

Boletín del Centro Naval



FUNDADO
EN MAYO
DE 1882



REPÚBLICA

ARGENTINA

AÑO 134 - VOL. CXXXIV N° 842 ENE / ABR DE 2016

REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **842**

ENERO / ABRIL DE 2016



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

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



Imagen de portada:

Aviso ARA *Bahía Agradable*, una de las cuatro unidades recientemente incorporadas por la Armada Argentina.

FOTOGRAFÍA DE ANALÍA OBREGOSO, CORTESÍA DE GACETA MARINERA.

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

3	CARTA DEL DIRECTOR
5	MARINOS ILUSTRES Capitán de Navío Luis René Antonio Capurro
6	Centenario de la Aviación Naval
10	Homenaje a Guillermo Brown Profesora Emilia Menotti
15	CARTAS DE LECTORES
17	LIBROS
18	Pequeñas islas, grandes disputas Capitán de Fragata (R) Alberto Gianola Otamendi
36	DIFUNDIENDO CONFERENCIAS Homenaje al Plus Ultra – 90.º Aniversario Conferencia celebrada el 17 de marzo de 2016 por el Capitán de Navío Aviador Naval VGM (R) Juan J. Membrana
44	Hundimiento del crucero ARA <i>General Belgrano</i>: Lecciones aprendidas sobre abandono, supervivencia y rescate Capitán de Navío VGM Rafael Rey Álvarez
50	Influjo de la academia platónica en la cultura occidental y cristiana Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez
70	Barrio chino, túneles y fantasmas Profesor Alfio A. Puglisi
76	Reflexiones sobre la movilidad Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales
84	Defensa y Fuerzas Armadas Contraalmirante (R) Juan C. Neves
104	NOTICIAS DE NUESTRO MAR
	ESTELAS AJENAS - NUESTRO MAR
106	La Cuestión de la Milla 201: La pesca de especies migratorias fuera de la ZEE argentina
110	Plataforma continental: entre la celebración legítima y el efectismo

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

Estimados lectores:

Celebramos, este año, el Bicentenario de la Declaración de la Independencia. Se consagraron en ella las ideas de Libertad y Soberanía, no solo para las Provincias Unidas del Sud, sino para todos los otros pueblos de América que habían sido civilizados por los reyes de España. Los criollos querían ser sus propios mandantes. Muchos habían combatido para poder llegar a concretar ese sueño. Las acciones de tropas al mando de hombres como Belgrano y Güemes, para destacar ejemplos emblemáticos, fueron sucedidas por el aporte victorioso de San Martín en San Lorenzo y por un hito sin par, como fue la caída de Montevideo. El año pasado, recordamos las brillantes victorias de Brown en Martín García y en El Buceo y el golpe final de Alvear para despejar al Plata del peligro realista.

Los clérigos y los letrados que, reunidos en Tucumán, dieron el valiente paso, permitieron que San Martín emprendiera su campaña para liberar Chile y Perú. La organización argentina no llegó sino hasta la jura de la Constitución en 1853-1860. Llegando a ser, en el Centenario, una de las primeras naciones de la Tierra. Hombres como Sarmiento y Roca, asesorados por brillantes marinos, dieron a la Armada su dimensión necesaria y por ende fue una de las más importantes del mundo. Cien años después, nos encontramos casi como al principio, pero con esperanza confiamos en un futuro promisorio para la Patria.

El Centro Naval y su Boletín nacieron en ese momento glorioso concebido por jóvenes oficiales de excelente formación que alumbraron y alumbran nuestro camino. Hemos mantenido los valores. Hombres nuestros han luchado con denuedo en las guerras que debimos combatir. Estamos orgullosos de ellos y de nosotros mismos. Confiamos que el reconocimiento no concretado llegue de la mano de la unidad de los argentinos, que la Justicia se imponga y que el grueso de la sociedad no se vea obnubilada por el sentimiento de venganza de los derrotados en el campo de batalla.

En las páginas en este número, intentamos rescatar valores como los de Brown y evocar figuras más modernas, como la del Capitán Capurro.

Volcamos aquí ideas, no necesariamente compartidas, pero que a nuestro juicio son parte de la discusión vital para enmendar errores y solidificar aciertos.

Festejamos el centenario de la Aviación Naval y destacamos hechos valientes como el viaje del Plus Ultra a los noventa años de su realización.

Continuamos con experiencias que nos nutren: el Capitán Rey Álvarez escribe sobre el hundimiento del Crucero ARA *Belgrano* de manera clara y sencilla.

Un artículo del Profesor Puglisi nos sumerge en un baño de nostalgia al incursionar en "barrios chinos" y túneles, y nos atrae con la existencia de fantasmas reales o imaginarios.

El Capitán Gianola Otamendi nos ilustra sobre pequeñas islas que han dado origen a disputas internacionales y que nuestra percepción asimila a disputas propias.

En la sección "Estelas Ajenas" reproducimos noticias de *Nuestro Mar*, página web de una calidad que ponderamos, siempre preocupada por los intereses marítimos.

Esperamos que este número los satisfaga. Sea así, o no, la sección Cartas de Lectores está abierta, fundamentalmente para la discusión de ideas. Hasta la próxima edición.

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

Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 8 de abril de 2015

Presidente:	Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martin
Vicepresidente 1°:	Contraalmirante VGM (R) Julio Alberto Covarrubias..... <i>Director de Contacto de la Sede Tigre</i>
Vicepresidente 2°:	Contraalmirante VGM (R) Carlos Bartolomé Castro Madero
Secretario:	Capitán de Navío VGM (R) Mario I. Carranza Hortelup..... <i>Presidente del Comité de Socios</i>
Tesorero:	Capitán de Navío Contador (R) Carlos Omar González..... <i>Jefe del Comité de Control de Gestión Económico-Financiero</i>
Protesorero:	Capitán de Navío Contador (R) Juan Carlos Franco

Vocales Titulares:

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro García Sanabria	<i>Director de Contacto de la Sede Núñez</i>
Contraalmirante VGM (R) Héctor Alfredo Campoamor.....	<i>Jefe de la Delegación La Plata</i>
Capitán de Navío Miguel Ángel Urroz	
Capitán de Navío IM VGM (R) Juan Fernando Pendino	<i>Jefe de la Delegación Bahía Blanca</i>
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Víctor Cavilliotti	
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Luis Alessandrini	<i>Jefe del Comité Académico</i>
Capitán de Navío VGM (R) Oscar Adolfo González	
Contraalmirante VGM (R) Eduardo Raúl Castro Rivas	
Capitán de Navío VGM (R) Héctor Julio Valsecchi	<i>Director del Boletín del Centro Naval</i>
Capitán de Navío VGM (R) Mario Hugo Figueroa.....	<i>Director de Contacto de la Sede Olivos</i>
Contraalmirante VGM (R) Pablo Carlos Rossi	
Capitán de Navío VGM (R) Alberto Scottó Rocha.....	<i>Jefe del Comité de Deportes</i>
Contraalmirante VGM (R) Pablo Marcelo Vignoles.....	<i>Presidente del Instituto de Publicaciones Navales</i>
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Alejandro Pingitore.....	<i>Jefe del Comité de Reglamentación</i>
Capitán de Fragata José Alberto Marti Garro	
Capitán de Navío VGM (R) Pablo Ramón Marín.....	<i>Vocal Titular ante la FEMFASE</i>
Capitán de Navío VGM (R) Juan José Iglesias	

Vocales Suplentes:

Capitán de Fragata VGM (R) Alejandro Castrilli
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.....	<i>Jefe del Comité de Actividades Culturales y Director de Contacto del Anexo Hotel</i>
Capitán de Navío Alejandro Raúl Chacoff.....	<i>Jefe de la Delegación Puerto Belgrano</i>
Capitán de Navío Marcelo Ricardio Flamini	<i>Jefe de la Delegación Mar del Plata</i>

COMISIÓN FISCALIZADORA

Fiscalizadores Titulares:

Capitán de Navío (R) Gustavo Eduardo Prieto
Capitán de Navío (R) Juan José Membrana
Capitán de Navío Contador (R) Julio César Ciarrocca
Teniente de Fragata (R) Alberto Guillermo Thomas

Fiscalizador Suplentes:

Capitán de Navío VGM (R) Oscar Osvaldo Brandeburgo
Contraalmirante Contador Juan José Palermo



Capitán de Navío Luis René Antonio Capurro

Con el fallecimiento del Capitán de Navío Luis René Antonio Capurro desaparece uno de los mayores oceanógrafos argentinos del siglo XX. Nació en Buenos Aires, el 11 de enero de 1920, hijo de Luis Capurro y Carmen Filograsso. Ingresó a la Escuela Naval Militar en 1936 y egresó en 1940 junto con la promoción 67. Cursó la Escuela de Aplicación (actual ESOA) en 1945. Después de la II Guerra los EEUU decidieron poner a disposición de la ciencia universal los conocimientos sobre el mar adquiridos durante su transcurso. Argentina envió cuatro a estudiar Hidrografía al Servicio Hidrográfico en Washington (D.C.) y otros tantos a estudiar Oceanografía, por eso entre 1946 y 1949 realizó un posgrado en la Scripps Institution of Oceanography, La Jolla, Universidad de California, obteniendo el Master of Sciences in Oceanography.

En 1949 comandó el remolcador ARA *Chiriguano* al que convirtió en buque oceanográfico logrando además el salvataje del B. D. T. N° 1, varado en el río Paraná. Luego comandó al rompehielos ARA *General San Martín* en la Campaña Antártica 1957-1958. Entre 1959-1961 realizó una estancia postdoctoral en la Texas A & M University, College Station, Texas. Director del Servicio de Hidrografía Naval (1962-65). Se retiró en 1966.

Ingresó a la Unidad Mérida del Centro de Investigaciones y Estudios Avanzados de México (CINVESTAV) el 1° de Agosto de 1982, integrándose de inmediato a la planta de docentes e investigadores donde se desempeñó durante 33 años. Fue profesor de Oceanografía General en la UBA y en México. Por su especialización realizó investigaciones en Oceanografía Física, aplicada a las costas. Introdujo en nuestro país el concepto integrador de "Ciencias del Mar", algo más amplio e interdisciplinario que "Oceanografía".



Introdujo en nuestro país el concepto integrador de "Ciencias del Mar", algo más amplio e interdisciplinario que "Oceanografía".

