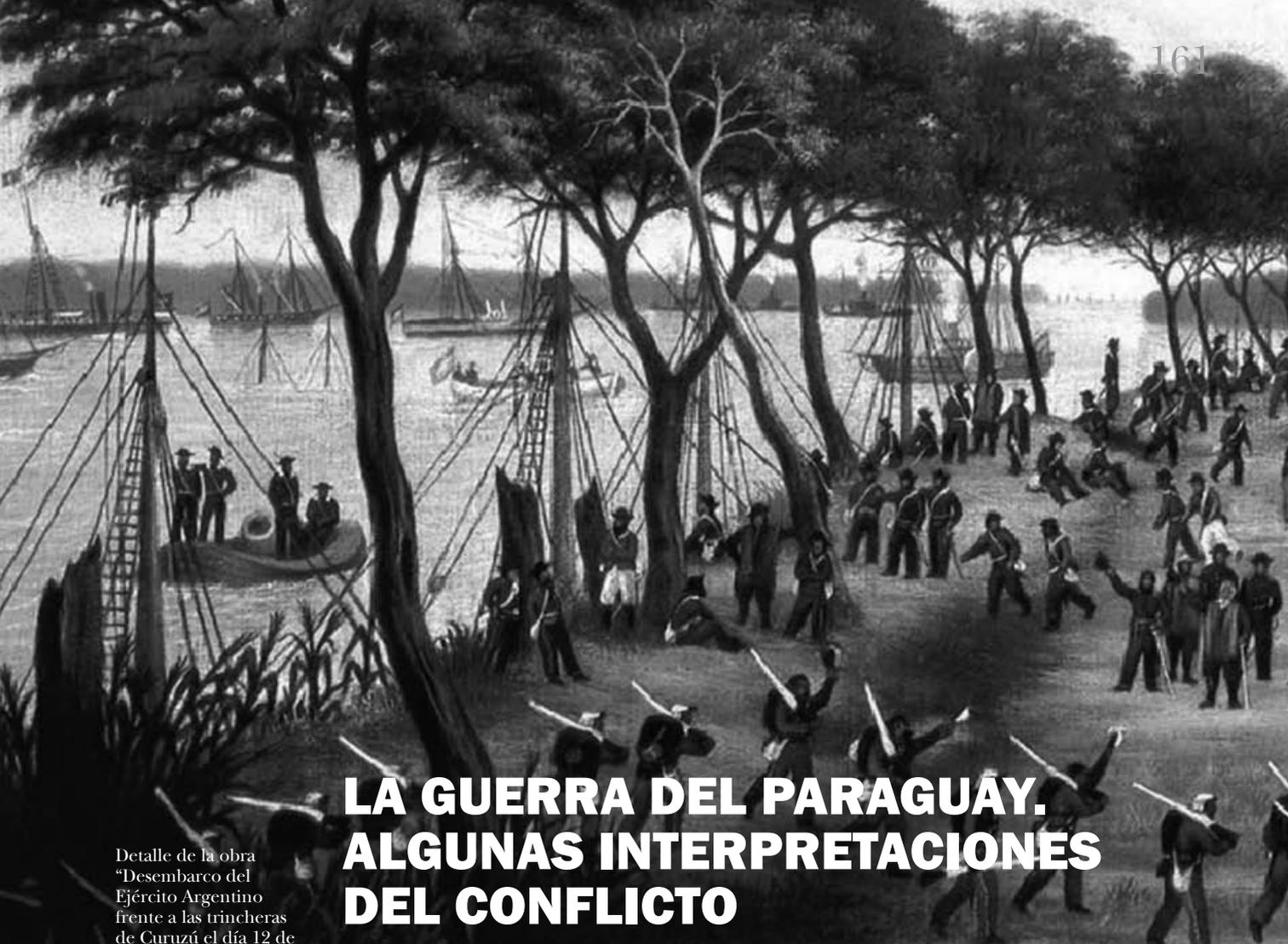
Pastorino (que tiene antecedentes en escribir sobre este tema), Álvarez y Rosa, son jóvenes diplomáticos de carrera que han realizado un excelente trabajo con abundante bibliografía, mucha de origen británico. Convierten a su trabajo en un hito para el estudio de la actualidad malvinense y denuncian la pervivencia del colonialismo en el archipiélago austral.

El lenguaje es directo y fácil de entender para el lego. ■

(*) Los autores son colaboradores de nuestro Boletín.

(**) La Biblioteca del Centro Naval tiene un ejemplar de la obra, donada por sus autores.

(***) La Biblioteca del Centro Naval cuenta con un ejemplar de esta obra.



LA GUERRA DEL PARAGUAY. ALGUNAS INTERPRETACIONES DEL CONFLICTO

Hugo J. Santillán

Detalle de la obra
"Desembarco del
Ejército Argentino
frente a las trincheras
de Curuzú el día 12 de
septiembre de 1866"
de Cándido López.

Este trabajo tiene por propósito repasar algunas de las distintas interpretaciones del conflicto que derivó en lo que hoy conocemos como la Guerra del Paraguay o de la Triple Alianza. Nos referimos aquí al tercer significado que la Real Academia Española le asigna al verbo interpretar: explicar acciones, dichos o sucesos que pueden ser entendidos de diferentes modos.

Las causas que dieron paso a las hostilidades merecen ser tratadas en otro momento.

LÓPEZ: FACTOR DETERMINANTE

Ciertos autores señalan a D. Francisco Solano López (Presidente del Paraguay) como el factor determinante del estallido del conflicto que derivó en guerra contra sus tres vecinos.

Le endilgan al dictador paraguayo una ambición fuera de lo normal, un carácter sorprendentemente autoritario, escasa formación intelectual, nulas condiciones militares y falta de todo tipo de escrúpulos.

Rara vez se comprueba que un único factor es causa de efectos complejos, por lo que no compartimos este juicio.

El Capitán de Navío de Infantería de Marina (R) VGM Hugo Jorge Santillán pertenece a la Promoción 96 de la Escuela Naval Militar. Ocupó casi todos los puestos de un oficial de infantería en unidades de combate de la Infantería de Marina. Integró las planas mayores de la Escuela Naval, la Escuela de Guerra Naval, el Estado Mayor Conjunto, la Fragata ARA Libertad, el Estado Mayor General de la Armada y el Comando de la Infantería de Marina. Es veterano de la guerra de Malvinas. Ejerció el comando de batallones de Infantería de Marina, de la Fuerza de Infantería de Marina de la Flota de Mar, así como la jefatura de la Base "Baterías" y las direcciones del Hospital Naval "Cirujano Mayor Dr. Pedro Mallo" y del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown". Realizó el curso de comando y estado mayor en el Cuerpo de Marines de los EE. UU.

Sigue en la siguiente página.



Viene de la página anterior.

Fue Agregado Naval, Militar y Aéreo en Sudáfrica. Dictó cátedras en escuelas de la Armada y de las FF. AA.; integró el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada. Es licenciado en Sistemas Navales.

George Thompson (1839-1878). Ingeniero británico que fue contratado para trabajar en el Paraguay durante las presidencias de Carlos Antonio López y Francisco Solano López. Diseñó y construyó varias de las más importantes obras de fortificación de los paraguayos durante la Guerra de la Triple Alianza. Escribió un libro relatando sus experiencias durante el conflicto.

THOMPSON: AYUDANTE Y TESTIGO

El coronel George Thompson, inglés al servicio del Paraguay entre 1858 y el 30 de diciembre de 1868 (día en que fue tomado prisionero por los aliados al cabo de la batalla de Itá Ybaté), fue ayudante del Mariscal Francisco Solano López durante la guerra.

Thompson comenzó su libro diciendo que *“... Como se verá por la siguiente narración, considero á López un monstruo sin paralelo, pero declaro que no descubrí su carácter hasta fines de 1868...”*

(N.A: López invadió territorio brasileño en diciembre de 1864 y suelo argentino en abril de 1865.)

En el prólogo decía que *“... Aunque hablaré con el mayor horror y aversión del déspota, que ha sacrificado a sus conciudadanos con el solo objeto de satisfacer su egoísmo y ambición personal, profeso á los paraguayos los sentimientos mas amistosos, y me complazco en decir que he cumplido mi deber para con ellos, aliviando en cuanto me era posible las penurias de la vida militar de los que estaban bajo mis órdenes, y salvando á muchos de la muerte...”*

En esa obra dedicó un capítulo al *“Carácter personal de López”*. Lo describió cuando el personaje tenía 44 años de edad.

Decía que era corpulento, bajo pero de presencia airosa; cabello negro, pies y manos pequeños. Afirmaba que cuando se mostraba alegre era bien parecido y agradable, pero que cuando se enojaba tomaba un aspecto sombrío.

Amaba a los hijos que tuvo con la señora Lynch (N.A: su muy bella concubina irlandesa) pero no a los que tuvo con otras mujeres.

“... No es capaz de abrigar sentimientos amistosos por nadie, pues ha fusilado á casi todos sus favoritos, que durante largos años habían sido sus únicos compañeros...”

Gran fumador, amante de la buena mesa y de las buenas bebidas, López hablaba perfectamente francés, guaraní, español y tenía alguna noción del inglés. Era muy buen orador.

Las órdenes desagradables las hacía dar a través del General Resquín. Aficionado a los chistes, no permitía que nadie los hiciera en su presencia. Exigía a todos el trato de “Vuestra Excelencia”. Tenía una voluntad de hierro y un orgullo excesivo. Sus maneras podían ser tan suaves y corteses como para engañar a cualquiera.

Nunca demostró dolor por la pérdida de sus mejores oficiales o tropas. Siempre tomaba drásticas medidas para ocultar su propio paradero. Todas las mañanas tenía su caballo ensillado y sus carruajes listos desde el alba, de modo de poder huir si el enemigo se aproximaba.

Antes de la guerra bebía muy poco, pero al final tomaba oporto a lo largo de todo el día. Desconfiaba de todos, con excepción de la señora Lynch.

Thompson opinó que López inició la guerra contra la Argentina de manera *“brutal”*, pero que –siendo inevitable la guerra contra Brasil- tomó la iniciativa para no quedar en *“posición desventajosa”*.

PRESIDENTE, CANCELLER y MARISCAL

Ciertos analistas afirmaron que el presidente paraguayo llevó una política exterior caracterizada por la falsedad.

Por ejemplo, enfatizan que el Emperador brasileño Don Pedro II sentía un rechazo visceral por las actitudes arrogantes de López.

Esta posición es discutible por cuanto también reduce las cuestiones estratégicas al ámbito de un actor individual, porque no profundiza en el análisis de otros factores y porque ignora el cuadro geopolítico regional.

REVISIONISMO HISTÓRICO

Una escuela de investigación histórica –mayoritariamente paraguaya– que comenzó a producir sus trabajos a partir de la década de 1940 afirma que, “revisado” lo ocurrido en el drama que nos ocupa, debe imputarse al imperialismo británico los factores que dieron causa al conflicto.

Acusa a Londres de pretender una influencia financiera excesiva en las plazas de la cuenca del Plata, de generar oposiciones entre los países de la región, de interferir posteriormente durante el desarrollo de las hostilidades, de forjar luego alianzas o acuerdos con un beligerante en detrimento de otro, etc.

Según esta escuela revisionista el gigante esclavista brasileño, el poderoso imperio economicista británico, el deseo ansioso de riquezas de la oligarquía rural y de los comerciantes argentinos así como la debilidad de la banda oriental del Plata tuvieron en Paraguay al enemigo común, intentando entonces mostrar a la nación paraguaya como una víctima de intereses oscuros conjurados contra ella.

López, consecuentemente, no es visto como un personaje rechazable por estos historiadores sino, por el contrario, como el formador de la tradición nacionalista paraguaya, como un paladín antiimperialista y como una víctima de la conspiración de sus enemigos externos.

El costado débil de esta escuela revisionista es la falta de documentos y datos objetivos que avalen sus conclusiones.

Algunos autores partidarios de esta tesitura apelan a la dialéctica histórica en lugar de apoyar sus conclusiones en cuestiones fácticas.

En otros casos, sus puntos de vista incursionan simplemente en lo opinable.

Por ejemplo, ciertas plumas que participan de la escuela revisionista sostienen argumentos tales como:

- Que no es razonable que lo ocurrido en el Paraguay durante la guerra se reduzca a los padecimientos de algunas familias paraguayas, como afirmaron algunos autores en trabajos anteriores a 1940.
- Que la guerra fue concebida en detalle por Río de Janeiro y por Buenos Aires mucho antes de 1864 y que su preparación fue mantenida en secreto.
- Que cuando López le declaró la guerra al Brasil y a la Argentina, lo hizo respondiendo –sin saberlo– a una trampa tendida por los gobiernos de esos países.
- Que una vez declarada la guerra, todos los males sufridos por el pueblo paraguayo se debieron a la personalidad compleja de su Dictador, a la privación de libertad de acción a que lo sometían los aliados y a la falta de capacidad del Estado Paraguayo.
- Que el gobierno argentino deseaba eliminar el protagonismo que López había adquirido en las cuestiones del Plata.
- Que el expansionismo brasileño dejó indefinidos ciertos sectores de la frontera con Paraguay para dar cabida a una crisis que pudiera ser explotada a favor de Río de Janeiro.

Revisionismo histórico: estudio y reinterpretación de la historia. Es la reinterpretación de hechos históricos a la luz de nuevos datos, análisis más precisos o menos sesgados de datos conocidos, otra lectura de documentos o nuevos argumentos técnicos. Tal vez el revisionismo debiera ser parte de la profesión de historiador.

- Que la intervención brasileña a favor de Venancio Flores (caudillo oriental opositor al gobierno de Montevideo) fue el verdadero detonante de la guerra.
- Que dicha intervención imperial fue apoyada desde tiempo antes por las incursiones armadas brasileñas sobre zonas fronterizas uruguayo – brasileñas, las que dieron lugar al ultimátum de Río de Janeiro de agosto de 1864, a la invasión brasileña al Uruguay y al sitio de Paysandú.
- Que esas correrías fueron ejecutadas por contingentes armados brasileños –dirigidos desde Río de Janeiro- que saquearon propiedades uruguayas y brasileñas.
- Que las excusas esgrimidas por los aliados para hacerle la guerra al Paraguay eran:
 - a. El armamentismo o militarismo que propugnaba López.
 - b. La necesidad de “civilizar” al Paraguay.
 - c. La necesidad de “liberar” al Paraguay de la dictadura de López.

Se reitera que estas afirmaciones carecen de pruebas documentales que las respalden con alguna seriedad.

Juan Bautista Alberdi ponderaba a la guerra del Paraguay como una continuación de las guerras civiles argentinas.

OPINIONES ANTERIORES Y POSTERIORES A LA ESCUELA REVISIONISTA

Dijo A. Rebaudi en 1924 (ajeno a la escuela revisionista): “...*Creo haber hecho una exposición imparcial y verídica* (N.A: se refiere a su obra “La Declaración de Guerra de la República del Paraguay a la República Argentina - Misión Luis Caminos, Misión Cipriano Ayala, Declaración de Isidro Ayala”), *pero estoy dispuesto a rectificarme en presencia de hechos y documentos fidedignos que prueben lo contrario de las opiniones sustentadas.*”

“Considero reprochable y antipatriótica, la adulteración que algunos intelectuales paraguayos hacen de los acontecimientos históricos utilizando la prensa y la cátedra con el fin premeditado de inspirar en las nuevas generaciones odios y rencores que, si pudieran tener justificación en las épocas pasadas, hoy sólo sirven para engendrar animosidades estériles y perniciosas.”

“La grandeza y el progreso de un país en nada desmerecen con el reconocimiento de los errores de antaño y el valor de las investigaciones históricas reside, precisamente, en destacar la acción real y exacta, buena o mala, de sus antepasados...”

Rosendo Fraga (“Curupaity. Muerte heroica de Manuel Fraga”, Colección Historia y Cultura Nº 12, Editorial Nueva Mayoría, Buenos Aires, 2004, página 65) formula un interrogante: “...*La pregunta es, a más de un siglo del conflicto, cómo pudo durar tanto dada la disparidad tan marcada de fuerzas... Este interrogante nos lleva a analizar que muchas veces se realizan juicios a-históricos, es decir, se evalúan los hechos del pasado desde una perspectiva del presente sin comprender, o incluso negando, los valores, realidades y circunstancias del momento...*”

Uno de los veteranos de la Guerra de la Triple Alianza, el argentino José Ignacio Garmendia, decía en 1904 (página 10 de sus *Recuerdos de la Guerra del Paraguay: Campaña de Corrientes y de Río Grande*, Peuser, Buenos Aires):

“... Las causas económicas o políticas que creen algunos ilustres escritores argentinos que provocaron la guerra, como el impuesto a la yerba mate, que constituía el artículo de mayor exportación en el Paraguay, o la política argentino – brasileña en los sucesos de las República del Uruguay, no hubieran arrastrado a los dictadores anteriores al Mariscal López a un rompimiento tan brusco; estamos seguros de ello.”

“... Así esta guerra, estudiada bajo su verdadero punto de vista, debe considerarse como una guerra personal del dictador paraguayo, idea fatal que nace en su cerebro alimentada por su absolutismo al que se doblegan todas las voluntades, sin haber sentido nunca las energías de la oposición que

sirven de contrapeso a los actos del gobierno; y la prueba más acabada de lo que aquí exponemos, está en haber obcecado, preferido la casi total destrucción de su país al acto patriota y abnegado de una dimisión honrosa. Y para demostrar con sombríos caracteres esa fatal e ingénita tenacidad en sus propósitos, a los que cruel sacrificó los más sagrados deberes, no hay sino recordar que hizo fusilar a sus hermanos, a sus ministros, a sus mejores generales, parientes y amigos, al obispo, a los ciudadanos más distinguidos de la Asunción, a inocentes matronas y dar azotes a su madre, solo por haberle indicado, esta infeliz señora, haciéndose intérprete de las inculpables víctimas, la conveniencia que habría para Paraguay, en vista de la imposibilidad de la resistencia a los ejércitos aliados, de hacer la paz y de que abandonase por algún tiempo al gobierno de su patria y fue tan abrumante el desenlace de aquel personalismo fatal que al concluir la guerra solo quedaban como gloriosos vestigios de aquél hermoso ejército de 150.000 hombres de 15 a 60 años, insignificantes y extenuados grupos como los arrogantes veteranos de la leyenda patria. Esto es en cuanto al ejército, pues con respecto a la población de aquel desgraciado país, el dato es aun más desconsolador. La ruina ocasionada por las emigraciones en masa; ese éxodo terrible decretado por el dictador en el propio territorio donde el hambre y las epidemias asolaron aquella potente vitalidad, es enorme: de una población que en 1864 tenía 1.200.000 almas, quedó reducida al fin de la guerra a 14.000 varones y 148.000 mujeres. A esto habrá que agregar la casi total destrucción de la fortuna privada en el Paraguay y la de las comarcas asaltadas por sus ejércitos, los 500.000.000 de pesos que costó esta guerra a los aliados y sus 100.000 víctimas ocasionadas por la lucha y las enfermedades”

“No, por cierto, fueron los aliados causantes de tan terrible cataclismo...”

GÉNESIS DE CUATRO NACIONES: FINES Y MEDIOS DE SUS RESPECTIVAS EVOLUCIONES

En “Grandes y pequeños hombres del Plata”, Juan B. Alberdi decía en 1879 que “...Hay dos modos de escribir la historia: o según la tradición y la leyenda popular, que es de ordinario la historia forjada por la vanidad, una especie de mitología política; o según los documentos, que es la verdadera historia, pero que pocos se atreven a escribir, de miedo de lastimar la vanidad del país con la verdad...”

“... El historiador, las más de las veces, no es libre de leer los documentos con sus propios ojos. Tiene que leerlos con los ojos del país. No es libre de entenderlos con su entendimiento propio; tiene que entenderlos con la inteligencia del común. En este sentido puede publicar los documentos; pero no es libre de hacerles decir lo que dicen. La verdad está prohibida implícita y tácitamente como una brutalidad, si es desagradable para el amor propio del país, o poco favorable para sus grandes hombres. Contra la gloria nacional no hay derecho ni verdad que se tenga. El objeto de tal historia es la gloria no la verdad.”

“Con semejantes condiciones, ¿puede existir la historia, cultivarse, desenvolverse? Sólo de un modo: Tratada desde lejos, como la política contemporánea...”

Una tercera posición de análisis histórico –más o menos contemporánea con este trabajo- opina que deben buscarse los orígenes y causas de la Guerra de la Triple Alianza entre los múltiples factores que participaron en la formación de las cuatro naciones de la región, así como los intereses estratégicos (fines y medidos) de todo orden -incluyendo los extra regionales- de la cuenca del Plata.

Al respecto, decía Ricardo Salles en 2003 (*Guerra do Paraguai: memórias & imagens*, Río de Janeiro, Edições Biblioteca Nacional, página 207):

“...Para Brasil, por ejemplo, era importante asegurar la navegación de los ríos Paraná y Paraguay, porque a través de ellos la provincia de Mato Grosso mantenía contacto con el resto del país. Además, el comercio realizado en la zona del Plata era uno de los más dinámicos de la economía local.”

“Respecto a Argentina, a pesar de estar sofocadas sus intenciones expansionistas, su interés en

La guerra de la Triple Alianza contra el Paraguay integra con las guerras de la unificación alemana y la guerra de Secesión norteamericana, los grandes conflictos bélicos de la segunda mitad del siglo XIX. Grandes no solo en sus proporciones militares, sino por su trascendencia en el desarrollo posterior de la historia continental.

(Historia de los argentinos, C.A. Floria y C.A. García Belsunce, Tomo II, pág. 115 y ss. Ed. Larousse, Bs. As, 1993).

anexar territorios vecinos era aun latente. Solamente de esa manera se puede entender el apoyo inmediato que el Imperio brasileño dio a las independencias de Paraguay y de Uruguay. En cuanto a Paraguay, una vez reconocida la independencia y contenidos los ímpetus argentinos, afloraron las divergencias con respecto a la navegación de los ríos y del tránsito en las fronteras. El imperio quería asegurar la libre navegación del río Paraguay, mientras el gobierno paraguayo condicionaba esa decisión a la formalización de las fronteras a la altura del río Branco. Por otro lado, asfixiado por la burguesía de Buenos Aires, Paraguay buscaba una tercera vía, una salida hacia Europa por Montevideo. No se puede olvidar la antigua desconfianza que había con relación al Brasil, el gigantesco imperio esclavista que sin duda se delineaba como in inmenso fantasma frente a las pequeñas repúblicas sudamericanas, asustadas por posibles imperialismos internos...”

En cuanto a Montevideo, Ramón J. Cárcano dijo que “...Uruguay no tiene ningún cargo contra Paraguay. Al contrario. El mariscal se negó a firmar pactos y prestar auxilios al gobierno blanco. Claramente repite que levanta su protesta y la sostiene con las armas, contra la intervención violenta del Imperio en los asuntos internos y privados del Uruguay. No tiene por objeto defender a un partido político y económico de las naciones del Plata, donde también está comprendido Paraguay. El general Flores no formula ningún agravio. Declara lealmente que participa de la guerra por un deber de reciprocidad con Brasil. Paga servicios golpeando al Paraguay, su valiente defensor...”

Hay grandes disidencias entre los historiadores en la identificación de las causas de la Guerra de la Triple, pudiendo observarse marcadas contradicciones.

El historiador brasileño Francisco Doratioto (*Maldita Guerra*, Emecé Argentina, pág. 87), formulaba en 2004 un resumen de su interpretación de la guerra, diciendo que “*La Guerra del Paraguay fue el resultado de las contradicciones platinas, teniendo como última razón de ser la consolidación de los Estados naciones de la región. Esas contradicciones se cristalizaron en torno de la guerra civil uruguaya, que comenzó con el apoyo del gobierno argentino a los sublevados, y en la cual también intervinieron el Brasil y el Paraguay. Sin embargo, eso no significa que la última salida para el difícil panorama regional fuese el conflicto. Si bien la guerra era una de las opciones posibles, terminó por concretarse porque interesaba a todos los Estados implicados. Teniendo como base informaciones parciales o falsas del contexto platino y de sus potenciales enemigos, los gobernantes de esos Estados previeron un conflicto rápido en el cual sus objetivos serían alcanzados con el menor costo posible. Aquí no existen “buenos” y “malos”, como quiere el revisionismo infantil, sino intereses. La guerra era vista desde diferentes ópticas: para Solano López, era la oportunidad de ubicar a su país como potencia regional y de tener acceso al mar por el puerto de Montevideo gracias a una alianza con los blancos uruguayos y los federales argentinos representados por Urquiza; para Bartolomé Mitre era la forma de consolidar el Estado centralizado argentino, eliminando los apoyos externos que recibían los federales de parte de los blancos y de Solano López; para los blancos, el apoyo militar paraguayo contra los argentinos y los brasileños lograría impedir que sus dos vecinos continuasen interviniendo en el Uruguay; para el Imperio, aunque la guerra contra el Paraguay no era esperada ni deseada, en sus comienzos se pensó que la victoria brasileña sería rápida, que pondría fin al litigio fronterizo entre los dos países y a las amenazas a la libre navegación, y que permitiría deponer a Solano López.”*

“De todos los errores de análisis de los hombres de Estado implicados en estos acontecimientos, el que tuvo las peores consecuencias fue el de Solano López, pues al finalizar la guerra su país quedó materialmente arrasado. Y debe recordarse que él fue el agresor, que comenzó la guerra primero con el Brasil y siguió con la Argentina...”

El Capitán de Fragata Lares de la Armada Argentina dijo en 1939 que “... medio siglo de gobiernos de dictadura y de aislamiento del mundo sudamericano había librado al Paraguay de guerras y luchas civiles, permitiéndole alcanzar cierto grado de prosperidad y en especial de poderío militar, que su último gobernante, el general Francisco Solano López, aprovechaba con miras a una hegemonía de lo que fue el antiguo Virreynato del Río de la Plata...”

En opinión de Jorge Rubiani en 2008 (*Verdades y Mentiras sobre la Guerra de la Triple Alianza*, Editorial Intercontinental, Asunción, Paraguay), no existía en el Paraguay una estructura estatal que atendiera los asuntos de Estado: “...Esta defección no era un problema del Mariscal. Lo fue del Paraguay entero. Comenzó con la colonia y continuó después de la Independencia. Conquistada ésta, en vez de combatirse la carestía intelectual se formalizó la ignorancia. La mediterraneidad y los largos años de bloqueo, de

limitaciones operativas e institucionales, la falta de centros de formación, la total carencia de recursos, determinaron la ausencia de personas intelectualmente solventes. Que ayudaran a enfrentar –y resolver– problemas tan impredecibles como los que tuvo López con sus aliados–adversarios. Que dirimieran o aconsejaran sobre la complicada y acelerada trama de acontecimientos que se producían en el Plata.

“Afectado por la escasez de colaboradores capaces y apegado al modelo autoritario, el Mariscal manifestó desde el principio la misma propensión de no tolerar otros pareceres. Aunque por las deficiencias estructurales apuntadas, el mandatario tampoco tuvo “... en su rededor mas que simples cornetas de órdenes, así en lo político como en lo militar” – según escribe Bray. “De esa ausencia de colaboración constructiva e ilustrada había de quejarse más de una vez...””

“... A partir de 1863 y sobrevenidos los conflictos internacionales con su secuela de tensiones y demanda de nutrida correspondencia, Solano López no podía con los distintos frentes de la disputa diplomática. Y ya instalada la guerra se volvió imprescindible para todos los mecanismos de gobierno. Desde dictar cartas hasta la planificación de las acciones militares, junto al entrenamiento de la tropa y la redacción del pliego de instrucciones correspondiente. Y cuando aquella agitada sucesión de hechos desembocó en la crisis oriental, se le hizo imposible encararlas sin incurrir en fallas u omisiones.”

“Muchas de las dificultades se produjeron también por la ausencia de un servicio de inteligencia...”

“... A pesar de un José Berges, Gregorio Benítez, Juan Crisóstomo Centurión, José Rufo Caminos y algún otro de su entorno... el Mariscal estaba solo...”

A principios de la década de 1920, A. Rebaudi (*“La Declaración de Guerra de la República del Paraguay a la República Argentina – Misión Luis Caminos, Misión Cipriano Ayala, Declaración de Isidro Ayala”*) reseñaba que *“...La atmósfera rioplatense estaba caldeada. Se danzaba una danza macabra sobre un polvorín, sobre una masa explosiva cuyos componentes eran: la revolución oriental, la guerra del Brasil y Flores contra el Gobierno uruguayo, la guerra iniciada por el Paraguay contra el Brasil, los manejos de pródigos agentes brasileños, la campaña abierta contra el Paraguay por la prensa mercenaria y canallesca de Buenos Aires, el estado tirante de las relaciones argentino-paraguayas originado por la cuestión oriental, la propaganda del comité de expatriados paraguayos y la simpatía del gabinete de Mitre hacia los brasileños. Faltaba la chispa para dar lugar al incendio y esa chispa la produjo la toma de Corrientes por las tropas paraguayas el 13 de abril de 1865...”*

OTRA INTERPRETACIÓN

En nuestra opinión, la Guerra del Paraguay fue producto y obra de los gobernantes de los cuatro estados involucrados.

En ninguno de esos países la contienda tuvo la adhesión espontánea de sus ciudadanos, sino que fue motivada y dirigida por pequeños grupos políticos que extendieron a sus respectivas sociedades sus pasiones, intereses y concepciones.

El gobierno Blanco de la República Oriental del Uruguay, buscó consolidar la soberanía nacional y desprenderse definitivamente de la influencias de Buenos Aires y de Río de Janeiro.

En el orden militar, Paraguay tal vez buscó expandir su territorio a expensas de Argentina y Brasil.

La Argentina buscó recuperar la porción ocupada de su Provincia de Corrientes, y destruir al ejército paraguayo.

Río de Janeiro optó por recuperar sus territorios invadidos por Paraguay y lograr la rendición incondicional del Gobierno Paraguayo.

Halperín Donghi y algunos autores de la escuela revisionista opinan que la actitud de Urquiza fue de apoyo a Mitre en la guerra contra Paraguay contra la opinión de los caudillos provinciales federales, quienes se sentían de alguna forma próximos al régimen de Francisco Solano López.

Cecilio Báez (historiador paraguayo) atribuye una actitud beligerante tanto a Río de Janeiro como a Buenos Aires Mitre respecto del gobierno blanco de Montevideo, aceptando que el gobierno brasileño no tenía –al menos al principio– el propósito de declarar la guerra al Paraguay sino el de acordar con Mitre la remoción del partido blanco del gobierno de Montevideo para impedir que éste se aliara con López y Urquiza.

Montevideo –mediante la alianza con sus dos vecinos– buscó terminar con la presencia de tropas extranjeras en su territorio.

¿Por qué Flores (Presidente de la República Oriental del Uruguay) compromete a su Nación en alianza con el Imperio contra Paraguay? Se dieron muchas respuestas. Comparto la explicación de Ramón J. Cárcano (*Guerra del Paraguay. Acción y Reacción de la Triple Alianza*, Editores Domingo Viau y Cía., Buenos Aires, 1941, página 20): “... *intereses de partido, pasiones tradicionales, soberanía incipiente, escasez de fuerza, egoísmos dominantes...*”

Luego de repasar la diversidad de factores concomitantes, tal vez se pueda interpretar el conflicto mediante el análisis de las siguientes situaciones y acciones:

- Las inestables situaciones políticas de la República Argentina, de la República Oriental del Uruguay y del Imperio del Brasil y
- La intromisión de esos tres países y de la República del Paraguay en los asuntos internos de sus vecinos. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Coronel Juan Beverina: “*La guerra del Paraguay (1865 - 1870): Resumen Histórico.*” 2ª edición. Buenos Aires. Círculo Militar y “*La Guerra del Paraguay*”, Establecimientos Gráficos Ferrari Hermanos, Buenos Aires, 1921.
- Francisco Doratioti: “*Maldita Guerra*”, Emecé, Argentina.
- Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina: “*Historia Marítima Argentina*” (Edición 1989).
- Ramón J. Cárcano: “*Guerra del Paraguay. Orígenes y Causas*”, Editores Domingo Viau y Cía., Buenos Aires, 1939 y “*Guerra del Paraguay. Acción y Reacción de la Triple Alianza*”, Editores Domingo Viau y Cía., Buenos Aires, 1941.
- Ricardo Salles: “*Guerra do Paraguai: memórias & imagens*”, Edições Biblioteca Nacional, Río de Janeiro, 2003.
- Carlos Domingo Sarmiento: “*Estudio crítico sobre la Guerra del Paraguay*”, 1890; Compilador: Rafael Sarmiento; Editorial Dunken, Buenos Aires, 2008.
- José Ignacio Garmendia: “*Recuerdos de la Guerra del Paraguay: Campaña de Corrientes y de Río Grande*”, Peuser, Buenos Aires, 1904.
- Capitán de Navío Contador D. Pablo E. Arguindéguy: “*Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*”, Tomo II; Comisión del Centenario de la Escuela Naval Militar 1872 -1972, Armada Argentina, Buenos Aires, 1972.
- Capitanes de Navío D. Jaime E. Grau Paolini (Armada de la República del Paraguay) y D. Manuel Iricibar (Armada de la República Argentina): “*La batalla del Riachuelo*”, artículo publicado en el N° 882 del Boletín del Centro Naval, Buenos Aires, 2008.
- Félix Luna: “*Pintura Argentina – Panorama del Período 1810 al 2000 – Volumen dedicado a Cándido López*” – Ediciones Banco Véllox – Buenos Aires – 2001 y “*Los Conflictos Armados (De las Invasiones Inglesas a la Guerra de Malvinas)*” – Colección Momentos clave de la Historia Argentina – La Nación – Editorial Grafínor S. A. – Buenos Aires – 2003.
- Capitán de Fragata D. Aureliano G. Lares: “*Guerra del Paraguay*”, Ministerio de Marina, Estado Mayor General, Buenos Aires, 1939.
- Jorge Rubiani: “*Verdades y Mentiras sobre la Guerra de la Triple Alianza*”, Editorial Intercontinental, Asunción, Paraguay, 2008.
- General de Brigada Daniel Cerri: “*Campaña del Paraguay*”, Buenos Aires, Tipografía “Del Pueblo”, 1892.
- A. Rebaudi: “*La Declaración de Guerra de la República del Paraguay a la República Argentina – Misión Luis Caminos, Misión Cipriano Ayala, Declaración de Isidro Ayala*”, Serantes Hnos., impresores, Balcarce 172, Buenos Aires, 1924.
- Rosendo M. Fraga: “*Curupaity. Muerte heroica de Manuel Fraga*”, Colección Historia y Cultura N° 12, Editorial Nueva Mayoría, Buenos Aires, 2004.
- Dr. Luis Bertone des Balbes: “*Ejército Argentino – Cronología Militar Argentina – 1806 / 1980*”. Comando en Jefe del Ejército, Buenos Aires, Editorial CLIO S.A., 1980.
- Coronel George Thompson: “*La Guerra del Paraguay*”, Colección Otra Historia dirigida por Guido Rodríguez Alcalá, AGR Servicios Gráficos, Asunción, Paraguay, 2003 (1839 - 1876). Hacemos nuestra la Aclaración del editor del libro citado (página 9), que reza: “*Se ha respetado la ortografía de la época, y salvo algunos errores y falencias en la composición muy evidentes, esta edición es una transcripción casi literal de la edición arriba citada.*”
- Roberto Pertusio: “*Estrategia Operacional*”, 3ª edición, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2005 y “*Un Ensayo sobre Estrategia Operacional a Nivel Regional*”, Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires.
- León de Palleja: “*Diario de la Campaña de las Fuerzas Aliadas Contra el Paraguay*”, Centro Militar, República Oriental del Uruguay, Montevideo, Editorial Pesce Ltda., 1984.
- José Ignacio Garmendia: “*La Cartera de un Soldado (Bocetos sobre la marcha)*”, Sexta Edición, Círculo Militar, Buenos Aires, 1973.
- Almirante Trajano Augusto de Carvalho: “*Nossa Marinha – Seus Feitos e Glórias (1822 - 1940)*”, Obdebrecht S.A., Río de Janeiro, 1986.
- José C. Soto: “*Álbum de la Guerra del Paraguay*”,
- Francisco Seeber: “*Cartas sobre la Guerra del Paraguay 1865 - 1866*”, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, Belgrano 457, Buenos Aires, 1907.
- Estado Mayor del Ejército, Departamento de Estudios Históricos, División Historia, República Oriental del Uruguay: “*Documentos relativos a la Guerra del Paraguay 1865 - 1868*”, Montevideo, 1977.
- Revista Quincenal, 3ª Época, Año 3º, Tomo III, Número 14: “*El Ejército Uruguayo*”, Montevideo, 5 de agosto de 1983.
- Batallón de Infantería “24 de Abril”, Ejército Uruguayo: “*Ampliación del trabajo de Historia Militar de la Unidad*”, 1941.
- Coronel Martín Suárez: “*Atlas Histórico Militar Argentino*”, Círculo Militar, Biblioteca del Oficial, Impresora del Plata, Buenos Aires, 1974.
- Gomes Freire Esteves: “*Historia Contemporánea del Paraguay – Lucha de Cancillerías del Plata*”, Biblioteca del Centro Naval, Buenos Aires, 1921.
- Carlos F. Ibarguren: “*Los Antepasados, a lo largo y más allá de la Historia Argentina*”, 1983.