Fue miembro por invitación de la Sociedad Científica Argentina y formó parte de los comités editoriales de las revistas: *Geofísica Internacional* (UNAM), *Investigaciones Marinas* (CICIMAR), *Reviews in Fish Biology and Fisheries* (UK), así como Frente Marítimo, Uruguay-Argentina. Ocupó posiciones relevantes en diversos comités, incluyendo la Comisión Evaluadora del CONACyT (1985-1988), y la Comisión Nacional PNUD. Fue distinguido como Presidente del Scientific Committee of Oceanic Research (SCOR) del Consejo Internacional de Uniones Científicas (ICSU). Escribió: *Apuntes de Oceanografía Geológica*, *Oceanography for practicing engineers* y *Química del agua de mar*. Autor de numerosos artículos, entre ellos: "Estudio oceanográfico sobre las aguas antárticas" (BCN, Vol. 67 N° 588), "Estudio de los océanos desde plataformas espaciales", "La oceanografía y la estrategia naval" (BCN, Vol. 78, N° 643), "Expedición Argentina al Mar de Weddell (1954-1955)" y "El límite entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico". Su discípulo Enrique Schnack ha dicho de él: "Capurro fue testigo privilegiado de esa gran revolución de las Ciencias de la Tierra - la tectónica global - que tuvo su origen en la exploración de los fondos oceánicos". El capitán Capurro contribuyó a crear 4 Licenciaturas, 10 Maestrías y 7 Doctorados. Casó con Victoria Álvarez. Falleció en Mérida, Yucatán, México, el 6 de julio de 2015. ■

Centenario de la Aviación Naval

1916 – 2016

En conmemoración del centenario de la Aviación Naval, el 11 de febrero pasado, se realizó un acto conmemorativo en el Museo del Fuerte Barragán. Para honrar la fecha, hizo uso de la palabra el Comandante a cargo de la Aviación Naval, Capitán de Navío don Rodolfo Larrosa. El Boletín del Centro Naval reproduce el discurso pronunciado como adhesión al componente aéreo de la Armada, que ha dado muestras, a lo largo de estos cien años, de alta pericia profesional y de aquilatamiento de valores tales como el heroísmo, el amor a la libertad y el amor a la patria.



Presidieron el acto, además del Comandante de la Aviación Naval a cargo, el Comandante de la Fuerza Aeronaval N.º1, Capitán de Navío Julio Gandolfo, y el Intendente de Ensenada, Mario Secco.

En ese mismo lugar, durante la ceremonia, las autoridades descubrieron un monolito conmemorativo del centenario, donde luego se colocaron ofrendas florales. A continuación, el capellán de la Base Aeronaval Punta Indio, Raúl Sidders, realizó una invocación religiosa en memoria de los precursores y mártires de la Aviación Naval.

Durante la ceremonia, la Banda de Música de la Escuela Naval Militar interpretó el Himno Nacional Argentino, la Marcha de la Armada Argentina y la de la Aviación Naval.

Para finalizar el acto, un T-28 Fennec de matrícula civil pintado con el mismo diseño que los aviones de ese tipo que integraban el Parque Aeronaval, al comando de los Tenientes de Fragata Aviadores Navales (RE) Diego Goñi y Eduardo Gatti, sobrevoló la plataforma sur del Museo Histórico del Fuerte Barragán.

Es a principios del siglo xx cuando en el mundo comienza la aventura del vuelo con máquinas más pesadas que el aire, utilizando, inicialmente, globos esféricos de poca maniobrabilidad y dirigibles, hasta la aparición del aeroplano.

Para el caso de la Argentina, la actividad de vuelo comenzó en 1907 con las ascensiones del globo “Pampero”, al mando de don Aarón de Anchorena y de don Jorge Newbery. El 13 de enero de 1908, por iniciativa de civiles y de militares, se creó el aeroclub argentino, donde tuvo lugar el primer vuelo de una aeronave en Longchamps el 6 de febrero de 1910, al mando del piloto francés Henry Bregui.

La entonces Marina de Guerra no fue ajena a este proceso. Su personal comenzó a interesarse en dicha actividad, y se difundieron conocimientos y convicciones (mediante publicaciones y conferencias) acerca de la conveniencia del uso de la aeronáutica en la búsqueda de un mejor servicio naval, y se consideró el uso de una aerostación para actividades de patrullaje y de exploración.

De este modo, en la década de 1910, se tomó conciencia de la necesidad de contar con una sección aérea en la Marina, para estar en consonancia con la tendencia mundial; por ello, en 1913, comenzó a desarrollarse un proyecto destinado a la creación de su propio servicio de aviación y de aerostación navales.

Paralelamente, y luego de varias gestiones, el 28 de julio de 1910, se creó, en el Palomar, la “Escuela Aérea Argentina”, cuyo objetivo principal era la formación de pilotos argentinos, conforme a las reglas internacionales vigentes para la extensión de los brevets.



En la década de 1910, se tomó conciencia de la necesidad de contar con una sección aérea en la Marina, para estar en consonancia con la tendencia mundial.

Allí tuvimos nuestro primer precursor aeronaval a bordo de un avión y con uniforme de la Armada Argentina: el entonces Teniente de Fragata don Melchor Escola quien, el 23 de octubre de 1912, obtuvo su brevet internacional de piloto aviador, el N.º 15 del país, por lo que fue el primer aviador naval y el primer piloto militar en recibir su licencia de aviador. En septiembre de ese mismo año, se incorporó a la recién creada “Escuela de Aviación Militar”, de carácter conjunto, para formar pilotos del Ejército y de la Armada, y dirigida por el Capitán de Fragata Ingeniero Electricista don Jorge Newbery.

Debo además destacar a quien fue el primer Suboficial Piloto de la Armada, primer instructor de vuelo y, también, su primer mártir: el Condestable Artillero de Primera Joaquín Oytabén, quien obtuvo su brevet internacional N.º 57 (2.º en la Armada) el 14 de septiembre de 1914. Oytabén falleció durante un vuelo de adiestramiento al comando de su avión Farman al año siguiente.

Del análisis de las primeras experiencias en vuelo, se concluyó que la formación de los aviadores navales debía estar exenta de cualquier tendencia deportiva y, por el contrario, debía abordarse desde el entrenamiento profesional, acompañado de una rigurosa selección del personal en todos los grados. Esto motivó el temprano interés de la Marina de Guerra en la instalación de una Escuela de Aviación, ensayada inicialmente en el Arsenal del Río de la Plata (1914-1915) y, posteriormente, aquí, en Fuerte Barragán (1916).

El Presidente de la Nación, don Victorino de la Plaza, y el Ministro de Marina, Almirante don Juan Sáenz

Valiente, suscribieron, por decreto de fecha 11 de febrero de 1916, la creación de un “Parque y Escuela de aerostación y aviación en Fuerte Barragán”, hecho que sucedió aquí hace ya cien años, lo cual señala el centenario de la fundación orgánica del componente, cuya función era la formación del cuerpo de Aviación Naval, con el personal y el material con que se contaba. Su jefe fue el entonces Teniente de Navío don Melchor Escola.

Ese decreto estableció, además, que los pilotos aviadores debían, obligatoria y previamente, obtener el título de piloto de la Federación Aeronáutica Internacional, para luego conseguir el de piloto de la Armada. Por lo tanto, se envió a la Escuela de Aviación Naval en Pensacola (Armada de los Estados Unidos) a los Tenientes de Fragata Ricardo Fitz Simon y Ceferino Pouchan, y al Alférez de Fragata Marcos Zar. En septiembre de 1917, obtuvieron los brevets internacionales N.º 94, 95 y 96, respectivamente. Finalizada su instrucción en esa escuela, fueron desplegados a distintos lugares del teatro de operaciones europeo, donde participaron de operaciones de patrullado marítimo, antisubmarinas y de caza, durante el desarrollo de la Primera Guerra Mundial. Regresaron luego al país en 1919.

Simultáneamente, se instalaron en el país dos misiones aeronáuticas, una francesa y otra italiana, ambas con numerosos pilotos héroes de guerra y material propio o tomado del enemigo. El grupo italiano, que operó en San Fernando, donó a la Aviación Naval Argentina dos hidroaviones Macchi M.9 y dos M.7, además del hangar y las instalaciones de esa pequeña base, desde donde operaron.

El 17 de octubre de 1919, el Presidente de la Nación y el Ministro de Marina interino suscribieron el decreto de creación de la División de Aviación Naval con lo cual se inició la etapa orgánica del componente aeronaval en la Armada Argentina.

Posteriormente, este grupo más las instalaciones de Fuerte Barragán fueron trasladados a la Base Naval Puerto Belgrano, donde operaron con la Escuadra de Mar, con funciones de *spotting* aéreo para acorazados y cruceros y donde realizaron misiones fotográficas.

El 17 de octubre de 1919, el Presidente de la Nación, don Hipólito Yrigoyen, y el Ministro de Marina interino, Julio Moreno, suscribieron el decreto de creación de la División de Aviación Naval, con lo cual se inició la etapa orgánica del componente aeronaval en la Armada Argentina. Su jefe fue el Capitán de Fragata don José Gregores.

Con la aprobación del reglamento del Servicio Aeronáutico Naval, el 20 de noviembre de 1921, se proyectó la creación de la Base Aeronaval en Puerto Belgrano y la de dos centros de enseñanza y aprendizaje: la Escuela de Aviación Naval (destinada a preparar al personal necesario para el servicio aeronáutico y utilizar el arma aérea de la Marina de Guerra, que inicialmente funcionó en el Arsenal de Puerto Belgrano) y la Escuela de Aerostación Naval (que funcionó en el emplazamiento actual del parque y escuela de Fuerte Barragán).

Los años subsiguientes fueron testigo del desarrollo del componente, que pasó de tener globos y dirigibles a la adquisición de aeronaves de reconocimiento y patrulla, de bombardeo, de caza y ataque ligero, y de aviones de adiestramiento.

Son innumerables los hechos que pueden destacarse en nuestros cien años de historia, pero quiero resaltar aquellos que, de una u otra manera, tuvieron una particular trascendencia:



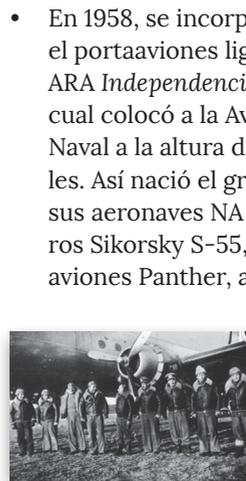
- En 1920, el Teniente Marcos Zar batió varios récords de velocidad y de distancia sobre el mar y sobre ríos.



- El 13 de diciembre de 1947, un DC-4 de la Armada al mando del Contralmirante Gregorio Portillo cruzó en vuelo el círculo polar antártico por primera vez.



- En febrero de 1952, dos anfíbios Catalina volaron hacia la Antártida, acuatizaron en la isla Decepción y materializaron la primera estafeta a ese continente desde el continente americano, y fueron pioneros en cumplir un vuelo hacia la Antártida con descenso en ella.



- En 1958, se incorporó el portaaviones ligero ARA *Independencia*, lo cual colocó a la Aviación Naval a la altura de las nuevas doctrinas mundiales. Así nació el grupo aeronaval embarcado, con sus aeronaves NA y Corsarios, y con helicópteros Sikorsky S-55, y se ingresó, también con los aviones Panther, a la era de los reactores.



- El 6 de enero de 1962, una expedición de dos aviones DC-3 al mando del Capitán de Fragata don Hermes Quijada aterrizó en el polo sur, la primera expedición argentina en lograr esa hazaña.

- Sobre el fin de la década de 1960, se incorporó el portaaviones ARA *25 de Mayo*, en reemplazo de su gemelo, el ARA *Independencia*, que, con sus modificaciones, permitía la operación de jets de alto rendimiento. Así se recibió, en 1971, un lote de dieciséis A-4Q Skyhawk, que operarían desde el portaaviones e incorporarían adelantos técnicos en sistemas de armas.



- Se consolidó la operación de la Aviación Naval en el continente antártico desde el rompehielos ARA *Gral. San Martín* y, posteriormente, con el buque polar ARA *Bahía Paraíso* y el rompehielos ARA *Almirante Irizar*, con toda clase de helicópteros.

- En 1982, durante la gesta de recuperación de las Islas Malvinas en el Atlántico Sur, la Aviación Naval, como parte del poder naval integral, participó con todos sus medios materiales y con su personal, ya sea desde las bases desplegadas en el litoral marítimo, como desde a bordo de unidades de superficie y de portaaviones.



Allí, un puñado de aeronaves y de helicópteros, pilotos y mecánicos, en coordinación con los otros componentes de la Armada y en conjunto con las otras fuerzas armadas, lograron instalar, en el plano internacional, la capacidad, valentía, heroísmo, profesionalidad y eficacia de sus hombres y de sus medios, e inauguraron tácticas inéditas hasta esa fecha.

Allí quedó plasmada la verdadera necesidad de contar con el componente aeronaval, en todos los tipos de operaciones navales que se realizarían.

La operación Rosario del 2 de abril y las subsiguientes operaciones, tales como los ataques misilísticos llevados a cabo por el binomio Super Étendard/Exocet bajo la dirección del explorador Neptune (con el reabastecimiento de los aviones Hércules KC-130 de la FAA), las acciones ASW y de exploración de los Tracker, el sostén logístico hacia las islas con los Fokker F28 y los Electra L188, la participación de los Aermacchi 339 y los Mentor T34C, las operaciones de evacuación sanitaria y de rescate de los helicópteros Sea King (isla Borbón) y Allouette en Gritvyken y a bordo del crucero ARA *General Belgrano* y el ataque a las unidades de superficie inglesas de los A4Q en el estrecho de San Carlos dejaron como saldo el hundimiento del destructor HMS *Sheffield* (4 de mayo de 1982, instituido como el Día de la Aviación Naval), del buque logístico HMS *Atlantic Conveyor* y de la fragata HMS *Ardent*, daños al HMS *Argonaut* y al HMS *Antelope*, y daños no confirmados al HMS *Invincible*.

Allí se escribieron algunas de las páginas más gloriosas de nuestra historia. Por ello, reconocemos y respetamos a nuestros veteranos; por ello, honramos la memoria de nuestros héroes y mártires.

Para concluir, puedo afirmar que aquellos “marinos que volaron”, aquellos fundadores y precursores de la Aviación Naval Argentina, aquellos hombres de hierro en aeronaves de madera, tal cual el legado browniano, fueron quienes inicialmente forjaron las

La trascendencia de los hechos realizados por nuestra centenario Aviación Naval Argentina nos deja un indiscutible y genuino mensaje, al haberse transformado en un emblema de la historia, en un paradigma de los tiempos y en una lección para el futuro.

dos pautas culturales más arraigadas del componente aeronaval: el concepto (saber perfectamente qué es lo que se tiene que hacer) y la actitud (estar dispuesto y motivado para dar respuesta a ese concepto).

El verdadero y más valioso patrimonio de nuestra Aviación Naval es su propia historia, construida como un puente entre dos siglos, donde sus enseñanzas obran de punto de partida y referencia del rumbo que ha de seguirse, vinculando así a los que fueron los protagonistas del ayer y a los de hoy, como base ejemplificadora para los que serán protagonistas de los grandes logros del mañana.

Para finalizar, debo destacar que la trascendencia de los hechos realizados por nuestra centenario Aviación Naval Argentina nos deja un indiscutible y genuino mensaje, al haberse transformado en un emblema de la historia, en un paradigma de los tiempos y en una lección para el futuro.

Los efectos de esos logros no podrían hoy cuantificarse, pero fueron fuente de inspiración, de esperanza y de espíritu, y, por sobre todo, de compromiso para consolidar el concepto de lo que se debe hacer. Esto va acompañado de la necesaria actitud individual y colectiva de cada uno de los marinos que hoy, desde el aire, tenemos la responsabilidad y el desafío de cumplir con las obligaciones que emanan de la misión de la Armada, custodiando los recursos naturales, salvaguardando la vida y vigilando los intereses del país en la inmensidad de nuestro mar.

Que Dios y Nuestra Señora Patrona Stella Maris protejan y guíen los próximos cien años de nuestra querida Aviación Naval, para que podamos mantener y sostener esas “alas sobre el mar” con el firme e ineludible compromiso de brindar, en el futuro posible, un mejor servicio a toda la Nación Argentina. ■

Homenaje a Guillermo Brown

1857 – 3 de marzo – 2016

Casa Amarilla

El 3 de marzo pasado se realizó un acto en Casa Amarilla conmemorando el 159º aniversario del fallecimiento del Almirante Guillermo Brown. En esa oportunidad hicieron uso de la palabra el Jefe de Estado Mayor General de la Armada y la profesora Emilia Menotti, Presidente del Instituto Nacional Browniano. Publicamos aquí este último discurso. El del Jefe de Estado Mayor fue publicado en Gaceta Marinera.

Hay fuerzas internas que obran como estímulo en el espíritu del hombre. Son aquéllas que nacen en lo profundo de la personalidad, con capacidad para ennoblecer la figura de quien las siente bullir y actúa, acuciado por ellas, por el sentido de la libertad, la justicia y la verdad.

Y a través de la Historia, componente sustancial de la memoria colectiva que nos permite interpretar e interpelar el pasado, se proyecta la presencia de los referentes que han contribuido a modelar una identidad nacional, afirmando las bases fundadoras del Estado y transfiriendo a las generaciones futuras, la herencia invaluable de sus virtudes, entrega al deber y recta moral ciudadana.

Sarmiento definió con claridad el germen inspirador de los defensores de la causa continental: *“Una América toda. Asilo de los dioses todos. Con lengua, tierra y ríos libres para todos”*.

Honramos hoy, en un nuevo aniversario de su fallecimiento la figura de Guillermo Brown, cuya existencia transcurrió entre etapas fundamentales de nuestra historia desde los días tempranos del despertar redentor, hasta la culminación de un proceso que fijó las normas constitucionales que debían regir en el Estado Nacional.

Las circunstancias que signaron su vida y los actos que protagonizó, evidencian los elementos esenciales de un ser íntegro y admirable que, con su epopeya, abrió la iniciativa en el mar.

Irlandés de origen, el linaje de los celtas que habían padecido sufrimientos y persecuciones sin renunciar a una vocación libertaria, prevaleció en Brown, legatario de esa tradición ancestral cuyo culto a San

Patricio infundió a su carácter fortaleza, tolerancia, comprensión y una solidez moral incorruptible.

Brown fue esencialmente un marino; un conductor. Tenía los atributos de un auténtico jefe, con un dominio especial de esa función rectora de orientación y gobierno.

Las acciones bélicas que protagonizó fueron claro ejemplo de la firmeza de sus decisiones, la capacidad para el mando y el ascendiente sobre sus subordinados.

Obtuvo victorias frente a fuerzas navales que lo superaban en número y armamento. Con sus *“leños flotantes”*; según la calificación de Mitre, en una campaña que duró poco más de 2 meses, asumió la defensa del Plata y los ríos interiores.

El 15 de marzo de 1814 triunfó en Martín García, en una acción que abrió el camino a la victoria naval en Montevideo, el 17 de mayo.

“A partir de ese momento, los españoles abandonaron todo pensamiento de ulterior esfuerzo por mar”, escribió Brown en sus Memorias, quien pudo agregar con justicia: *“Y así se salvó el Río de la Plata”*.

El 12 de mayo de 1960, por Decreto N° 5304 se instituyó el 17 de mayo como *“Día de la Armada Nacional”*, *“en reconocimiento a una fecha gloriosa en los fastos nacionales de la República”* que *“consolidó los principios de la Revolución de Mayo con la terminante victoria naval de Montevideo”*.

La hazaña de Guillermo Brown se convirtió en un punto clave en los teatros de guerra de la América Meridional, porque comenzó a forjarse con caracte-



Brown fue esencialmente un marino; un conductor. Tenía los atributos de un auténtico jefe, con un dominio especial de esa función rectora de orientación y gobierno.

rísticas bien definidas la mentalidad naval expresada por José de San Martín en su Plan Continental, con el fin de lograr la libertad para los protagonistas de la épica gestación de las nuevas nacionalidades.

Y Guillermo Brown llevó a los pueblos del Pacífico con su campaña corsaria de 1815-1816, el ideario de libertades civiles y de igualdad social. Los habitantes de la costa chilena, El Callao, Guayaquil Buenaventura, fueron testigos de ese ambicioso proyecto: hostilizar al enemigo y alentar cualquier tentativa revolucionaria de los patriotas.

El contenido de la nota de Brown a Fernández Madrid, presidente de las Provincias Unidas de Nueva Granada y al gobernador de Pamplona asume vida y se convierte en ordenador profético de su vocación emancipadora americanista: *“Nada resulta más agradable, así en los tiempos presentes como en los venideros, que saber que yo haya contribuido en algo*

por mi parte, a obtener un objeto tan deseable como la entera independencia de la América del Sur”.