LAS DIFERENTES VISIONES ESTATALES SOBRE LA ANTÁRTIDA

Base española
Juan Carlos I.

Eugenio L. Facchin

Pueden observarse diferentes formas de enfrentar la problemática antártica, ya sea desde lo científico, lo logístico o lo político. A pesar de las diferencias y las peculiaridades que se plantean por país, existen algunos denominadores comunes que se relacionan con el grado de involucramiento que un país tiene en el ámbito mundial y con su capacidad económica para afrontar la logística que esa participación requiere. Esto significa que, para muchos países, la investigación no es tan solo antártica, también es polar, e implica sinergias científicas y una actividad permanente, no solo estival.

El Club Antártico, que se compone de todos aquellos países que tienen algún interés en la cuestión antártica, se divide entre países consultivos y no consultivos. A continuación, presentamos su listado:

El Capitán de Navío VGM (R) Eugenio Luis Facchin ocupó cargos ejecutivos y de gestión en operaciones navales, Estados Mayores, de análisis estratégico e informativo. Comandó unidades navales, Fuerzas Navales y Conjuntas en condiciones extremas de operación.

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

En la actividad privada, ocupó cargos gerenciales y de asesoría.

Cursó la licenciatura en Sistemas Navales del Instituto Universitario de la Armada Argentina, el

doctorado en Ciencia Política de la Universidad Kennedy, el

Magíster en Metodología de la Investigación de la Universidad de Belgrano, el Plan de Altos

Estudios en Administración de Empresas de la Escuela de Altos

Negocios de Lima, Perú, y el Curso de Administración de Recursos

para la Defensa, de la Academia de Guerra de la Armada de los

EE. UU., entre otros.

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

Es autor de artículos publicados en revistas especializadas y de los libros Un buque, dos banderas,

mil combates y Antártida más allá de la soberanía.

Es además, Capitán de Ultramar,

Sigue en la siguiente página.



Viene de la página anterior.

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

El Club Antártico, se compone de todos aquellos países que tienen algún interés en la cuestión antártica, se dividen entre países consultivos y no consultivos.

Situación del Club Antártico

Países consultivos

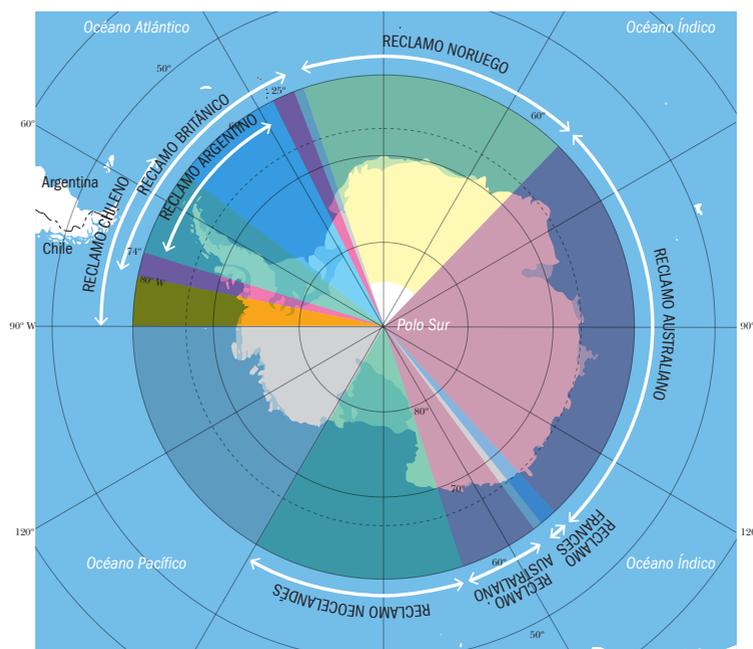
Estado	Entrada en vigor	Estatus consultivo	Protocolo ambiental	CCFA	CCRVMA
 Alemania	19 nov 1974	03 mar 1981	14 ene 1998	✓	✓
 Argentina	23 jun 1961	23 jun 1961*	14 ene 1998	✓	✓
 Australia	23 jun 1961	23 jun 1961*	14 ene 1998	✓	✓
 Bélgica	23 jun 1961	23 jun 1961*	14 ene 1998	✓	✓
 Brasil	16 may 1975	27 sep 1983	14 ene 1998	✓	✓
 Bulgaria	11 sep 1978	05 jun 1998	21 may 1998		✓
 Chile	23 jun 1961	23 jun 1961*	14 ene 1998	✓	✓
 China	08 jun 1983	07 oct 1985	14 ene 1998		✓
 Corea (RDC)	28 nov 1986	09 oct 1989	14 ene 1998		✓
 Ecuador	15 sep 1987	19 nov 1990	14 ene 1998		
 España	31 mar 1982	21 sep 1988	14 ene 1998		✓
 Estados Unidos	23 jun 1961	23 jun 1961*	14 ene 1998	✓	✓
 Federación de Rusia	23 jun 1961	23 jun 1961*	14 ene 1998	✓	✓
 Finlandia	15 may 1984	20 oct 1989	14 ene 1998		✓
 Francia	23 jun 1961	23 jun 1961*	14 ene 1998	✓	✓
 India	19 ago 1983	12 sep 1983	14 ene 1998		✓
 Italia	18 mar 1981	05 oct 1987	14 ene 1998	✓	✓
 Japón	23 jun 1961	23 jun 1961*	14 ene 1998	✓	✓
 Noruega	23 jun 1961	23 jun 1961*	14 ene 1998	✓	✓
 Nueva Zelanda	23 jun 1961	23 jun 1961*	14 ene 1998		✓
 Países Bajos	30 mar 1967	19 nov 1990	14 ene 1998		✓
 Perú	10 abr 1981	09 oct 1989	14 ene 1998		✓
 Polonia	23 jun 1961	29 jul 1977	14 ene 1998	✓	✓
 Reino Unido	23 jun 1961	23 jun 1961*	14 ene 1998	✓	✓
 Sudáfrica	23 jun 1961	23 jun 1961*	14 ene 1998	✓	✓
 Suecia	24 abr 1984	21 sep 1988	14 ene 1998		✓
 Ucrania	28 oct 1992	04 jun 2004	24 jun 2001		✓
 Uruguay	11 ene 1980	07 oct 1985	14 ene 1998		✓

Países no consultivos

Estado	Entrada en vigor	Protocolo ambiental	CCFA	CCRVMA
 Austria	25 ago 1987			
 Belarús	27 dic 2006	15 ago 2008		
 Canadá	04 may 1988	13 dic 2003	✓	✓
 Colombia	31 ene 1989			
 Corea (RDPC)	21 ene 1987			
 Cuba	16 ago 1984			
 Dinamarca	20 may 1965			
 Estonia	17 may 2001			
 Grecia	08 ene 1987	14 ene 1998		✓
 Guatemala	31 jul 1991			
 Hungría	27 ene 1984			
 Mónaco	30 may 2008	31 jul 2009		
 Papúa Nueva Guinea	16 sep 1975			
 Portugal	29 ene 2010			
 República Checa	01 sep 1993	24 sep 2004		
 Rep. de Eslovaquia	01 ene 1993			
 Rumania	15 sep 1971	05 mar 2003		
 Suiza	15 nov 1990			
 Turquía	24 ene 1996			
 Venezuela	24 mar 1999			

Los países miembro iniciales fueron doce, siete de los cuales reclamaban soberanía. Por el artículo IV del Tratado, esos reclamos fueron congelados y preservados, se postergó la discusión para un futuro indeterminado y se negó la posibilidad de nuevos reclamos.

Una visión integradora de los reclamos
 (Harper College,
www.harpercollege.edu/mhealy/geogres/maps/pagif/antpolngs.gif)



Reclamos territoriales

Chile



Argentina



Reino Unido



Australia



Francia



Noruega



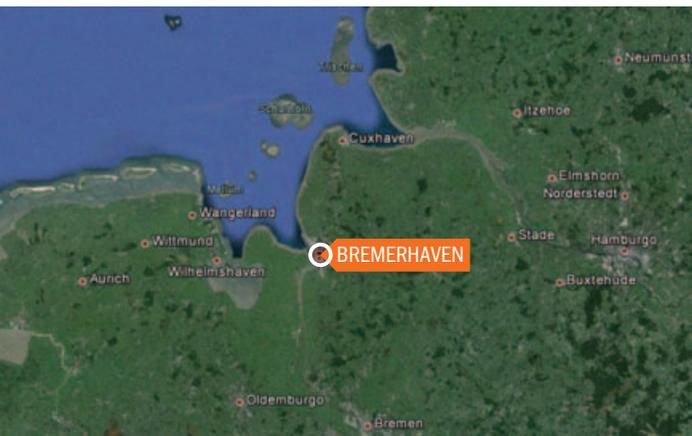
Nueva Zelanda



Alemania (1)

(1)
Alfred Wegener Institut für
Polar und Meeresforschung,
www.awi-bremerhaven.de

Todos los institutos y los centros de investigación de Alemania forman parte de la denominada Comunidad Científica Alemana Hermann Von Helmholtz-Gemeinschaft. Uno de sus asociados es el Instituto Alfred-Wegener para la Investigación Polar y Marina (AWI), que se encuentra en la ciudad de Bremerhaven, puerto al norte de Alemania, como se puede observar en el siguiente mapa.



Para Alemania, la educación y la investigación desempeñan una función fundamental en el desarrollo del país. Por este motivo, en el Ministerio que abarca ambas actividades, se invierten anualmente EUR 10 900 millones y, con parte de ello, se financia el 90 % de lo que se presupuesta para el Instituto Polar. Otros aportes que recibe el Instituto provienen de distintos gobiernos, como el de Bremen (8 %), Brandeburgo y Schlegwig-Holstein (1 % cada uno).

El AWI posee cuatro divisiones: tres denominadas “Científicas” y la cuarta, “Tecnologías y Servicios”. Las áreas científicas involucradas son geociencias, biociencias y ciencias climatológicas. La división de infraestructura y de administración es la responsable de todo el aspecto logístico de la actividad polar. Como se puede observar, las áreas de investigación son sumamente abarcativas y contienen una importante amplitud del campo científico.

Las Fuerzas Armadas de Alemania no participan de la actividad polar, ni en apoyo logístico ni en investigación científica. Los buques y las aeronaves utilizados son privados o estatales, pero no militares, como el buque polar *Polar Stern*, que es operado por una empresa naviera como resultado de una licitación.

Alemania posee cuatro estaciones temporales, como el laboratorio Dallman, que comparte instalaciones con la base Carlini de Argentina; el Antarctic Receiving Station (GARS), en proximidades de la base O'Higgins de Chile; Gondwana y la estación Kohnen, cedida por los Estados Unidos. Su base permanente, Neumayer III (70° 40,635 S, 8° 16,296 W), es la que se observa en la siguiente fotografía.

La protección ambiental ocupa un espacio importante en la prensa, y la cuestión polar se encuentra integrada dentro de este ámbito. No obstante, el conocimiento de la población en general es escaso.

Argentina

Argentina es, sin lugar a dudas, un referente de las actividades antárticas y un pilar organizacional de todo el sistema. Es uno de los países que participó del Año Geofísico Internacional (AGI), que dio pie al posterior debate y firma del Tratado Antártico. Asimismo, Argentina es sede de la Secretaría Permanente del Tratado Antártico, elegida por unanimidad y como reconocimiento por la activa y fecunda participación en la totalidad de las actividades y de los foros antárticos, desde lo científico hasta lo logístico.

Opera seis bases permanentes: Orcadas (la más antigua de todo el continente), Belgrano II, Esperanza, Carlini, Marambio y San Martín. También opera bases temporales, como Brown, Cámara, Decepción, Matienzo, Melchior, Petrel y Primavera. Además, cuenta con numerosos refugios, algunos de gran magnitud, esparcidos en la totalidad del territorio reclamado y que aún se visitan y utilizan eventualmente.

La actividad científica está coordinada y dirigida por el Instituto Antártico Argentino, a cargo de la Dirección Nacional del Antártico, que depende de la Cancillería y es el ordenador político de todas las actividades relacionadas con la Antártida. Por otro lado, el Comando Operacional Conjunto tiene la responsabilidad de llevar adelante la actividad de apoyo logístico antártico por medio de la planificación y el posterior desarrollo de la campaña antártica.

Hasta el accidente que lo alejó de la actividad científica y logística, el rompehielos ARA *Almirante Irizar* fue el buque más importante en el desarrollo de las múltiples actividades que se llevan a cabo en las campañas: reabastecimiento, obtención de datos y de muestras científicas, tareas de balizamiento y descripciones náuticas y, en muchas oportunidades, rescates o asistencias. Asimismo, participan unidades de transporte, avisos, aeronaves de la Fuerza Aérea Argentina y personal del Ejército Argentino. El país también cuenta con un importante curso de Navegación Antártica y otro dictado por el Ejército, que brinda conocimientos y prácticas para las actividades sobre el continente.

Con una presencia ininterrumpida desde el 22 de febrero de 1904, se han desarrollado una infinidad de proyectos científicos y técnicos de importante magnitud, lo cual ha generado doctorados y posdoctorados, así como también una enorme cantidad de convenios internacionales, por ejemplo, el del laboratorio Dallman, que Alemania opera en forma combinada con Argentina en la base Carlini. Además de ello, se ha desarrollado una vasta cantidad de relevamientos hidrográficos, muchos de los cuales culminaron en una importante cartografía y en una muy rica estadística oceanográfica que se comparte con el mundo científico. Un vasto balizamiento, que contiene 108 señales, permite navegar con seguridad en un ambiente con una gran cantidad de incertidumbres causadas por las dificultades para el correcto relevamiento.

Australia

Australia reclama, como heredera de la corona británica, el 42 % del territorio antártico, reclamo que no pretende resignar de ninguna manera. Postula que el programa de investigaciones científicas antárticas está diseñado para apoyar la función del gobierno en el sistema del Tratado Antártico y para fortalecer su influencia en él.

Las actividades antárticas de Australia dependen del Ministerio del Medio Ambiente, a cargo del Departamento de Medio Ambiente, Agua, Patrimonio y Artes, del que se desprende la División Antártica Australiana. Su ubicación es en Kingston, Tasmania, al sur de Hobart, ciudad capital de este estado. Si bien el Ministerio está encabezado por un político, miembro del Parlamento, los demás miembros son funcionarios de carrera de la administración pública, lo que ofrece continuidad y coherencia a la actividad.

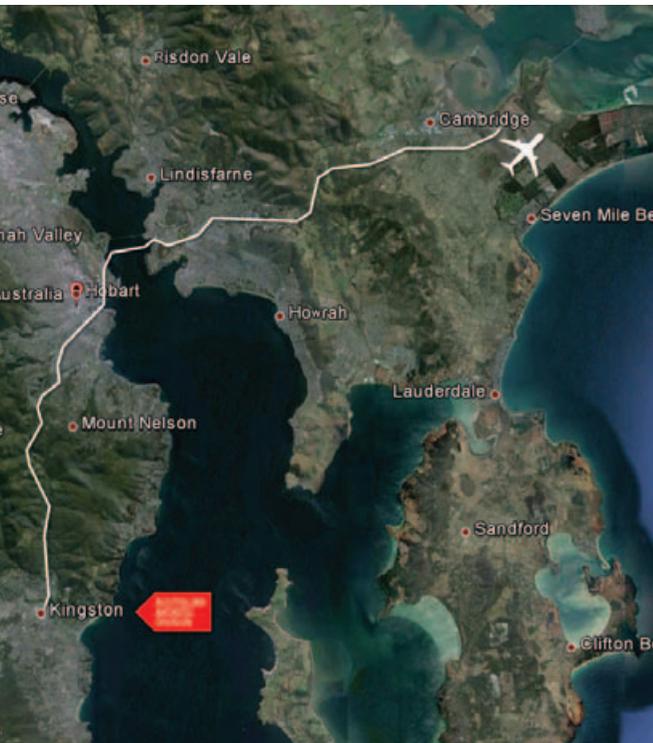
Las líneas y los proyectos de investigación se encaminan hacia la protección del medio ambiente; la función de la Antártida en el sistema climático global, organismos biológicos y su adaptación a medios extremos, y su reacción ante el cambio climático global.

Las bases operadas son Casey, Davis y Mawson, a las que se suma una fuera de la Antártida, pero que es utilizada para su logística por el buque polar *Aurora Australis*, que está en la isla Macquarie, ubicada a 1546 km de Hobart. Asimismo, el país opera las siguientes bases temporarias: Edgeworth-David, Aeródromo Wilkins, Lago Beaver y una asociada con Rumania denominada Law-Racovita-Negoita, desde 2005.

Australia reclama, como heredera de la corona británica el 42 % del territorio antártico.



Base Mawson.



Con aviones tipo Airbus 310 y Casa 212, algunas empresas privadas vuelan desde Hobart hasta el aeródromo Wilkins, en las proximidades de la base Casey. Estas empresas también poseen helicópteros privados AS 350 BA Squirrel.

Desde los años noventa, la Fuerza de Defensa de Australia no participa en tareas de apoyo logístico en las bases antárticas, como consecuencia de la política del gobierno de desmilitarizar las actividades antárticas completamente. Toda la logística se lleva a cabo en forma privada, pero con la férrea supervisión estatal. Incluso algunos programas de investigación son realizados por empresas privadas.

Australia se encuentra realmente preocupada por la captura de ballenas por parte del Japón, lo que impulsa al país a efectuar investigaciones sobre los cetáceos y expediciones de protección con el buque *Tangaroa*. Asimismo, esto genera permanentes quejas diplomáticas hacia el Japón.

Si bien el tema antártico aparece en la prensa solo a título turístico (en relación con cruceros, como el *Orión*), en el gobierno, el tema de la soberanía sobre la Antártida es uno de los más importantes.

Los exploradores belgas se aventuraron desde los inicios de la histórica antártica, surcando sus aguas heladas en toda su geografía.

Bélgica

Los exploradores belgas se aventuraron desde los inicios de la historia antártica surcando sus aguas heladas en toda su geografía y contribuyeron, en forma muy significativa, al conocimiento náutico, geográfico y científico en general.

A pesar de ser un país con tan vasta tradición antártica, por razones presupuestarias, debió abandonar la actividad en 1968, por lo que cerró la base antártica Rey Baduino. Luego, participó con diferentes países en varias campañas antárticas como observador y, en 2000, con Argentina, comenzó a analizar la zona insular para abrir una nueva base. Como medida complementaria, envió a varios oficiales y jefes de su Armada a realizar el curso de navegación antártica, para recuperar una masa crítica de profesionales aptos para esa riesgosa tarea.

En 2009, se inauguró la estación científica Princess Elisabeth. Para ello, debió contar con la participación de diversos organismos, entre ellos, el Servicio Público Federal de Programación de Política Científica, el Servicio Público Federal de Asuntos Exteriores, el Servicio Público Federal de Defensa, la Secretaría Polar, el Comité Nacional Belga para la Investigación Antártica, el Gerente del Programa Antártico y la Fundación Polar Internacional (no oficial).

Las decisiones en materia polar, desde lo científico hasta lo logístico, se elaboran en el Consejo Estratégico de la Secretaría Polar, ámbito donde se presentan y analizan todas las iniciativas. Cada organismo está representado en el consejo. Se han organizado diversos equipos para la investigación científica y se cuenta con un presupuesto plurianual de EUR 5 millones para los próximos cinco años.

La Fundación Polar Internacional es una organización no gubernamental que canaliza apoyos privados para la construcción y el sostenimiento de la base antártica, para parte de las investigaciones científicas y para los aspectos logísticos. Por ejemplo, aportó el 45 % de los EUR 22 millones que costó la construcción de la base. El Ministerio de Defensa fue el responsable de elegir el lugar apto para su construcción, de preparar la base en Bélgica, de acondicionarla para el transporte y de armarla en el lugar elegido.



Estación científica Princess Elisabeth.

La opinión pública no tiene un marcado interés por los temas antárticos, pero sí se interesa por los temas de medio ambiente, dentro de los cuales se encuentran los antárticos.

Brasil

Al igual que en todos los campos, Brasil ha decidido tener una función preponderante en todas las áreas de la actividad antártica; por lo tanto, desde su tardío inicio en el año 1975 hasta el presente, ha evolucionado y mejorado su rendimiento año a año. Es importante mencionar cuáles son los organismos que participan en lo que se denomina la Comisión Nacional para Asuntos Antárticos (CONANTAR): Ministerio de Defensa; Ministerio de Relaciones Exteriores; Ministerio de Hacienda; Ministerio de Agricultura y de Abastecimiento; Ministerio de Educación; Ministerio de Minas y Energía; Ministerio de Planeamiento, Presupuesto y Gestión; Ministerio de Comunicaciones; Ministerio de Ciencia y Tecnología; Ministerio de Medio Ambiente; Ministerio de Deporte y Turismo, y la Academia Brasileña de Ciencias.

Esta Comisión, de donde surgen las políticas antárticas, depende directamente de la Presidencia, que también tiene a su cargo la Comisión Interministerial para los Recursos del Mar (CIRM). Asimismo, la CIRM recibe asesoramiento del Comité Nacional de Investigaciones Antárticas (CONAPA), al que hace llegar los requerimientos de orden científico. A su vez, la CIRM cuenta con tres organismos de gestión subordinados: el grupo de operaciones SECIRM, que es básicamente la Marina de Brasil y realiza los mayores aportes en el área logística y de cuestiones marítimas generales; el grupo de control ambiental MMA, que es básicamente el Ministerio de Medio Ambiente, y el grupo de asesoramiento del CNPq, que es el Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico.

Las actividades que desarrolla en el área política responden al principio de participación en toda actividad que tenga que ver con el Sistema del Tratado Antártico: reconocidos funcionarios de carrera con gran experiencia redactan y generan las decisiones más convenientes para sus intereses.

En el aspecto científico, participa de la preocupación mundial sobre el medio ambiente y el cambio climático, pero también busca lograr avances en su propia tecnología y encaminar las investigaciones sobre recursos económicos vivos o no vivos, sin eufemismos, para obtener datos que permitan su explotación a futuro. Asimismo, el Servicio de Hidrografía Naval está desarrollando importantes estudios y relevamientos hidrográficos.

En lo logístico, la Marina de Brasil ha realizado los aportes más significativos y ha ido renovando y mejorando los elementos utilizados para dichas tareas. Asimismo, ha llevado a cabo una constante ampliación y mejora de la base permanente Comandante Ferraz, recientemente destruida por un incendio y cuya reconstrucción se inició durante el verano 2012/2013, con el apoyo de la República Argentina.

El programa antártico se subdivide en siete subprogramas: tres de orden científico, uno de carácter tecnológico y tres de apoyo. Los programas científicos incluyen las ciencias físicas, las geociencias y las ciencias de la vida; el programa tecnológico abarca el desarrollo tecnológico, y los programas de apoyo incluyen el medio ambiente, logística, educación, entrenamiento y sensibilización. Asimismo, se realizan aportes de fondos privados, que no quieren quedar al margen de la posibilidad de figurar entre los benefactores de la causa antártica; entre los más importantes, se encuentran Petrobrás, Oi comunicaciones, etc.

Las Fuerzas Armadas cumplen una función destacada en la logística. Tal como se mencionó, la Marina de Brasil desempeña un papel preponderante con sus dos buques, el *Almirante Maximiliano* y el *Ary Rongel*, con la estación Comandante Ferraz, recientemente incendiada, que ya cuenta con presupuesto para su reconstrucción, y con la totalidad de los refugios y los campamentos que ha instalado en la región. Por su parte, la Fuerza Aérea



Estación Comandante Ferraz.

El programa antártico brasileño se divide en siete subprogramas, tres de orden científico, uno de carácter tecnológico y tres de apoyo.

de Brasil (FAB) tiene al menos siete vuelos por año hasta la base Frei, con aviones C-130 especialmente acondicionados para tales emprendimientos. Desarrolló, además, en el Estado de Río Grande do Sul, una estación dedicada a los temas antárticos, ESANTAR. A partir de 2008, el Ministerio de Defensa ha desarrollado una política estratégica de inserción internacional para el aumento de la participación brasileña en apoyo de las actividades antárticas internacionales. Con ello, busca convertirse en el referente logístico internacional, para lo cual deberá desarrollar medios de mayor envergadura a fin de poder brindar apoyo a cualquier país que lo requiera.

El dato más significativo es la evolución de los presupuestos asignados, que han pasado de unos pocos millones de dólares a, aproximadamente, USD 40 millones para la adquisición del buque *Almirante Maximiliano* y a una cifra muy importante para modernizarlo y convertirlo en una plataforma científica de relevancia.

Por otro lado, el propio presidente Lula da Silva asumió el liderazgo en lo que hace a la cooperación sur-sur y organizó, en Río de Janeiro, una reunión para que los representantes de los países de la región pudieran compartir sus recursos para realizar actividades científicas de última generación en la región antártica. Los países involucrados fueron Argentina, Chile, Perú, Uruguay, Venezuela y Ecuador. Además, se dio un gran impulso al foro de diálogo Brasil-India-Sudáfrica para desarrollar propuestas de investigación en la Antártida en forma conjunta. Como puede observarse, el deseo de liderazgo de Brasil excede por mucho lo meramente regional.

A partir de 2008 el Ministerio de Defensa de Brasil ha desarrollado una política estratégica de inserción internacional para el aumento del apoyo brasileño en las actividades antárticas del resto de los países del club antártico.

Bulgaria

La actividad búlgara en la Antártida está regida por el Instituto Antártico Búlgaro (IAB). Este instituto, creado en 1993, cuenta con cuatro miembros institucionales: el Ministerio de Asuntos Exteriores; la Universidad San Klemente de Ohrida, de Sofía; la Academia de Medicina y el Club Atlántico de Bulgaria. El IAB depende directamente de la presidencia de Bulgaria y es el responsable de la organización de las campañas antárticas anuales, de los programas científicos y del mantenimiento de la base. Entre otras disciplinas científicas desarrolladas, pueden mencionarse la geología, geoquímica, geofísica, meteorología, glaciología, biología y medicina. Tal como sucede en otros países, los resultados de las investigaciones generan informes, que son publicados en las revistas científicas especializadas y, así, compartidos con toda la comunidad.

La base está ubicada en la isla Livingston, en el archipiélago de las islas Shetland del Sur. Se la denomina San Klemente de Ohrid y, al principio, era conocida como el refugio de la Universidad de Sofía, por lo que posee el mismo nombre. Se encuentra cerca de la base española Carlos I. Originalmente, la base iba a ser ubicada en el noroeste de la isla Alejandro I, pero varios intentos fallidos de aterrizaje en el lugar hicieron que los dos barracones prefabricados que transportaba el buque ruso *Mijail Somov* fueran dejados en su actual ubicación, a principios de 1988. Esas precarias instalaciones iniciales fueron reformadas y adecuadas para el uso anual y, de esta forma, se reinauguró esta instalación que pasó de refugio a base permanente en el año 1993. Posteriormente, durante una remodelación llevada a cabo entre 1996 y 1998, se construyó una capilla ortodoxa oriental, llamada San Ivan Rilski, y una oficina de correos.

La cuestión antártica posee una importancia relativa y, frecuentemente, la base recibe visitas de personalidades y de autoridades, como la del presidente en 2005. Bulgaria posee una importante inserción dentro del contexto antártico, participa activamente en el Comité Científico para la Investigación Antártica (SCAR), el Consejo de Directores de Programas Antárticos Nacionales (COMNAP), las reuniones consultivas y el Bureau Polar Europeo; además, posee convenios de cooperación tanto en lo científico como en lo logístico con España, el Reino Unido, Rusia, Alemania, Argentina, Brasil, Chile y Corea del Sur.



La base ubicada en la isla Livingston.

Chile

Como país reclamante de soberanía y fundador del denominado Club Antártico, su presencia se fue incrementando en forma paulatina y sostenida, con un marcado crecimiento en los últimos años. Durante el año 2003, el Instituto Antártico Chileno (INACH), que inició sus actividades en 1964, trasladó su sede a Punta Arenas, como un gesto contundente hacia la comunidad internacional. Este instituto depende del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Chile cuenta con doce bases, cinco de las cuales son de carácter permanente: Teniente Marsh, Arturo Prat, Julio Escudero, Eduardo Frei Montalva y Bernardo O'Higgins Riquelme. Asimismo, cuenta con siete estaciones temporales: Teniente Arturo Parodi, Teniente Luis Carvajal Villaroel, Ripamonti, Risopatrón, Presidente Gabriel González Videla, Guillermo Mann y Sub Base Yelcho (esta última estaría desactivada).

Un dato importante es que casi todos los programas antárticos nacionales de los países que tienen bases o actividades en la zona antártica sudamericana tienen su asentamiento y su logística en Punta Arenas, donde pueden obtener muy buenos apoyos de orden técnico y, si el problema es complejo, ASMAR (los astilleros de la Armada de Chile) envía una solución vía aérea en poco tiempo. No se cuenta con este tipo de capacidades en otros puertos cercanos.

Con una prédica permanente para alcanzar el liderazgo en todas las actividades antárticas, tales como la científica y la logística, ha obtenido logros dignos de ser destacados, como haberse convertido en cabecera del puente aéreo para todos los países ubicados en el sector. Todos los primeros mandatarios, e incluso el rey de España, han debido hacer uso de las instalaciones y las facilidades aeroportuarias de la base chilena ubicada en la isla 25 de Mayo (Rey Jorge en la nomenclatura británica). La instalación, en el ámbito internacional, de Punta Arenas como puerta de la Antártida es un objetivo que no está lejos de alcanzarse. De hecho, la Administración Ártica y Antártica de China (CAA) ha abierto una oficina en Santiago de Chile.

Además del importante aspecto logístico y científico, la política de difusión de Chile es realmente activa, ya que genera una gran cantidad de escritos, muchos de buena calidad conceptual y literaria.

El programa que decide, controla y financia la ciencia en la Antártida se denomina PROCIENT y forma parte del INACH, que respalda las iniciativas de investigación científica de universidades y de diversos organismos otorgando a la investigación un direccionamiento político mediante el apoyo de aquellos proyectos que poseen un especial interés para la ciencia antártica chilena (por continuidad en la medición de parámetros, participación en convenios internacionales, relevamientos de diversos tipos, etc.).

La cooperación internacional es un bien que debe preservarse; es importante garantizar que esa cooperación se convierta en una servidumbre logística. La participación de las Fuerzas Armadas es notable y abarcativa en todas las actividades, no solo logísticas, ya que la ciencia desarrollada se apoya fuertemente en ellas, incluso en actividades oceanográficas y medio ambientales, que son casi exclusivamente desarrolladas por las Fuerzas Armadas. Por último, cabe destacar que los medios puestos a disposición de la actividad antártica son importantes y han recibido, en los últimos años, significativas mejoras tecnológicas.

China

Desde el 8 de junio de 1983, China forma parte del Tratado Antártico. Actualmente, cuenta con tres bases instaladas y operativas: Gran Muralla, Zhongshan y Kunlun.



Base Bernardo O'Higgins.

La casi totalidad de los programas antárticos nacionales de los países que tienen bases o actividades en la zona de la Antártida sudamericana tienen su asentamiento y logística en Punta Arenas.

Los temas polares forman parte de la gran problemática que maneja el Ministerio de Tierras y Recursos. De este ministerio depende la Administración Oceánica Estatal (SOA). Asimismo, un organismo especializado denominado Instituto de Investigación Polar de China (PRIC) y la CAA son los organismos especializados que tienen la completa responsabilidad, tanto científica como logística, en este campo.