En este año del bicentenario de la proclamación de la independencia por el Congreso de Tucumán, debemos resaltar la coincidencia de los términos de Brown con los postulados de aquella magna Asamblea al declarar la independencia de las Provincias Unidas de la América del Sur.

Simón Bolívar, al referirse al Río de la Plata en 1816 y 1817, decía: *“el pueblo independiente de la América del Sur”.*

Pese a la gloria que rodeaba su figura, Brown, como todo hombre público, no pudo sustraerse al asedio y la incompreensión de sus contemporáneos.

Superó agravios, a los que respondió con cristiana conducta y, cuando la guerra con Brasil requirió su participación, sin espíritu de revancha, aceptó ponerse nuevamente al frente de una flota para defender el honor nacional.

El conflicto puso a prueba el temple y las condiciones tácticas y estratégicas de Brown.

Todo debía hacerse y todo se hizo. Estructuró una escuadra que resguardó la causa de la justicia y la soberanía republicanas, enfrentando a una fuerza que lo superaba en proporción de 3 a 1.

Los Pozos, Quilmes, Juncal, fueron victorias de quien prefería *“irse a pique antes de rendir el pabellón”*.

Significativa es la despedida que dirigió Bernardino Rivadavia al renunciar a la presidencia, a los marinos de la Escuadra Nacional, como digno reconocimiento a su aporte a la organización del país.

“A vosotros, a vuestro invicto Almirante, se debe el terror que inspira el pabellón argentino a los que osaron llamarse dominadores del Río de la Plata” (...) *“En vuestro valor libra la Nación la ventura de su porvenir”*.

Guillermo Brown, el hombre que desde la popa de su nave insignia comandaba acciones navales, finalizada la guerra y ante la división de la población en bandos políticos duramente enfrentados, fue convocado por Lavalle para desempeñar el cargo de Gobernador Delegado de la Provincia de Buenos Aires.

Cumplió fugazmente esta designación basada en su intachable conducta y acendrada honradez.

Sin duda, el apoyo a su nombramiento y el reconocimiento *“por sus señalados servicios”* que expresó el general San Martín, pudieron constituir un aliciente para el bravo marino.

Brown, quien había aceptado el cargo tras vencer íntimas resistencias, con hidalguía evitó involucrarse en las pasiones banderizas que escindían a la sociedad, en sectores irreconciliables.

Actuó por encima de ideologías y así escribió a Rosas no en su carácter de autoridad sino como amigo: *“Debemos evitar la efusión de sangre entre hermanos*

que sólo deben abrazarse, olvidar el pasado y rogar al Todopoderoso para que jamás aparezcan entre nosotros las calamidades de la Guerra Civil”.

Como San Martín, rechazó el vendaval de esas luchas civiles, porque preveía que podían dismantelar la anhelada unión de los argentinos.

El pueblo legitimó su conducta brindando su afecto y reverencia al ciudadano probo que tan sólo aspiraba a *“respetar sus derechos y conservar la gloria y el renombre del Gran Pueblo Argentino”*.

En su breve mandato, 148 días, evidenció sus principios humanitarios, ya que intentó apaciguar desavenencias; procuró en vano suspender el fusilamiento de Manuel Dorrego, su amigo a quien no abandonó, pero chocó contra escollos que trabaron su accionar.

Brown creyó cumplida su tarea y renunció al cargo expresando con autenticidad republicana: *“V.E. y todo ciudadano tienen pruebas auténticas de que cuando fue necesario combatir a los enemigos de la República he llenado los deberes del soldado y nunca he evitado fatigas ni peligros”* y agregaba: *“la capital requiere un gobernador más hábil y yo sin rubor confieso mi incapacidad para ese propósito”*.

Se refugió en la tranquilidad que le ofrecía su *“Kinta Barraqueña”*, junto a su abnegada esposa Elizabeth Chitty y sus hijos, pero no vaciló en dejar ese recoleto albergue y armar la Escuadra de la Confederación para oponerse a los intereses de potencias extranjeras que agitaban las aguas del Plata.

Recuperar una flota que había sido dismantelada, fue para Brown faena, arquitectura, empeño y labor orgánica.

El hombre que según José Garibaldi *“tenía el justo título de primer celebridad marítima de la América Meridional”*, volvería a lucir su uniforme identificador para dirigir la batalla desde un punto visible y vulnerable.

Quizás sólo le faltaba como dijera Cicerón *“imitar a los gladiadores valientes y tratar como ellos de morir bien”*.

A los 64 años, el aguerrido Almirante reverdecía los laureles de las guerras de la independencia y del Brasil, al servicio de la insignia celeste y blanca que tremolaba en el pico del mesana.

Fue su último aporte militar. Defensor del pabellón nacional por más de 33 años, consideró que su carrera naval había concluido.

En su digna vejez, lo rodeó el cariño de sus contemporáneos, quienes valoraron su voluntad siempre erguida y sus sólidos principios, virtudes esenciales que lo convierten en paradigma para las generaciones presentes y las del porvenir.

En la intimidad de su hogar, junto a los seres queridos, encontró la paz y el descanso.

Murió en su hospitalaria Casa Amarilla, arropado por el respeto de gobernantes y gobernados porque en Brown se conjugaban la vocación con la fe; el deber con la laboriosidad y la honradez con el señorío de su espíritu.

La apasionante trayectoria de Guillermo Brown contribuyó a crear la Armada Argentina, institución que honra a la Nación y cuya ejecutoria se manifiesta *“con la aguja del compás marcando el rumbo del ideal heredado de los grandes próceres de una patria libre, generosa, fuerte y unida como ellos la soñaron”*, según palabras del almirante Humberto Burzio.

Nuestra fuerza naval, con voluntad, organización, capacidad y disciplina, abordó tareas indispensables en áreas fundamentales para impulsar el desarrollo, la integración y la prosperidad de la Nación en toda su amplia geografía.

La República Argentina exhibe una particular conformación hemisférica cuyos dilatados espacios oceánicos expresan la clara hegemonía de la superficie marítima en relación con el área terrestre.

Sin embargo, han gravitado la falta de una arraigada conciencia naval y el desconocimiento de los importantes intereses marítimos que son una vía ligada al progreso de los pueblos y de las figuras emblemáticas tanto en la guerra como en la paz.

Si el hombre es el gran heredero, como expresó Ortega y Gasset, los marinos de nuestra armada heredaron y mantienen enhiesta la bandera de la hidalguía y patriotismo de quien ajustó su vida pública y privada, con rigor obstinado, a normas éticas y morales.

Brown figura con honor en el podio de nuestro procerato porque se sitúa entre los que plasmaron, con sus manos y con su talento, el destino de un



Brown fue esencialmente un marino; un conductor. Tenía los atributos de un auténtico jefe, con un dominio especial de esa función rectora de orientación y gobierno.

pueblo desbrozando, en los años de lucha, el incierto camino.

El Departamento de Estudios Históricos Navales y el Instituto Nacional Browniano consideran imprescindible acrecentar el estudio y difusión de las acciones éticas y humanitarias de la fuerza naval, profundizando la convicción de pertenecer a una nación marinera.

Afirmarnos en esa convicción será un sincero homenaje a Brown que, sin haber nacido en un suelo que no fue su *“terra Patrum”*, compartió su destino nacional y pudo decir, con absoluta autoridad a los alumnos del Colegio de Ciencias Morales, al entregar la bandera de Los Pozos a su Rector: *“Ruego quiera mostrar a los jóvenes educandos la bandera con que han sido premiados los sentimientos que abrigo para este país (...) para que se estimulen en el cumplimiento de sus deberes y se exciten en ser eternos defensores de la libertad e independencia de esta nación generosa y liberal”*.

Palabras que simbolizan el pedestal de su gloria y de su eterna vigencia. ■



Horarios y servicios de Sede Central

- 
Salón de lectura y barLunes a viernes de 1000 a 1900.
- 
Atención Socio (7° piso).....Lunes a viernes de 1100 a 1800.
- 
Secretaría.....Lunes a viernes de 1000 a 1900.
- 
Coro Mixto del Centro NavalEnsayos los días miércoles de 1900 a 2100.
- 
Bridge (7° piso)Los martes y jueves de 1600 a 2000.
- 
Consultorio médico (3° piso).....Lunes y jueves de 1500 a 1730.
- 
Consultorio de podología (en Peluquería)..Martes y jueves de 1500 a 1900.
- 
PeluqueríaLunes, martes y jueves de 1100 a 1900.
- 
Gimnasio:Lunes a viernes de 1300 a 2000.
Lunes y jueves de 1830 a 2000, gimnasia bajo la supervisión de un profesor.
- 
Karate:Martes de 1800 a 1900, jueves de 1730 a 1830.
- 
Biblioteca Sala "Capitán Ratto" (4to. Piso)..Lunes a viernes de 1000 a 1800.
- 
Baños-sauna.....Momentáneamente el sauna está fuera de servicio.
- 
BañosLunes a viernes de 1300 a 2000.
- 
SaunaMartes y jueves de 1300 a 2000.
- 
Sastrería (5° piso)Lunes a viernes de 1000 a 1800.
- 
Contaduría Central.....Lunes a viernes de 1230 a 1800
y horario de caja para el pago de haberes de 1400 a 1830.
- 
Restaurante (6° piso).....Lunes a viernes de 1200 a 1530.

Señor Director:

En el número anterior se publicó información detallando el desarrollo de las Jornadas de Historia Finisecular Naval y Marítima, organizadas por el Centro Naval y el Instituto Nacional Browniano.

Deseo efectuar por este medio un especial reconocimiento a la licenciada Cristina Pagnanelli, quien fue la que presentó la idea a las instituciones organizadoras y participó en la organización, programación, desarrollo y supervisión de tan importante actividad académica.

La licenciada en historia Pagnanelli es entusiasta de la historia naval argentina y la tesis de doctorado que está preparando también comprende temas navales.

Su actuación merece ser destacada.

Lo saludo cordial y respetuosamente.

Capitán de navío (R) **Jorge R Bergallo**
Socio N° 6576

Recepción de antiguos Boletines

Sr. Socio / lector de Boletín:

Nuestra redacción recibe colecciones, tomos o ejemplares de nuestra revista de aquellos que deseen desprenderse por falta de espacio u otros motivos.

No son pocos aquellos que, por cuestiones de estudio, investigación o simple interés, recurren a nuestra oficina en busca de antiguos ejemplares y sus contenidos. Muchos de ellos, centenarios ya, sólo subsisten en nuestra colección encuadrada, la cual está siendo digitalizada con mucho esfuerzo.