Se ha abierto una gran cantidad de líneas de investigación, por lo que se puede apreciar una gran preocupación por investigar las consecuencias y los efectos del denominado calentamiento global. China ha expresado abiertamente que su reciente preocupación por esas regiones polares tiene relación directa con el derretimiento de los glaciares del Himalaya y las olas de frío polar que afectaron el área continental. Además, se evalúan potenciales fuentes de energía y el tráfico de carga por las aguas árticas, antes vedadas por razones glaciológicas.

La antigua Oficina de la Expedición Nacional Antártica pasó a denominarse, en 1981, Administración Chino Ártico-Antártica, y su responsabilidad consiste en elaborar las estrategias de desarrollo, así como también en organizar y coordinar expediciones polares, tanto logísticas como científicas. También es responsable de las bases de datos de todos los parámetros recabados en las diferentes disciplinas. Para ello, se organiza en un área política (división asuntos del secretariado), una de operaciones y logística, una de programa de ciencias y otra de cooperación internacional.

Si bien el acceso a la información es muy restringido, la administración china se ha mostrado abierta a la cooperación internacional. La base de entrenamiento invernal de Yabuli (noreste de China) sirve de plataforma de formación y de entrenamiento para todos los que van a desarrollar cualquier actividad polar.

Por último, cabe destacar que el presupuesto ha ido creciendo en forma significativa, y hoy se invierten casi USD 15 millones en la actividad polar. Si bien la cifra no es menor, es insignificante frente a los presupuestos de defensa.

Corea del Sur

La actividad coreana en la Antártida está regulada y centrada por el Instituto de Investigación Polar de Corea (KOPRI), que depende del Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca. La participación de diversos organismos es muy amplia; entre ellos, se destacan: Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología; Ministerio de Tierra, Asuntos de Transporte y Marítimos; Ministerio de Asuntos Exteriores y Comercio; Ministerio de Medio Ambiente; Organización Nacional de Investigación Antártica (con sus laboratorios, institutos, centros de formación, etc.) y Organización Internacional de Investigación Antártica (que es la responsable de asistir y de seguir todo el entramado de reuniones internacionales de orden político, científico y logístico del Club Antártico).

La importancia del tema está dada por los presupuestos que le son asignados: para 2010, se presupuestaron USD 42,5 millones, debido a la construcción de la segunda base (luego de King Sejong, ubicada en la isla 25 de Mayo). Otra muestra de la importancia que se asigna a esta cuestión es la reciente botadura, en noviembre de 2009, del rompehielos Araón. Este buque, clasificado como rompehielos, fue construido en Corea del Sur y tiene 120 metros de eslora y 19 de manga. Asimismo, cuenta con una dotación de veinticinco personas y con capacidad para transportar a más de sesenta científicos, así como también con laboratorios a bordo y sitio para treinta y un contenedores del tipo ISO 20". A los treinta días de su entrega, ya había zarpado hacia la Antártida para realizar las pruebas de hielo con el apoyo de un rompehielos ruso y para operar en el reabastecimiento de su base. Con esta incorporación, se continuó realizando la construcción de una nueva base, que promete ser una de las más avanzadas en lo que hace a energía renovable y a preservación del ambiente.

Las mayores líneas de investigación China en las zonas polares está dirigida al estudio del impacto del calentamiento global sobre los glaciares, esperan obtener datos para administrar el derretimiento de los glaciares del Himalaya y la navegabilidad sobre el ártico para los buques que los proveen de materias primas.



Rompehielos Araón.

La participación de las Fuerzas Armadas está supeditada a la solicitud del KARP (Programa Antártico de Investigación). A pesar de su participación, todos los gastos en los que se incurre en la actividad antártica se debitan del presupuesto del programa. Hasta el día de hoy, el programa tiene su apoyo en Punta Arenas (Chile) y, de hecho, el número de discado internacional de la base King Sejong es de esta ciudad.

Ecuador

A pesar de su comienzo tardío, la base Pedro Vicente Maldonado, fundada en 1990, permitió al país desarrollar una aceptable actividad antártica. El programa antártico pasó de depender de la Armada a estar supeditado a un instituto nacional, denominado Instituto Antártico Ecuatoriano (INAE), que depende del Ministerio de Defensa. Ese instituto cuenta con objetivos de orden político y de orden científico, y le está subsumido todo lo logístico; toda la actividad se rige por el denominado Plan Operativo Anual (POA). Dentro del área política, debe mantener la proyección geopolítica de Ecuador sobre la Antártida y, dentro de la científica-logística, están contemplados diversos objetivos, como mantener la base y el refugio, sostener la actividad científica y hacer participar el denominado Comité Científico de Investigación Antártica de Ecuador, organismo científico al que concurren universidades e institutos de investigación públicos y privados que canalizan su esfuerzo en los diversos proyectos científicos.

Las temáticas abarcadas se denominan ejes de investigación y contemplan los siguientes aspectos: ambiental, interacción entre la Antártida y Ecuador, cambio climático y tecnologías aplicadas.

La magnitud del presupuesto indica claramente las posibilidades de desarrollo que posee el programa, con apenas un poco más de USD 600 mil, de los cuales USD 400 mil son destinados a la ciencia, y el resto, a la logística.

Su condición de miembro consultivo no impidió que expresara, en su constitución, una reserva para futuros reclamos de soberanía antártica, y aplicó, también, la teoría de la defrontación expresada por la geopolítica brasileña Terezinha de Castro. Su aspiración soberana se sustentaría por las islas Galápagos, como uno de los extremos entre los 84° 30' W y los 96° 30' W de longitud y desde la latitud 60° S hasta el polo.

Por otro lado, cabe mencionar que, desde el principio de su incursión en temas antárticos, lo hizo a instancias y con el apoyo de Chile, histórico aliado en disputas territoriales con Perú. Se puede comprobar su influencia con la mera lectura de la página web del INAE, que repite los argumentos chilenos sobre la historia antártica e ignora algunos actores importantes de esta historia y partícipes de la evolución del sistema del tratado antártico. Además, Punta Arenas es una alternativa y recalada forzosa para los buques y las aeronaves ecuatorianas que participan en la campaña.

Ecuador, pese a la acotada actividad en el terreno, participa activamente de todos los foros y los encuentros internacionales marcando una muy activa presencia en todos los ámbitos del Sistema del Tratado Antártico. No obstante, la población en general y la prensa en particular no le asignan una gran importancia al tema, y su aparición en los medios es esporádica y menor.

España

La actividad antártica española se inicia en 1982 con la adhesión al Tratado Antártico. A partir de ese momento, y abarcando diversas iniciativas nacionales, toda la ciencia realizada se llevó a cabo dentro de planes de investigación, de desarrollo y de innovación tecnológica. Lidera esos proyectos la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología.



Base Pedro Vicente Maldonado.

El Ecuador efectuó una reserva constitucional para un futuro reclamo de soberanía antártica sustentada por la proyección de las Galápagos y su propio territorio continental.



Bases Antártica
Juan Carlos I.

Estados Unidos utiliza un abrumador presupuesto para la investigación científica y su base Amundsen Scott, ubicada en el polo sur geográfico, se ha constituido en el objetivo de una infinidad de deportistas que desarrollan travesías desde los bordes oceánicos hacia el polo.



Base McMurdo.

El Comité Polar Español se encarga de las actividades que se desarrollan en ambos polos; si bien para el Polo Norte su estatus es de observador en el Consejo Ártico, en la Antártida las actividades científicas y logísticas y su participación en los diversos foros y encuentros es muy activa.

Con el objeto de coordinar, orientar y organizar los esfuerzos españoles en lo que hace a investigación, desarrollo e innovación, el Sistema Español de Ciencia y Tecnología (SECYT) implementó una Estrategia Nacional de Ciencia y Tecnología, la cual, además de organismos estatales, involucra empresas privadas. La inversión en investigación ha sido significativamente incrementada y convertida en eje de desarrollo. El Ministerio de Ciencia e Innovación tiene una Dirección General de Cooperación y Relaciones Institucionales que lidera la actividad.

La participación de las Fuerzas Armadas se encuentra dentro del apoyo logístico integral, que se gestiona desde Punta Arenas, donde se basa casi la totalidad del programa en lo logístico, tanto con el vector naval como con el aéreo, así como desde Ushuaia, donde los buques hacen una recalada, sin mayor relevancia logística. Por otro lado, participan en el relevamiento de datos hidrográficos y oceanográficos, como el lanzamiento y la recuperación de equipos en el mar. En tierra, operan la base Gabriel de Castilla en la isla Decepción. Las actividades de apoyo son lideradas por el Ejército de Tierra, específicamente por la División Operaciones del Estado Mayor del Ejército y la Fuerza Logística Operativa.

Las dos bases antárticas, Juan Carlos I y Gabriel de Castilla, son operadas en verano. El resto del año, se mantiene con equipos automáticos el relevamiento de diversos datos para constituir una base de datos estadística, que ampliará el Archivo Polar Español, que depende del Instituto Geológico y Minero de España (IGME). En este archivo, pueden encontrarse revistas, libros, informes, mapas, trabajos científicos, tesis y una diversidad de publicaciones que hacen al quehacer español en los polos y que es de libre acceso.

Cabe destacar que España ofrece apoyo logístico integral a Bulgaria cubriendo las necesidades de la base San Climent Oridsky, ubicada en la isla Livingston.

Estados Unidos de Norteamérica

Estados Unidos de Norteamérica desempeñó una función fundamental en lo que hoy constituye el Tratado Antártico. Propuso la solución del Tratado como una forma de sustraer de la Guerra Fría una porción del mundo. Si bien ha sido claro, desde el principio, en el no reconocimiento de soberanías y en reservarse la potestad de su participación en futuras explotaciones de recursos, también aceptó la iniciativa de postular la zona como un sitio sin armas atómicas, de libre intercambio de información científica, etc. Esta postura fue refrendada por diferentes administraciones, y la del presidente Reagan, en 1982, fue la que más énfasis puso en esos postulados al reafirmar lo que ese país ha sustentado desde 1924. En 1997, en un seminario de expertos reunido a instancias del Congreso de los Estados Unidos, se trató el tema "Estados Unidos en la Antártida en el siglo XXI" y nuevamente se acordó la necesidad de un presupuesto adecuado para la ciencia y el no reconocimiento de soberanías, además de la preservación del continente como un santuario de paz y de ciencia.

El Departamento de Estado (DoS) es el área responsable de diseñar las políticas y las pautas legales para la región. En el caso de la Antártida, se formó un Grupo de Trabajo Antártico (AWG) que reúne a los operadores que participan en toda la actividad antártica: el Departamento de Estado, el Departamento de Defensa, la Fundación Nacional para la Ciencia (NSF) y otros organismos, como el Departamento de Seguridad Interior (DoI), el Departamento de Seguridad Nacional (DoHS), además de entes y de empresas privadas que participan en investigaciones científicas, en la provisión de servicios logísticos y en el suministro y el control de equipos e instrumentos.

Con un presupuesto polar de más de USD 520 millones, que en 2009 fue de USD 715 millones, el país despliega una amplia actividad científica y expresa una presencia de una magnitud que escapa de cualquier escala con respecto al resto de los miembros del Club Antártico. Más de dos mil científicos se dedican al desarrollo de cientos de planes científicos y de investigaciones rigurosamente evaluadas y seguidas por la fundación.

El Programa Antártico de los Estados Unidos (USAP) es respaldado por el Departamento de Defensa, para lo que se creó la figura de comandante conjunto de las Fuerzas de Tarea de Apoyo a las Fuerzas Antárticas. Este comando ofrece a la NSF, por medio de convenios, el transporte de toda la logística y el personal. Este apoyo, en general, se hace desde Nueva Zelanda.

Los comandos que participan en las tareas logísticas son los siguientes: Comando Aéreo de Transporte; Comando Naval de Transporte; Mando Naval de Carga y Grupo de Puertos, del cual depende el servicio de carga y descarga, y la Oficina del Programa Polar. Esta última es un área técnica y científica que operan las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos y tiene a su cargo el pronóstico del tiempo, el control del tráfico aéreo, el mantenimiento electrónico terrestre, la ingeniería y temas de investigación relacionados con la oceanografía. Asimismo, el Departamento del Interior (DoI) tiene básicamente dos responsabilidades: el control de las aeronaves contratadas por medio de su División Control de Aviación y la actualización de mapas geológicos y topográficos por medio del Departamento de Estudios Geológicos. Por su parte, el Departamento de Seguridad Nacional (DoHS), por medio del Servicio de Guardacostas, provee el rompehielos que abre los canales hacia Mc. Murdo, apoya algunas investigaciones y reaprovisiona de combustible a los buques.

La NSF ha participado a empresas privadas para que se hagan cargo de diferentes funciones, como Raytheon Polar Services (RPSC), que respalda la operación en las bases polares antárticas y los buques de investigación. Entre otras cuestiones, se dedica al diseño y la construcción de viviendas y laboratorios polares, opera y mantiene las bases, es responsable del control y del transporte de pasajeros y de carga, y tiene a su cargo la terminal de operaciones marinas. Otra de las empresas, Petroleum Helicopters, se dedica al helitransporte. Por su parte, Kenn Borek Air Ltd. opera el transporte aéreo por medio de aviones. La Universidad de Wisconsin–Madison asesora y asiste en la perforación de capas glaciares. Biospherical Instruments Inc. monitorea en ambos polos el efecto del adelgazamiento de la capa de ozono sobre los organismos vivos. Y, por último, la National Oceanic and Atmospheric Administration monitorea y obtiene datos para la confección de cartas de las corrientes marinas.

Con más de ciento veinticinco proyectos científicos en marcha y una participación federal generalizada, cuarenta y ocho estados toman parte de las actividades; Alaska y Colorado son los que mayor injerencia han mostrado. Se puede concluir que los Estados Unidos muestran, en los hechos, un liderazgo indiscutible en lo científico y lo logístico. Si bien presupuestariamente el Ártico posee mayor preponderancia que la zona antártica, esta no ocupa un lugar menor en el contexto polar.

Los Estados Unidos operan las siguientes bases permanentes: Amundsen-Scott, en el Polo Sur, y McMurdo y Palmer, y otras no permanentes, como el helipuerto de Marble Point, Odell Glacier y Siple Dome.

Federación de Rusia

El Ministerio de Recursos Naturales, por intermedio del Servicio Federal de Hidrometeorología y Monitoreo Ambiental (Roshidromet) de la Federación de Rusia, es responsable de las cuestiones polares, como el monitoreo ambiental, la contaminación y la supervisión



Base Amundsen-Scott.

El programa antártico de los Estados Unidos es respaldado por el Departamento de Defensa, para lo que se creó la figura de Comandante Conjunto de las Fuerzas de Tarea de Apoyo a las Fuerzas Antárticas.



Base Bellingshausen.

pública de los efectos del clima y de otros procesos geofísicos. Dentro de este Servicio Federal se encuentra el Centro Científico de Investigación del Ártico y Antártico (AARI), el más antiguo y prestigioso centro de investigaciones polares, así como también el de mayor envergadura. El AARI cuenta con diecisiete departamentos científicos y un museo. Se destacan los departamentos de datos mundiales de hielo marino y continental, el de expedición antártica rusa, del cual dependen las bases árticas y antárticas, el rompehielos *Academic Fedorov* y un complejo de producción experimental, tanto para aspectos científicos como tecnológicos y logísticos.

Las investigaciones científicas abarcan diversas áreas, entre otras: oceanografía, física del hielo marino y continental, meteorología, interacción entre océanos y atmósfera, geofísica, geografía polar, hidroquímica, hidrología de glaciares, recursos acuáticos, ecología y medicina polar.

En las tareas de investigación y de logística polar, participan la Academia de Ciencias de la Federación Rusa, el Ministerio de Recursos Naturales, el Ministerio de Ciencia y Educación, el Ministerio de Agricultura, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Defensa, ONG, asociaciones y fundaciones. Asimismo, distintos miembros del gobierno han expresado el interés de la Federación de Rusia en los temas antárticos, en la cooperación internacional y en la problemática del cambio climático global.

Rusia opera doce bases, de las cuales cinco son permanentes: Bellingshausen, Mirny, Novolazarevskaya, Progress y Vostok; y siete son temporales: aeródromo Molodezhnaya, aeródromo Novolazarevskaya, Druzhnaya 4, Lenindgradskaya, Molodezhnaya, Russkaya y Soyuz.

Finlandia

El Ministerio de Educación es el responsable, por intermedio del FINNARP (Programa Antártico Finlandés) y del Instituto Meteorológico Finlandés, de liderar los aspectos científicos antárticos, en sintonía con la denominada Estrategia Antártica Finlandesa.

Finlandia mantiene la estación científica Aboa (Tierra de la Reina Maud) activa desde 1988. Asimismo, organiza y apoya estudios llevados a cabo en diversos campamentos, y supervisa que se cumplan todos los aspectos incluidos tanto en la legislación internacional como en la nacional.

El FINNARP se encarga de coordinar todos los aspectos logísticos que requieran su propia investigación, como aquellos convenios internacionales vigentes. Para ello, posee convenios con una gran cantidad de países, tales como Argentina, Francia, Italia, Suecia, Austria, el Reino Unido, los Estados Unidos de Norteamérica, Noruega, entre otros.

Las áreas de investigación que poseen mayor peso son la tecnología en estructuras y marinas, oceanografía y biología marinas, meteorología, geología y geofísica.

Francia

En su doble condición de miembro fundacional del Tratado Antártico y reclamante de soberanía, Francia participa con ahínco de las actividades allí desarrolladas. Es, además, uno de los pilares de la European Polar Board, ya que sus acciones junto a Rusia en la estación antártica Vostok, en cuanto al sondeo en el hielo, permitió generar y reforzar vínculos entre Europa y Rusia. En la *Board* participan diecinueve países y la Federación Rusa, y allí se debaten las estrategias y la política científica para las regiones polares.

Con diversos cambios organizativos, el Instituto Polar Paul-Émile Victor (IPEV) es el lugar donde convergen diversos organismos que tienen interés o responsabilidad sobre las activi-

Francia en su doble condición de miembro fundacional del Tratado Antártico y reclamante de soberanía, participa con ahínco de las actividades allí desarrolladas.

dades francesas en las regiones polares. Estos organismos son el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Enseñanza Superior e Investigación, el Departamento de Oceanografía Física y Espacial (IFREMER), el Comisariado de Energía Atómica y Energías Alternativas (CEA), el Centro Nacional de Investigación Científica (CNRS), y la Administración de las Tierras Australes y Antárticas Francesas (TAAF) (dependiente del Ministerio del Interior y Ultramar, Meteó France (servicio meteorológico), Expediciones Polares Francesas (EPF).

El IPEV tiene como propósito coordinar las acciones para poner en funcionamiento los programas científicos en las regiones polares y subpolares. Asimismo, evalúa y selecciona los proyectos científicos que se adecuan a las líneas investigativas sobre las que tienen interés, se responsabiliza por el mantenimiento de las bases y los equipos, organiza las campañas y contrata al personal necesario para satisfacer las demandas.

Francia posee soberanía sobre una serie de islas subantárticas (archipiélagos Kerguelen y de Crozet), en las que ha instalado bases de investigación, además de las dos ubicadas dentro del continente antártico (Dumont d'Urville sobre la costa y una que comparte con Italia, denominada Concordia, que está ubicada 1000 km tierra adentro, sobre el casquete polar).

El presupuesto que maneja el IPEV es de EUR 28 millones, del cual alrededor del 90 % se utiliza para actividades científicas. Una gran parte de ese presupuesto proviene de impuestos por derechos de pesca y de turismo, que maneja en forma descentralizada la TAAF, y también cuenta con una subvención de la Secretaría de Estado para los territorios de ultramar.

En la actualidad, las Fuerzas Armadas no participan de las actividades polares. Por su parte, la participación privada es escasa y limitada a cuestiones manejadas por la TAAF.

Francia participa activamente de casi la totalidad de los foros que se relacionan con la Antártida: SCAR, COMNAP, EPB (Consortio Polar Europeo), reuniones consultivas de la ATS (Secretaría del Tratado Antártico), CPE (Comité para la Protección del Medio Ambiente), cuyas reuniones suelen desarrollarse junto a las del COMNAP.

Francia opera tres bases: dos permanentes, Dumont d'Urville y Concordia (junto con Italia), y una temporal llamada Cap Prud'homme.

India

Los inicios de la actividad antártica de la India datan de 1981, año en el que se envió la primera expedición embarcada. En 1984, se instaló la base Dakshin Gangotri, que fue abandonada entre 1989 y 1990, ya que el avance del glaciar puso en peligro su integridad; sin embargo, aún se utiliza para cuestiones logísticas para la construcción de la tercera base. Unos meses antes del cierre de la primera base, se abrió la base Maitri, cerca de un gran lago de agua dulce denominado Oasis de Schirmacher. La estación está ubicada a unos 100 km de la costa.

En enero de 2010, comenzó la construcción de la tercera base, denominada Base Bharti, que debía estar finalizada y en operaciones para 2012. Está ubicada en la bahía Prydz, en una zona rocosa llamada colina Larsmann, lo que permitirá a la India realizar estudios de ecología marina, para completar los que lleva desarrollando desde los buques desde hace veinticinco años. Además de aquellos proyectos científicos relacionados con el ámbito oceanográfico, los científicos consideran que esa zona se separó de la península india hace ciento veinte millones de años, después de la desintegración del continente Gondwana, y esta hipótesis constituye un proyecto de investigación de relevancia. Desde la construcción de la base, se prevé que su vida útil sea de veinticinco años; puede alojar a veinticinco personas en verano y a quince durante la época invernal.



Base Dumont d'Urville.

La India comenzó sus actividades en la Antártida en 1981, en enero de 2010 ya había comenzado la construcción de su tercera base.



Base Maitri.

El Ministerio de Medio Ambiente (Ciencias de la Tierra) tiene directa responsabilidad sobre los temas polares. El organismo que dirige toda la actividad antártica se denomina Centro Nacional para la Investigación Antártica y Oceanográfica (NCAOR) y está ubicado en Goa, la ciudad portuaria desde donde partió la primera campaña de investigación. Posee completa responsabilidad sobre todas las actividades que la India lleva a cabo en la Antártida, incluso el mantenimiento de las bases y la operación de los buques. Varias universidades han reconocido en ese organismo un lugar de excelencia para el desarrollo de doctorados en diferentes disciplinas.

Desde la primera campaña, las actividades de la India han evolucionado de modo notable y decididamente han formado parte del quehacer antártico. Desde 1983, el país es miembro del Tratado; en 1984, fue admitido en el SCAR y, en 1986, se incorporó a la CCAMLR (Comisión para la Preservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos). Participa también del seminario donde se debaten avances tecnológicos, que buscan una operación mejor y menos agresiva de reabastecimiento, construcción, acumulación, procesamiento y transporte de residuos de todo tipo, combustibles y energías renovables, experiencias en sistemas de carga, etc.

Como resultado de años de investigación, se ha creado un Centro Nacional de Datos Antárticos (NADC) que permite, facilita e incentiva el intercambio de datos y de trabajos científicos con toda la comunidad, y que está muy conectado con sus pares del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Australia y el Directorio Maestro de Cambio Global de la NASA (GCMD).

Las Fuerzas Armadas participan de toda operación logística, alistamiento, carga, operación de buques y de helicópteros, adquisición, almacenaje y distribución de víveres, equipos antárticos, comunicaciones, equipos especiales, mantenimiento de la infraestructura e instalaciones, atención médico-sanitaria en todos los niveles, reabastecimiento de combustible, etc. Asimismo, el NCAOR utiliza personal militar para otras tareas.

El programa antártico de Italia, utiliza las facilidades que le brinda Nueva Zelanda para proyectarse hacia la Antártida.

Italia

Habiendo ratificado, en 1981, el Tratado Antártico, en octubre de 1986 se convierte en estado adherente consultivo. En 1985, se crea el Programa Nacional de Investigación Antártica (PNRA), que depende del Ministerio de Instrucción, Universidad, Investigación Científica y Tecnológica (MURST). Asimismo, este programa está a cargo de la Comisión Científica Nacional para la Antártida (CSNA), cuya concreción tiene como primordial objetivo materializar la participación de Italia en el Tratado Antártico.

Con el objeto de evitar la sanción de una ley en cada oportunidad en la que se realiza una campaña antártica, se creó el denominado Consorcio para el Desarrollo del PNRA. Allí convergen diferentes entes dedicados a disciplinas científicas diferenciadas, por ejemplo, ENEA (Organismo de Nuevas Tecnologías, Energía y Medio Ambiente), CNR (Consejo Nacional de Investigación), OGS (Instituto Nacional de Oceanografía y Geofísica Experimental) e INGV (Instituto Nacional de Geofísica y Vulcanología).

El programa antártico italiano utiliza las facilidades brindadas en Nueva Zelanda para proyectarse a la Antártida. Opera dos bases antárticas: la estación Concordia (junto con Francia) y la estación Mario Zucchelli, ubicada en la bahía Terra Nova.

Asimismo, el país cuenta con un buque polar oceanográfico llamado *Italica* y también con medios terrestres, aviones livianos y helicópteros con los que mantiene comunicadas ambas bases, separadas entre sí unos 1200 km, y aviones de mayor porte para unir ambas bases con Nueva Zelanda.

Con un promedio de EUR 50 millones anuales durante los primeros diez años, en la actualidad, el programa recibe entre EUR 10 y 15 millones, con una clara prioridad en sostener todos los proyectos que tengan incumbencias internacionales.



Estación Mario Zucchelli.

El Ministerio de Defensa participa activamente del programa adiestrando a los participantes de las campañas e internadas, aportando personal especializado y soporte aéreo, y colaborando en la investigación en áreas específicas, como la hidrografía (a través de la Armada), y ha cobrado especial importancia la cartografía náutica antártica. Además, opera la base no permanente IT 35, activa solo de octubre a febrero, situada en el mar de Ross. El Ejército se encarga de la cartografía terrestre, y la Fuerza Aérea, de los análisis meteorológicos.

Por su lado, el Ministerio de Relaciones Exteriores es el responsable de llevar adelante la representación de Italia en todos los foros antárticos. En los casos en los que se requiere personal especializado, este se solicita ante el Consorcio o ante cualquier organismo que pueda brindar el asesoramiento necesario. El Consorcio es el responsable del análisis de los proyectos científicos, su costeo y su financiamiento, así como también de todas las cuestiones logísticas. Allí se concretan los planes científicos y logísticos, y se cumple con todas las necesidades del programa antártico italiano. El Consorcio no es inamovible y puede ser disuelto si alguna circunstancia, tal como una asamblea extraordinaria, decide hacerlo, o bien si debe disolverse por falta de contribuciones del Estado o a causa de una serie de situaciones previstas en la carta fundacional.

Las grandes líneas de investigación que Italia sostiene en su accionar en la Antártida, muchas de las cuales comparte con otros países, como la Argentina, son las siguientes: evolución climática, función de la Antártida en el sistema climático global, evolución del bioma antártico, lagos subglaciales (asociada con Francia, Rusia, el Reino Unido, Bélgica, China, Alemania y los Estados Unidos), etc.

Japón

El Instituto de Investigación Polar (NIPR) de Japón es un ente autárquico que tiene relación con el Ministerio de Educación, Cultura, Deportes, Ciencia y Tecnología (MEXT), y que delega la responsabilidad de la conducción de los temas de investigación en el órgano denominado Expedición Japonesa de Investigación Antártica (Japanese Antarctic Research Expedition, JARE). Este organismo, presidido por el ministro antes mencionado, es el único con la facultad de aprobar los proyectos de investigación que se desarrollarán.

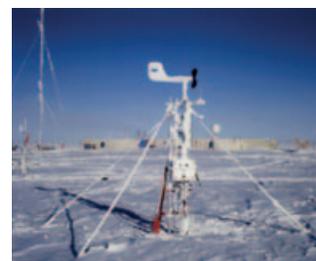
La Fuerza Marítima de Autodefensa opera el rompehielos *Shirase*, y JARE opera cuatro estaciones científicas: Showa, Mizuho, Asuka y Dome Fuji.

De los USD 78 millones invertidos, en promedio, en la actividad antártica, el 78 % fue asignado a la Fuerza Marítima de Autodefensa para la operación logística, que en general se extiende unos ciento cincuenta días de campaña.

La participación de recursos privados en las actividades antárticas se limita a la provisión de insumos para la logística. La temática de la conservación de la naturaleza está muy arraigada en la cultura; tan así es que una empresa privada adquirió el anterior rompehielos *Shirase*, lo reparó y lo preparó para que sirviera como museo polar y centro de convenciones y de actividades científicas polares, en las proximidades de Tokio.



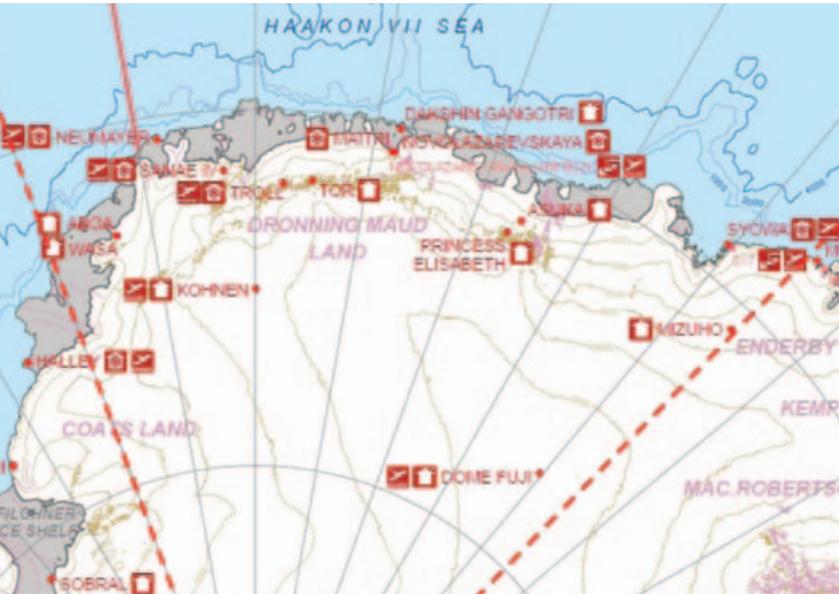
Una empresa privada japonesa adquirió el anterior rompehielos, lo reparó y lo preparó como museo polar, centro de convenciones y de actividades científicas polares.



Estación Dome Fuji.

Noruega

Desde 1979, el Instituto Polar Noruego depende del Ministerio de Medio Ambiente. Sus orígenes datan de 1906, cuando se realizó la primera expedición científica al Ártico, básicamente con fines de relevamientos cartográficos y geológicos. Luego, en 1928, fue creado como instituto para los fines antes mencionados. En 1948, después del reclamo soberano sobre un sector de la Antártida, mediante un decreto real del 14 de enero de 1939, este instituto se conformó como un instituto polar.



Noruega posee una reconocida trayectoria en la investigación de la gestión ambiental polar. Los manuales publicados por el Instituto sobre el tema han sido muy utilizados por la comunidad. Como dato complementario, cabe mencionar que al sur del país se encuentra PNUMA/GRID Arendal, un programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

El Instituto es el asesor y el proveedor de información y de conocimientos de las autoridades noruegas, para su mejor administración, y tiene como objetivo, además del control ambiental, el mapeo de todas las áreas polares.

El país opera dos bases: una permanente, la base Troll, y otra temporaria, denominada base Tor.

Nueva Zelanda

Las actividades de Nueva Zelanda en la Antártida dependen del Ministerio de Relaciones Exteriores. El Instituto Antártico de Nueva Zelanda, denominado Antarctica New Zealand, comenzó sus actividades en 1996 y es el organismo responsable de toda la actividad antártica.

Se encuentra en el centro internacional antártico de la ciudad de Christchurch, donde también ocupan espacios los organismos antárticos de Estados Unidos de Norteamérica y de Italia. Este organismo es el responsable del desarrollo, la gestión y la ejecución del programa antártico de Nueva Zelanda. Está formado por un consejo de seis miembros que permanecen tres años en sus funciones y treinta funcionarios permanentes. Asimismo, cuenta con el respaldo de la Fuerza de Defensa de Nueva Zelanda, que le brinda apoyo logístico y algunos miembros para la base permanente Scott, abierta en enero de 1957. En esta base, las dotaciones cubren dos temporadas: la estival (de octubre a febrero) y la invernal (de febrero a octubre). El personal se divide en tres servicios diferenciados: el servicio de base, el de ingeniería y el programa de apoyo a la ciencia.



Países Bajos

El programa polar de los Países Bajos es simple, controlado y eficiente. La Organización para la Investigación Científica de los Países Bajos (NWO), que depende del Ministerio de Educación, Cultura y Ciencia, cuenta con un programa específico para organizar y financiar las actividades científicas polares denominado Programa Polar de los Países Bajos (NPP). Este programa se consolida en 1990, cuando se incorporan los Países Bajos al Tratado Antártico. En este momento, desempeña una función relevante en las actividades en el Ártico. A fines de la década del noventa, se emite un documento en el cual se propone ubicar a los Países Bajos en un lugar destacado dentro del Club Polar en el cuatrienio 2010–2014.

La NWO invirtió EUR 15,5 millones en investigación; en el caso polar, el monto llega a los EUR 2,9 millones.

El programa polar de los Países Bajos recibe financiamiento de los siguientes organismos:

- Organización para la Investigación Científica de los Países Bajos.
- Ministerio de Educación, Cultura y Ciencia.
- Ministerio de Infraestructura y Medio Ambiente.
- Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Ministerio de Asuntos Económicos, Agricultura e Innovación.

Los temas que determinó de interés para financiar fueron los siguientes:

- Hielo, clima y nivel del mar.
- Cambios en los océanos Ártico y Antártico como consecuencia del clima y de las actividades humanas.
- Ecosistemas polares de zonas terrestres y costeras y cambio global.
- Influencia de las actividades antrópicas en las zonas polares e influencia del cambio climático en las personas.

Los Países Bajos tienen una profusa participación en el Comité Internacional de Ciencias del Ártico (IASC) y en el SCAR. Si bien las Fuerzas Armadas no participan directamente en las actividades polares, utilizan los servicios logísticos del Reino Unido de Gran Bretaña, en los que participan las Fuerzas Armadas de ese país.