Esperamos que ese patrimonio pueda reforzarse con vuestra colaboración.

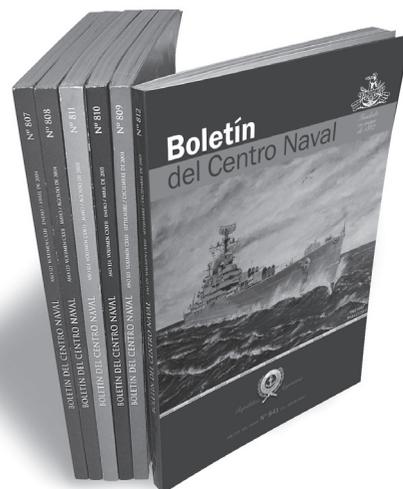
La Redacción

Escriba en el Boletín

Las colaboraciones para el Boletín del Centro Naval podrán ser presentadas por los socios del Centro Naval, por miembros de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, y por personas idóneas en las disciplinas que surgen implícitas de las finalidades del Boletín.

Todos aquellos que quisieran escribir para la revista y por una razón u otra aún no lo han hecho, están invitados a conversar con el Director del Boletín sobre el tema.

Para más información sobre cómo presentar los trabajos en nuestra Redacción, consultar en nuestra página web www.centronaval.org.ar/boletin/bcn-escriba.html



Encuesta de actualización de datos

A fin de mejorar la llegada a los Socios con las novedades y actividades de las diferentes sedes, les pedimos que llenen un pequeño formulario que encontrarán en la entrada o en la Administración, y también en www.centronaval.org.ar

Sólo les llevará 2 minutos, y consiste en completar nombre, email, tipo y número de socio, info de interés y Sedes a las que concurre.

**SON
SÓLO
2
MINUTOS**

**Esperamos su
contribución.
¡Muchas gracias!**

**WEB
centronaval
.org.ar**



Crítica encuesta CARI

La Opinión Pública Argentina sobre Política Exterior y Defensa. Ed. Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales, Buenos Aires, 2015.

El Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales, fundado en 1976, realiza cada cuatro años, desde 1998, una encuesta de opinión que tiene como universo de investigación a dos grupos: uno de dirigentes y otro de personas de un ámbito más amplio y general. (En la actualidad existen expertos que definirían estos grupos como la opinión calificada y la opinión pública).

En el comienzo del trabajo se analiza la situación mundial, la regional y la política exterior argentina, lo que, de por sí, fija un atractivo ámbito para observar los temas de interés y, por otra parte, se da cuenta del método de trabajo utilizado.

Las cuestiones que han de resolverse abarcan diferentes aspectos de la política internacional: Interés en la información sobre política internacional y cómo los argentinos ven el mundo, la región y su propio país. Las preguntas están orientadas a la Política internacional aplicada y los aspectos donde en ella participa la Defensa.

El libro es apasionante, el lenguaje es directo y, con suma habilidad –el recurso de usar gráficos es quizás el elemento sustancial–, se logra comunicar el análisis realizado con los datos obtenidos.

Los resultados de la investigación son sumamente interesantes y adquieren valor en la medida que se comparan las respuestas entre los dos grupos que constituyen el universo del trabajo y, además, se los cotejan con las encuestas anteriores.

La obra está disponible en la página web del CARI.

La Biblioteca del Centro Naval posee un ejemplar.



Las Invasiones Inglesas al Río de la Plata

Juan Bartolomé Beverina

Tres tomos. 1ª. Edición, Buenos Aires, Más Letras Comunicaciones, 2015.

La reedición de esta obra del Coronel Juan Bartolomé Beverina (1877-1943), militar e historiador de fuste, es bienvenida siempre: No solamente presenta los hechos puntuales de las invasiones del Imperio Británico al Virreinato del Río de la Plata en 1806 y 1807, sino que realiza un completo análisis de la organización militar que España había impuesto en estas tierras, incursiona exitosamente en los aspectos políticos de las invasiones y señala la repercusión inmediata que estos hechos tuvieron en América del Sud y al contribuir, de manera indirecta, a alentar los deseos de libertad de los criollos y, por ende, a la independencia de las Provincias Unidas.

Este libro fue editado por primera vez en 1939. Lo publicaron, entre otros, la Biblioteca del Oficial dependiente del Círculo Militar y la Editorial 1884 (también del Círculo Militar). La obra que comentamos es de la Editorial Más Letras Comunicaciones y posee una presentación impecable. Llegó a nuestras manos gracias a la generosa distribución de la Sociedad Militar Seguro de Vida. ■

PEQUEÑAS ISLAS, GRANDES DISPUTAS

Alberto E. Gianola Otamendi

El Capitán de Fragata (R) Alberto Eduardo Gianola Otamendi es licenciado en Sistemas Navales de Superficie y Analista Operativo.

Desde su retiro en 2013, es Capitán de Ultramar y Fluvial, DPO, Perito Naval y Consultor de Seguridad Marítima.

Cursó posgrados en Gestión de Educación, Dirección de Organizaciones, Programa de Política, Gobierno y Administración Pública, y Gestión de Riesgos y Desastres.

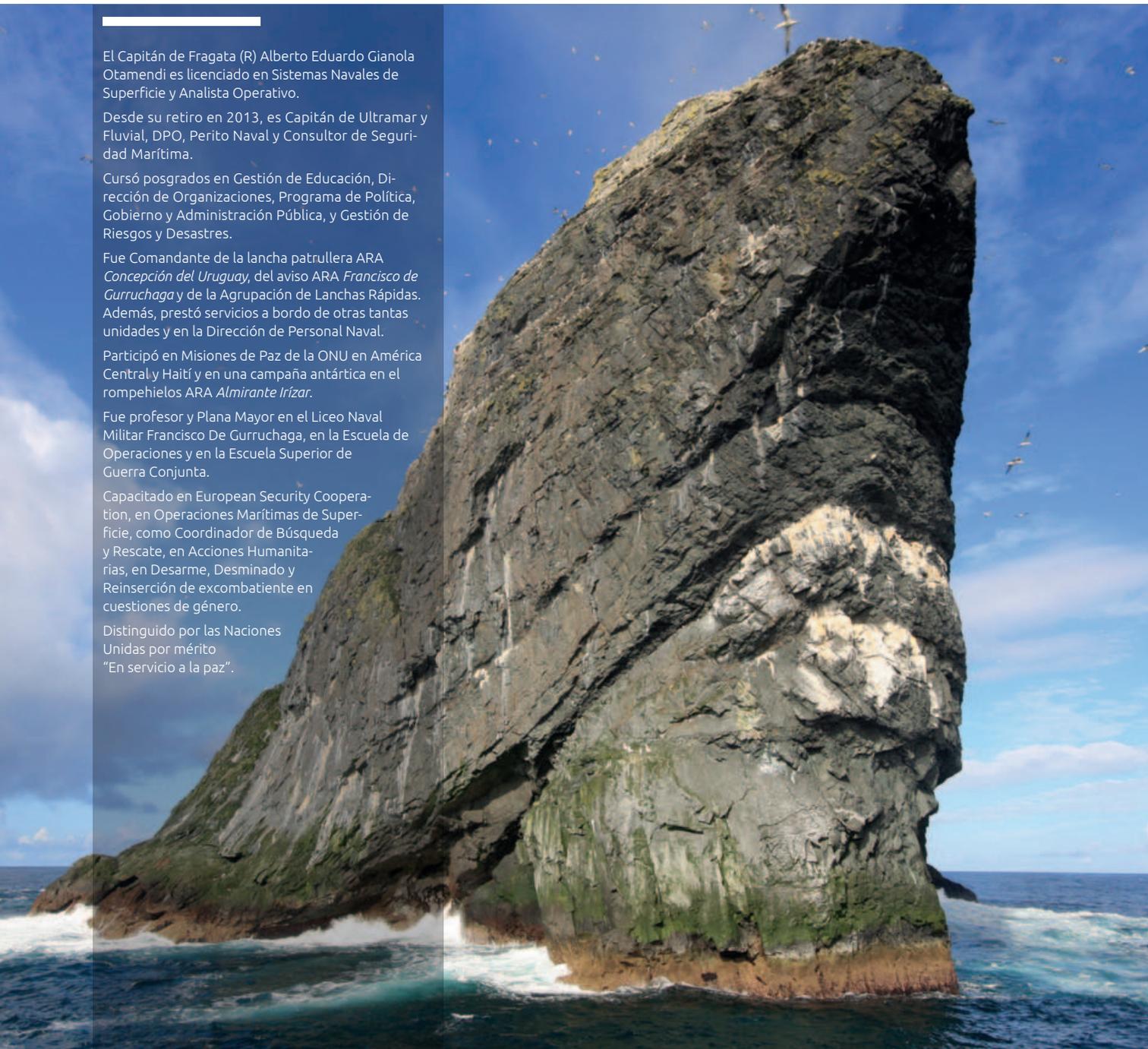
Fue Comandante de la lancha patrullera ARA *Concepción del Uruguay*, del aviso ARA *Francisco de Gurruchaga* y de la Agrupación de Lanchas Rápidas. Además, prestó servicios a bordo de otras tantas unidades y en la Dirección de Personal Naval.

Participó en Misiones de Paz de la ONU en América Central y Haití y en una campaña antártica en el rompehielos ARA *Almirante Irizar*.

Fue profesor y Plana Mayor en el Liceo Naval Militar Francisco De Gurruchaga, en la Escuela de Operaciones y en la Escuela Superior de Guerra Conjunta.

Capacitado en European Security Cooperation, en Operaciones Marítimas de Superficie, como Coordinador de Búsqueda y Rescate, en Acciones Humanitarias, en Desarme, Desminado y Reinserción de excombatiente en cuestiones de género.

Distinguido por las Naciones Unidas por mérito
"En servicio a la paz".



1 CONVENMAR Art. 6 Arrecifes. En el caso de islas situadas en atolones o de islas bordeadas por arrecifes, la línea de base para medir la anchura del mar territorial (MT) es la línea de bajamar del lado del arrecife que da al mar, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas reconocidas oficialmente por el Estado ribereño.

Art. 13 Elevaciones en bajamar

1. Una elevación que emerge en bajamar es una extensión natural de tierra rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel de esta en la bajamar, pero queda sumergida en la pleamar. Cuando una elevación que emerge en bajamar esté total o parcialmente a una distancia del continente o de una isla que no exceda de la anchura del MT, la línea de bajamar de esta elevación podrá ser utilizada como línea de base para medir la anchura del MT. 2. Cuando una elevación que emerge en bajamar esté situada en su totalidad a una distancia del continente o de una isla que exceda de la anchura del mar territorial, no tendrá mar territorial propio.

HTTP://WWW.ORTHERNULIFUK.COM

Cuando los “pequeños” territorios de las islas Martín García (Argentina) y Timoteo Domínguez (República Oriental del Uruguay) sentaron consideraciones particulares en el Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo (1973), cuando una provincia completa de la República Argentina es también extracontinental y archipelágica (Tierra del Fuego), con gran parte de sus grupos insulares bajo ocupación extranjera (Malvinas y Sandwich del Sur) o bajo cláusulas del Tratado Antártico, cuando hace escasos treinta años se combatió en el Atlántico Sur contra el Reino Unido de Gran Bretaña por las Islas Malvinas (1982) y sólo un par de años antes, en 1978, se había acallado el rumor de las armas en la disputa entre Argentina y Chile por las islas al sur del Canal Beagle hasta el Cabo de Hornos (Picton, Lennox, Nueva, Snipe, Hornos, Deceit, Wollaston, Evout, Barnevelt, Freycinet, Herschel, Sesambre, Terhalten, etc.), que se concluyó formalmente con el Tratado de Paz y Amistad, de 1984, es bueno entender el valor de estos espacios terrestres, rodeados de agua, que otorgan derechos (mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y proyección de la plataforma continental) a las naciones poseedoras.

Recordamos discursos políticos tristemente célebres que trataban peyorativamente de peñascos y de rocas inhabitables a esos parajes por los que se combatió o se estuvo muy cerca de empeñarse, desde los que se extienden amplios espacios soberanos. Por eso, mejor sería para un país que los representantes del pueblo en el gobierno democrático (tanto del Poder Ejecutivo como del Legislativo), los funcionarios de las diferentes instancias jurisdiccionales, los diplomáticos y los oficiales superiores de todas las FF. AA. conocieran bien esta particularidad y el valor exponencial que las islas proyectan. Sería bueno releer la III Convención del Mar de Jamaica, de 1982, al respecto¹.

Las islas suelen ser territorios de escasa superficie, es decir, “pequeños”, pero que ocasionan grandes disputas entre los países que reclaman su propiedad, por cuanto proyectan enormes dimensiones tridimensionales desde sus puntos prominentes.

Hay muchos casos de peñones que emergen, o apenas velan, en el medio del mar, lejos de cualquier vestigio de tierra firme, a cientos de millas o de kilómetros de distancia. Algunos ni siquiera aparecen en la mayoría de los mapas de uso corriente o en las cartas náuticas de gran escala. Son inhabitables por su insignificante tamaño o su inhóspita geografía, pero significan el derecho a la exploración de los recursos de sus aguas ribereñas, sobre el lecho marino de su plataforma y el subsuelo de esta.

Sin pretender ser abarcadores ni mucho menos excluyentes, dado que hay una inmensa cantidad de casos particulares en todo el mundo, proponemos destacar algunas situaciones específicas que han adquirido notoriedad en la última década, como ejemplos del interés que despierta internacionalmente la soberanía de islas, islotes, rocas, arrecifes y atolones.

Las Rocas de Liancourt (Corea del Sur-Japón)

Son un grupo de islas ubicadas en el Mar del Japón, prácticamente inhabitables. No obstante, se cree que en su zona económica exclusiva podría haber yacimientos de gas natural. Además, sirven como base militar al gobierno surcoreano.



© AP PHOTO/ANDREA POOL



© GETTY IMAGES



WWW.SPANEDIA.ORG

Todas las autoridades nacionales deberían entender las implicancias del mar y los territorios marítimos.

Quizá por ello, ni Japón ni Corea del Sur se resignan a menos que incorporar las islas a su territorio. Están habitadas actualmente por dos residentes surcoreanos y una guardia de oficiales de la policía surcoreana. La disputa se ha renovado tras la reafirmación de soberanía por parte de Japón.

La isla de Rockall (RUGB-Irlanda-Islandia-Islas Feroe)

Ubicada en el Atlántico Norte, Rockall es un pequeño peñón rocoso puntiagudo ubicado a más de 300 km del territorio más cercano. Destaca 23 metros de altura sobre el nivel del mar. Perteneció al Reino Unido desde 1955.

Es la roca más aislada en todos los océanos. En 1955, un helicóptero del Reino Unido realizó un aterrizaje, dejó una placa de bronce e izó una bandera británica en lo más



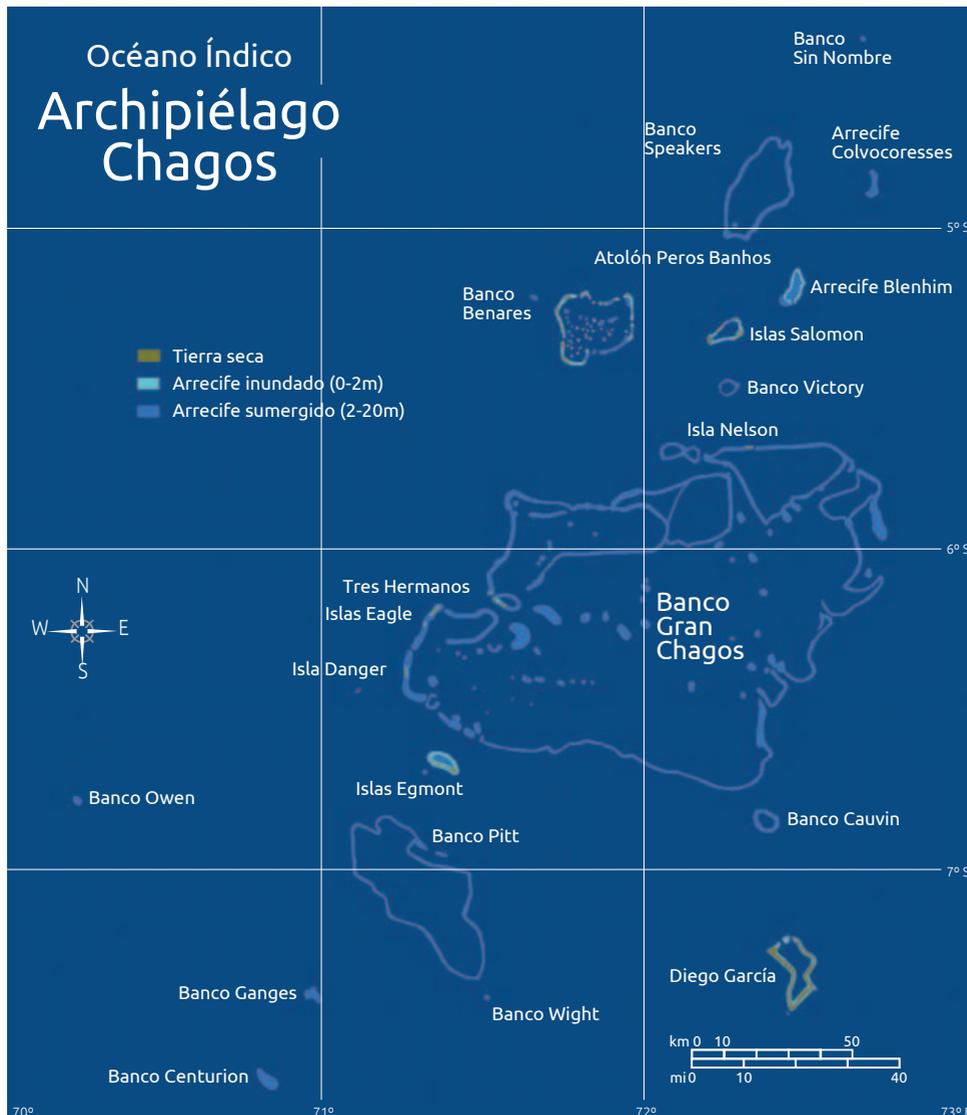
alto. Desde entonces, está oficialmente anexionada al país. Esta acción fue reforzada, en el año 1972, por el Parlamento Británico, que denominó al peñón isla de Rockall, integrado al distrito de Harris.

Aunque la declaración reivindica el uso de los recursos del lecho submarino a su alrededor, no implica una fijación de soberanía. Islandia, Islas Feroe e Irlanda no están de acuerdo con la posesión británica y mantienen un litigio sobre el peñón, sobre los derechos de su fondo y su subsuelo.

Archipiélago de Chagos (Mauricio-Seychelles)

El archipiélago de Chagos es un grupo de siete atolones que comprenden más de 55 islas tropicales individuales, que se encuentran en el centro del océano Índico.

Oficialmente, forma parte del territorio británico del océano Índico. En un principio, las Chagos alojaron una población nativa durante más de 150 años. Entre 1967 y 1973, el Reino Unido y los Estados Unidos expulsaron a sus 1800 habitantes hacia las Seychelles y



Cada isla o archipiélago presenta peculiaridades legales y geopolíticas distintivas.

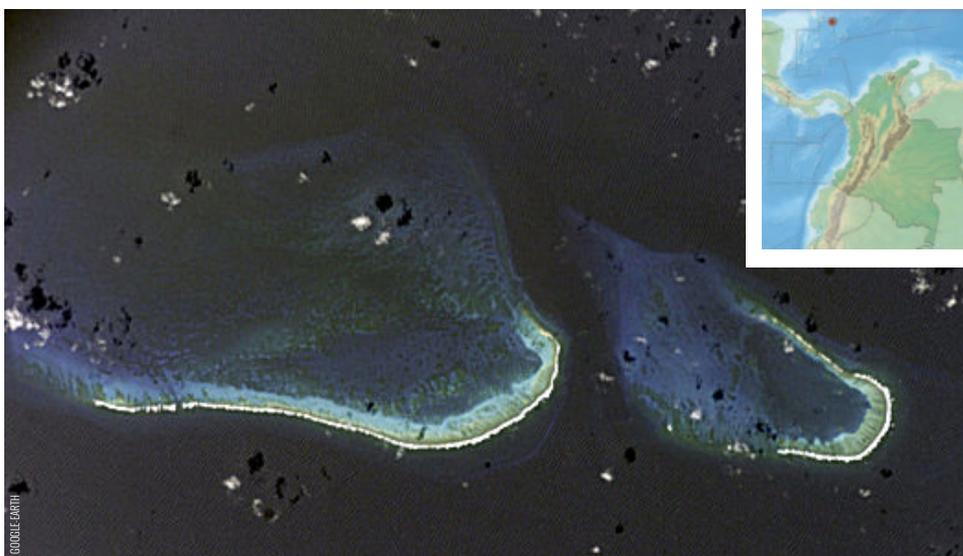
la isla Mauricio para construir una base naval, aérea y de inteligencia militar americana muy importante en Diego García.