Perú

La historia antártica peruana es reciente, se inició el 10 de abril de 1981 con la adhesión al Tratado Antártico; luego, el 11 de julio de 1983, se creó la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos (CONAAN). Durante el verano austral de 1988, el buque de investigación científica *Humboldt* desarrolló la primera campaña antártica y ubicó, en la isla 25 de Mayo, un lugar para edificar la base antártica Machu Pichu, construcción que se está ampliando para que pueda ser utilizada para internadas. Perú accedió a la categoría de miembro consultivo el 9 de octubre de 1989. Actualmente, se encuentra en vías de convertirse en miembro pleno del SCAR.

La planificación, la administración y la toma de decisiones en todos los asuntos atinentes a la Antártida están a cargo del Instituto Antártico Peruano (INANPE), una institución au-



Si bien las FF.AA. de los Países Bajos no participan de las actividades polares, utiliza los servicios de otros países que le son brindados por las correspondientes FF.AA.

tónoma en el ámbito administrativo y presupuestario, pero que depende del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Participan de la actividad antártica las Fuerzas Armadas del Perú, el Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (CONCYTEC), universidades peruanas e institutos nacionales de investigación.

Los temas relevantes en el campo de la ciencia que se estudian son los siguientes:

- Oceanografía física.
- Oceanografía química.
- Biología humana y del ecosistema antártico.
- Hidrografía y cartografía.
- Acústica.
- Magnetismo.
- Geología.
- Medio ambiente.
- Meteorología.
- Energía eólica y energías alternativas.

En Perú la cuestión antártica tiene una gran importancia y el núcleo duro de la Cancillería, la Dirección de Soberanía y Asuntos Antárticos, es la responsable de la cuestión.

El área logística está totalmente gestionada por las Fuerzas Armadas peruanas, que se encargan de la gestión de la base, los refugios y los campamentos, así como también del apoyo científico en tareas de muestreo, apoyo en travesías, etc. El programa cuenta con un presupuesto de alrededor de USD 2 millones, aportados por el INANPE, y de USD 18 millones, aportados por el Ministerio de Relaciones Exteriores. El país ha desarrollado una política nacional antártica y una serie de pautas concretas para el logro de esa política denominadas estrategias de la política, que establecen claras pautas de lo que pretende el Perú en la Antártida. La cuestión antártica tiene una importancia significativa para el país y se la encuadra dentro de la Dirección de Soberanía y Asuntos Antárticos, que es el núcleo de la cancillería peruana.

Polonia

El responsable político de las cuestiones antárticas es el Ministerio de Asuntos Exteriores, que también tiene a su cargo la implementación de las decisiones y de las recomendaciones que surgen del denominado Sistema del Tratado Antártico. No obstante, las actividades polares de Polonia son gestionadas y dirigidas desde el Ministerio de Ciencia y Educación Superior y desde la Academia Polaca de Ciencia. Dentro de ese Ministerio, se encuentra el Instituto de Bioquímica y Biofísica, que cuenta con un departamento de Biología Antártica, con sede en Varsovia.

Polonia participa de actividades en ambos polos, siempre en colaboración y en cooperación con otros países. Tiene como política sustantiva el relacionamiento en todas las áreas de la actividad con otros países y comparte abiertamente datos y actividades. Para la operación logística y el apoyo científico, utiliza los servicios del buque de origen ruso *Polar Pioneer* y de aeronaves privadas, así como también de buques pesqueros que pertenecen al Instituto de Pesquerías Marítimas del Ministerio de Agricultura, cuya sede es la ciudad de Gdynia. Otra plataforma utilizada para la investigación geofísica es el buque de investigación *Oceanía*. Las Fuerzas Armadas de Polonia no participan de las actividades en la actualidad, pero quienes operan los vehículos anfibios en la base son personal retirado con experiencia.

Polonia utiliza los puertos de Punta Arenas, Ushuaia y Mar del Plata, y los aeropuertos de Punta Arenas y de la base Teniente Marsh, en la Antártida. Para sus buques, suelen utilizar los puertos de Punta Arenas, Ciudad del Cabo y Hobart.



Base Arctowski.

La investigación científica tiene dos líneas básicas: la biología y las geociencias, que se proyectan desde la base Arctowski y desde un refugio en Damay Point y otro en Lins Rump. En general, los grupos científicos que se proyectan desde esas facilidades logísticas o desde los buques son aquellos que han logrado la subvención de alguna organización, como la National Science Foundation de los Estados Unidos de Norteamérica. La cooperación científica se mantiene gracias a programas especiales con Argentina, Chile, Brasil, Perú, Corea, India, España, los Estados Unidos de Norteamérica, Rusia y Alemania, con quien tienen mayor relación en la actualidad.



El desafío que enfrenta actualmente el país es proyectar la actividad científica hacia la zona continental profunda de la Antártida, ya que considera que se requieren datos mayores y más abarcativos para completar las investigaciones en marcha. El Ministerio de Medio Ambiente de la República de Polonia tiene a su cargo el estudio para esta nueva etapa de la ciencia antártica.

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Para poder comprender la organización que sostiene las actividades del Reino Unido en la Antártida, se debe distinguir lo científico de lo territorial. En el ámbito científico, existe un organismo denominado Consejo de Investigación del Medio Ambiente (NERC), del cual depende el prestigioso y reconocido Servicio Británico Antártico (BAS). Este es el más importante de los componentes del Consejo de Investigación. En su sede en Cambridge, centraliza el planeamiento de las operaciones logísticas y científicas, y organiza y maneja el más vasto, multidisciplinario e internacionalizado plan de investigación que se lleva a cabo en la Antártida. Si bien por su nombre pareciera estar constreñido al continente antártico, lleva adelante planes de investigación en ambos casquetes polares, por la influencia y la interacción en la regulación climática que provocan.

En el ámbito político, el sector reclamado se encuentra comprendido, como muchos otros, entre los Territorios Británicos de Ultramar (BOT). Estos territorios no son administrados directamente por el gobierno central, sino que tienen su propio gobierno, y se encuentran bajo la responsabilidad de la corona su defensa, las relaciones exteriores y el comercio exterior. En este caso, el Territorio Antártico Británico (BAT) es administrado por la FCO (Oficina de Relaciones Exteriores y del *Commonwealth*), cuyo administrador suele ser el jefe del Departamento de Territorios de Ultramar, dentro de la FCO.



Habiendo sido el primero en materializar un reclamo soberano sobre los territorios antárticos en 1908, el Reino Unido ha mantenido



Base Rothera.

una coherente y permanente política para el logro de su objetivo. En un principio, erigió con mucha precisión, desde el punto de vista logístico, científico y hasta estético, bases muy bien diseñadas y operativas. Luego, cambió por dos bases permanentes, estratégicamente ubicadas para los nuevos desafíos y requerimientos científicos, Halley y Rothera, así como también otras bases que son ocupadas solo durante el verano, como Signy, Fossil Bluff y Sky Blu.

Las bases permanentes tienen pistas de 1200 y 900 metros de longitud, con capacidad para operar aviones que las enlaza con las islas Malvinas y entre sí. Asimismo, para la operación, cuenta con los buques *Endurance* de la Armada Británica, el *Ernest Shackleton* del BAS y el *James Clark Ross* también del BAS.

El BAT desarrolla políticas para el logro de objetivos en las siguientes líneas de acción:

- El desarrollo de un plan científico que posibilite el conocimiento de recursos pesqueros y mineros, entre otros.
- El desarrollo de tecnologías polares específicas relativas al medio ambiente y a los fenómenos atmosféricos globales.
- La prestación de servicios en comunicaciones, transporte, seguridad a la navegación marítima y aérea, prevención y solución de contingencias ambientales, etc.
- La asociación con otros países para la prestación de servicios, el establecimiento de bases combinadas, de programas científicos combinados y de tareas logísticas.
- La realización de tareas de inspecciones, en forma metódica y exhaustiva, previstas dentro del Tratado y las observaciones en general.
- La promoción del espíritu de cooperación antártica entre sus miembros.

Muchas de las iniciativas que están actualmente implementadas en el Sistema del Tratado Antártico provinieron de la extraordinaria capacidad de influencia que posee dentro del Club Antártico, comenzando por los miembros del *Commonwealth*, luego por los anglófonos y los miembros de la Unión Europea y, finalmente, por aquellos que tienen intereses concurrentes. De hecho, la Secretaría Permanente del Tratado Antártico no tuvo su sede definitiva hasta que, luego de años de intensa labor diplomática, Argentina pudo lograr el cambio del único voto contrario: el del Reino Unido.

Las Fuerzas Armadas participan en las actividades logísticas y de apoyo científico; si bien su participación no es generalizada ni determinante, es manifiesta. De hecho, en las bases de internada, varios de los miembros que permanecen allí pertenecen a las Fuerzas Armadas.

El presupuesto que ejecuta el BAS es de casi USD 85 millones, de los cuales USD 20 millones se destinan exclusivamente a los planes científicos, y el resto, a todo lo atinente a la logística.

Sudáfrica

Con más de cincuenta años de presencia ininterrumpida en la Antártida, Sudáfrica ha demostrado seriedad y entusiasmo, y ha logrado que países como Gran Bretaña, India, Rusia, Alemania, Noruega, Suecia y Finlandia, además de la propia Sudáfrica, utilicen las instalaciones y las facilidades aeroportuarias de Ciudad del Cabo para su proyección antártica.

El ministerio responsable de la actividad es el Ministerio de Asuntos Ambientales y Agua, dentro del cual el Departamento de Asuntos Ambientales y Turismo (DEAT) lidera los aspectos administrativos y técnicos. La orgánica baja hacia el Directorio del Antártico e Islas

El Reino Unido fue el primer país en efectuar un reclamo soberano sobre la Antártida en 1908 y ha mantenido una coherente y permanente política al respecto.

y, de allí, al Programa Antártico de Sudáfrica (SANAP), responsable estatal del manejo y la administración de los recursos humanos, logística, servicios técnicos y tratados internacionales vinculados con la Antártida. Posee dos sedes: en Ciudad del Cabo, está centrado todo lo logístico, y en Pretoria, la capital del país, todo lo relacionado con recursos humanos y el enlace internacional.

Además de la base SANAE IV (South African National Antarctic Expedition) en la Tierra de la Reina Maud, el país cuenta con otras dos instalaciones subantárticas: la estación meteorológica Islas Gough y la estación meteorológica y de investigación biológica Islas Marion.

La Fundación Nacional de Investigación (NRF) provee anualmente los recursos para el componente científico de las expediciones. El presupuesto anual es de aproximadamente USD 14 millones, de los cuales la logística insume USD 11 millones, y la actividad científica, USD 3 millones.

Los organismos que participan de alguna manera en la actividad son los siguientes:

- Ministerio de Relaciones Exteriores (participa en todos los foros antárticos).
- Departamento de Obras Públicas (responsable de la infraestructura y el mantenimiento).
- Fuerzas de Defensa de Sudáfrica (SNADF) (participa en cuestiones logísticas).
- Servicio Meteorológico de Sudáfrica (SAWS).
- Dirección de Administración Marítima y Costera.
- Dirección de Administración de Impacto Ambiental.
- Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos en la Antártida.
- Comité de Administración de las islas Príncipe Alberto.

En el ámbito científico, el foco se centra en los siguientes temas:

- Antártida: una ventana al geoespacio.
- Variaciones climáticas: pasado, presente y futuro.
- Biodiversidad: respuesta ante las variaciones del sistema terrestre.
- Ingeniería y presencia sustentable en la Antártida.
- Historia, sociología y políticas de la investigación y la exploración en la Antártida.

Cabe destacar que Sudáfrica solo participa en actividades en la Antártida y contrata únicamente medios estatales (no utiliza los servicios de empresas privadas).

En la política sudafricana sobre la Antártida, se puede observar que el país mantiene una inflexible neutralidad, ya que no ha participado de ningún bloque político intra- o extraantártico. Sostiene una firme defensa del tema ambiental y se opone a la explotación de recursos mineros o de petróleo en toda la zona incluida en el Tratado Antártico.

Suecia

Con la herencia de una tradición antártica fecunda y relevante, Suecia ha contribuido, desde el inicio, a la ciencia y a la navegación antártica. Actualmente, el Ministerio de Educación asume la responsabilidad de los aspectos científicos y logísticos en las actividades polares suecas. La Secretaría Sueca de Investigación Polar está ubicada dentro de la Real Academia de Ciencias, en Estocolmo.

Los programas científicos se desarrollan en ambos polos. En la estación científica de Abisko, situada a 200 km al norte del círculo polar, se llevan a cabo intensos estudios de geociencias y de meteorología con el objeto de desentrañar las razones y las posibles acciones para mitigar el efecto del cambio climático mundial sobre el Polo Norte. En los refugios antárticos de verano, Wasa y Svea, se desarrollan diversos estudios en cooperación con otros países.



Estación Islas Marion.

Sudáfrica con más de 50 años de presencia antártica ha logrado que la mayor parte de los países más importantes utilicen sus facilidades portuarias y aéreas para proyectarse hacia la Antártida.



Rompehielos sueco Oden.



Suecia cuenta con el rompehielos *Oden* y, además, contrata otros buques polares privados. Utiliza también aviones del tipo Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Sueca. Las Fuerzas Armadas solo participan en las actividades polares con estos aviones.

El Programa Antártico Sueco proyecta sus operaciones desde Punta Arenas, Ciudad del Cabo y, en ocasiones, desde Christchurch, debido a las facilidades logísticas que estos puertos ofrecen.

Ucrania

La Agencia Estatal de Ciencia, Innovación e Información es responsable, a través del Centro Nacional de Ciencia Antártica (NASC), de toda la actividad antártica. Estos organismos tienen sede en Kiev.

Ucrania solo participa en la Antártida y no cuenta con buques ni con aeronaves estatales para el apoyo de esta actividad; para ello, suele contratar facilidades de otros países del COMNAP o de la IAATO (Asociación Internacional de Operadores Turísticos en la Antártida).

Si bien su participación es reducida, mantiene acuerdos de investigación bilaterales con diez países: Rusia, Polonia, Bulgaria, República Checa, Eslovenia, Reino Unido, Estados Unidos, Argentina, Chile y Perú.

Como miembro del SCAR, forma parte del espíritu científico y de las preocupaciones generales del acuerdo, y destaca el cumplimiento de las obligaciones emanadas de los acuerdos internacionales.

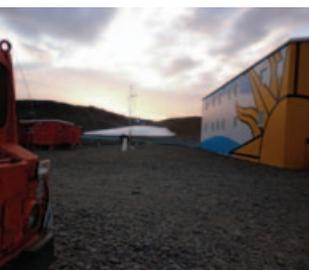
Las Fuerzas Armadas cumplen una función secundaria; en ocasiones, algún miembro participa en alguna actividad o forma parte de la dotación de alguna invernada.

Su base es la estación Vernadsky (cuyo nombre anterior era Faraday), cedida por el Reino Unido, y se encuentra en la isla Galíndez del archipiélago de las islas argentinas. Ha tenido varias ampliaciones y mejoras desde su inicial construcción en 1935.

Uruguay

En 1980, Uruguay se adhirió al Tratado Antártico; en 1983, envió personal del Instituto Antártico Uruguayo a Nueva Zelanda para capacitarse y, posteriormente, en enero de 1984, lanzó su primera expedición antártica, *Antarkos 1*. El 22 de diciembre de 1984, abrió la base científica Artigas. Poco tiempo después, el 7 de octubre de 1985, fue admitido como miembro consultivo número 27 y, a partir de 1985, ha ocupado en forma permanente las instalaciones de la Base Artigas.

El Instituto Antártico Uruguayo (IAU) depende del Ministerio de Defensa de Uruguay. Este Instituto cuenta con un consejo directivo, con un presidente y con seis consejeros por parte del Ministerio de Defensa, dos por el Ministerio de Educación y otros dos por el Ministerio de Relaciones Exteriores.



Base científica Artigas.

Existe una fundación denominada “Antarkos, apoyamos a Uruguay en la Antártida”, cuyo fin es apoyar y difundir las actividades. En su consejo directivo, se encuentran varios miembros de las Fuerzas Armadas retirados y civiles.

Las Fuerzas Armadas uruguayas desempeñan una función de preeminencia en el desarrollo de las actividades antárticas, en especial para las tareas logísticas y de apoyo a las actividades científicas. La Fuerza Aérea cuenta con un Hércules C-130 B y un helicóptero Bell-212; la Armada cuenta con el ROU 04 *Artigas*, y el Ejército despliega material de transporte para las bases. Asimismo, todos aportan personal para las dotaciones de las bases.

El 8 de diciembre de 1997, el Reino Unido entregó la base abandonada Trinity House a Uruguay, que la convirtió en la estación científica antártica T/N Ruperto Elichiribehety, a metros de la base argentina Esperanza.

Uruguay posee un presupuesto para la actividad antártica de algo más de USD 2 millones y, en ocasiones, es superado ampliamente, en función de las actividades que se desarrollen y que trasciendan aquellas pautadas en forma rutinaria, como la organización de algún evento internacional en el país.

Los temas de investigación que se siguen son los siguientes:

- Medio Ambiente.
- Meteorología.
- Salud humana.
- Estudios geográficos.
- Oceanografía.
- Glaciología.

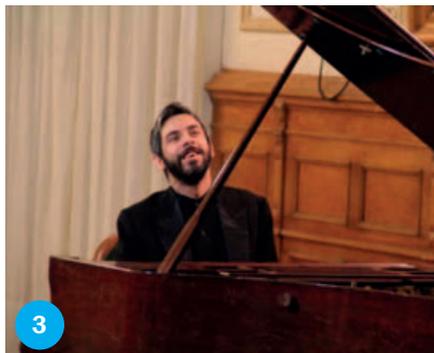
Uruguay procura interactuar científica y logísticamente con otros países, en especial de la región, y se encuentra abierto a la cooperación y la colaboración. El tema antártico no ocupa mucho espacio en la prensa, a menos que acontezca algún evento especial, como un viaje presidencial o la zarpada de un buque hacia el continente antártico. ■

Estado	Participación de las FF. AA.	Ambos polos
 Alemania	No	Sí
 Argentina	Sí	No
 Australia	No	No
 Bélgica	Sí	Sí
 Brasil	Sí	No
 Bulgaria	No propias	Sí
 Chile	Sí	No
 China	Sí	Sí
 Corea (RDC)	Sí (a pedido de KARP)	No
 Ecuador	Sí	No
 España	Sí	Sí
 Estados Unidos	Sí	Sí
 Federación de Rusia	Sí	Sí
 Finlandia	No	Sí
 Francia	No	Sí
 India	Sí	No
 Italia	Sí	Sí
 Japón	Sí	Sí
 Noruega	No	Sí
 Nueva Zelanda	Sí	No
 Países Bajos	No	Sí
 Perú	Sí	No
 Polonia	No	Sí
 Reino Unido	Sí	Sí
 Sudáfrica	Sí	No
 Suecia	Sí	Sí
 Ucrania	Sí	No
 Uruguay	Sí	No

Actividades culturales en el Centro Naval



1



3



5



2



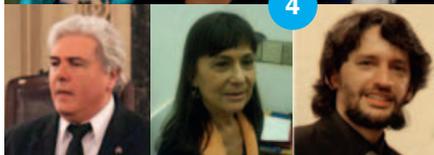
6



4



7



En la segunda mitad del 2015, diversas expresiones artísticas pasaron por el Salón del 2º piso de nuestra Sede Central.

- 1 Concierto ofrecido por la pianista Nélica Sánchez y el violonchelista Chao Xu, el martes 7 de julio.
- 2 Concierto de la Banda de Música de la Policía Metropolitana, dirigida por el Maestro Jorge Silveyra, realizado el martes 4 de agosto.
- 3 Concierto homenaje a la pianista y docente Graciela Edith Verón, que ofreció el pianista Ramiro Campodónico, el martes 1º de septiembre.
- 4 Velada de Ópera y Zarzuela del grupo “Rêverie Ensemble”, a beneficio del Hogar Naval Stella Maris, ofrecido por las sopranos Carolina Bejar y Sandra Pisani, la mezzosoprano Liliana Vigo Lima, el barítono Fabián Abbas, la pianista Rita Casamajor, el tenor y director general Víctor Betinotti, el martes 29 de septiembre.
- 5 Concierto de piano a cuatro manos, que ofrecieron los Maestros Estela Telerman y Valentín Surif, llevado a cabo el martes 6 de octubre.
- 6 Concierto de música de Brasil, España y Argentina, ofrecido por las guitarristas Silvia y Gilda Costanzo, el martes 3 de noviembre.
- 7 Concierto del Coro Mixto del Centro Naval, dirigido por la Maestra Liliana Montiel, las Cantareiras de Santa Comba de Xallas, la poeta Pilar Llanos y la actriz Mary Adami, celebrado el martes 1º de diciembre.



UN BUEN INTENTO

Juan Fernando Scarpatti

En las primeras horas de la tarde del 4 de mayo de 1982, el Comandante en Jefe de la Royal Navy, Almirante John David Elliott Fieldhouse, convocó a su *staff* para una reunión de emergencia en Northwood, comando central de las fuerzas británicas. Se había confirmado el ataque al destructor HMS Sheffield con un misil aire-mar, presuntamente un Exocet. En la reunión, se revisó el informe previo proporcionado por Francia, donde se mencionaba que cinco misiles AM-39 Exocet habían sido entregados a la Argentina junto con seis aeronaves Super Étendard y se manifestaba que los misiles no estarían en condiciones de operar para ser lanzados (*Malvinas historias ocultas*, página 107 y siguientes).

Los franceses sabían que sus Super Étendard con el misil Exocet podían batir un blanco naval desde atrás del horizonte, porque lo habían hecho como práctica de tiro. También conocían la pericia de los aviadores navales argentinos, que habían volado 50 horas en Francia en los Super Étendard de la Aviación Naval Francesa y demostrado la solvencia profesional que poseían. El presidente francés se había asesorado con el fabricante de los aviones Dassault Breguet que en sus plantas estaban capacitando a los técnicos argentinos. Nuestra gente que estaba allá lo supo por comentarios de estas consultas.

François Mitterrand se llevó muchos secretos a la tumba, pero había compartido varios de ellos con su psicoanalista Ali Magoudi, a quien le había pedido que los publicara recién 10

Egresado en 1963 como Guardiamarina de la Promoción 90. Sirvió en el crucero General Belgrano, destructor Espora en el transporte Bahía Aguirre, en el rompehielos General San Martín, y el patrullero King. Cursó la Escuela de Ingeniería Aeronáutica de la Fuerza Aérea egresando con Medalla de Oro en 1972. Como Ingeniero Aeronáutico prestó servicio en las Arsenales Aeronavales de Ezeiza, Punta Indio y Comandante Espora y en el Taller Aeronaval Central, retirándose como Capitán de Fragata en 1985. Posteriormente, ejerció la Ingeniería en diversos contextos y desde 1993 dirige una Consultora en Gestión Organizacional, siendo la Gestión de Proyectos uno de sus ámbitos de experticia





Imagen: Gentileza de Sergio García Pedroche ©



Sabían que sus Super Étendard con el misil Exocet podían batir un blanco naval desde atrás del horizonte. Conocían la pericia de los aviadores navales argentinos. En sus fábricas estaban capacitando a los técnicos argentinos cuya capacidad también conocían. Sin embargo no evaluaron que los Super Étendard operarían.

años después de su muerte. El 4 de mayo de 1982, Mitterrand llegó a su sesión visiblemente alterado: quería hablar de lo que acababa de pasarle con la Primera Ministra inglesa. Thatcher lo había llamado enfurecida y lo había acusado de haberla engañado, ya que le había dicho que era imposible que esos aviones estuvieran operando, y le dijo que ese ataque al *Sheffield* era un “nuevo Trafalgar” y que, a menos que le diera las claves de los misiles, atacaría una ciudad argentina con una bomba nuclear. “Tiene cuatro submarinos nucleares en el sur del Atlántico y me ha amenazado con lanzar una bomba atómica contra la Argentina, a menos que le suministre los códigos secretos para inutilizar los misiles antibuque que les hemos vendido a los argentinos. Margaret ha sido muy precisa al respecto por teléfono. Y la creo capaz”. (*Malvinas historias ocultas*, página 107 y siguientes).

Lo habitual era que, cuando se compraban aviones nuevos, se fuera a aprender en fábrica sus cuestiones técnicas y, al regresar, se construyera y desarrollara lo necesario para asegurar su mantenimiento y operación, una vez bien conocidas sus particularidades y peculiaridades. Se había mandado gente a Francia para estudiar las necesidades de apoyo técnico para las operaciones del avión y su misil Exocet, y retornarían a fines de 1981, por lo cual se estaría comenzando el despliegue de las capacidades técnicas. Se entendía también, en Espora, a principios de 1981, que recién para fines de ese año comenzarían las tareas de alistamiento de los medios para el soporte técnico logístico. Tanto los franceses como los ingleses deben de haber partido de esas premisas para sus análisis.

En los primeros días de marzo de 1981, como Jefe del Departamento Aeronáutico, fui convocado a la Dirección de Material Aeronaval en Buenos Aires por el Contraalmirante Ernesto Ruiz, Director de Material Aeronaval, y el Contraalmirante Santiago Vignale, que lo secundaba, para ordenarme que, sin mengua de las funciones habituales (apoyo técnico aeronáutico y logístico a 100 aeronaves), debía ocuparme de “hacer todo lo necesario para que los Super Étendard pudieran volar sin restricciones desde su llegada al país el 1.º de noviembre de 1981” (el Departamento Aeronáutico del Arsenal Aeronaval N.º 2 dependía funcionalmente de la Dirección de Material Aeronaval).

Cuando pregunté qué debía hacerse, me indicaron que debía establecer —como en muchos otros proyectos aeronáuticos realizados— todo lo que debía hacerse. Y hacerlo. Me remitirían copia de los informes periódicos que iba a mandar nuestra gente en Francia. Los Super Étendard implicaban, para la Armada Argentina, un salto tecnológico de más de veinte años con respecto a los Douglas A4Q, que eran los aviones de ataque que se reemplazarían, ya

(1)
El 1.º de marzo de 1983, el comando de la escuadrilla informó (Of. COOP, JCT5 N.º 10/83 “C”): “Los trabajos realizados en el Departamento Aeronáutico del Arsenal Aeronaval N.º 2 fueron concretados en plazos perentorios, lo cual permitió que los Super Étendard volaran en tareas de evaluación durante los meses de diciembre, enero, febrero y marzo de 1982, y llegaran al conflicto de Malvinas con un alistamiento tal que les permitió hacer lo que se hizo”. .

casi vencidos por fisuras en los largueros de sus alas a causa de sus repetidos aterrizajes en el portaaviones.

Al regresar de Buenos Aires, advertí que esa orden había trascendido en toda Espora y que eran muchos —ingenieros incluidos— los que manifestaban que no era posible lograr el resultado pretendido. Y que también la Base Aeronaval —que no dependía de la Dirección de Material Aeronaval— debía hacer varias obras, como lo inherente a procesar oxígeno gaseoso (hasta entonces, se usaba oxígeno líquido para los pilotos) y construir un simulador de vuelo.

Hubo varias visitas de esos almirantes ingenieros aeronáuticos a Espora constatando el desarrollo de las obras necesarias para organizar el sostén logístico adecuado para que los aviones pudieran operar sin restricciones. Esos almirantes tenían a su cargo el Programa Super Étendard. A mediados de 1981, la orden primigenia recibida se morigeró a “intentar concretar todo lo necesario”. Resultó un buen intento y fue el origen del jaque a la flota inglesa, que hubiera sido jaque mate si se hubieran tenido más Exocet ⁽¹⁾.

El primer aspecto que abordamos —porque era determinante— fue solicitar la ampliación de la planta de personal civil del Departamento Aeronáutico. Toda ampliación estaba “congelada” en ese momento en la Armada. Fundamentamos y defendimos el pedido, ya que, si teníamos que continuar dando apoyo a unas 100 aeronaves, para absorber estas 14 tan exigentes por su modernidad, era necesario tener personal con la calidad y la especialidad que requeríamos. Luego de varias explicaciones, se aprobó un incremento del 25%, con lo cual se pudo incorporar, entre otros, a tres ingenieros y a nueve técnicos, que resultaron clave para la etapa de alistamiento.

En segunda instancia, sabíamos que la logística de repuestos de partes y de accesorios iba a ser ardua hasta tanto se identificara y ordenara todo lo que iba a ir llegando desde diferentes fabricantes con distintos números de parte y distintas codificaciones. Además, calculamos que el volumen de lo que llegaría requeriría, por lo menos, un tercio más de almacenes aeronáuticos. Se nos autorizó, entonces, a ampliar el existente, pero solo era posible agregando un piso nuevo, por lo que desmontamos el techo sin dejar de operar y subcontratamos —bajo nuestro control técnico— una obra civil para construir ocho columnas hincadas 6 metros bajo tierra y un nuevo piso de hormigón; luego, agregamos un montacargas y todas las estanterías.

Este almacén de repuestos fue el segundo de la Armada equipado con control de stock por computadora, que operaba, en este caso, con un software francés particular de Dassault Breguet, que nos dio bastante trabajo. Para la gente de Almacenes, se pasó de controlar una difícil obra civil mientras se operaba regularmente a poner a punto un almacén de repuestos con su sistema informático. Cuando comenzaron las hostilidades, aún no estaba totalmente almacenado el material de varios contenedores.

Rápidamente, comprobamos que el intercambio con nuestra gente en Francia era casi imposible: las comunicaciones telefónicas eran de muy mala calidad, se cortaba y se oía muy mal. Teníamos dos télex en la zona, a los cuales a veces llegaban largas tiras de papel con algunos mensajes que corroboraban alguna cuestión. Y el informe periódico nos llegaba dos meses tarde, luego de pasar por todos los órganos interesados. De cualquier modo, interactuamos sinérgica y excelentemente con ellos en todos los aspectos necesarios.

No obstante, advertimos —y este fue el tercer gran paso— que podíamos pedir los manuales del avión y de sus sistemas de mantenimiento. Si bien dudamos de poder conseguirlos, llegaron en tres grandes cajones, porque nuestra gente en Francia estaba en sintonía con lo que se quería hacer. Merced al nuevo plantel de gente aprobado y a un convenio que hicimos con la Universidad Tecnológica de Bahía Blanca, contratamos como técnicos a nueve estudiantes avanzados de Ingeniería y los integramos con los técnicos aeronáuticos

En marzo de 1981 el Almirante Ernesto Ruiz Director del Programa Super Étendard y del Material Aeronaval ordenó que se hiciera todo lo necesario para que los Superétendard pudieran operar desde su llegada al país prevista para el 1º de Noviembre de 1981... aunque ninguno sabíamos aun que había que hacer.

experimentados que se ocupaban del apoyo a las aeronaves existentes y poseían toda la experiencia, aunque les faltaba el tiempo para abocarse a estudiar los nuevos manuales. De aquellos, quedaron seis después de 1982 como dotación durante varios años. Y alguno todavía continúa.

Estos estudiantes tenían gran entusiasmo en estudiar algo tan nuevo desde el punto de vista tecnológico y mediante un trabajo muy motivado por el equipo conformado fuimos resolviendo qué debíamos hacer y hallando cómo debía hacerse. Claro que siempre había algún oficial de guardia que se escandalizaba cuando advertía que estos jóvenes se llevaban algún manual a sus casas para estudiar durante el fin de semana; con justa razón, ya que eran manuales confidenciales. Teníamos que persuadirlos de que era necesario para lograr nuestro objetivo.

A poco andar del año 1981, el Taller Aeronaval Central definió que no estaría en condiciones de dar apoyo técnico al turbomotor ATAR de los Super Étendard hasta pasados dos años, ya que ese motor era totalmente nuevo para nosotros. Ello definió nuestro gran siguiente paso: debíamos desarrollar las capacidades mínimas de mantenimiento de turbomotores que históricamente el Arsenal N.º 2 no había tenido por estar tan cerca del Taller Aeronaval Central. Este desafío era mayúsculo. Supuso generar el local adecuado, dotarlo de las herramientas necesarias y, en particular, de personal calificado, para lo cual se adiestró gente nueva sin experiencia previa y, por tanto, se buscó ubicarlos y relacionarlos, en especial, con los técnicos más experimentados.

En cuanto comenzamos a ahondar, advertimos que necesitábamos tener, además, un banco de pruebas del turbomotor. Para aquella época, solo el Taller Aeronaval Central y la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba tenían algún banco de pruebas de turbinas, pero el que se requería, al ser “de punto fijo”, era más sencillo. Comenzamos a construirlo bastante lejos de la base a causa del ruido y lo hicimos operar. **De no haber estado operativo este banco de pruebas, técnicamente los aviones solo podrían haber volado 100 horas.**

Los proyectos tienen, habitualmente, tres restricciones: plazo, costo y calidad. La calidad dependía de nuestro trabajo, y la teníamos bajo control. Respecto del dinero, en la medida en la que presentáramos con suficiente y esmerado fundamento los requerimientos de fondos (en dos casos tuvimos que exponerlos ante el Tribunal de Cuentas), nos los otorgaban, y entonces podíamos subcontratar las obras necesarias. El plazo que corría entre marzo y el 1º de noviembre, día en el que llegaban los aviones, era extremadamente exiguo, por lo que el tiempo era la exigencia más crítica del proyecto. Apelamos a planificar el proyecto, muy detalladamente, mediante el sistema PERT complementado por Camino Crítico, aunque claro que, hecho a mano (no con una PC con Microsoft Project, que entonces no había), rehaciéndolo a mano todos los días en un tablero de dibujo, con un ingeniero y un técnico dibujante proyectista (de los recién ingresados) abocados exclusivamente a ello.

Cinco años antes, había irrumpido la electrónica en la aviación, lo que había originado un nuevo término: aviónica. Habíamos incorporado este concepto, pero estaba sintonizado con la demanda tecnológica de aeronaves más antiguas. Incluso abarcaba mantener en operación los Neptune con su computadora híbrida mecánica. Pero ahora nos llegaba una aviónica de última generación, que superaba nuestras experiencias.

Instalamos el primer banco de pruebas computadorizado del país, el ATEC, para probar y calibrar todos los accesorios y los instrumentos del avión. Este banco era considerado clave para poder garantizar la operación de los aviones; por ejemplo, para calibrar el sistema de navegación basado en un par de giróscopos a 33 000 vueltas por minuto. Era necesario a tal punto que se había adquirido un segundo banco de pruebas para ser instalado en el portaaviones.