Este territorio es reclamado por las islas Mauricio, Seychelles y por su antigua población deportada, que quiere regresar a vivir en las islas, pero la presencia militar norteamericana no se los permite.

Bajo Nuevo (EE. UU.-Nicaragua)

El Bajo Nuevo o Islas Petrel es un pequeño conjunto insular constituido por un pequeño arrecife coralino deshabitado y algunos islotes del Caribe, cubiertos mayormente de hierba. Este pequeño territorio forma parte del departamento colombiano del Archipiélago de San Andrés. En la actualidad, es disputado por Nicaragua y por los Estados Unidos.

Argentina tiene cuestiones pendientes en grandes grupos archipelágicos. Merecen atención.



El reclamo de los Estados Unidos fue hecho el 22 de noviembre de 1869. Aunque no existe con certeza un reclamo actual, figura en algunas publicaciones oficiales como un territorio no organizado y no incorporado de los Estados Unidos.

Además, a lo largo de la historia, Jamaica y Honduras también han reclamado su soberanía sobre este conjunto de islas. Sin embargo, estas disputas se han resuelto mediante la firma de tratados limítrofes entre los países. En la actualidad, Nicaragua se disputa con Colombia este conjunto insular.

Farallón de Cosigüina (Nicaragua-Honduras-El Salvador)

Son apenas dos afloramientos volcánicos al sur del Golfo de Fonseca, sobre el océano Pacífico de América Central. Se dice también que son dos grandes piezas despedidas del tope del volcán en una terrible erupción. Nicaragua, Honduras y El Salvador debaten su propiedad, con frecuentes escaladas y enfrentamientos menores.

Son inhabitables y ni siquiera se puede desembarcar en ellas, pero son estratégicas como accesos al tripartito Golfo de Fonseca. Durante la Misión de las Naciones Uni-

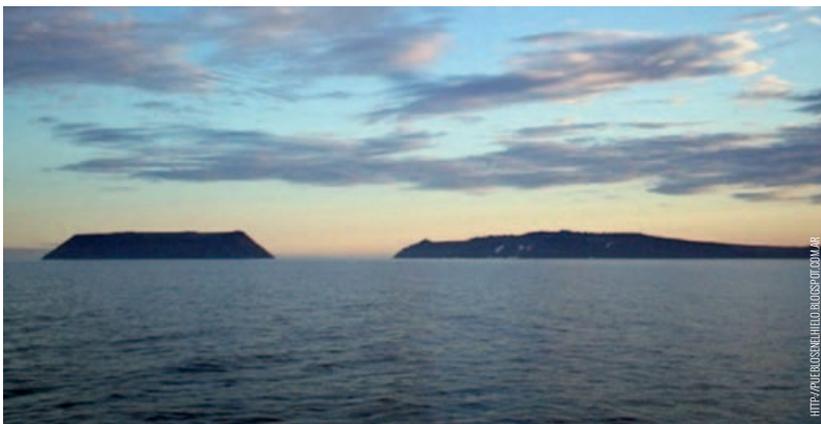


das en Centro América (ONUCA), con el Grupo de Lanchas Patrulleras de la Armada Argentina, en 1992 presencié escaramuzas entre unidades de superficie de las tres armadas mencionadas.

Las islas Diómedes (EE. UU.-Rusia)

Hay un lugar en el mundo en el que los territorios de los Estados Unidos y de Rusia están a menos de 4 km de distancia. Son las remotas y poco conocidas islas Diómedes, en el estrecho de Bering, el espacio marítimo que separa Alaska del extremo oriental de Asia, sobre el meridiano de cambio de fecha. Fue, probablemente, el istmo que sirvió de paso a los primeros pobladores del continente americano.

Todos los grupos de islas del Atlántico Sur tienen particularidades que obligan a un tratamiento diferencial.



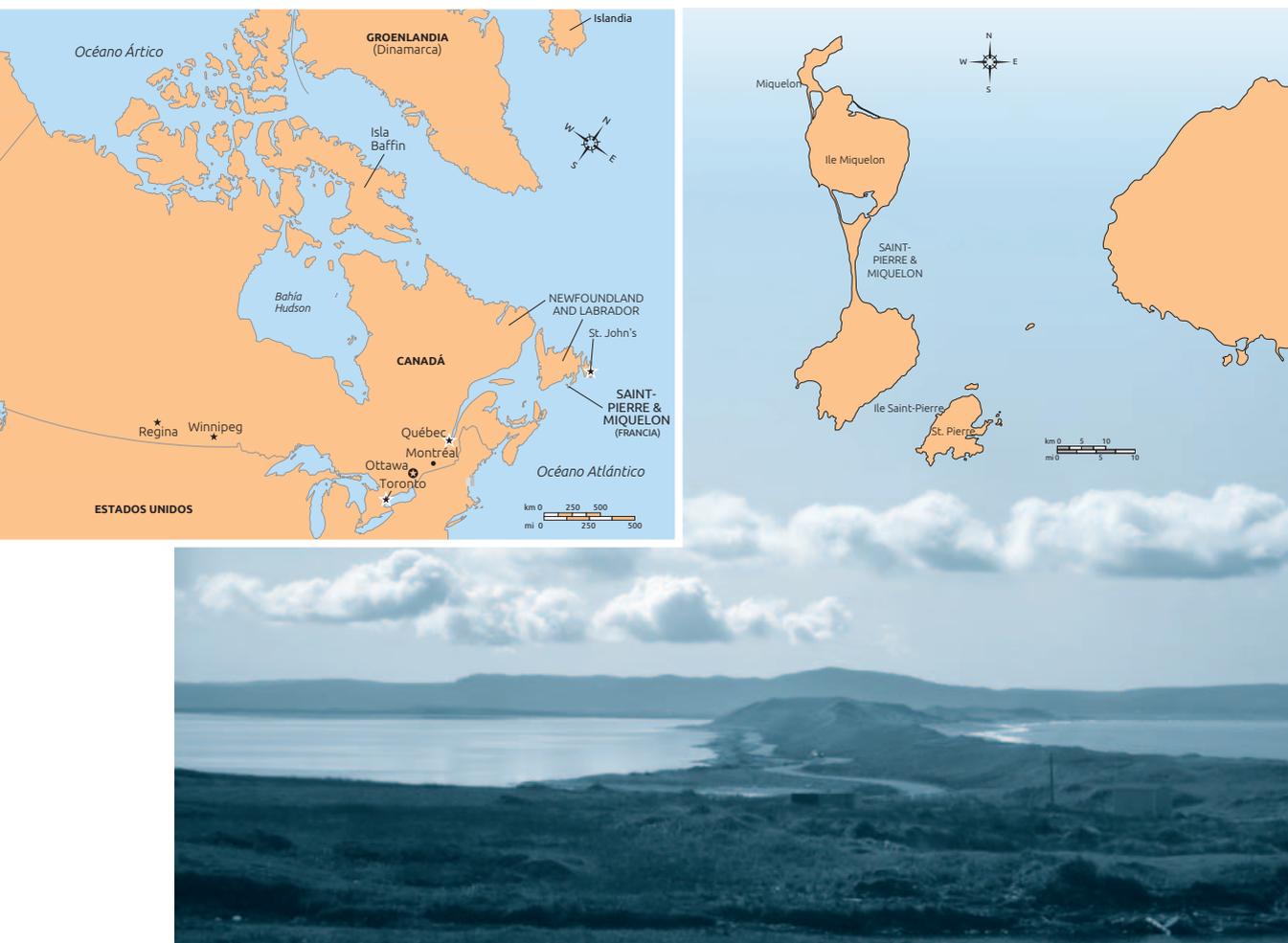
Lo curioso es que la Gran Diómedes es el punto más oriental de Rusia, y la Pequeña Diómedes es el más occidental de los Estados Unidos de Norteamérica.

Durante la Guerra Fría, los nativos que habitaban las islas antes de las colonizaciones rusa y americana tenían prohibido circular entre ellas e, incluso, intercambiar cualquier tipo de información. El área llegó a llamarse “telón de hielo”. Los residentes de la Gran Diómedes fueron trasladados a Rusia continental, por lo que en el archipiélago quedó sólo un pequeño poblado en la isla americana.



El archipiélago Saint Pierre y Miquelon ² (Francia)

Este caso reviste particular interés por haber sido erróneamente comparado, en fuentes oficiales, con la situación de Malvinas.



2 Extraído de Bonucelli, P. (CF), Títulos que sustentan la soberanía de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, y de Saint Pierre y Miquelon, en el Boletín del Centro Naval N.º 831, Buenos Aires, diciembre de 2011.

Saint Pierre y Miquelon es un archipiélago ubicado cerca de la costa de la provincia de Terranova (Canadá) y conforma un departamento de la República de Francia (Plantegenest et al., 2003). Desde principios del siglo *xvi*, los pescadores vasco-franceses visitaron las islas durante las sucesivas temporadas de pesca y, desde mediados del siglo *xvii*, hubo residentes franceses permanentes. Las islas fueron ocupadas por el Reino Unido entre 1713 (Tratado de Utrecht, que puso fin a la Guerra de Sucesión Española) y 1763 (término de la Guerra de los Siete Años, Tratado de París). Luego volvieron a estar habitadas por franceses hasta 1778, cuando, como consecuencia de la alianza de Francia con los nacientes EE. UU. que libraban su guerra de independencia contra el Reino Unido, este volvió a invadir las islas y expulsó a sus habitantes. Las islas volvieron a estar ocupadas por los británicos entre 1793 y 1796, durante las guerras contra la Revolución Francesa, y tras ese período, otra vez estuvieron deshabitadas. En 1815, los franceses volvieron a habitarlas.

Pese a estas recurrentes ocupaciones de Gran Bretaña, el archipiélago fue cedido al Reino de Francia (en ese entonces) por el rey de Gran Bretaña, en 1763, al término de la Guerra de los Siete Años.

A pesar de que Canadá obtuvo su independencia *de facto* en 1867 por la British North America Act, recién Inglaterra se la reconoció formalmente en 1931. No obstante dicho reconocimiento, se reservó ciertos derechos hasta la Constitution Act de 1982, cuando Canadá definitivamente logró acumular todas las funciones de poder soberano.