Hubo una multitud de pequeños trabajos que se fueron agregando para adecuarnos a lo que se venía, y nuestro PERT superó las 400 actividades. Diariamente, recorríamos las

Los proyectos tienen, habitualmente, tres restricciones: plazo, costo y calidad. La calidad dependía de nuestra capacidad. Respecto del dinero, en la medida en la que presentáramos con suficiente y esmerado fundamento los requerimientos de fondos, podíamos subcontratar las obras necesarias. El plazo era extremadamente exiguo, por lo que el tiempo era la exigencia tremenda y más crítica del proyecto.



obras para asegurar su grado de avance, ya que las cosas por lo general no salen como se las había imaginado o supuesto, y con rapidez hay que tomar medidas correctoras si se quiere terminar en plazo. En estas recorridas, la gente con frecuencia mostraba con orgullo alguna cuestión adicional que ya había concretado al deducir su necesidad futura.

A mediados de octubre, llegó de Francia el Teniente de Navío ingeniero electrónico Fernando Gómez Centurión que, dentro del Departamento Aeronáutico, iba a ser el jefe de Aviónica y de este banco. Luego de presentarse y aún de saco naval, le indicamos dónde iba a ser su local de trabajo para que fuera a conocerlo. A los cinco minutos, volvió muy sorprendido de haber encontrado todo el banco ATEC montado e instalado y a tres técnicos que ya sabían operarlo, cuando él esperaba tener que comenzar de cero. Le pedimos que desempacara enseguida los apuntes que había tomado en Francia para salir de los manuales y agregar los secretos que, seguramente, habría detectado en fábrica.

Los ámbitos de los proyectos suelen ser muy complejos y, a veces, caóticos, porque la imaginación no puede prever bien lo que acontecerá. Todo proyecto tiene una notable dinámica contagiosa que entusiasma y compromete con el logro de los resultados. Y la gente del Departamento Aeronáutico se motivó e involucró intensamente trabajando muchas más horas que las reglamentarias, a tal punto que debimos lamentar dos interacciones por ataques cardíacos de supervisores de cierta antigüedad, producto de un esfuerzo excesivo.

La gente del Departamento Aeronáutico se motivó e involucró intensamente y comprometió con el logro del resultado, trabajando muchas más horas que las reglamentarias, a tal punto que debimos lamentar dos interacciones por ataques cardíacos de supervisores de cierta antigüedad, producto de su esfuerzo excesivo.

ARMADA ARGENTINA
CONFIDENCIAL
URGENTE

Nº 10/83" C"
 Letra COOP. JCT5
 (N.I.: ARV2, SPE-H2 E /83" C"

COMANDANTE ESPORA, 1 de marzo de 1983

///ROR COMANDANTE DE LA FUERZA AERONAVAL Nº 2

A tenor de lo requerido en oficio cabecera por el Señor Juez de Instrucción Militar informo:

19) El Señor DIRECTOR DEL MATERIAL AERONAVAL que tenía a su cargo el Programa SUPER ETENDARD ordenó la ejecución de las siguientes obras al ARSENAL AERONAVAL Nº 2 que estuvieron a cargo del Departamento Aeronáutico:

- Ampliación de la División Abastecimiento aumentando su capacidad de estibaje en 600 m².
- Adecuación de un local para el equipo ATEC de acuerdo a las especificaciones dadas por su fabricante y creación de la Sección Aviónica.
- Construcción de un Banco de Punto Fijo para prueba de turbinas ATAR 08K50.
- Construcción de un local para Taller de mantenimiento de Motores.

Dicho Departamento Aeronáutico se ocupó de las mencionadas obras desde su inicio o sea anteproyecto y proyecto, gestión de las partidas, trámite de obtención de materiales, control de ejecución y su recepción final.

A esos fines y con el objeto de coordinar detalles técnicos la SUBCOMISIÓN NAVAL en FRANCIA (Aviones) se mantuvo durante ese año en estrecha ligazón con el Sr. Capitán de Corbeta DON JUAN FERNANDO SCARPATI como asimismo ir evacuando las dudas que se presentaron gestionando las definiciones/precisiones con los fabricantes franceses.

22) A criterio de esta Jefatura la importancia que tuvieron estos trabajos para el recibimiento, alistamiento y operatividad de los aviones SUPER ETENDARD fue fundamental.

Por citar algunos ejemplos que atestiguan por sí solos, destaco:

- a) La ampliación de la División Abastecimiento permitió que pudieran empezar a desembalarse 735 cajas y cajones de los más diversos tamaños, y que contenían del orden de unos 6000 ítems en repuestos, en forma casi inmediata a su desembarco del Buque de Guerra ANA CABO DE HORNO.

haber estado el Banco de Punto Fijo finalizado, Primeros aviones que llegaron al país hubieran quedado sin servicio uno después del otro al no tener los motores por dicho Banco cuando se cumplieron los 100 horas de funcionamiento y/o

ARMADA ARGENTINA
CONFIDENCIAL
URGENTE

Nº
 Letra

cambio de componentes que así lo exigiera.

Todo ello funcionando adecuadamente dentro de lo que se llamó Programa SUPER ETENDARD, permitió que fuera esta Escuadrilla una de las pocas sino la única con estas características que voló y operó desde el día siguiente en que fueron desembarcados los aviones en el país.

32) Los detalles requeridos, en más de lo obtenido verbalmente del personal del Departamento Aeronáutico que estuvo presente en ese año y que corrobora lo ya informado, se puede asimismo encontrar en el archivo del mencionado Departamento y entre los cuales se citan:

- Expte ARV2, APY Nº 3/81 S/Elev. Anteproyecto Taller Motores (costo estimado \$ 94.250.000.-)
- Expte DIMA, PI9 Nº 30/81 S/Local ATEC (Costo estimado. . . \$ 155.000.000.-)
- Expte DIMA, PI9 Nº 25/81 S/Aprobac. Ampl. Abastecimiento
- Expte FAE2, 3FY Nº 76/81" C" S/Licitación Privada Ampliación Abastec. (Costo \$ 84.000.000.-)
- Expte FAE2, 3FY Nº 88/81" C" S/Aprobación Lic. Privada Adecuación interna Div. Abastecimiento (\$ 107.539.188.-)
- Expte FAE2, 3FY Nº 98/81" C" S/Aprobación Lic. Privada Adquis. Estanterías metálicas (costo... \$ 185.399.745.-)

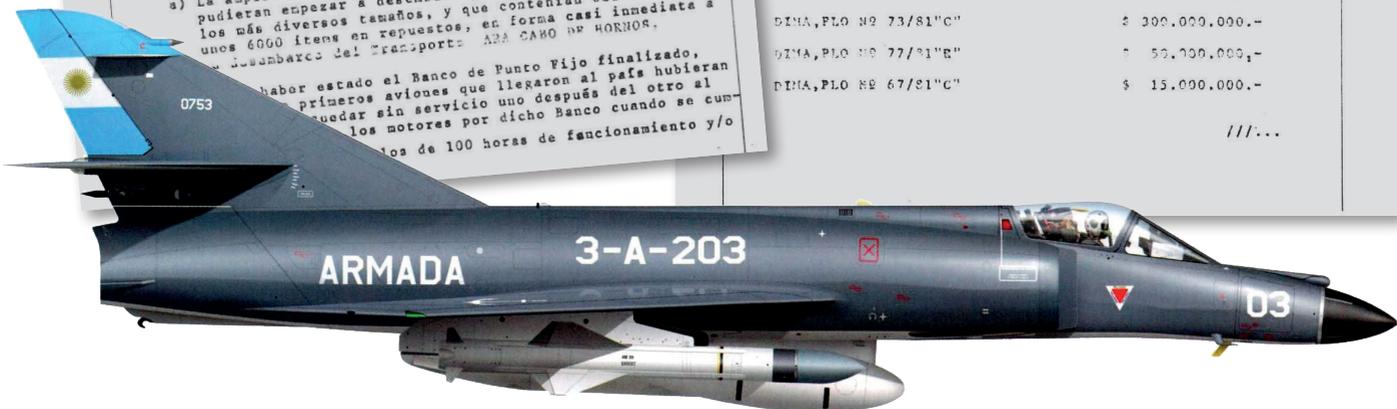
Existiendo además y relacionado siempre con las obras Programa SUPER ETENDARD y conexos, los siguientes Volantes de Obra asignados por la DIRECCION DE INSTALACIONES FIJAS NAVALES:

DIIF/81-P-322 (Abastecimiento)	\$ 280.000.000.-
DIIF/81-P-323 (Motores)	\$ 94.250.000.-
DIIF/81-P-324 (ATEC)	\$ 155.000.000.-
DIIF/81-C-542 (Techo Abastec.)	\$ 310.000.000.-

y de la DIRECCION DEL MATERIAL AERONAVAL las:

DIMA, PLO Nº 46/81" C"	\$ 310.000.000.-
DIMA, PLO Nº 73/81" C"	\$ 300.000.000.-
DIMA, PLO Nº 77/81" E"	\$ 50.000.000.-
DIMA, PLO Nº 67/81" C"	\$ 15.000.000.-

///...



Las operaciones que se realizaron con los Super Étendard y los Exocet fueron posibles debido a la profesionalidad y el heroísmo de quienes estuvieron involucrados en ellas. Para que el sistema de armas pudiera operar como lo hizo, era condición previa y necesaria volar confiada y confiablemente la aeronave.

Las operaciones que se realizaron con los Super Étendard y los Exocet fueron posibles debido a la profesionalidad y el heroísmo de quienes estuvieron involucrados en ellas, tanto de los aviadores navales de los Super Étendard y los Neptune como de los aviadores militares de los Hércules. También fueron posibles porque teníamos un excelente taller de misiles en Puerto Belgrano, no obstante, las operaciones de armonización con el avión fueron difíciles. Sin embargo, para que el sistema de armas pudiera operar como lo hizo, era condición previa y necesaria que la plataforma de lanzamiento —la aeronave— pudiese volar confiablemente.

En la Operación Malvinas, se tuvo el recaudo de mantener uno de los cinco aviones que había en reserva en Espora, para canibalizarlo si era necesario. Fue una previsión muy acertada, aunque nos dolía un poco el amor propio profesional. En verdad, se lo pudo volver a poner en línea de vuelo recién un año y medio después del conflicto, lo cual indica palmariamente que no todo lo inherente al mantenimiento pudo resolverse con lo hecho en 1981. Aun así, fue un buen intento para recordar.

CONFIDENCIAL
URGENTE

Nº _____
Letra _____

Los ejemplos tomados precedentemente que van desde la elevación de un anteproyecto y que siguiendo por toda la cadena de su tramitación reglamentaria termina en el volante de obra, lleva a la concreción de la obra propiamente dicha, fue realizada por el Departamento Aeronáutico y responsable su Jefe el Capitán SCARPATTI, asistido por el Ing. BERNAT.

Debe asimismo dejarse constancia que todos estos trabajos fueron realizados en mas de las tareas habituales y normas de dicho departamento.

En más de lo citado al desarrollar en puntos precedentes he mandado al Sr. Capitán de Fragata Dn. JORGE COLOMBO, Comandante de la 29 ESCUADRILLA AERONAVAL DE GAZA Y ATAQUE (SUPER ETENDARD) durante 1981, el cual declaró:

" Durante el año 1981 se realizaron una serie de obras de infraestructura en el ARSENAL AERONAVAL Nº 2, a cargo del Jefe del Departamento Aeronáutico, Capitán SCARPATTI, a los efectos de adecuarnos a la incorporación de los aviones SUPER ETENDARD."

" A mi llegada de Francia, y como Comandante de la Escuadrilla, tuve contacto directo y permanente por este tema con dicho Jefe, de común acuerdo con el entonces Jefe del ARSENAL AERONAVAL Nº 2, Capitán de Fragata Dn. JOSE MARIA SANTAMARINA, quien me había indicado que tratara todo con el Capitán SCARPATTI directamente, por ser él quien tenía todo a cargo y tomaba las decisiones."

" Así tomé contacto con las obras de ampliación de los Almacenes, todas planificadas y conducidas por el CC SCARPATTI y de sus propuestas para ampliar las Plantas Básicas con Ingenieros, Técnicos, Supervisoras, etc."

" La importancia posterior de los trabajos cuya responsabilidad fue del citado, fue evidente, y como ex-comandante de la Escuadrilla de SUPER ETENDARD puedo atestiguarlo. Desde el punto de vista operativo, permití comenzar a volar los aviones al día siguiente mismo de su arribo al país."

" Como una consecuencia directa de lo hecho por él, la Unidad a mi mando volvió ininterrumpidamente al avión en febrero y marzo de 1982, y llega al conflicto de MALVINAS le permití hacer lo que hizo. Sin el apoyo logístico que brindado por el Arsenal no hubiera sido posible. Pero sea destacar claramente que se debió fundamentalmente a las obras preparatorias ejecutadas durante el año 1981, y con antelación al arribo de los aviones SUPER ETENDARD al país."

40) Continúa declarando el Sr. Capitán de Fragata Dn. JORGE COLOMBO:

///...

ARMADA ARGENTINA
CONFIDENCIAL
URGENTE

Nº _____
Letra _____

- " El Capitán SCARPATTI no sólo manejó directamente el tema de las obras (que incluía proyectos, anteproyectos, licitaciones, etc..) en forma eficiente y en tiempo record, sino que además fue el directo responsable del desembarco de los primeros aviones y del traslado de cientos de toneladas de material a la BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPOLKA, tanto en su etapa de planificación como ejecución."

" Tuve intervención directa en la maniobra como Comandante de la Escuadrilla de SUPER ETENDARD y la califico de : "SOBRESALIENTE"

Finalmente esta Jefatura considera de interés destacar que todas las tareas citadas en los puntos 1º y 2º, y que como además se expresara fueron realizadas sin perjuicio de las tareas normales y habituales del Departamento Aeronáutico, fueron conducidos solamente con el personal existente, no contándose como otros destinos con un grupo orgánico de personal dedicado exclusivamente al desarrollo de obras de adquisición de equipamiento, siendo además este Departamento el único de los tres del Arsenal en que las obras estuvieron prácticamente listas al arribo de los primeros aviones al país.

Para constancia de lo actuado firmo al pie el Sr. Capitán de Fragata COLOMBO.



J. Quintana
CARLOS ALBERTO QUINTANA CASALOT
CAPITAN DE FRAGATA
J E F E

En proyectos de esta naturaleza, siempre hay interesados ajenos a su marco interno, que conviene que sean sumados para el logro del objetivo del proyecto. Estaban en Espora, desde mayo de 1981, los aviadores navales que habían regresado de Francia, "desocupados" y expectantes a todo lo que hacíamos para que, al llegar los SUE, pudieran volar.

Deseaban poder volar en cuanto llegaran los aviones, pero obviamente querían hacerlo con una adecuada seguridad aeronáutica, por lo cual, se interesaban especialmente, preguntaban y sugerían lo que creían adecuado. Constituían un fuerte reto para que lográramos el resultado y un permanente desafío para que lo hiciéramos a tiempo. En cuanto había algo que no entendíamos, teníamos a mano el recurso mejor motivado para obtener la respuesta en nuestra gente en Francia, aunque vaya a saber por cuál teléfono.

El 1º de noviembre de 1981, día de la llegada de los aviones, a las 7.00, antes de ir a recibirlos a Puerto Belgrano, todos los aviadores navales de la escuadrilla constataron el alistamiento de las instalaciones y nos manifestaron que todo estaba hecho hasta donde llegaba nuestro mejor saber y entender. Ese día, descargamos los aviones del transporte naval que los traía. Al día siguiente de su llegada, decolaron y, desde ese momento, continuaron volando.

Entonces, a partir de acá comenzó a ganarse la experiencia necesaria en la operación y en el mantenimiento. Por ejemplo, a poco andar, se advirtió que los paracaídas de frenado para el aterrizaje se enroscaban en lugar de desplegarse al ser accionados, y se deteriora-

El 1º de noviembre de 1981, día de la llegada de los aviones, a las 7.00, antes de ir a recibirlos a Puerto Belgrano, todos los aviadores navales de la escuadrilla encabezados por su comandante Capitán de Corbeta Jorge Colombo, constataron el alistamiento de la obras y que todo estaba hecho hasta donde podíamos saber.



Imagen: Gentileza de Sergio García Pedroche ©

En la semana siguiente al 1.º de noviembre, el nuevo jefe de turbomotores pedía y buscaba, en la carga bajada, algún motor para probar su banco y herramientas;. También los técnicos en aviónica insistían y pedían accesorios e instrumentos para montar en el banco ATEC y comenzar a practicar para resolver problemas.

ban a causa del intenso roce en la pista. Al estudiar los manuales, se halló que había que corregir los dobleces del plegado, con lo cual se superó el problema.

En la semana siguiente al 1º de noviembre de 1981, el jefe de turbomotores pedía y andaba —lisa y llanamente— buscando, en la carga bajada del buque y llegada a Espora, algún motor para llevarse y poder desarmarlo a fin de probar su banco y sus herramientas, y constatar a sus conocimientos; era grande su ansiedad. También los técnicos en aviónica enfáticamente insistían y pedían accesorios e instrumentos para montar en el banco ATEC y comenzar a practicar para resolver problemas y validar su banco de pruebas y sus conocimientos. Realmente discutían con el jefe de Almacenes para acceder a los contenedores adecuados que ya estaban en Espora.

Esta ventaja de obras clave concretadas y de fuerte motivación, lograda cumpliendo la orden de **intentar concretar todo lo necesario**, tal vez no fue tomada en cuenta ni por franceses ni por ingleses en abril de 1982, habida cuenta de la sorpresa que les supuso que los Super Étendard estuvieran operando con plena capacidad. ■

FEDERALISMO, ASIGNATURA PENDIENTE

Jorge P. Barrales

Una nación, tres países

El centralismo porteño nacido en la Revolución de Mayo prevaleció sobre el federalismo que se le opuso, dando como resultado una Nación formalmente federal pero unitaria en los hechos, con profundas desigualdades en lo político, científico-cultural y económico-social que los sucesivos gobiernos no han podido, sabido, o querido corregir. Consecuentemente, nuestra enorme Nación (8° en el mundo por superficie) alberga en su seno tres “países” diferentes (que los definiremos de aquí en más como “Áreas”) siendo el aspecto demográfico una de las manifestaciones más claras de tales diferencias (Ver Tabla I):

TABLA I: Argentina y sus áreas componentes

ARGENTINA	2.780.400 Km2 (a)	100% Sup.	(censo 2010)	
			40.117.096 hab	100 % Poblac.
AREA NORTE (b)	1.989.279	71,55%	24.480.588	60,97%
AREA SUR (c) (d)	787.291	28,31%	2.100.188	5,23%
GRAN BS AS (e) (C.A.B.A.+Conurbano)	3.830	0,14 %	13 596 320	33,80%

(a) No se incluye la superficie de las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y Orcadas del Sur (bajo litigio con Gran Bretaña y ocupación militar por parte

El Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales pertenece a la Promoción 103 de la ESNM, egresó como Guardiamarina en 1974 y se retiró en 2008 como Jefe de Planes de la Armada, desempeñándose a partir de ese momento como Profesor Militar en la ESGN. Revistó en la mayoría de las unidades operativas de la IM, ejerciendo el Comando de la Compañía Exploración, Batallón de Apoyo Logístico y Fuerza de IM de la Flota de Mar. Participó de numerosos Operativos “Unitas” y en el primer “Fraterno Anfibio”. Fue observador militar en Angola y Jefe de Personal del EM de MINUSTAH (Haiti). Participó de la Operación “Fleetex 96” a fin de capacitarse en Operaciones NEO y contribuir en la elaboración de doctrina específica y conjunta sobre dichas operaciones.



de esta) ni el denominado “sector antártico argentino”, que de hecho se comparte con otros países.

- (b) Comprende las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca, La Rioja, San Juan, Mendoza, Formosa, Chaco, Córdoba, Santa Fe, San Luis, La Pampa, Misiones, Corrientes, Entre Ríos y Buenos Aires (sin los 3627 km² correspondientes al conurbano bonaerense).
- (c) Comprende las provincias de Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.
- (d) Los diez mayores conglomerados urbanos patagónicos son comparativamente muy inferiores a sus equivalentes a nivel nacional (Ver Tablas III y IV)
- (e) La C.A.B.A (203 km²) contiene el 22,5% de la población del Gran BS AS, y el Conurbano Bonaerense (3.627 km²) el 77,5% restante. Entre ambos concentran más del 40% del PBI y 66% de los servicios.

“La parte principal del arte de poblar es el arte de distribuir la población. A veces el aumentarla demasiado es lo contrario de poblar; es disminuir y arruinar la población del país.”
—Juan Bautista Alberdi.

1) El Área Norte (provincias al norte de la Patagonia): Es un espacio que puede considerarse demográficamente equilibrado para lo que es la realidad nacional. Representa el 71,55% del territorio argentino y contiene a casi el 61% de la población, albergando en su seno varias aglomeraciones urbanas importantes (Ver Tablas I y II). No obstante, presenta asimetrías marcadas en el grado de desarrollo de las provincias componentes (Córdoba, Santa Fe y Mendoza vs Chaco y Formosa).

TABLA II: Los diez mayores conglomerados urbanos nacionales (Censo 2010)

N°	Conglomerado	Población	N°	Conglomerado	Población
1°	Gran Buenos Aires	13 596 320	6°	Gran La Plata	787 294
2°	Gran Córdoba	1 466 823	7°	Gran Mar del Plata	593 337
3°	Gran Rosario	1 236 089	8°	Gran Salta	539 187
4°	Gran Mendoza	1 086 126	9°	Gran Santa Fe	490 171
5°	Gran San.Miguel.de Tucumán	794 237	10°	Gran San Juan	461 213

Los nueve conglomerados urbanos que siguen en importancia al Gran Buenos Aires suman una población de 7.454.477 hab. (54,8.% de la población del G.B.A)

2) El Área Sur (provincias patagónicas): Este constituye un gran espacio vacío que representa el 28,31% del territorio nacional y alberga solo el 5,23% de la población argentina, aspecto que se agrava considerando que los diez mayores conglomerados urbanos patagó-

TABLA III: Los diez mayores conglomerados urbanos patagónicos (Censo 2010)

N°	Conglomerado	Población	N°	Conglomerado	Población
1°	Gran Neuquén	350 541	6°	Gran General Roca	90 607
2°	Gran Comodoro Rivadavia	186 136	7°	Puerto Madryn	81 995
3°	Gran Bariloche	112 887	8°	Gran Viedma	73 322
4°	Gran Trelew	99 430	9°	Río Grande	66 475
5°	Río Gallegos	95 796	10°	Ushuaia	56 593

Población total de los 10 mayores conglomerados : 1.213.672 hab. (57,8 % de la población patagónica).

nicos concentran más de la mitad de la población total de esta Área (Ver Tablas I y III). La Patagonia representa nuestro mayor “descuido estratégico”; necesita ser poblada, contar con una red ferroviaria que la recorra de norte a sur y con un sistema de “Roll-On-Roll-Off” que una Tierra del Fuego con el continente.

3) El Área Gran Buenos Aires (G.B.A): Comprende la C.A.B.A y el Conurbano Bonaerense. Concentra en el 0,14% del territorio nacional, el 33,8% de la población del país, conformando una verdadera “hipertrofia demográfica” en constante aumento, principalmente por la inmigración proveniente de las provincias más pobres y de los países limítrofes, lo cual contribuye al crecimiento de asentamientos ilegales (1), que se transforman progresivamente en mini-estados paralelos con su propio patrón cultural, donde organizaciones marginales (decentes y delictivas) reemplazan progresivamente las ausencias del estado formal. Por otra parte, el crecimiento de la población aventaja al de los sistemas de sanidad y transporte que deben apoyarla. En síntesis, el G.B.A. constituye un contexto complejo y progresivamente desfavorable, dentro del cual está inserta la Capital de la República Argentina.

NOTA: Para los valores de población se tomaron los correspondientes al Censo 2010, por su mayor confiabilidad y porque a los fines del presente trabajo las comparaciones porcentuales derivadas de aquellos son más importantes que las cantidades absolutas estimadas por una proyección.

El Área Norte (un país aceptable)

El desarrollo de esta Área se vería potenciado por los siguientes factores:

1) Adecuación de la coparticipación federal (2):

Pendiente desde hace 20 años, por la preeminencia de la centralización sobre el federalismo; será particularmente beneficiosa para el Área Norte por la cantidad de provincias y población que abarca. Representa el factor contribuyente principal para el desarrollo del Área, reduciendo el flujo de mano de obra hacia el G.B.A, contribuyendo de esta forma a aliviar su problema demográfico.

(1) La población de las villas porteñas creció de 107.422 habitantes (censo 2001) a 163.587 (censo 2010). Las villas 31 y 31 bis, en la zona de Retiro, y la 21-24, en el barrio de Barracas, son las que más crecieron en población y en territorio (en los asentamientos de Retiro, el 64% de la población es extranjera).

2) La Ley N° 23.548, de 1988, que define el sistema de coparticipación que rige en la actualidad, estableció una distribución primaria del 42,34% para la Nación y del 54,36% para las provincias, apartando un 2% para la recuperación del nivel relativo de desarrollo de las provincias más atrasadas, y 1% al fondo de Aportes del Tesoro Nacional (ATN). La Constitución reformada en 1994 exigió que el Congreso de la Nación Argentina dicte en un período no mayor a un año una nueva ley de Coparticipación Federal de Impuestos, sin que se hayan logrado aún los consensos necesarios para formular un acuerdo.



“Si el salario es lo que lleva a la población a un punto con preferencia a otro, la ley puede trasladar de un punto a otro el trabajo que produce ese salario.”
 —Juan Bautista Alberdi.

(3)

Inaugurados en 1910, cerrados en 1980, reabiertos en 1984, vueltos a cerrar en 1996. En 2003 el presidente Kirchner anunció su reapertura y la rehabilitación progresiva de sus líneas de producción. En 2008 la presidente Cristina Fernández anunció la Segunda reapertura de los talleres y en el 2013 el Ministro del Interior anunció el giro de fondos para la reactivación de los mismos.

(4)

Su versión de máximo alcance incluye el sur de Bolivia. La represa de Zanja del Tigre (la principal) debería haber estado lista en 1991. A principio de 2013 se realizaron estudios correspondientes a tres centrales hidroeléctricas.

(5)

La construcción del Ferrocarril Trasandino (del lado argentino) fue concedida según Ley 583 del 5 de noviembre de 1872 y se inició en 1889, siendo inaugurado en 1910. Unía la ciudad chilena de Los Andes y la ciudad argentina de Mendoza el último tren de pasajeros circuló el 21 de septiembre de 1979 y cesó de operar en 1984. Actualmente está en ruinas.

(6)

Antecedente: Decreto-Ley 19.610 del General Lanusse (Presidencia de facto) R/ Necesidad de traslado de la Capital Federal.

(7)

Las obras comenzaron en 1956. Brasilia fue inaugurada en 1960 luego de 41 meses de trabajos.

(8): Cuando Carlos Menem asumió la presidencia, en 1989, decidió disolver el ENTECAP (Ente para la Construcción de la Nueva Capital).

(9)

El ENTECAP apreció un costo de 2.231 millones de dólares estadounidenses y un tiempo estimado para la inauguración de doce años (Brasilia demandó 4 años).

(10)

Esperar una "ciudad llave en mano" fue una de las causas del fracaso anterior.

2) Ejecución de antiguos proyectos postergados:

- Talleres ferroviarios de Tafí Viejo (Tucumán): El funcionamiento a pleno de este proyecto de accidentada trayectoria⁽³⁾ será un aporte importante para la economía de una de las principales provincias del Área Norte, además de una contribución efectiva para la recuperación de la degradada capacidad ferroviaria nacional.
- Proyecto cuenca del Bermejo: Fue concebido en 1960 y no superó la etapa de proyecto⁽⁴⁾. De concretarse, beneficiaría directamente a cuatro provincias del norte argentino (Ver Tabla IV) además de contribuir a incrementar el potencial hidroeléctrico nacional.
- Ferrocarril Trasandino: Este proyecto⁽⁵⁾, anterior al de Tafí, corrió una suerte parecida. En caso de concretarse favorecería directamente a la provincia de Mendoza e indirectamente a la recuperación de la degradada capacidad ferroviaria nacional, contribuyendo, además, a la "proyección comercial hacia el Pacífico", en caso de que se adopte esta estrategia económica.

3) Enlace ferroviario entre Buenos Aires – Patagones: sería el paso previo necesario para el desarrollo del "ferrocarril patagónico" mencionado en el Área Sur.

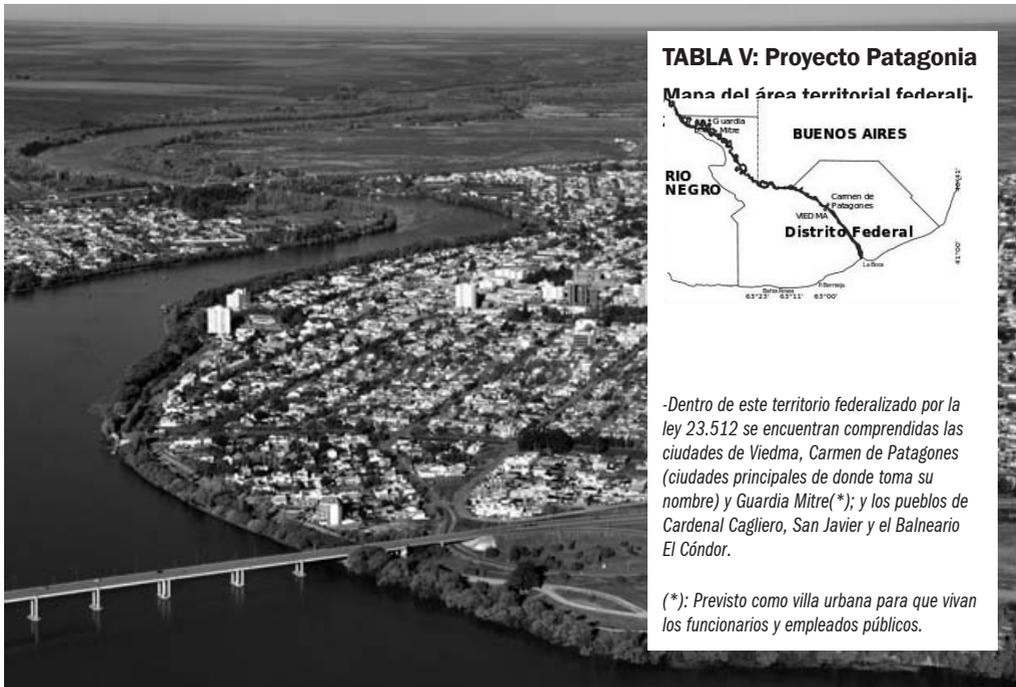
El Área Sur (un país vacío)

El desarrollo general y particularmente demográfico de esta Área comprende tres proyectos y una política inmigratoria:

1) Proyecto Patagonia : concebido por el Presidente Alfonsín, establecía el traslado de la Capital Federal a "Viedma-Patagones"⁽⁶⁾ dentro de un Territorio Federal creado a tal efecto (Ver Tabla V). Este proyecto, postergado pero nunca anulado por el Congreso, colocaba a la nueva Capital Federal en las puertas del enorme espacio vacío patagónico, teniendo un valor estratégico equivalente al del traslado de la capital de Brasil por Juscelino Kubitschek⁽⁷⁾, aunque la capacidad de ambos mandatarios para concretar sus respectivos proyectos dentro de sus propias coyunturas adversas sean un buen ejemplo de lo difícil que es ingresar al "salón VIP" de los estadistas. La reactivación de este proyecto⁽⁸⁾ constituiría una de las decisiones estratégicas más trascendentes de la historia argentina⁽⁹⁾. El Gobierno que decida hacerlo debería mudar su sede ni bien estén terminados los edificios para los tres poderes y ministerios fundamentales⁽¹⁰⁾, empleando la ciudad de Viedma como apoyo y el traslado de las sedes de las FF.AA (previa racionalización de la estructura actual) como punta de lanza.

**"La riqueza natural y espontánea de ciertos territorios es un escollo del que deben preservarse los pueblos inteligentes que los habitan. Todo pueblo que come de la limosna del suelo será un pueblo de mendigos toda su vida."
—Juan Bautista Alberdi.**





“Si no existieran dificultades no habría éxitos.”
—Domingo Faustino Sarmiento.

2) Ferrocarril patagónico: Esta propuesta (sobre la que no encontré antecedentes) implica construir una línea férrea de Viedma a Río Gallegos (previa adecuación del tramo Buenos Aires-Patagones). Demandaría una cantidad de mano de obra que la política nacional debería proveer desde el G.B.A con incentivos adicionales para su radicación definitiva (contribuye a la descompresión demográfica del G.B.A). Esta obra sería la versión nacional del “transiberiano ruso”, conformando esa categoría de proyectos cuyo valor estratégico prevalece sobre su rentabilidad.

3) Enlace Santa Cruz-Tierra del Fuego: Uniría ambas provincias, separadas por el Estrecho de Magallanes (25 Km), constituyendo un aporte ineludible a nuestra soberanía sobre las líneas de comunicaciones ⁽¹¹⁾, ahorrando los tiempos de espera y costos del pasaje a través de territorio chileno. Se vería potenciado con la finalización del ferrocarril patagónico arriba mencionado.

4) Política de inmigración: Debería orientar hacia lugares predeterminados de la Patagonia la corriente inmigratoria proveniente de los países limítrofes, contribuyendo directamente al poblamiento patagónico e indirectamente a aliviar una de las causas de crecimiento demográfico en el G.B.A, receptor mayoritario de dicha inmigración.

(11)
 Hay un proyecto basado en un Roll on - Roll off, de 150 metros de eslora, 22 metros de manga, 16 metros de puntal y 2 motores de 6.550 HP por hélice; con una capacidad de carga de 45 camiones, 4 micros, 75 auto-moto-bici, y 363 personas asociadas a dichos vehículos. El tiempo de cruce estimado sería de 3 horas.

El Área Gran Buenos Aires (un país inaceptable)

El G.B.A es la expresión acabada del centralismo que postergó el progreso argentino por la senda federal, y que en términos demográficos debemos considerar inaceptable.

Ignorar o subestimar este problema facilitará la acumulación de causas cuyo efecto probable sea una situación traumática que exija igual respuesta; lo cual puede evitarse con una política gradual, racional, continua en el



(12)

En el año 1980 el abogado y economista Guillermo Laura, quien se desempeñaba en aquel momento como Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, publicó junto a Jaime Smart, el libro titulado "La Provincia del Río de la Plata", donde proponen por primera vez la creación de este nuevo distrito.

(13)

El Proyecto Patagonia no se ejecutó y el de la unificación de la Capital Federal y el Conurbano fue rechazado por el Congreso, que lo reemplazó por la "provincialización" de la Ciudad de Buenos Aires, dando origen posteriormente a la actual C.A.B.A

(14)

EJEMPLOS: Tres policías en cooperación/competencia (Federal, Metropolitana y Bonaerense), "guerra por la basura" entre C.A.B.A y PBA, saturación de los hospitales porteños por atención de bonaerenses, cantidad de conurbanenses (48%) que se desplazan a la C.A.B.A para trabajar, distintos criterios para encarar delitos/faltas tales como ocupación ilegal de espacios y edificios, cortes de rutas y calles, etc..

(15)

Evita la tentación de retener personas necesitadas de subsidios en condición de "votos cautivos".

(16)

En el caso de las villas 31 y 31 bis (Retiro) los asentamientos se han transformado en un verdadero mercado inmobiliario paralelo que incentiva su continuo crecimiento, amparado por la laxitud de la política inmigratoria.



“Los hombres no entran en razón mientras no padecen.”
—Manuel Belgrano.

tiempo e inmune a las alternancias de los sucesivos gobiernos. Para actuar sobre la problemática de esta Área considero la ejecución concurrente de los aspectos abajo mencionados:

1) Provincia del Río de la Plata: Este proyecto de la década del 80 proponía unificar la Capital Federal y el Conurbano⁽¹²⁾, quedando este separado de la Provincia de Buenos Aires. Con gran visión estratégica y pobre capacidad de definición, el presidente Alfonsín lo tomó en 1986 y lo incluyó junto al "Proyecto Patagonia" en su frustrado Plan para la "Segunda República"⁽¹³⁾.

Este proyecto permite encarar con unidad de criterio⁽¹⁴⁾ una problemática que por su naturaleza vulnera el límite formal (Av. General Paz) entre sus partes componentes; tiene una importancia estratégica equivalente al "Proyecto Patagonia", con el cual está indisolublemente asociado. Asimismo, el gobernador de esta nueva provincia debería ser designado directamente por el Presidente de la Nación⁽¹⁵⁾, teniendo como uno de los ejes de su gestión el desarrollo de una política de descompresión demográfica progresiva, encuadrada en una estrategia nacional en tal sentido.

2) Política de descompresión demográfica progresiva: Esencialmente consiste en mantener una articulada "doble pinza" de incentivos para irse y desincentivos para quedarse sobre un sector de la población del G.B.A que, por exceso de asistencialismo, recibe facilidades que las restantes provincias no pueden brindar, y que resultan económicamente insostenibles para las arcas que las sufragan. Esta política debería incluir los siguientes aspectos:

- a) Restringir la inmigración extranjera hacia el G.B.A a la categoría de "inmigración altamente calificada".
- b) Promover económicamente es desplazamiento voluntario y establecimiento en lugares promocionales de la Patagonia para los inmigrantes provenientes de los países limítrofes y de las provincias argentinas ("País del Norte"); para estos últimos agregar la opción del regreso (subsidiado) a sus provincias de origen (con coparticipación federal actualizada).
- c) Para los que permanezcan en asentamientos ilegales y reciban subsidios, reducir estos progresivamente a medida que sus beneficiarios rechacen contraprestaciones laborales ofrecidas por la Nación y/o el G.B.A.
- d) Combatir el "trabajo esclavo" y la venta ambulante que compita deslealmente con el comercio formal.
- e) Desarticular el "mercado inmobiliario paralelo" en los asentamientos⁽¹⁶⁾

“Me hiere la sangre, al observar tanto obstáculo, tantas dificultades que se vencerían rápidamente si hubiera un poco de interés por la patria.”
—Manuel Belgrano.

EPÍLOGO

Los temas aquí tratados deberían formar parte de un plan nacional de largo plazo de **nivel estratégico**; no obstante, si quisiéramos hacer una analogía con el método de **planeamiento operativo conjunto** de nuestras FF.AA, podríamos asociar los títulos del presente trabajo a cuatro de los principales elementos del **“diseño operativo”** (17):

Líneas de Operaciones-LO- (18): Para este caso son tres y se corresponden con cada una de las Áreas tratadas (Norte, Sur y G.B.A).

Puntos Decisivos –PD- (19): Correspondientes a cada subtítulo de las Áreas (LO), expresado como “condición alcanzada”.

Ejemplo para LO Norte”:

- Coparticipación federal corregida.
- Proyectos postergados ejecutados.
- Enlace ferroviario Buenos Aires – Patagones operativo.

Estado Final Deseado-EFD- (20): República Argentina aceptablemente federalizada en sus aspectos político, económico y socio-cultural; y con sus asimetrías demográficas reducidas a niveles aceptables y siguiendo una tendencia que impida volver a la situación inicial.

Tiempo Duración: Cuarenta años .Este lapso abarca diez períodos presidenciales y lleva implícita la condición básica de continuidad y preacuerdo multipartidario, rompiendo la cultura política nacional de criticar lo anterior y comenzar de cero la marcha hacia un nuevo fracaso. ■

“¿Qué otra cosa son los individuos de un gobierno, que los agentes de negocios de la sociedad, para arreglarlos y dirigirlos del modo que conforme al interés público?”
–Manuel Belgrano.

(17)
Elementos del Diseño Operacional: Estado Final Deseado, Centro de Gravedad, Puntos Decisivos, Líneas de Operaciones, Momentum (tiempo oportunidad), Tempo (tiempo ritmo) y Tiempo Duración.

(18)
Línea de Operaciones (LO): Secuencia espacio-temporal que une Puntos Decisivos en su camino hacia el Estado Final Deseado (EFD).

(19)
Puntos Decisivos (PD): Son “hitos” sobre la LO a la que pertenecen. A pesar de que se los denomina “puntos” se expresan como lo que realmente son: “condiciones” alcanzadas que contribuyen al logro del EFD.

(20)
Estado Final Deseado (EFD): Situación que se pretende alcanzar por efecto concurrente de los PD de cada una de las LO.

BIBLIOGRAFÍA

- Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina- Juan bautista Alberdi.
- Censo Nacional 2010.
- Decreto-Ley 19.610 del General Lanusse (necesidad de traslado de la Capital Federal)
- Ley 23.512 (Proyecto Patagonia)
- Decreto 1156: creación del Ente para la Construcción de la Nueva Capital - Empresa del Estado (ENTECAP).
- La Provincia del Río de la Plata-Guillermo Laura y Jaime Smart.
- Ley 583 del 5 de noviembre de 1872 (Ferrocarril Trasandino).
- El ferrocarril trasandino, 1872-1984. Un siglo de ideas, política y transporte en el sur de América-Lacoste Pablo- Centro de investigaciones Diego Barros Arana; 2000.
- “Villas y asentamientos: Un crecimiento inaceptable (La Nación, 10/01/2014)
- “La población de las villas creció un 52,3 % entre 2001 y 2010” (La Nación-06/01/2014)
- “El 48 % de los que trabajan en la Capital viven en el conurbano” (La Nación- 19/01/2014)
- “Por una desconcentración demográfica argentina”. Monografía. Buenos Aires (Aguirre, Alfredo: Año 2007).
- “Meditación sobre el traslado de la Capital”. Publicado en “Senderos Sureños”. General Roca, Río Negro (Aguirre, Alfredo: Año 1987).
- Manual de Estrategia y Planeamiento para la Acción Militar Conjunta-Nivel Operacional-La Campaña (MC 20-01) -EMCO-2013.
- Proceso de Planeamiento Operativo (Nivel Operacional) Escuela Superior de las FF.AA de España (2011).

Jornadas de Historia Finisecular Naval y Marítima 2015



En los días 10 y 11 de Noviembre se desarrollaron en nuestro club las Jornadas de Historia Finisecular Naval y Marítima 2015. Los distintos oradores hicieron referencia al período maravilloso que vivió la Argentina, la Armada y distintos aspectos relacionados con el mar a fines del siglo XIX y principios del siglo pasado.

El tema convocante fue *“El legado científico tecnológico, educativo-cultural y político estratégico generado por la Armada Argentina en el período histórico de 1880-1910”*.

La reunión estuvo organizada por el Instituto Nacional Browniano y el Centro Naval, participando distinguidos oradores: el Capitán de Navío de la Armada de la República Oriental del Uruguay Francisco Valiñas, los Doctores Puglisi, Márquez y Olarte, el Arquitecto Arona, el Profesor Cirigliano, el Ingeniero Clementi, la Profesora Marollo, los Licenciados Pereyra y von Thügen, los Capitanes de Navío de la Armada Argentina Oyarzábal, Merino, Della Rodolfa y Bergallo, el Teniente de Navío Médico Pérez y el Teniente de Fragata Morán. La Profesora Menotti, Presidente del Instituto Nacional Browniano y el Capitán de Navío Bergallo tuvieron a lo largo de las jornadas una activa participación, realizando esclarecedoras consideraciones. ■



Asociación Argentina de Ingeniería Naval

Buenos Aires, 11 de agosto de 2015.

En vista a la presentación de diferentes proyectos de reactivación de la Industria Naval y promoción de la Marina Mercante Nacional el Consejo Directivo de la **ASOCIACIÓN ARGENTINA DE INGENIERÍA NAVAL** ha decidido emitir el siguiente documento para ser difundido entre autoridades y personas interesadas.

Propuesta para la reactivación y desarrollo de la industria naval argentina

1 ■ ¿POR QUÉ ES NECESARIA UNA INDUSTRIA NAVAL EN NUESTRO PAÍS?

Con frecuencia escuchamos esta pregunta, no sólo de funcionarios y legisladores, sino también de armadores y agentes de importación de buques.

Nuestra respuesta es esta:

- La industria naval es una necesaria y posible en la Argentina y debe ser promovida para recobrar los niveles de desarrollo y eficiencia que tuvo en un pasado no demasiado remoto.
- Argentina tiene una rica tradición de construcción e ingeniería naval que son básicas para potenciar nuevamente su desarrollo y crecimiento.

Veamos algunas de las razones:

ARGENTINA ES UN PAÍS QUE A LOS EFECTOS DE SU INTERCAMBIO COMERCIAL ES CASI UNA ISLA POR SU DEPENDENCIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL QUE EN UN ELEVADO PORCENTAJE SE REALIZA EN BARCOS DEL MÁS DIVERSO TIPO.

Todos esos tipos de barcos, con contadas excepciones, pueden ser proyectados en el país y construidos en astilleros nacionales.

ARGENTINA ES UN PAÍS CON UN EXTENSO LITORAL MARÍTIMO Y FLUVIAL ASÍ COMO CON UNA DE LAS MÁS GRANDES Y RICAS PLATAFORMAS CONTINENTALES DEL MUNDO.

Es por lo tanto un país marítimo y como tal debe poseer una flota mercante y una industria naval de importante envergadura para hacer frente a ese desafío geográfico y económico.

LA INDUSTRIA NAVAL ES MADRE DE INDUSTRIAS COMPLEMENTARIAS Y POSEE UN EFECTO MULTIPLICADOR ECONÓMICO, EN UN GRADO MAYOR QUE EL DE LA CONSTRUCCIÓN CIVIL, POR LA VARIEDAD DE SUS INSUMOS Y SOBRE TODO POR EL ALTO GRADO DE TECNOLOGÍA Y VALOR AGREGADO DE LOS MISMOS.

La creación de industrias y el desarrollo tecnológico nacionales son una consecuencia directa del trabajo continuo y abundante de los astilleros, talleres navales y estudios de ingeniería naval; así ocurrió cuando los astilleros trabajaban a pleno.

La industria naval crea muchos puestos de trabajo directos e indirectos que en su mayoría son de tareas especializadas distinto del caso, por ejemplo, de los que crean la construcción civil y otras actividades.

Cuando se han dado las condiciones del desarrollo de la industria naval en nuestro país, se han multiplicado los puestos de trabajo directos así como los de las industrias complementarias, que con el trabajo intenso y constante de los astilleros, el empleo creado en las industrias proveedoras es todavía mayor que el directo y también de alto grado de especialización.

LA NECESARIA ESPECIALIZACIÓN DEL TRABAJADOR NAVAL DA LUGAR AL FUNCIONAMIENTO DE ESCUELAS DE APRENDICES OPERARIOS, CENTROS DE ENTRENAMIENTO Y CAPACITACIÓN EN LOS ASTILLEROS, EMPRESAS Y EN EL ESTADO.

El Ministerio de Trabajo, así como también la Armada y las empresas privadas del sector, dan apoyo a esos cursos de especialización que forman personal bien capacitado que además suele ser muy requeridos en otras actividades, como es el caso de los soldadores navales para los gasoductos y las centrales nucleares y los montadores y electricistas navales en centrales eléctricas.

Todavía ahora, la presencia de una numerosa mano de obra especializada naval, junto con los ingenieros y técnicos navales argentinos, es uno de los pilares de la reactivación que se está buscando.

EL DESARROLLO TECNOLÓGICO DE PERMANENTE ACTUALIZACIÓN QUE REQUIERE LA INDUSTRIA NAVAL DA LUGAR A LA CREACIÓN DE CARRERAS TÉCNICAS Y UNIVERSITARIAS DE NIVEL ASÍ COMO DE CENTROS DE ESTUDIOS Y ENSAYOS PROPIOS DE LA ACTIVIDAD.

En nuestro país desde la década de 40 del siglo pasado funcionan carreras universitarias de ingeniería naval y otras afines cuyos egresados son reconocidos internacionalmente por su capacidad y formación, lo que en épocas de disminución de la actividad ha significado la emigración hacia los países industriales más avanzados para ocupar posiciones relevantes.

En la actualidad existen carreras de ingeniería naval en la Universidad de Buenos Aires, Universidad Tecnológica Nacional, Instituto Tecnológico de Buenos Aires y de arquitectos navales, orientados a la industria naval liviana, en la Universidad de Quilmes. Estas carreras gozan de un alto y merecido prestigio.

En la Facultad de Ingeniería (U.B.A.) funciona el Canal de Experiencias Hidrodinámicas que realiza las pruebas de modelos de buques muy eficientemente y que son solicitadas por clientes del país y el exterior para el proyecto de nuevos buques.

LA EXPERIENCIA HISTÓRICA DEMUESTRA QUE CUANDO EXISTEN POLÍTICAS DE ESTADO PERMANENTES EN UN PAÍS SE LOGRA EL DESARROLLO DE UNA MUY ACTIVA Y EFICIENTE INDUSTRIA NAVAL AL TIEMPO QUE SE DESARROLLA LA MARINA MERCANTE.

Ese fue el caso argentino que desde el gobierno del Presidente Justo en la década del 30 que ordenó la construcción de los rastreadores tipo "Fournier" en astilleros privados y estatales argentinos, los sucesivos gobiernos del más diverso signo político mantuvieron

siempre la política de promover la marina mercante y la industria de la construcción naval, como el Presidente Castillo fundador de nuestra marina mercante en plena guerra mundial, el Presidente Perón en cuyas presidencias se creó el Astillero Río Santiago y se comenzaron a construir en serie buques de guerra y mercantes, práctica continuada por el Presidente Frondizi con el impulso a la ingeniería nacional y los créditos del Banco Industrial, llegando con el Presidente Illia la creación del Consejo Nacional de Marina Mercante que dio origen al Fondo Nacional de Marina Mercante. Esa política de Estado incluso se continuó durante las interrupciones institucionales, dando como resultado un gran avance en la modernización de los astilleros y en la construcción de buques para el país y la exportación con gran creación de empleo y de industrias muy sofisticadas como la fabricación de motores navales de alta potencia, generadores, y equipamiento del más diverso tipo que hoy es necesario importar. Un similar balance positivo obtuvo la Marina Mercante nacional en sus distintas flotas.

LOS BUQUES SON, SALVO EL CASO DE LOS COHETES ESPACIALES, LOS BIENES DE CAPITAL DE MAYOR TAMAÑO, COMPLEJIDAD Y COSTO QUE PRODUCE LA INDUSTRIA DE UN PAÍS.

Así es todavía en la Argentina, pese a la disminuida producción naval actual, con el agregado de que la construcción local de buques da al país independencia y autonomía para la defensa nacional en el mar y significa una constante actualización tecnológica y valor agregado de alto significado económico.

ARGENTINA ES UN PAÍS QUE POR SUS NECESIDADES DE TRANSPORTE Y EXPLOTACIÓN DE RECURSOS MARÍTIMOS HA SIDO SIEMPRE UN ÁVIDO DEMANDANTE DE BUQUES, NUEVOS Y USADOS.

La construcción naval local significa no sólo creación de empleo y desarrollo tecnológico sino un gran ahorro de divisas usadas para importar lo que con ventaja podemos hacer en el país.

SE HA DICHO QUE LA CONSTRUCCIÓN NACIONAL SIGNIFICA PARA LOS ARMADORES PAGAR UN COSTO MÁS ELEVADO QUE EN EL CASO DE IMPORTAR LOS BUQUES.

Eso sólo es cierto en el caso, tan utilizado, en que se compare la importación de barcos usados con la construcción de barcos nuevos argentinos.

La mejor prueba de la competitividad de la construcción naval nacional es la importante presencia de nuestra industria naval en la exportación de buques a países como Alemania, Chile, Polonia, Brasil, Uruguay, Costa Rica, Cuba, Paraguay, Guinea Ecuatorial, etc. que significaron importantes ingresos de divisas para el país.

En la época de plena ocupación de las gradas de construcción de buques, la exportación de los astilleros argentinos era del 30% de su producción.

TAMBIÉN SE HA DICHO QUE LOS PROBLEMAS DEL FONDO NACIONAL DE MARINA MERCANTE TUVIERON COMO CAUSA EL INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO POR LAS PARTES, LAS DEMORAS EN LAS ENTREGAS Y PROBLEMAS TÉCNICOS DE LOS BARCOS.

Lo cierto es que los astilleros siempre cumplieron sus contratos en tiempo, salvo algunos pocos casos excepcionales y los barcos recibieron en todos los casos la más alta clasificación de las más acreditadas Sociedades de Clasificación de Europa y EEUU. Los barcos construidos entonces son reconocidos por su esmerada calidad y buen diseño, que en la mayoría de los casos fue realizado por ingenieros argentinos. Los problemas financieros que afectaron al Fondo se debieron fundamentalmente a la alta inflación de esa época que afectaba directamente a los préstamos que no tenían cláusulas de reajuste (o indexación como se llamó después). Hubo también armadores que directamente no pagaron sus deudas por causas diversas pero nunca por problemas técnicos de los barcos.

EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL DE UN PAÍS MARÍTIMO TERMINA CON LA DEPENDENCIA TECNOLÓGICA NAVAL DEL EXTERIOR Y ES EL MAYOR SOPORTE INDUSTRIAL PARA LA DEFENSA Y SEGURIDAD EN EL MAR.

Efectivamente así lo es en la Argentina donde se han construido, con el mayor éxito, muchos de los buques de la Armada y Prefectura del más diverso tipo y puede decirse que todos los barcos de sus Flotas actuales pueden construirse en el país, dependiendo sólo de circunstancias financieras del Estado.

SE HA DICHO, DEFENDIENDO LA NECESIDAD DE IMPORTACIÓN IRRESTRICTA DE BUQUES, QUE LA CONSTRUCCIÓN NACIONAL PRODUCE ATRASO TECNOLÓGICO RESPECTO DE LOS PAÍSES MÁS AVANZADOS.

La realidad es que la información técnica para el proyecto de los buques mercantes y aun de la mayoría de los buques militares está permanentemente accesible, así como los programas para el diseño, en lo que los ingenieros argentinos se mantienen siempre al día, concurriendo u organizando congresos y cursos especializados de actualización, en lo que nuestra Asociación (AAIN) es pionera en Latino América.

Debe recordarse, como uno de tantos ejemplos que los mayores buques de la flota de YPF, los buques tanque de 60.000 ton. tipo "Ing Huergo" que iban a ser importados de los EE.UU. argumentándose precisamente en su época

lo avanzado de sus características, fueron proyectados y construidos localmente con óptimo resultado. Fue una de las últimas decisiones del Pte. Perón antes de su muerte.

2 ■ MEDIDAS NECESARIAS PARA LLEGAR A LA REACTIVACIÓN DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA

APROBAR EL PROYECTO DE LEY DE "RÉGIMEN DE PROMOCIÓN LA MARINA MERCANTE NACIONAL Y LA INDUSTRIA NAVAL" (3349-D-2015), PRESENTADO EN LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS EL 10/06/2015

Es importante que una misma Ley incluya la promoción de los dos sectores de los intereses marítimos y fluviales argentinos para armonizar sus demandas que pueden ser contrapuestas como es la de la importación de buques usados que compiten deslealmente con la construcción de buques en el país. También para que ambos sectores queden bajo una misma Autoridad de Aplicación que al tener la responsabilidad unificada de promover ambos sectores procurará, con conocimiento real del problema, el equilibrio necesario con el fin último de cuidar el interés nacional para lograr el mayor desarrollo económico y social. Resulta muy importante destacar también el declarado propósito en su art 1º - inciso e, "El apoyo al desarrollo en el país de la tecnología e ingeniería navales."

CABOTAJE NACIONAL

Los buques y artefactos flotantes destinados al cabotaje marítimo y fluvial argentino serán construidos en astilleros del país y con ingeniería nacional.

En forma similar los EEUU vienen estableciendo desde el Siglo XVIII, en una célebre norma conocida como «Jones Act», que todas las embarcaciones de cabotaje deberán ser construidas en astilleros del país.

GARANTÍA DE LOS ASTILLEROS A SUS CLIENTES DEL MERCADO NACIONAL E INTERNACIONAL

Al firmarse contratos de construcción o transformación de barcos, para armadores argentinos o del exterior, es usual que los astilleros deban otorgar una costosa «Garantía de cumplimiento del contrato», lo que hoy resulta prácticamente imposible por la situación de crisis en que se encuentran como aplicación, fundamentalmente en la década del 90, de políticas gubernamentales contrarias a la producción industrial naval que favorecieron la importación de barcos usados.

Se propone que el Estado otorgue una garantía solidaria con el astillero cuando se considere de interés el

proyecto, en forma similar a lo establecido en EEUU en su Ley de Navegación (*Title XI*) y el «*Federal Ship Financing Program*».

CRÉDITOS PARA ACTUALIZACIÓN TECNOLÓGICA E INFRAESTRUCTURA DE ASTILLEROS, TALLERES Y ESTUDIOS DE INGENIERÍA NAVAL

Es necesario que la financiación bancaria en el país sea ofrecida, a plazos y tasas convenientes, en los montos adecuados para cubrir esas necesidades que serán la palanca para el futuro desempeño en condiciones competitivas del sector. La garantía solidaria del Estado facilitará el acceso al crédito externo, de bajas tasas de interés.

PRIORIDAD PARA OFERTAS NACIONALES EN CONSTRUCCIÓN, REPARACIÓN E INGENIERÍA

El Estado a través de la Armada, PNA, Puertos y Vías Navegables y otros, constituye un poderoso demandante de embarcaciones y servicios navales, debiendo darse prioridad a las ofertas nacionales de construcción o reparación de buques y artefactos flotantes y que además sean realizadas con ingeniería argentina.

Las entidades del Estado y empresas de capital estatal deberán dar a conocer sus planes de equipamiento naval y llamado a concurso de proyecto, con suficiente anticipación para evitar las ventajas en las ofertas extranjeras que aparecen ofreciendo buques ya construidos que corresponden a las características demandadas.

El Estado otorgará un tratamiento diferencial a la asociación de empresas nacionales y extranjeras en la compra de bienes para la Defensa y Seguridad cuando estos no pueden ser producidos en el país.

PERMISOS Y CUPOS DE PERMISOS DE PESCA

Dar prioridad en la asignación de permisos y cupos de pesca a los barcos de construcción nacional y reducir el plazo de la tramitación de transferencia de permisos cuando sea hacia un barco construido en el país. Una política similar deberá observarse para la asignación de permisos o concesiones de explotación de recursos extractivos del mar y ríos y de otro tipo.

LICITACIONES INTERNACIONALES DE BUQUES EN ORGANISMOS DE CRÉDITO

Los representantes del Estado argentino en organismos como el «Banco Interamericano de Desarrollo» (BID), «Banco Mundial» y otros similares, así como las embajadas en países que son sede de los mismos, deberán

mantenerse informados y dar el aviso correspondiente a la industria naval nacional de los llamados a licitación de construcción de buques de los tipos que se construyen en el país, con la anticipación suficiente.

JERARQUIZACIÓN DE LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN

Se establecerá una Autoridad de aplicación común para la Marina Mercante, Industria Naval, Buques de Pesca, Puertos y Vías Navegables a denominarse «Secretaría de Estado de Asuntos Marítimos y Fluviales», transfiriendo funciones y bienes que se encuentran actualmente en otras áreas del Estado.

HIPOTECA NAVAL

Modificar el régimen de Hipoteca Naval prevista en la Ley de Navegación N° 20.094 elevando al segundo lugar de preferencia al acreedor hipotecario, en particular en el período de construcción del buque, para convertirla en garantía más atractiva para los créditos bancarios de construcción de buques en astilleros nacionales, dado que esto se condice con la situación real en la que no existen probables acreedores derivados del ejercicio de la navegación.

3. RESUMEN HISTÓRICO

La construcción naval es una de las más antiguas actividades industriales en nuestro territorio y por supuesto la más antigua de producción de Bienes de Capital, considerando que en el siglo XVI ya se registraban construcciones de navíos que usaban las excelentes maderas y otros materiales locales, en particular en la actual Provincia de Corrientes y en nuestro conocido «*Riachuelo de los Navíos*».

El censo de 1780 registra tan sólo Buenos Aires 162 carpinteros de ribera dedicados al trabajo naval, lo que nos revela lo antiguo de la mano de obra naval especializada en nuestra tierras.

En 1833 se construye, en el astillero de José Lavarello, el primer buque de vapor, bautizado «*El Senta*» por su armador don Evaristo Uriburu y ya en 1869 habían, sólo sobre el Riachuelo, 52 astilleros con más de 700 operarios. La inauguración de los diques secos de carena de Darsena Norte en 1897 y los de la Base Naval de Puerto Belgrano en 1902 y 1917 son un hito importante tanto que estos últimos, aun en actividad, siguen estando entre los más importantes del Atlántico Sur.

La construcción en acero dio origen a la industria naval

pesada y en la décadas del 20 al 40 del siglo XX se fundaron los astilleros de Hansen y Puccini en San Fernando antecesor de Astarsa y los Talleres Generales de la Base Naval de Río Santiago que posteriormente dieron origen al Astillero Río Santiago. Astarsa construyó en 1937 el primer buque mayor de 1000 TPB, el buque tanque de 3000 TPB «Figueroa Alcorta» para YPF y en 1935 el Ministro de Marina Eleazar Videla firmó el contrato por nueve rastreadores para la Armada encargados a dos astilleros privados y uno estatal, lo que constituye el nacimiento de la industria naval moderna en la Argentina.

En 1941 con la compra de 23 buques inmovilizados en nuestros puertos por el conflicto bélico se creó la Flota Mercante del Estado y posteriormente al fin de la 2da Guerra Mundial se amplió la flota mercante de ultramar, todo lo cual significó un positivo aumento del trabajo de los talleres navales. En esa época se construían pesqueros y buques mercantes esporádicamente pero es a partir de la década del 60 que la industria comienza un período de sostenida modernización crecimiento y eficiencia. Ello fue debido a la continuidad, durante décadas, de las Políticas de Estado de apoyo a la marina mercante y de desarrollo de la industria naval iniciadas en 1934 que llevaron a la creación de la carrera de ingeniería naval en la Universidad de Buenos Aires en 1942, a pedido del Ministerio de Marina.

También se dio gran impulso a la formación de técnicos navales en las escuelas industriales y al establecimiento de Escuelas de aprendices y cursos de capacitación de operarios, todo lo cual constituye el cimiento del desarrollo industrial naval argentino, aun hoy.

En la instrumentación de esas políticas debe destacarse la figura del contralmirante ingeniero naval Edmundo Manera, impulsor de la carrera de Ingeniería Naval en la UBA de la que fue un distinguido profesor, del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de la Facultad de Ingeniería (UBA), del establecimiento del «Astillero Río Santiago» y fundador de nuestra «Asociación Argentina de Ingeniería Naval».

También es muy destacable la actuación del Capitán de Navío Enrique Carranza al frente del Astillero Río Santiago en su época de mayor productividad y prestigio, figura de la que se ha dicho, con razón, que es a la industria naval lo que Savio es a la producción de acero y Mosconi a la extracción de petróleo, en la Argentina.

Los créditos del Banco Industrial, y luego del Fondo Nacional de Marina Mercante, así como el uso creciente del financiamiento externo como los del BID y el Banco Mundial, resultaron fundamentales para el intenso desarrollo del sector que vio crecer el equipamiento y la

eficiencia en la construcción de numerosos buques para el país y la exportación dando trabajo a una numerosa mano de obra calificada y a la constante creación de industrias productoras de bienes y servicios de alto nivel tecnológico que antes se debían importar, como ocurre nuevamente ahora.

La marina Mercante gozaba de un régimen de reserva de cargas que le aseguraba una alta participación en los fletes y la existencia de un crédito para la exportación de Bienes de Capital facilitó a los astilleros intervenir exitosamente en el mercado internacional ganando contratos importantes por calidad, precio y cumpliendo con el financiamiento exigido.

En 1983 la Marina Mercante argentina alcanzaba un porte de 3.106.516 T.P.B. de las cuales los astilleros locales contribuyeron con más del 30%, porcentual que es mucho más alto si se consideran los buques nuevos pues los importados tenían una elevada edad.

Esta situación duró casi 30 años hasta que en la década del 90 ocurre el derrumbe de la industria.

Los actores más relevantes de ese período son entre otros: el «Astillero Río Santiago», «Astarsa» con planta en San Fernando, Astilleros «Sánchez « «Cadenazzi», «Mestrina» y «Forte» establecidos en Tigre, «Alianza», «Príncipe y Menghi» y «Sanym» situados en la ribera sur del Riachuelo, Astilleros Contessi de Mar del Plata, Vanoli en Quequén, Astilleros Corrientes en la ciudad homónima, «Tandanor» en la ciudad de Buenos Aires, asistidos eficazmente por estudios de ingeniería naval y una creciente industria navalpartista que suplía una amplia gama de equipos y materiales para los buques en construcción.

Las principales causas de la situación de crisis fueron: en el plano mundial la liberalización del mercado internacional de cargas, lo que generó que los armadores locales perdieran los privilegios de la reserva de cargas y enfrentaran la competencia de los grandes operadores internacionales y en el plano interno, la suspensión definitiva del FNMM, cuya fuente de ingresos del gravamen sobre los fletes del comercio exterior ya había sido eliminado por el ministro de Economía Martínez de Hoz. En la década del 90 se instrumentó la nefasta política de promoción del charteo de buques usados a casco desnudo, que significó el cierre de la mayoría de los astilleros argentinos y de las industrias complementarias, con la consiguiente caída de los puestos de trabajo industriales y de servicios correspondientes.

Esa situación con ligeras variantes subsiste hasta el presente, y puede revertirse instrumentando las

medidas que hemos señalado y la Política de Estado de promoción conjunta de la Marina Mercante y la Industria Naval nacionales.

4 ■ ANTECEDENTES MARCO LEGISLATIVO SOBRE LA MARINA MERCANTE Y LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINAS

El desarrollo sostenido de los talleres de reparación de buques para atender al siempre creciente tráfico marítimo de nuestro comercio de exportación e importación a principios del siglo XX, así como de astilleros y empresas navieras argentinas que contaban con el sustento de una eficiente mano de obra y emprendedores provenientes de la inmigración europea, llevó a que en 1910 se promulgara la Ley 7049 y en 1918 la Ley 10608, que intentaban alcanzar el desarrollo en el país de una marina mercante en forma conjunta con la industria de construcción y reparación de buques y la formación de la flota pesquera.

La instalación del concepto de los intereses marítimos argentinos se remonta a unas célebres conferencias pronunciadas en el diario «La Prensa», en vísperas de la 1ra Guerra Mundial, por el entonces Capitán de Fragata Storni, que definió claramente los pilares en que basan su éxito los países marítimos de entonces en el mundo: la marina mercante, la industria naval, los puertos y la pesca.

En 1944 se dictó el Decreto-Ley N° 19492 sobre el cabotaje, ratificado en 1947 por la Ley N° 12980, aun en vigor en lo referente al transporte de cargas. Debe destacarse que estas leyes de Cabotaje si bien tenían como objeto regular el tráfico de cabotaje marítimo y fluvial con beneficios para la bandera nacional, establecían al mismo tiempo un fuerte estímulo a la construcción de buques en el país.

Estas leyes y las posteriores de estímulo a la captura ictícola cumplieron moderadamente su objetivo pues consolidaron el primitivo desarrollo de los sectores de los intereses marítimos argentinos definidos por Storni pero no resolvieron el problema de la financiación de la construcción de los barcos que son bienes de capital de alto valor.

Es a partir de 1951 y de las disposiciones del 2do Plan Quinquenal establecido por el Pte. Perón que empiezan a dictarse nomas legislativas, bajo las más diversas administraciones nacionales, que dan fundamento a una efectiva consolidación de la marina mercante y la industria naval argentinas.

En 1951 se Establece el Registro de la Industria Naval, en 1953 se crea AFNE integrado fundamentalmente por el Astillero Rio Santiago, en 1958 con el Decreto - Ley 3115 se implementa el Crédito Naval en el Banco Industrial de la República Argentina con la garantía de la Hipoteca Naval, reglamentado por el Decreto 4904/60. El Decreto 10033/60 de protección de la industria naval también fue refrendado por el Pte. Frondizi quien también emite el decreto 7992 del 12 de setiembre de 1961 de Renovación de la flota ELMA conocido como «Plan Esteverena» (por el primer Presidente de ELMA e impulsor del Plan) con disposiciones para la construcción de los buques en astilleros nacionales, lo que es un verdadero hito histórico motivo de la celebración del 12 de Setiembre como «Día de la Industria Naval».

En 1963 se crea el Consejo Nacional de La Marina Mercante por el Decreto-Ley 6677, pero es en 1966 con la firma del Pte. Illia que se reglamenta el Consejo y los préstamos del Fondo Nacional de Marina Mercante, formado sobre gravámenes del 2% y 4% sobre los fletes de exportación e importación respectivamente.

La creación de Tandánor data de 1964, estando actualmente en actividad como astillero de reparación y construcción de buques que cuenta con una plataforma elevadora de buques cuyas dimensiones la sitúan entre las mayores del mundo. En 1970 las disposiciones de «Compre Argentino» establecen privilegios para la industria argentina que son beneficiosos para la construcción naval.

La ley 19000/71 de promoción de la actividad pesquera tuvo como resultado un fuerte incremento en la demanda de buques de pesca en los astilleros nacionales que los construye con proyectos de ingeniería local.

El colapso del desarrollo industrial naval llegó en la década del 90 con el dictado de los Decretos 2284 y 2288/91, así como de los nefastos Decretos 1493/92 y 343/96 que permiten el arriendo de buques usados, una virtual importación gratuita, contra la cual los astilleros e industrias argentinas no pueden competir. Lo mismo ocurrió en la Pesca a partir del Decreto 342/89 y Resoluciones posteriores y con la promulgación de la Ley de Pesca 24922 que también establece formas de «charteo a casco desnudo».

La desaparición de las fuentes de financiamiento sumado al incentivo de importación de barcos usados libres de arancel es un coctel fatal para la industria de la construcción naval argentina.

Recién en 2004 con la sanción del Decreto 1010 se derogaron los Decretos 1772/91 2094/93 2733/93 y

se reconoció el fracaso de las medidas tomadas en los 90 y sus efectos sobre la industria naval estableciéndose excepciones a favor de la construcción nacional de varios tipos de buques y la importación libres de arancel de insumos que no se producen en el Mercosur .

El Proyecto de Ley de «Régimen de Promoción de la Marina Mercante Nacional e Industria Naval», recientemente presentado en la Cámara de Diputados mantiene lo normado en el Decreto 1010/2004 y contiene disposiciones que a no dudarlo serán una base positiva para la reactivación de ambos sectores de los intereses marítimos y fluviales argentinos.

5 ■ SITUACIÓN ACTUAL Y POSIBILIDAD DE DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL

La industria naval se divide en dos ramas productivas: la pesada y la liviana. La industria naval pesada que construye y repara bienes de capital destinados al transporte, actividades extractivas y científicas, así como la Defensa y Seguridad con buques de casco de acero, a la que nos hemos referido anteriormente, es la que está actualmente en crisis.

La industria naval liviana que produce embarcaciones para el deporte, la recreación y el turismo con casco de aluminio, plástico y otros materiales livianos, se mantiene actualmente con un aceptable nivel de actividad porque su mercado y problemática son diferentes de los de la industria naval pesada.

Existen numerosos y prestigiosos astilleros y proyectistas navales que construyen embarcaciones livianas de reconocida calidad para el mercado interno y para la exportación.

Ambas ramas de la industria naval son asistidas por la industria navalpartista que se desarrolla fundamentalmente siguiendo el ritmo del trabajo de los astilleros.

Para el desarrollo de la industria naval en un país es imprescindible contar con los adecuados recursos humanos lo que es precisamente el caso argentino.

Como ya se ha dicho, existe en la Argentina una cantidad suficiente de ingenieros, de buena formación académica, con capacidad para el desarrollo de los proyectos de los barcos a construir así como para las tareas propias del astillero en sus oficinas técnicas y en la dirección y el control de las obras persiguiendo el cumplimiento estricto de las exigentes normas de la construcción naval.

Asimismo se cuenta con técnicos navales especializados en las diversas materias propias de la construcción de las estructuras del casco así como del alistamiento del buque.

El plantel de los recursos humanos se completa con una interesante cantidad de buena mano de obra especializada que es a no dudarlo el recurso más importante de esta industria.

Puede decirse sin temor a equivocarse que la industria naval argentina tiene como fortaleza una buena capacidad instalada disponible «por supuesto pasible de ser mejorada» la existencia de una tradición de construcción de calidad a precios competitivos conocida en el país y en el mundo y de emprendedores con experiencia y conocimiento del sector.

Esa tradición hace que existan en la Argentina instituciones representantes de las distintas facetas de la industria naval tales como, en el campo empresarial: «Federación Argentina de Industria Naval» (FINA) a la que adhieren diversas cámaras empresarias y la «Asociación Bonaerense de Industria Naval» (ABIN), la industria naval liviana tiene también su prestigiosa Cámara empresaria.

En el campo gremial la institución más antigua es el «Sindicato Argentino de Obreros Navales»(SAON) que está acompañado por otros sindicatos de especialidades afines.

Los ingenieros cuentan con el «Consejo Profesional de Ingeniería Naval» donde de acuerdo a la ley se otorgan las matrículas para el ejercicio de la profesión.

En el campo académico existen cuatro universidades ya mencionadas y la «Asociación Argentina de Ingeniería Naval» (AAIN) atenta a la actualización técnica naval mediante cursos, congresos y conferencias que son seguidas con interés desde el país y varios países de Latinoamérica.

Todo esto hace al bagaje institucional de antigua data de una actividad industrial argentina que está dispuesta a crecer nuevamente en cuanto consiga el marco legislativo apropiado.

Los astilleros y talleres navales están diseminados a lo largo de todo el litoral marítimo y fluvial del país. Los mayores establecimientos de la industria naval están en Corrientes, Santa Fe, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y en la Provincia de Buenos Aires; en el Tigre, Dock Sud, Ensenada, Mar del Plata y Punta Alta. En la Patagonia hay astilleros en Chubut y Santa Cruz.

Todos los astilleros y Talleres Navales están con grados distintos de actividad pero conservan su potencial productivo en están con aptitud de crecer.

En cuanto a los tipos de buques que pueden proyectarse y construirse en el país, puede decirse que no existen limitaciones técnicas de ninguna clase al respecto, aunque sí en lo referente de la eslora que hasta el momento no ha sobrepasado los 240 m, el cual es un límite muy generoso que permite cumplir prácticamente con toda la demanda nacional de buques y artefactos flotantes y resulta muy amplio para atender la exportación.

La eslora de 220 m es un límite para la puesta en seco de los barcos a carenar o reparar pues es lo que admite el Dique de Carena de la Base Naval de Puerto Belgrano y aproximadamente el Syncrolift de Tandano.

La sostenida demanda de barcos es histórica en un país marítimo y con grandes vías navegables como el nuestro pero entendemos que, en este momento, está abierta una muy interesante oportunidad para la construcción naval argentina, dado el constante aumento de las exportaciones por vía marítima que tiene la etapa previa del transporte fluvial en trenes de empuje de barcazas graneleras.

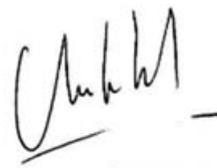
También debe señalarse que las flotas de la Armada y Prefectura necesitan renovar sus unidades, dado su alto nivel de obsolescencia actual, para el cumplimiento de sus múltiples tareas de Defensa y Seguridad en el mar y ríos, a eso debe sumarse la necesidad de renovar los buques tanque para dotarlos de casco doble y la habitual demanda de los sectores tradicionales de la pesca, el transporte y las actividades extractivas de los hidrocarburos en el mar.

También está abierta la posibilidad de un acuerdo de complementación naval con Brasil, cuyos astilleros resultan insuficientes para responder a la enorme demanda que abre la explotación del yacimiento submarino del «presal», en lo que la «Federación de la Industria Argentina»(FINA) viene trabajando hace tiempo habiendo negociaciones avanzadas al respecto.

La conclusión es que **LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL ES NECESARIA Y POSIBLE EN LA ARGENTINA** y que está maduro el tiempo para que reciba nuevamente el apoyo normativo necesario para crecer y que se transforme en **POLÍTICA DE ESTADO** la promoción conjunta de la Marina Mercante y la Industria Naval. ■



Carlos María Brañas
Ingeniero Naval y Mecánico
Presidente



Julio Eduardo Gallé
Ingeniero Naval y Mecánico
Secretario

Asociación Argentina de Ingeniería Naval

Tucumán 1438 - 7° P. N° 704 - Tel/Fax: + 54 + 11 + 4371-7787
C1050AAD Buenos Aires
REPUBLICA ARGENTINA
info@aain.org.ar
www.aain.org.ar

Acto Académico en homenaje a Domingo Faustino Sarmiento y entrega de premios del Boletín del Centro Naval

El 11 de septiembre del corriente año se llevó a cabo este Acto Académico. El mismo, moderado por el Capitán de Navío VGM (R) Mario I. Carranza Horteloup, lo tuvo al Licenciado Eduardo A. Lázzari(*) en una amplia y sustanciosa alocución sobre la obra del gran maestro.



A continuación se procedió a hacer entrega de los Premios y reconocimientos anuales del “Boletín del Centro Naval”

Premio “Domingo Faustino Sarmiento”.

Instituido para premiar al mejor trabajo sobre “Educación, formación, instrucción y capacitación del personal naval”.

Otorgado al señor Comodoro de Marina D. César Recalde, por su artículo “El impacto de la navegación a vela en las aptitudes del oficial de marina”, publicado en el Boletín N° 840.

Fundamento:

A lo largo de su desarrollo, el autor moviliza el interés y la reflexión desde la conciencia y el juicio profesional en relación al planteo de una amplia temática relacionada con la navegación a vela. Su planteo fundado comunica al lector pautas de identidad relativas a



El Vicepresidente 2° del Centro Naval, Contraalmirante VGM (R) Carlos Castro Madero junto al Comodoro de Marina César Recalde.

la profesión del mar y, en especial, la conexión axiológica y profesional entre práctica y vivencias de la navegación a vela en veleeros oceánicos, con virtudes y valores militares, actitud de servicio y de entrega a través del ejemplo y la práctica, como así también conocimientos, habilidades y destrezas profesionales que la Armada requiere formar y desarrollar en el personal naval militar y muy especialmente en quienes deban conducir y liderar.

Contiene elementos de más de una política naval relacionada con la formación del personal de la Armada y fundamenta por qué un hombre de mar debe ser previamente un esforzado "garrucho".

Premio "Capitán Ratto"

Instituido para premiar al mejor trabajo sobre "Historia argentina y universal incluyendo lo naval y tradiciones navales".

Otorgado al Doctor D. Jorge R. Bóveda, por su artículo "Operación Plum Duff. La verdadera historia del Sea King británico que se siniestró en Chile", publicado en el Boletín N° 840.

Fundamento:

Pormenorizado relato de un significativo episodio de la guerra de Malvinas. Con valiosas fuentes británicas y argentinas, el autor construyó un relato bien estructurado, interesante y que aporta jugosos detalles que permiten aclarar muchas de las incógnitas de esa operación.

A partir de una descripción creíble y detallada de la motivación vital que tuvo la Fuerza de Tareas Británica para desarrollar la "Operación Plum Duff," con el objeto de intentar neutralizar la amenaza sobre sus buques del sistema de armas Super Eten-dard - Exocet, el relato de esta operación adquiere entidad real y aporta fundamentos que captan la atención y promueven el entusiasmo del lector.

Se concedió una "Mención Especial" al Capitán de Navío IM VGM (R) D. Hugo Jorge Santillán, por su artículo "Combates ribereños de los pasos mercedes y cuevas de junio y agosto de 1865", publicado en el Boletín N° 837.

Fundamento:

Excelente trabajo, valioso tanto desde el punto de vista histórico como profesional. El autor plantea adecuados límites para enfocar el nudo temático de los Combates Ribereños de los Pasos Mercedes y Cuevas de junio y agosto de 1865, en el contexto de la Guerra de la Triple Alianza con el Paraguay, para exponer y destacar la entidad y eficacia de Operaciones Ribereñas adecuadamente planificadas, y su impacto en el control de nuestras vías de comunicaciones fluviales.

El autor, en particular en el análisis final, obtiene conclusiones de valía, expresadas según los actuales conceptos operacionales y con el lenguaje contemporáneo propio de las Operaciones Ribereñas. Al rescatar acciones navales muy poco conocidas pero de significativo impacto, el artículo se constituye en un muy adecuado homenaje a la participación de la entonces Marina de Guerra en este conflicto.



El Doctor Jorge R. Bóveda recibió el premio de parte del Director del Boletín del Centro Naval, Capitán de Navío (R) Héctor Julio Valsecchi.



El Capitán de Navío IM VGM (R) Hugo J. Santillán recibió la Mención Especial de manos del Presidente del Consejo Editorial del Boletín del Centro Naval, Capitán de Navío VGM (R) Alejandro J. Tierno.

Premio “Almirante Irizar”

Instituido para premiar al mejor trabajo sobre “Antártida Argentina, navegación, maniobras y seguridad en el mar”

Otorgado al Profesor D. Rubén Morales, por su artículo “Una cruz caída, en Semana Santa”, publicado en el Boletín N° 837.

Fundamento:

Esta anécdota, acaecida a una Dotación Permanente en el Destacamento Naval Decepción en la década del 60, es recreada por el autor a través de un vívido relato que resulta particularmente ameno, y de indudable valor para el Boletín por constituir una más de ese tipo de sagas que “retemplan vocaciones”.



El Profesor Rubén Morales recibió la distinción por parte del Vicepresidente 2° del Centro Naval.

Premio “Doctor Collo”

Instituido para premiar a “Temas no encuadrados en los anteriores, pero que posea un valor excepcional”

Otorgado al señor Capitán de Navío IM VGM (R) D. Jorge P. Barrales, por su artículo “Campaña de federalización (la deuda pendiente con Alberdi)”, publicado en el Boletín N° 837.

Fundamento:

Trabajo valioso por la originalidad de su enfoque y elevado propósito. Merita destacarse la calidad de síntesis conceptual y operativa propia del lenguaje profesional naval para la solución de problemas de este campo, aplicado en este caso con suma claridad para el abordaje y la propuesta concreta de un camino para superar el grave problema estratégico de naturaleza política, sociocultural y económica que afecta el desarrollo del país y el interés nacional, como es la excesiva concentración poblacional en pocos centros urbanos gigantes frente a vastas extensiones territoriales prácticamente despobladas, con muy escasas vías de comunicaciones y condiciones poco atractivas para el desarrollo de la vida humana, gestado por prácticas unitarias en lugar de federales en el devenir y a través de sucesivas generaciones. La estructura elegida por el autor es simple: descripción de la situación, identificación de problemas, postulación de soluciones. La visión de magnitud estratégica del ensayo es sorprendente por su perspicacia y realismo: describe cuestiones complejas con síntesis notable.



El Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales con el premio entregado por el Director del Boletín del Centro Naval,

Por no haber sido entregado oportunamente:

Premio “Almirante Brown”

Al señor Ingeniero D. Alberto I. Pascucci por su artículo “Aquellos Años del Servicio Militar Obligatorio”, publicado en el Boletín N° 835.

Fundamento: Valioso trabajo, caracterizado por un relato preciso, detallado y ameno que, por su claridad, hace de él un fundamento apreciable en respaldo de las conclusiones a las que arriba el autor, relativas al valor integrador y educativo que constituyó el Servicio Militar Obligatorio para la sociedad y la Nación en su conjunto. Potencia el mérito del autor la fidelidad narrativa en los aspectos profesionales específicos, al recordar con respeto a quienes fueron sus jefes, considerando que su rica experiencia reflejada en este artículo fue lograda como conscripto y no como un profesional naval militar.

Como cierre de esta ceremonia, se invitó a todos los presentes a un Vino de Honor. ■



El Ingeniero Alberto I. Pascucci junto al Presidente del Consejo Editorial.



() Es Historiador, especialista en divulgación y preservación del patrimonio histórico ferroviario de la República Argentina, Presidente de la Junta de Estudios Históricos del Buen Ayre, Fundador y Presidente de la Fundación Francisco Salamone, Miembro de la Asociación Sarmientina de Buenos Aires, Miembro del Club Político Argentino, Coordinador de programas culturales de la Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico del Ministerio de Cultura y de la Dirección General de Cultos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Colaborador del programa "En el Camino" de Mario Markic en el Canal TN de televisión, Columnista sobre historia argentina y porteña en diversos programas de Radio Mitre, Radio de la Ciudad, FM La 2x4 y Radio Rivadavia de Buenos Aires, Redactor de columnas sobre historia argentina y porteña en diarios de Buenos Aires (Clarín, La Razón, La Nación).*

VETERANOS DE GUERRA:

Recuperando la paz mediante la pala y el rastrillo

Eduardo C. Gerding

El CCME (R) Eduardo C. Gerding es Jefe de la División Prestacional de la Subgerencia de Veteranos de Guerra y fundador del Grupo Nottingham-Malvinas.

El jardín no juzga, no discrimina por raza, religión o condición sociocultural. En el jardín somos todos jardineros y el universo es nuestro límite. Tenemos el poder de la creación, somos parte del ciclo eterno de la vida. Nuestras herramientas superadoras son el terreno, las plantas, el aire y el agua. No importa la edad, el estado físico ó el idioma. Somos todos lo mismo. Lo que importa es el amor con que hacemos nuestra obra maestra: el jardín.

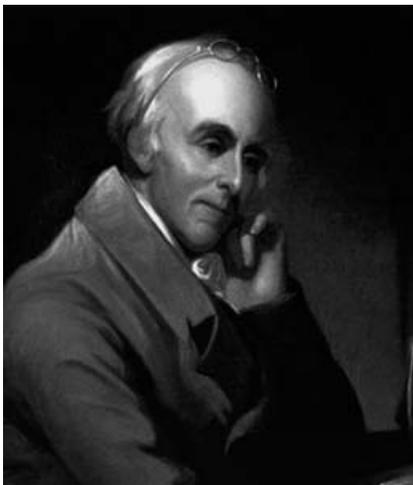


La Terapia de Horticultura

La *Asociación Americana de Terapia Hortícola* define a la Terapia Hortícola (también conocida como Horticultura Terapéutica y Social ó HTS) como la actividad comprometida de una persona en la jardinería ó en actividades vinculadas con las plantas, facilitada por un terapeuta entrenado a los efectos de obtener objetivos terapéuticos específicos.



La primera documentación moderna, del uso de la horticultura para el tratamiento de los trastornos mentales, se debe al Dr. Benjamin Rush. En 1812 Rush publicó *Investigaciones médicas y observaciones sobre las enfermedades de la mente*, en el cual describía como, aquellos pacientes con alteraciones psiquiátricas, mejoraban al realizar tareas manuales en contraste con el agravamiento de aquellos que no desarrollaban las mismas.



Benjamin Rush (1746 – 1813). Fue un líder cívico en Filadelfia (EE.UU) donde se desempeñó como médico, político, reformador social, educador y humanista. Fue fundador del Colegio Dickinson en Carlisle, Pennsylvania. Sus estudios de las alteraciones mentales lo convirtieron en uno de los fundadores de la psiquiatría estadounidense.

En España se utilizan desde 1806 las actividades agrícolas para los pacientes con trastornos mentales. En 1919 en Kansas (EE.UU) C.F. Menninger y su hijo Karl crearon la Fundación Menninger donde la jardinería y el estudio de la naturaleza eran partes integrales en el tratamiento de sus pacientes. El primer curso certificado fue dictado en la Universidad de Kansas en la década de los 70.

La *Asociación Americana de Terapia Hortícola* fue fundada en 1973. Desde principios de 1970 la Terapia Hortícola ha sido una especialidad en Holanda donde se dictan cursos en la Politécnica de Utrecht.

En Gran Bretaña, en 1978, Cris Underhill fundó la *Sociedad para la Terapia Hortícola*, rebautizada *Thrive* en 1997. Desde 1988 existe en Colonia-Dusseldorf (Alemania) un grupo de trabajo denominado *Jardinería y Terapia* (Ak GuT). En 2001 los miembros de este grupo fundaron la *Asociación de Terapia Hortícola* (*Gesellschaft fuer Gartenbau und Therapie e. V. - GGUT*).

Investigaciones científicas

Agnes Van Den Berg y col de la Universidad y Centro de Investigación de Wageningen (Holanda) investigaron si la presencia de un espacio verde podía atenuar el impacto del estrés sobre la salud. Se recogieron datos individuales en dos etapas y se estudiaron las características socio-demográficas de una muestra representativa de 4529 holandeses a partir de una encuesta nacional de práctica. **Dichas investigaciones avalaron efectivamente el concepto de que los espacios verdes amortiguan los impactos negativos** (*Green space as a buffer between stressful life events and health. Soc Sci Med. 2010 Apr;70(8):1203-10. doi: 10.1016/j.socscimed.2010.01.002. Epub 2010 Feb 12.*)

En otra investigación, realizada por el mismo autor, se efectuó un experimento de campo. Treinta jardineros, a los cuales se les asignó una parcela, realizaron unas tareas estresantes y luego se les permitió en forma aleatoria 30 minutos de descanso haciendo jardinería en el exterior o leyendo. Ambas, la jardinería y la lectura ocasionaron una reducción del **cortisol** siendo más acentuada en la primera. Estos hallazgos aportan la primera evidencia experimental de que la jardinería brinda alivio al estrés agudo. (*Gardening promotes neuroendocrine and affective restoration from stress. J Health Psychol. 2011 Jan;16(1):3-11. doi: 10.1177/1359105310365577. Epub 2010 Jun. 3.*)



Las investigaciones avalaron efectivamente el concepto de que los espacios verdes amortiguan los impactos negativos del estrés sobre la salud.



El 20,3% del personal militar estadounidense en actividad y el 42,4% de la reserva requieren de asistencia psiquiátrica como consecuencia del Estrés Post Traumático (EPT)

Otro artículo publicado por Ingrid Söderback, Marianne Söderström, y Elisabeth Schäländer del Departamento de Salud Pública y Ciencia de los Cuidados de la Universidad de Uppsala (Suecia) reveló que **la terapia hortícola mejora el estado emocional, cognitivo y/o sensorio motor, promueve la participación social, la salud, el bienestar y satisfacción de vivir.** (*Horticultural therapy: the 'healing garden' and gardening in rehabilitation measures at Danderyd hospital rehabilitation clinic, Sweden-2004, Vol. 7, No. 4, Pages 245-260 (doi:10.1080/13638490410001711416)*)

La experiencia estadounidense

El 20,3 por ciento del personal militar estadounidense en actividad y el 42,4 por ciento de la reserva requieren de asistencia psiquiátrica como consecuencia del Estrés Post Traumático (EPT). (*Milliken, C.S., Auchterloinie, J., and Hoge, C.W (2007). "Longitudinal Assessment of Mental Health Problems Among Active and Reserve Component Soldiers Returning From the Iraq War." JAMA, vol. 298, no. 18.*)

Colin Archipley, un Sargento de Infantería de Marina condecorado fundó el **Entrenamiento Sustentable de Agricultura para Veteranos (VSAT)** en las afueras de San Diego, California. De esta forma los veteranos curan sus heridas, a través de su participación en granjas orgánicas, usando sus conocimientos para iniciar su propio negocio agrícola. Se les enseña a cultivar **hidropónicos** desde la semilla hasta su comercialización. (*Patricia Leigh Helping Soldiers Trade Their Swords for Plows (The New York Times, Feb 5, 2011).*)

En 2011, Patricia Leigh Brown publicó un artículo sumamente interesante en *The New York Times* titulado *Ayudando a los soldados a cambiar sus espadas por el arado*. (*The New York Times*, Feb. 5, 2011).

El Director ejecutivo de la **Coalición de Granjeros y Veteranos (FVC)** en California es un granjero llamado Michael O' Gorman. Este último refiere que existe un espacio único que pueden llenar los veteranos de guerra que regresan del frente. Por un lado hay una escasez de jóvenes granjeros en las áreas rurales de EE.UU. y por otro lado florece la demanda local por productos orgánicos. **La increíble capacidad por desarrollar un trabajo duro, sacrificado y de servicio que tienen los militares se adecua perfectamente a las necesidades de la granja.**



Veterano de Guerra estadounidense en el Programa de Terapia Hortícola

AP Photo/Chattanooga Times Free Press/
Allison Love- <http://www.csmontor.com/World/Making-a-difference/Change-Agent/2012/1011/Gardening-projects-change-lives-of-troubled-veterans>



La increíble capacidad por desarrollar un trabajo duro, sacrificado y de servicio que tienen los militares se adecua perfectamente a las necesidades de la granja.

William Sims, un veterano de Vietnam de la División 101 Aerotransportada, sirvió de 1966 a 1967 e inició el **Programa de Terapia Orgánica (OTP)** en Wisconsin. Después de haber estado 9 meses en Vietnam, Sims fue herido en combate y regresó a su casa en Milwaukee. Pudo enfrentar el estrés por combate gracias a que se encargó de cuidar el jardín de su madre.

Howard Hinterthuer sirvió como paramédico en Vietnam en 1969 y 1970. Al regresar de la guerra encontró la paz creando diversos jardines en Virginia.

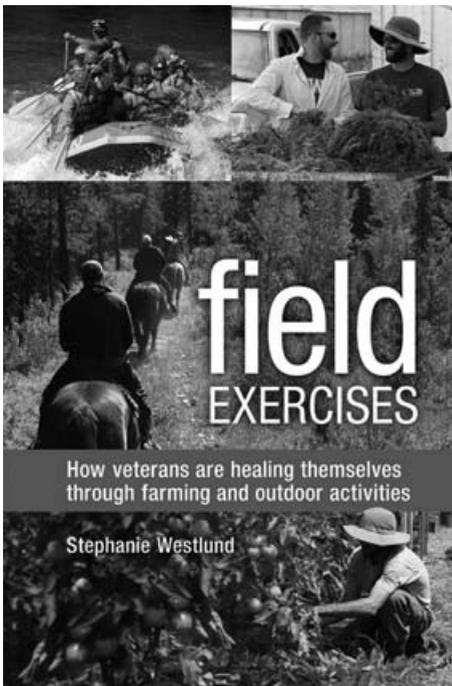
Dice Hinterthuer: *"Al alentar a los veteranos a trabajar en jardines comunitarios se logra sacarlos de su depresión, incrementarles su autoestima y que se alimenten mejor."*

La jardinería es importante porque permite que los veteranos tengan una experiencia optimista. Aparta sus mentes de las injusticias y cosas malas que puedan haberles ocurrido en el pasado y las circunstancias que puedan haberlos llevado a carecer de un techo. Las dolencias de los veteranos son crónicas y por añadidura muchos son fumadores. Fuman y hablan de sus dificultades pasadas. Pero el tono de su voz cambia cuando se encuentran en el jardín. Es como magia. La jardinería les garantiza una experiencia positiva. El acto mismo de la jardinería es una garantía pues crea un entorno de paz. La jardinería contribuye a la meditación y mejora la autoestima. Estamos procurando entregar arriates elevados de forma tal que tengan una sensación de propiedad. Creo que existe un valor terapéutico al establecer un patrón de conducta responsable".

Los **Acres de Archi** de Escondido, California (EE.UU), es una empresa que utiliza la tecnología hidro-orgánica. Cultivan albaca, col crespita y otras hierbas. Aquí los veteranos de guerra curan de sus lesiones invisibles de la guerra mediante la **agroterapia**.

El **Jardín de los Veteranos**, fundado en 1968, es un jardín de 15 acres del Hospital de Veteranos de EE.UU. Constituye un negocio autosuficiente donde se venden productos frescos de huerta, libres de pesticidas, a negocios y diversos restaurantes locales.

Stephanie Westlund publicó *Ejercicios de campo: Como se curan los veteranos a través de la horticultura y otras actividades al exterior*. Westlund examina **las profundas conexiones entre la naturaleza y la salud mental**. Este libro resulta de gran ayuda para los veteranos de guerra y sus familiares, para médicos, psiquiatras, trabajadores sociales, grupos que se encargan de tratar el estrés post traumático y todos aquellos interesados en la relación humana con la naturaleza.



El rol de los Jardines Terapéuticos en el Sistema de la Administración de Veteranos de los EE.UU.

Los jardines terapéuticos tienen el potencial de aliviar el sufrimiento, contribuyen a la recuperación y a la terapia. Ayudan puntualmente al veterano de guerra de la siguiente forma:

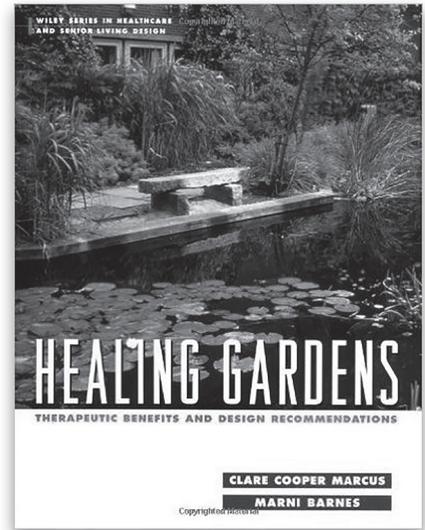
1. **Reducen del estrés y contribuyen al tratamiento del estrés post traumático:**
2. **Logran la rehabilitación a través de la Terapia Hortícola:**
La Terapia Hortícola ya posee una vasta tradición en cuanto a la ayuda para pacientes con discapacidades.
3. **Alivian el estrés en los prestadores asistenciales:**
La Administración de Veteranos de los EE.UU. al igual que otras instituciones asistenciales viene luchando para retener a los prestadores y al personal calificado de su staff. Los jardines terapéuticos, especialmente diseñados para aliviar la tensión en los prestadores de salud, mejoran la calidad asistencial y reducen los costos asociados con el recambio, reclutamiento y entrenamiento del personal.
4. **Efecto benéfico de los diseños de los Jardines Terapéuticos:**
Muchos investigadores en el campo de los jardines terapéuticos están adoptando principios de diseño basados en la evidencia y procedimientos científicos. Los criterios de diseño se basan en seis principios de diseños terapéuticos creados y avalados por las investigaciones del Dr. Roger Ulrich. (Ulrich, R. (1999). *Effects of Gardens on Health Outcomes: Theory and Research*. In: *Healing Gardens: Therapeutic Benefits and Design Recommendations*. Eds. Clare Cooper-Marcus and Marni Barnes. John Wiley, NY, pp. 27-86.)

La experiencia británica

Gardening Leave es un proyecto británico de Terapia Hortícola destinada al acercamiento del personal militar, en actividad- en general- y a los veteranos de guerra en particular, con la naturaleza. Los jardines enmarcados ofrecen una sensación de santuario. En estos lugares los veteranos, cavan, plantan vegetales, siembran y podan. Gardening Leave no dice que curen los estados mentales pero sí que contribuyen a una salida más positiva de los mismos. Poseen tres jardines terapéuticos en Escocia y uno en Inglaterra. Este último está situado en los terrenos del Hospital Real Chelsea de Londres. En los últimos cinco años han ingresado pacientes procedentes de un amplio espectro de personal del Ejército, Armada y Fuerza Aérea y de una variedad de jerarquías de que van desde el soldado raso hasta suboficiales. **Aquí los veteranos aprenden a lidiar con la agorafobia y a tener su primera conversación con civiles en años. En este jardín encuentran la paz, la fortaleza y la recuperación.**

Wilma Landorf, una de las asistentes de *Gardening Leave* refiere que **trabajar con plantas ayuda a que el soldado recupere sus habilidades básicas perdidas por secuelas de la batalla**. También contribuye al proceso de curación aprender a respetar a todos los seres vivos.

Sir Clive Fairweather, jefe de recaudación de *Combat Stress* dice: **"En mi experiencia con los veteranos de Guerra que vienen seriamente lesionados a Hollybush puedo decir que aquí se les trata en principio sus heridas profundas siendo Gardening Leave el bálsamo ulterior"**.



Jardines Terapéuticos: Beneficios terapéuticos y recomendaciones de diseño, por Clare Cooper Marcus



En Gardening Leave los veteranos aprenden a lidiar con la agorafobia y a tener su primera conversación con civiles en años. En este jardín encuentran la paz, la fortaleza y la recuperación.



Los veteranos de Guerra británicos encuentran paz en los jardines terapéuticos después de los horrores de la guerra.

<http://www.dailyrecord.co.uk/news/scottish-news/veterans-find-peace-from-horrors-of-war-1119952>

Beneficios de la terapia de jardinería

Actividad física y contacto con lo verde – El hecho de cavar y de sacar la maleza reduce la frecuencia cardíaca, mejora el estado físico, da mayor fortaleza muscular (agarre) y el consumo de lo producido mejora la nutrición.

Estado Cognitivo – El medio exterior es mejor que las aulas tradicionales para el aprendizaje cognitivo, mejora la atención y la memoria.

Estado Emocional – Se constatan mejorías convirtiéndose el paciente en un proveedor más que un receptor de cuidados. A través del crecimiento exitoso de las plantas se logra una reducción de la ansiedad y la depresión, se libera en forma segura la ira y la frustración.

Estado Social – El hecho de brindar servicios a la comunidad reduce el aislamiento. Trabajar con otros alienta las habilidades interactivas como parte de un equipo, mejora la cooperación social y las habilidades de comunicación.

Terapia de distracción – Esta actividad los distrae y los saca de su inactividad o de su estado de estrés. Esta actividad de distracción posee muchos beneficios especialmente para aliviar los estados de hipervigilancia, el estrés y la depresión.



La respuesta que se le daba a un soldado que sufría de un estrés por combate era: "Dejate de embromar, sos un soldado!". Esta es una de las razones por la cual a un veterano de guerra le tomaba un promedio de 15 años buscar ayuda.

Bobby, un veterano de Guerra británico de la Guerra del Golfo

Bobby Jones, de 42 años procedente de Ayr, estuvo dos veces destinado en Irlanda del Norte y sirvió en la primera Guerra del Golfo en 1991 y en Bosnia en 1994 como parte del Batallón de Highlanders de la Reina.

Heather Budge-Reid ejecutivo de *Gardening Leave* refiere que en la época de Bobby la respuesta que se le daba a un soldado que sufría de un estrés por combate era: "Dejate de embromar, sos un soldado!". Esta es una de las razones por la cual a un veterano de guerra le tomaba un promedio de 15 años buscar ayuda.

Bobby llegó a Auchincruive en Ayrshire poco después que se fundara en 2007. Dice Jones: "Aquí uno se siente seguro. Este lugar me ayuda a olvidar, se hacen bromas y existe una sensación de pertenencia. Soy uno de los afortunados al tener este lugar en los escalones de mi puerta. Es como un gran oasis, una burbuja de seguridad. Estar con los muchachos y no sentirse juzgado".

Dice Budge-Reid: "A dos tercios de los ex combatientes se les ha diagnosticado un estrés post traumático y un tercio padecen de ansiedad y depresión. Sufren mucho como consecuencia de un estigma. Aún cuando el público en general está empezando a comprender el EPT los veteranos sufren su propio estigma. Es como la culpa del sobreviviente. Hay vergüenza, mucha vergüenza."

Aproximadamente el 80 por ciento de los veteranos tienen o tendrán problemas con el alcohol. Otro gran tema es la diabetes. La dieta altamente calórica de un personal en actividad no se adapta al ámbito civil.

Tam Anderson de 42 años sirvió el regimiento escocés de frontera del rey en Irlanda del Norte y en la primera guerra del Golfo. Al igual que Bobby nunca podrá olvidarse de los cuerpos quemados en la Autopista de la Muerte o los juguetes y ropa de niños diseminados alrededor de las casas de Kuwait entintadas en sangre. (*Veterans find peace from horrors of war in charity's garden*). <http://www.dailyrecord.co.uk/news/scottish-news/veterans-find-peace-from-horrors-of-war-1119952>)

Dice Budge-Reid: "No estamos aquí para curarlos o regresarlos a su puesto de trabajo. Estamos aquí para regresarlos a la vida".

En Argentina

Existen muchos lugares en Argentina donde puede aprenderse Horticultura y Jardinería con salida laboral para los veteranos de guerra. Podemos citar a los cursos del Círculo de Agrónomos de Buenos Aires, los cursos que dicta la Universidad Nacional de San Martín a través del PEAM (Programa de Extensión para Adultos Mayores de la Secretaría de Extensión Universitaria de la UNSAM creado en 1998), los Cursos del *Garden Club Argentino*, los Cursos sobre huertas del Centro del Paisaje de Villa Ocampo, Cursos Municipales gratuitos de formación profesional dictados en la Municipalidad del Partido de General Pueyrredón, la Escuela Municipal de Jardinería Enriqueta L. de Deyá en Quilmes, E.M.A.J.E.A. (Escuela Municipal de Arboricultura, Jardinería y Ecología Aplicada de Lomas de Zamora), Cursos de Jardinería en Almirante Brown, Cursos de jardinería en San Isidro, Cursos en la Fundación Cultural Argentino-Japonesa, la Escuela de Jardinería de Villa Elisa, Cursos de la Fundación Biosfera en La Plata, Curso de Introducción a la jardinería que dicta la Universidad Nacional de Rosario, Cursos del Jardín Botánico de Córdoba, la Universidad Nacional de Córdoba, a través de la Facultad de Ciencias Agropecuarias otorga el Título de Técnico Universitario en Jardinería y Floricultura, Cursos de jardinería en Río Ceballos, Cursos de la Escuela del Jardín Botánico de Corrientes, Cursos en la Escuela de Jardinería Eea N°13 de Resistencia (Chaco), Cursos en Maipue Escuela de Jardinería en General Roca (Cipolletti), Cursos en el Vivero Los Maitenes (Bariloche).



Existen muchos lugares en Argentina donde puede aprenderse Horticultura y Jardinería con salida laboral para los veteranos de guerra.

La Asociación Argentina de Terapia Hortícola

La *Asociación Argentina de Terapia Hortícola* es una ONG que obtuvo su personería jurídica en 2011 siendo su Presidente la Sra. Andrea Súcari. Durante 2013/14 ha dictado Cursos de Capacitación de 2 años de duración en Ing. Maschwitz del cual egresaron 8 Terapistas Hortícolas.

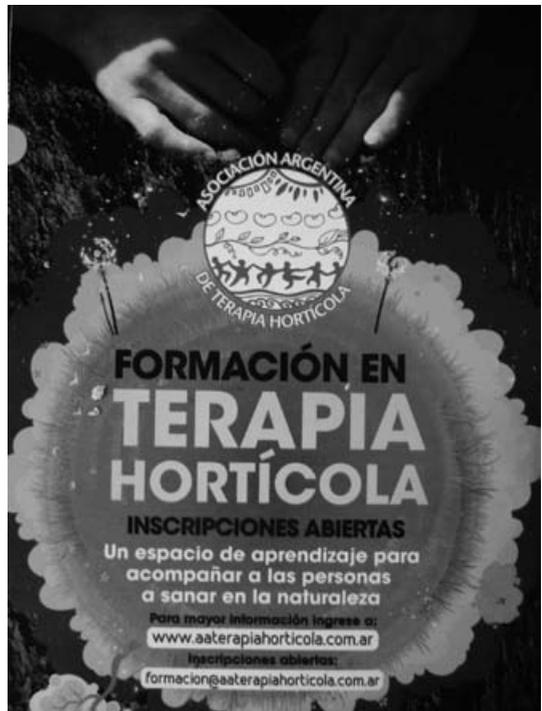




Presidente-Andrea Súcari



Lic. En Psicología Claudia Pesce de la División Prestacional de la Subgerencia de Veteranos de Guerra (INSJP). Aportó toda su vasta experiencia profesional y empuje en aras del proyecto.



La posibilidad de que nuestros veteranos de guerra se reciban de Terapistas Hortícolas tendría un efecto multiplicador pues ellos mismos enseñarían a otros veteranos.

La posibilidad de que nuestros veteranos de guerra se reciban de Terapistas Hortícolas tendría un efecto multiplicador pues ellos mismos enseñarían a otros veteranos y, los que inicialmente fueron pacientes, no solo mejorarían de sus dolencias sino que se transformarían en productores.

La Asociación Argentina de Horticultura



Presidente Sonia Benvenuto de Blaquier

La Asociación Argentina de Horticultura es una entidad sin fines de lucro cuyo lema es *In Agregatis Evolutio Maxima* (juntos logramos más). Su Presidente es la Sra. Sonia Benvenuto de Blaquier. Colaboran además la Sra. Mariana Fortunatti y Marita Thisted. Poseen cursos online sobre arreglos florales que se difunden en Chile, Brasil, Colombia, México, Panamá y Perú.

Esta entidad, aparte de dictar cursos sobre Jardinería Orgánica, Plantas y Hierbas Aromáticas posee un programa denominado *Acción Verde* que busca la conservación de los espacios verdes y jardines de hospitales e instituciones de bien público diseñando, plantando, manteniendo y podando. *Acción Verde* requiere de la **participación de voluntarios** (como pueden ser los veteranos de guerra) y de donaciones.

Escuela de Jardinería Juan O. Hall

La Escuela de Jardinería *Juan O. Hall* (José Cubas 3888, Villa Devoto) depende de la Facultad de Agronomía de la Universidad de Buenos Aires. Dicta cursos sobre orquídeas, bonsái, ikebana, diseño floral, jardines acuáticos, hidroponía, viveros, paisajismo, árboles y arbustos, bouquets y arreglos para novias, plantas de interiores y perennes, jardines orgánicos, hierbas aromáticas. Salud vegetal y hongos comestibles.

Nota:

La hidroponía o agricultura hidropónica es un método utilizado para cultivar plantas usando disoluciones minerales en vez de suelo agrícola.



Escuela de Jardinería *Cristóbal María Hicken*

La escuela de Jardinería *Cristóbal María Hicken* se hizo operacional el 4 de noviembre de 1914 y aún sigue formando especialistas. Esta situada en los terrenos del Jardín Botánico *Carlos Thays* en el barrio de Palermo. La carrera dura seis años en la cual los alumnos cursan 35 materias (más de 40 horas semanales).

Jardín Botánico *Carlos Thays*

El Jardín Botánico *Carlos Thays* ocupa más de 7 hectáreas y depende de la Dirección General de Espacios Verdes, Ministerio de Ambiente y Salud Público. Esta situado en Av. Santa Fe 3951 y su Directora es la Ing. Agr. Graciela M. Barreiro.

El Botánico posee dos jardines de estilo francés e italiano y tres tipos de diseño paisajístico: simétrico, mixto y pintoresco. Si dictan cursos sobre Huertas, Taller de Compostaje y Cactus en el Botánico. Poseen un voluntariado. Su Directora nos explica los logros obtenidos con personas de la tercera edad, con discapacitados, con niños autistas y con probations. Se abre ahora la posibilidad de un ofrecimiento para los veteranos de guerra de Malvinas y su capacitación a su vez como formadores.

Carlos Thays o Jules Charles Thays, según su acta de nacimiento, (París, 20 de agosto de 1849 – Buenos Aires, 31 de enero de 1934), fue un arquitecto, naturalista, paisajista, urbanista, escritor y periodista francés, que realizó la mayor parte de su obra en Argentina.



Director Escuela de Jardinería *Cristóbal María Hicken*,
Profesora María Eugenia Cuerpo.



Ing. Agr. Graciela M. Barreiro,
Directora-Gerencia Operativa Jardín
Botánico *Carlos Thays*



Se abre ahora, en el Jardín Botánico Carlos Thays, la posibilidad de un ofrecimiento para los veteranos de guerra de Malvinas y su capacitación a su vez como formadores.

El programa PRODA de la provincia de Neuquén

El PRODA es un programa innovador en la provincia de Neuquén que hace del trabajo de la tierra, una actividad orientada a la autoproducción de alimentos y al fortalecimiento de la economía familiar. Tiene tres ejes fundamentales: actitud hacia el trabajo; capacitación permanente, a través de cursos y talleres educativos; y el seguimiento riguroso de los procesos productivos. ■

LECTURA SUGERIDA

- *Farming for Health: Green care farming across Europe and the United States. Edited by Jan Hassink and Majken van Dijk. Wageningen UR Frontis Series. Springer.*

AGRADECIMIENTOS

- Marie Arana-Urioste-Headmaster-Herbarium-www.herbarium.cl. Peñalolén. (Chile)
- Asociación Argentina de Horticultura (ASAHO)-Mendoza.(Argentina)
- Graciela Barreiro-Directora-Jardín Botánico Carlos Thays.(Argentina)
- Sonia Benvenuto de Blaquier-Presidente y Sra. Mariana Fortunatti y Marita Thisted -Sociedad Argentina de Horticultura.(Argentina)
- María Eugenia Cuerpo-Directora-Escuela Municipal Técnica de Jardinería Cristóbal M. Hicken-Buenos Aires. (Argentina)
- Fundación Biosfera-Calle 16-Nº 1611-La Plata.(Provincia de Buenos Aires).
- Ing. Agr. Ernesto Benito Giardina Esp.-Director Ejecutivo. Escuela de Floricultura y Jardinería Juan O. Hall. Facultad de Agronomía-Universidad de Buenos Aires (sede Devoto). (Argentina)
- Instituto Nacional de Tecnología Industrial.(Argentina)
- Stephen Mitrone-The Veterans Therapeutic Gardens Project (EE.UU.)
- Pamela Scutti. Equipo del Programa PRODA de la Provincia de Neuquén (Argentina)
- Andrea Súcari-Presidenta de la Asociación Argentina de Terapia Hortícola (Argentina)



BIBLIOGRAFÍA

- (1) Archi's acres- <http://archisacres.com/>
- (2) Kantor, Sylvia- March 19, 2014 , *College of Agricultural, Human & Natural Resource Sciences* - War veterans find peace with a hoe and pitchfork-Washington State University News-March 19, 2014. <https://news.wsu.edu/2014/03/19/war-veterans-find-peace-with-a-hoe-and-pitchfork/#VKVDn3sma7E>
- (3) Kimble-Evans, Amanda-The Farmer-Veteran Coalition helps train returning soldiers to be the next generation of farmers. <http://www.organicgardening.com/living/veteran-soldiers-become-novice-farmers>
- (4) Leigh Brown, Patricia -Helping Soldiers Trade Their Swords for Plows (*The New York Times*, Feb 5, 2011)
- (5) McEvoy, Miles-Military Veterans: the Next Generation of Organic Farmers. Miles McEvoy, National Organic Program Deputy Administrator, on May 11, 2012 at 2:52 PM <http://blogs.usda.gov/2012/05/11/military-veterans-the-next-generation-of-organic-farmers/>
- (6) McVeigh, Tracy-The garden of peace: helping veterans heal the mental scars of war-The Guardian/*The Observer*, Sunday 30 November 2014
- (7) Milliken, C.S., Aucherloinie, J, and Hoge, C.W (2007). Longitudinal Assessment of Mental Health Problems Among Active and Reserve Component Soldiers Returning From the Iraq War." *JAMA*, vol. 298, no. 18.
- (8) Mitrone. Steve- The Veterans Therapeutic Gardens Project, Associate ASLA. <http://www.asla.org/ppn/Article.aspx?id=25302>
- (9) Redfield, Molly- Gardening-projects-change-lives-of-troubled-veterans. Nourishing the Planet October 11, 2012-*The Christian Science Monitor*- <http://www.csmonitor.com/World/Making-a-difference/Change-Agent/2012/1011/Gardening-projects-change-lives-of-troubled-veterans>
- (10) Righetto, Constantina-The story of horticultural therapy. <http://www.growtheplanet.com/en/blog/better-world/article/318/the-story-of-horticultural-therapy>
- (11) Simson SP, Straus M. Horticulture as Therapy: Principles and Practice. The Food Products Press, and imprint of The Haworth Press, Inc.: Binghamton, NY. 1998. p. 150-9.
- (12) Veterans find peace from horrors of war in charity's garden -*Daily Record*-Apr 23,2012 <http://www.dailyrecord.co.uk/news/scottish-news/veterans-find-peace-from-horrors-of-war-1119952>
Dirección Nacional del Derecho de Autor Exte 5220892.

Resumen de noticias de NuestroMar

1º de junio al 10 de noviembre de 2015

Contraalmirante VGM (R) Carlos E. Cal, editor de www.nuestromar.org

Este resumen contiene las noticias destacadas que fueron publicadas en las páginas de www.nuestromar.org durante el mencionado período. Además de publicar diariamente las noticias del sector, el sitio de la Fundación NUESTROMAR ofrece un boletín semanal que se envía gratuitamente por correo electrónico mediante suscripción (info@nuestromar.org).

Siga a NUESTROMAR en Facebook: <http://www.facebook.com/fundacion.nuestromar> y en Twitter: <http://twitter.com/nuestromar>

ECOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE

El CO2 tiene un efecto fertilizante a bajas temperaturas en el Ártico

El dióxido de carbono (CO2) tiene un efecto fertilizante a bajas temperaturas en el Océano Ártico y regula la producción de materia orgánica (producción primaria) llevada a cabo por el fitoplancton marino. Sin embargo, con la llegada del verano, cuando la temperatura aumenta, este efecto desaparece y, por tanto, disminuye la capacidad del fitoplancton para capturar CO2. 04/09/15

Riachuelo: los vecinos deberán pagar parte del juicio por saneamiento

Los vecinos del Riachuelo, actores y demandantes de la causa que se tramita en la Corte Suprema de Justicia, deberán pagar las costas de una instancia del juicio por la contaminación del curso de agua. Así lo resolvió el máximo tribunal al rechazar el pedido de revocatoria de una resolución dictada en marzo pasado por los jueces en las que exime a las empresas demandadas de pagar las costas de esa instancia. 29/08/15

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

Smart Rivers 2015

(FNM) Entre el 7 y 11 de septiembre 2015 tuvo lugar en Buenos



Aires uno de los más importantes Congresos sobre Vías Navegables que han tenido lugar en nuestro país, organizado por AADIP, la Asociación Argentina de

Ingenieros Portuarios. Prestigiosos técnicos de casi todos los continentes han dado sus conferencias sobre cómo se deben aprovechar las vías navegables de acuerdo con los intereses de todo el mundo. 01/10/15

PUERTOS

Trelew procura arrebatarle un negocio al puerto de Bahía Blanca



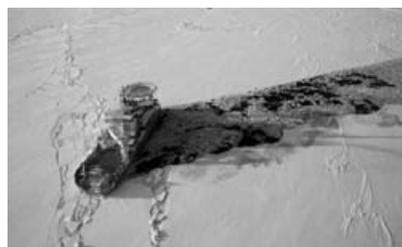
El diezmo o desactivado poder de lobby local será puesto a prueba una vez más en los próximos meses

cuando se defina la ruta que tomarán los cientos de toneladas de arenas silíceas extraídas de Chubut para el megayacimiento de Vaca Muerta, en Neuquén. 23/09/15

Puertos: habrá más inversión

Será el sector de mayor crecimiento en todo el mundo; América latina, destacada. Durante la próxima década las inversiones en infraestructura del transporte crecerán a un promedio anual del 5% en todo el mundo: unos US\$ 1,5 billones hasta 2025. Así lo señala el informe "Mercado de la infraestructura del transporte mundial: perspectivas a 2025", elaborado por la consultora PwC y Oxford Economics. 04/11/15

INDUSTRIA NAVAL



Las pruebas de mar del "Baltika", el Rompehielos "oblicuo" (Rusia)

(FNM) Desarrollado por Aker Arctic, el rompehielos de rescate "Baltika" es

el primer barco construido con un casco asimétrico que permite la ruptura de hielo no solamente navegando hacia adelante y atrás, sino también hacia los costados. De esta forma, el relativamente pequeño rompehielos "oblicuo" es capaz de abrir canales anchos en el hielo. 04/09/15

PESCA Y ACUICULTURA

Exportaciones pesqueras registran caídas en volumen y en divisas



Producto de las menores ventas y de los menores precios del langostino, la merluza y el calamar las exportaciones de la pesca argentina se

redujeron en relación a 2014. Las dificultades internacionales y locales reducen el rendimiento de la actividad. 08/11/15

Por la "mala prensa", cayó hasta un 40% la venta de salmón



El salmón rosado nunca estuvo tan cuestionado. Se lo tenía como un delicioso y exclusivo pescado con amplios beneficios para la salud. Hasta

que, de repente, le cayeron las peores acusaciones: que los tiñen con colorantes, que los crían hacinados con exceso de antibióticos, que les dan hasta pesticidas y hormonas, y que comerlo puede hacer mal. Está en discusión en qué medida las críticas, lanzadas por referentes de la gastronomía, tienen fundamento. Pero la polémica, con eco en los medios, ya tuvo un fuerte impacto en los hogares, donde las compras de salmón cayeron hasta un 40% y hubo un masivo regreso a los pescados alternativos.

POLÍTICA Y ECONOMÍA

Nafragio militante: fin de ciclo de un velero kirchnerista

Juan Bautista Duizeide miró el transmisor del BLU, un equipo de comunicación de larga distancia, suspiró resignado y lo hizo: "A todas las embarcaciones a la escucha en esta frecuencia, aquí La Sanmartiniana llamando", moduló con voz fuerte y clara. Y luego lo hizo de nuevo. Y una vez más. Desde el San Arawa II establecieron el contacto con La Sanmartiniana, le pidieron la posición exacta y los tranquilizaron, estaban en camino. La respuesta del capitán del pesquero respondió a los protocolos marinos, pero también a su historia de navegante. Con 68 años y residente en Mar del Plata, Carlos Burlando está al frente del San Arawa II desde 1999, año en que fue rescatado por un buque de la Esso, cuando en esas mismas aguas se hundió el barco pesquero en el que viajaba, el Auriga. 27/09/15

Gran Bretaña avanza en el refuerzo militar para Malvinas

El Reino Unido dio inicio a su plan para profundizar la militarización de las Islas Malvinas. En marzo, el gobierno de

David Cameron anunció un refuerzo presupuestario de u\$s267 millones por el supuesto riesgo de un conflicto con la Argentina. Ahora, esa inversión fue puesta en marcha: antes de fin de año, el primer radar del nuevo sistema anti-aéreo estará en funcionamiento. 27/08/15

ENERGIA Y MINERALES

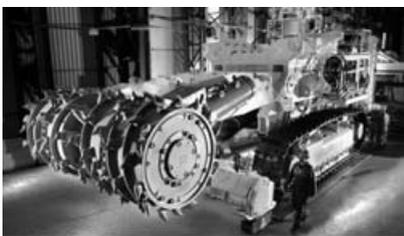
La eólica marina, cada vez más grande y en aguas cada vez más profundas



La Asociación Mundial de la Energía Eólica (World Wind Energy Association, WWEA) acaba de publicar su último Balance Eólico Global.

Según ese documento, que repasa el estado de la eólica a escala mundial, a treinta de junio de 2015 había ya casi 400 gigavatios de potencia eólica instalada en todo el mundo. De ese total, son ya 9.000 los megavatios instalados mar adentro. De ellos, 1.480 megas fueron instalados en 2014, un 25% menos que en 2013. A pesar de esa ralentización del crecimiento de la eólica marina, la industria sigue desarrollando turbinas, cada vez más grandes, y asimismo para aguas cada vez más profundas. Según WWEA, antes de 2020 ya habrá funcionando prototipos de hasta 10 megavatios. 16/11/15

Despachan primeras máquinas para minería submarina de gran profundidad



(FNM) Tras cinco años de construcción, han sido entregadas a la firma minera canadiense Nautilus Minerals, las máquinas

submarinas que serán utilizadas para extraer oro y nódulos de mineral de hierro en la plataforma submarina de Papúa Nueva Guinea.

CIENCIA, TECNOLOGÍA Y EDUCACION



Otra licitación para construir buque de investigación pesquera ¿Habrá ofertas argentinas esta vez?

(FNM) El Instituto

Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero, bajo la esfera del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación, publicó a través de su sitio web el llamado a licitación para adquirir un buque costero para la investigación pesquera y oceanográfica, "en el marco del Programa de Desarrollo Pesquero y Acuicola Sustentable". 26/09/15

SPI Astilleros presentó la única oferta válida para construir el buque costero del Inidep

La propuesta fue por 10,2 millones de dólares, según informó el instituto. Hubo otra oferta de Contessi; pero ingresó fuera los plazos establecidos y terminó rechazada. 10/11/15

Desarrollan en la Universidad Nacional del Centro un vehículo autónomo submarino para YPF



El aparato, denominado Ictiobot 1000, será diseñado y construido en la ciudad bonaerense de Olavarría, a 350 kilómetros al sudoeste de Buenos Aires, por

un equipo de docentes, investigadores y becarios del Instituto de Investigación Tecnológica en Electricidad y Mecatrónica (Intelymec) de la Facultad de Ingeniería de la Unicen. 30/08/15

DEFENSA, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

Recortes presupuestarios obligan a suspender proyectos a la Marina de Brasil



(FNM) El Comandante de la Armada de Brasil, almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, informó que el recorte de recursos debido a la crisis económica

llevó a la institución a suspender el proyecto para monitorear el mar patrimonial y proteger los recursos del "presal". 15/11/15

Buque boliviano fue sorprendido con cargamento de armas al Estado Islámico



(FNM) La Guardia Costera de Grecia encontró 5.000 fusiles y alrededor de medio millón de municiones que serían entregadas los terroristas. Las autoridades están investigando si además de las

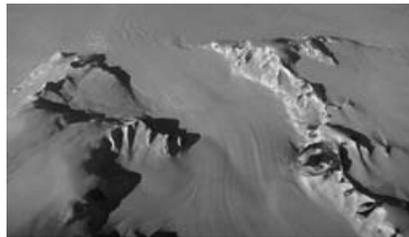
armas, el carguero se utilizó también para el tráfico de refugiados de Egipto a Turquía. 08/09/15

ANTÁRTIDA

Armadas de Chile y Argentina extienden vigencia de Patrulla Antártica Naval Combinada

La signatura, presidida por el Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, Contraalmirante Felipe García-Huidobro y el Comandante del Área Naval Austral, Luis Enrique López, detalla una serie de aspectos necesarios para la operación combinada de las fuerzas navales del área austral, e intercambios de marinos de diversas especialidades. 22/09/15

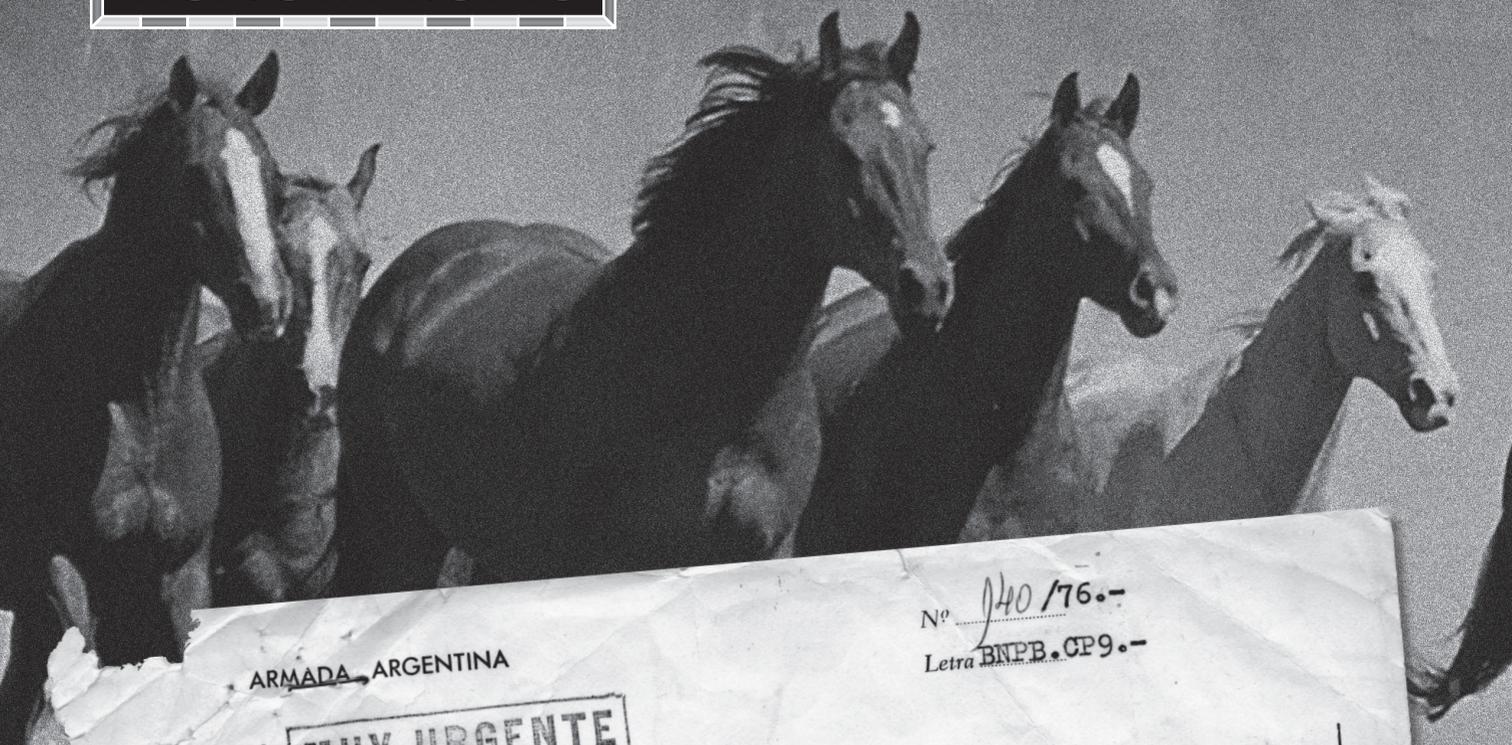
La NASA dice que la Antártida está ganando más hielo del que pierde



La Antártida está ganando más hielo del que ha perdido, según un nuevo estudio de la NASA. Un equipo de la NASA llegó a esa conclusión después

de que los científicos examinaron la altitud de la capa de hielo de la región, medida desde satélites. 13/11/15 ■

HUMOR PROPIO



ARMADA ARGENTINA

Nº 140/76.-

Letra BNPB.CP9.-

MUY URGENTE

DIRECCION DE
ABASTECIMIENTOS NAVALES
MESA DE ENTRADAS

18 JUN 1976

N.I. B 3814

PUERTO BELGRANO, 7 de junio de 1976.-

OBJETO: S/Valorización.-

A LA DIRECCION DE ABASTECIMIENTOS NAVALES - Dpto. Control del Ma-
terial.-

De acuerdo con lo solicitado en Expte.
BNIM.JBY.Nº 84/76, se solicita la valorización de un equino (zai
no-macho) de 9 años, inventariado en esta Base Naval bajo la ca-
racterística L-64 Fº 101 Libro Nº 20 del Cargo "Enseres y Mana-
je".-



CAPITAN DE FRACATA CONTADOR
JEFE DPTO. CONT. Y FINANZAS

ARMADA ARGENTINA

Nº 140/76

Letra BNPB. CP9

NI: B-3814/76

BUENOS AIRES, 30 de junio de 1976.

///BASE NAVAL PUERTO BELGRANO.

Tomado conocimiento y de acuerdo a las averiguaciones efectuadas en plaza, no se puede determinar fehacientemente el precio del equino en cuestión, por cuanto son varios los factores que inciden para poder determinar un valor justo y razonable; como por ejemplo, que en los equinos es necesario poder visualizar su dentadura (ver desgaste producido en los dientes y largo del colmillo). Hemos visitado Palermo y San Isidro, dejando de lado La Plata por razones de distancia, y no se ha podido lograr una información clara sobre el particular. Incluso se nos ofreció para llevarlo y ver la posibilidad de inscribirlo en alguna carrera, pero se desechó la misma, por no conocer exactamente el grado de resistencia y velocidad del zaino-macho en cuestión.

Ante la falta de información, ya que en esta Capital, los automóviles han suplantado a los caballos, y solo quedan algunos percherones y de silla, estimando que no son los que se ajustan al consultado, hemos realizado una investigación entre mateos que pululan por el "Rosedal", pero, nos informaron que, era necesario que pudieran verlo o al menos tener una fotografía del mismo riéndose, y así poder verle los dientes. También será necesaria una foto de las patas y manos (de frente, de perfil y en posición de colocarle las herraduras).

Ante tal situación, y no pudiéndose determinar el valor aproximado del mismo, remito el presente en devolución estimando que en esa zona es más factible valorizar lo requerido.-



[Handwritten Signature]
 CAPITAN DE FRAGATA COMANDANTE
 JEFE

XL Salón Nacional de Pintores Marinistas



Desde el martes 20 al jueves 22 de octubre se llevó a cabo en el Salón Brown del Centro Naval el “XL Salón Nacional de Pintores Marinistas” que se desarrolla bianualmente. El mismo fue inaugurado el lunes 19 de octubre realizándose un acto con entrega de premios y diplomas a los expositores seleccionados. ■



Primer Premio al Sr Natolio Galuzzi por su obra “Chatarra”.



Segundo Premio a la Srta. María Susana Uzal por “Fortuna III”.



Tercer Premio al Sr. Carlos A. Rodríguez por “Odisea”.

Premio Capitán Lebán al Sr. Capitán de Fragata (R)
D. Jesús Poblet por “Orzando”.



Mención a la Sra. Beatriz Chirico de Jones por “Hombre de mar”.



Mención a la Sra. Ana Dina Rebella por “Velas”.



Mención a al Sr. Ángel Varela por “Ms Fishing Boats”.



Mención a la Sra. Celina Zazzeti de Veciana por “Barcos en el atardecer”.

Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 8 de abril de 2015

Presidente:	Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martín	
Vicepresidente 1°:	Contraalmirante VGM (R) Julio Alberto Covarrubias	Director de Contacto de la Sede Tigre
Vicepresidente 2°:	Contraalmirante VGM (R) Carlos Bartolomé Castro Madero	
Secretario:	Capitán de Navío VGM (R) Mario I. Carranza Hortelup	Presidente del Comité de Socios
Tesorero:	Capitán de Navío Contador (R) Carlos Omar González	Jefe del Comité de Control de Gestión Económico-Financiero
Protesorero:	Capitán de Navío Contador (R) Juan Carlos Franco	

Vocales Titulares:

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro García Sanabria	Director de Contacto de la Sede Núñez
Capitán de Navío (R) Gabriel Oscar Catolino	
Contraalmirante VGM (R) Héctor Alfredo Campoamor	Jefe de la Delegación La Plata
Capitán de Navío Miguel Ángel Urroz	
Capitán de Navío IM VGM (R) Juan Fernando Pendino	Jefe de la Delegación Bahía Blanca
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Víctor Cavilliotti	
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Luis Alessandrini	Jefe del Comité Académico
Capitán de Navío VGM (R) Oscar Adolfo González	
Contraalmirante VGM (R) Eduardo Raúl Castro Rivas	
Capitán de Navío VGM (R) Héctor Julio Valsecchi	Director del Boletín del Centro Naval
Capitán de Navío VGM (R) Mario Hugo Figueroa	Director de Contacto de la Sede Olivos
Contraalmirante VGM (R) Pablo Carlos Rossi	Jefe del Comité de Náutica y Comodoro del YCCN
Capitán de Fragata (R) Pedro Eduardo Giromini	
Capitán de Navío VGM (R) Alberto Scotto Rocha	Jefe del Comité de Deportes
Contraalmirante VGM (R) Pablo Marcelo Vignoles	Presidente del Instituto de Publicaciones Navales
Contraalmirante (R) Héctor Marcelo Lobbosco	Jefe de la Delegación Mar del Plata
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Alejandro Pingitore	Jefe del Comité de Reglamentación
Capitán de Fragata José Alberto Marti Garro	

Vocales Suplentes:

Capitán de Fragata VGM (R) Alejandro Castrilli
Capitán de Navío VGM (R) Pablo Ramón Marín
Capitán de Navío VGM (R) Juan José Iglesias
Contraalmirante Guillermo Tyburec
Capitán de Navío Carlos María Allievi
Teniente de Fragata Leonor Alejandra Ávila Dau

Vocales Adscriptos:

Capitán de Navío (R) Eduardo Rubén Demarco

Comodoro de Marina César Julio Recalde

Capitán de Navío Guillermo René Simoncini

Vocal Titular ante la FEMFASE

Jefe del Comité de Actividades Culturales y
Director de Contacto del Anexo Hotel
Representante ante la Federación Argentina
de Yachting
Jefe de la Delegación Puerto Belgrano

COMISIÓN FISCALIZADORA

Fiscalizadores Titulares:

Capitán de Navío (R) Gustavo Eduardo Prieto
Capitán de Navío (R) Juan José Membrana
Capitán de Navío (R) Julio César Ciarrocca
Teniente de Fragata (R) Alberto Guillermo Thomas

Fiscalizador Suplentes:

Capitán de Navío VGM (R) Oscar Osvaldo Brandeburgo
Capitán de Navío Contador Juan José Palermo