En ciertas oportunidades, se ha hablado de similitudes con el caso Malvinas. Sin embargo, existen grandes diferencias. Es de destacar que nunca fue contrastada la posesión de este archipiélago por parte de Canadá, luego de su independencia. Más aún, en Derecho Internacional, un antecedente de gran valor para consolidar determinadas situaciones es la llamada “aquietud”, es decir, el consentimiento sin oposición firme. Esta se observa claramente en el caso llevado a la Corte de Justicia Internacional por Canadá contra Francia en la década de 1980, con motivo del conflicto producido entre ambas naciones por la delimitación de la plataforma marina de Canadá y del archipiélago francés, que seguían provisiones específicas de la CONVEMAR.

En todo el proceso ante la referida Corte, no se discutió la soberanía sobre Saint Pierre y Miquelon, por lo que se configuró el reconocimiento implícito de la soberanía francesa por parte de Canadá.

Para resumir, el archipiélago fue cedido al entonces Reino de Francia por Gran Bretaña en el Tratado de París celebrado en 1763, luego de la Guerra de los Siete Años. La cesión es un título válido reconocido en el Derecho Internacional, que opera la transmisión de los derechos sobre un territorio.

Canadá sucedió a Gran Bretaña, no sólo nunca ocupó las islas, sino que reconoció implícitamente la soberanía francesa durante el arbitraje por la delimitación de los espacios marinos del archipiélago. Este reconocimiento se sustenta, además, en que la sucesión de Estados no afectará los tratados concluidos por el Estado predecesor que establezcan un régimen objetivo con relación a ese territorio. Nada de esto se aplica a nuestro reclamo por las Islas Malvinas y archipiélagos del Atlántico Sur.

Isla de Perejil (España-Marruecos)

La isla de Perejil (también llamada Tura en idioma bereber) es un islote deshabitado situado en el estrecho de Gibraltar (entre el mar Mediterráneo y el océano Atlántico), a unos 200 metros de la costa continental de África y a unos 8 km al noroeste del núcleo urbano de la ciudad española de Ceuta.

El análisis de otros conflictos y sus mecanismos de resolución nos brindan claves para tratar los casos nacionales.





HTTP://AMPDURET.COM/IMG8

Isla de Perejil.

Los espacios marítimos de un Estado deben ser controlados y ocupados o utilizados.



Un canal de media milla (aprox. 925 m) la separa del continente; su profundidad llega a alcanzar entre 20 y 30 metros. Entre la isla y la tierra firme, está el fondeadero de Perejil, que puede dar cobijo a pequeñas embarcaciones, y ha sido utilizado tanto por pescadores que en mal tiempo buscaban su protección como por contrabandistas, que encontraban resguardo ante la belicosidad de los habitantes cercanos.

En la actualidad, se encuentra deshabitada, sin que exista ningún símbolo de soberanía por parte de los dos países que reclaman el islote como propio (España y Marruecos). España afirma que el Perejil forma parte de su territorio, si bien su situación político-administrativa es oscura, ya que no es ni parte de la ciudad autónoma de Ceuta (el proyecto de estatuto de autonomía ceutí incluía el islote como territorio de la ciudad, pero tal referencia fue retirada ante las protestas de Marruecos) ni es considerado plaza de soberanía. Para Marruecos, el islote es descrito como situado «en el interior de las aguas territoriales del reino», por lo que le disputa su posesión.

Este islote dio lugar a un célebre incidente en 2002. Fue ocupado por un grupo de gendarmes marroquíes y desocupado por intervención de la Infantería de Marina española. Tras este incidente, ambos países firmaron una nota de compromiso de volver a la situación anterior desalojando el islote, sin abandonar sus pretensiones territoriales.



Como muchos de los antiguos imperios coloniales (Holanda, Francia, Gran Bretaña, Alemania, Portugal, Dinamarca, etc.) y de las actuales potencias (Rusia y los EE. UU.), España posee territorios ultramarinos, que considera plazas de soberanía. Se trata de peñones, islotes, islas y enclaves continentales.

Antiguamente, las plazas de soberanía eran cinco: Ceuta, Melilla, islas Chafarinas (isla Congreso, isla Isabel II, isla del Rey), islas de Alhucemas (peñón de Alhucemas, isla de Tierra, isla de Mar) y el peñón de Vélez de la Gomera. Luego, se incorporaron las islas de Alborán y de Las Nubes, que se incluyeron administrativamente en el territorio de Almería.

Ceuta y Melilla fueron, más tarde, denominadas ciudades autónomas y pasaron a tener un estatus intermedio entre municipio y comunidad autónoma.

Islas San Andrés y los cayos cercanos (Caribe) (Colombia-Nicaragua)

En noviembre de 2012, tomó notoriedad internacional que la Corte Internacional de Justicia dirimió un litigio entre Colombia y Nicaragua por las islas del archipiélago de San Andrés y otras islas próximas.

El alto tribunal concedió a Nicaragua un área marítima más allá de 12 millas de los cayos de Serrana y de Quitasueño al norte y otro espacio al sur de los de Alburquerque y del Este Sudeste, pero confirmó el espacio marítimo colombiano en torno al resto de las islas del archipiélago de San Andrés.

**Una nación
marítima requiere
fuerzas navales
con capacidades
militares reales
y eficaces
adecuadas a
su litoral e
intereses.**



La inexistencia de conflictos en el presente no implica la inexistencia de intereses en pugna.

Para ello, la Corte empleó una poligonal que, de algún modo, resulta un recurso similar al empleado en el Tratado de Paz y Amistad de 1984 entre Argentina y Chile. Prolongó la línea fronteriza a lo largo de los paralelos hasta el límite de 200 millas marinas medidas a partir de la costa de Nicaragua. Así, la Corte rechazó llevar al este, más allá de la isla Roncador, la frontera que, hasta entonces, establecía el meridiano 82.

El conflictivo mar de la China

En el sur del mar de la China, hay una cantidad de archipiélagos y de arrecifes en larga y álgida disputa. China, Taiwán, Corea, Filipinas, Malasia, Japón y Brunei se encuentran involucrados en reclamos de atolones, islotes y rocas. En los últimos tiempos, se ha desarrollado una escalada política y naval, de consecuencias impredecibles.

En particular, la República Popular China presenta siete planteos de soberanía y, si bien sus autoridades declaran públicamente³ que la mayor parte de ellos está cerrada, mantiene, de hecho, conflictos muy candentes en todo el grupo de las Spratly Islands (Fiery Cross Reef, Johnson South Reef, Scarborough Shoal y Mischief Reef, entre ellas), Parcel Islands (o islas Paracelso), Okino-Tori-Shima, Senkaku/Diaoyutai y Subi Reef. Realiza un gran esfuerzo para proteger las parcelas que mantiene ocupadas, con obras de ingeniería sumamente costosas y complejas, y amplía su despliegue militar, en especial en las Spratly.

3

A mediados de 2015.

1. Fiery Cross Reef y Johnson South Reef (Spratly Islands)

La zona de Spratly Islands está en serio conflicto. Durante escaramuzas en 1988, China hundió dos embarcaciones a Vietnam.

Recientemente, por fotos aéreas y satelitales se ha conocido el nuevo empeño militar chino en Fiery Cross Reef (2,7 k m²) y Johnson South Reef (de apenas 0,109 km²), arrecifes claves para el dominio regional.

Allí han construido muelles, campos de aviación o helipuertos, faros, comunicaciones, torres de radares y sensores, así como estaciones de lanzamiento de armas, des-



HTTP://ATIMES.COM



Archipiélago de las islas Spratly



Fiery Cross Reef (Spratly Islands)



Islas Parcel o Parcelso



Ampliación de las obras principales en Fiery Cross Reef (pista, puerto y alojamientos)

de donde se podría monitorear y controlar el resto del archipiélago. Esto es considerado un avance en la escalada militar y constituye una seria preocupación para sus vecinos, e incluso para los EEUU.

2. Scarborough Shoal (Spratly Islands) (Filipinas-China-Taiwán)

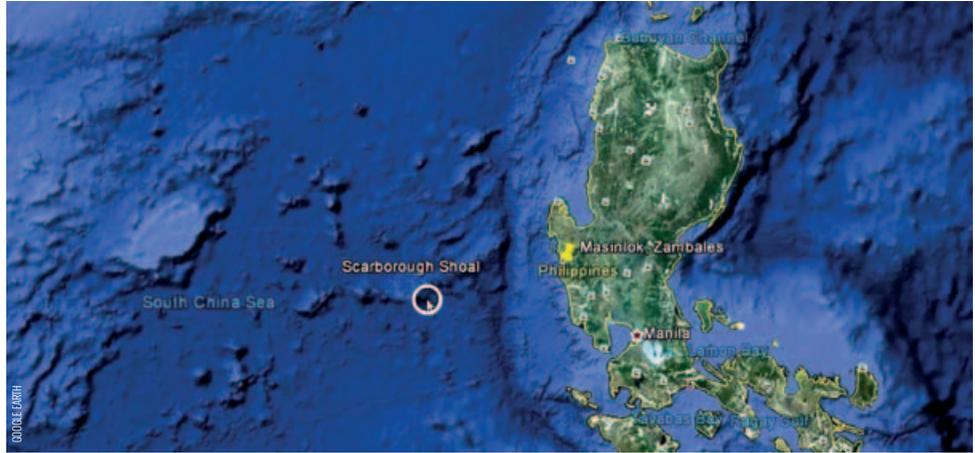
En una vieja foto, una roca emerge en el mar de China del Sur, y una bandera de Filipinas flamea, aunque nadie la vea. El arrecife se llama Scarborough Shoal.



Johnson South Reef (Spratly Islands)



Un mar extenso exige una Fuerza Naval, capaz de actuar autónomamente a gran distancia.



Es apenas un grupo de islas que no superan los tres metros de altura y de arrecifes en un atolón que conforma un banco de arena. La disputa es entre Filipinas, la República Popular de China y la República de China (Taiwán). La isla más cercana se encuentra a unos 350 kilómetros al suroeste, en el conjunto de las Spratly.



3. Las islas Senkaku – Diaoyutai (Japón-China-Taiwán)

Las islas Senkaku o Diaoyutai son cinco islas volcánicas y tres peñones que se encuentran en el extremo occidental de Japón, a 170 kilómetros al norte de la isla Ishigaki y a 186 kilómetros al noreste de Keelung, Taiwán. La población de la isla es nula.

El conjunto de islas está bajo una disputa territorial entre Japón, China y Taiwán, y allí tienen lugar frecuentes demostraciones y rispideces entre pescadores, lo que lo mantiene como foco de crisis.

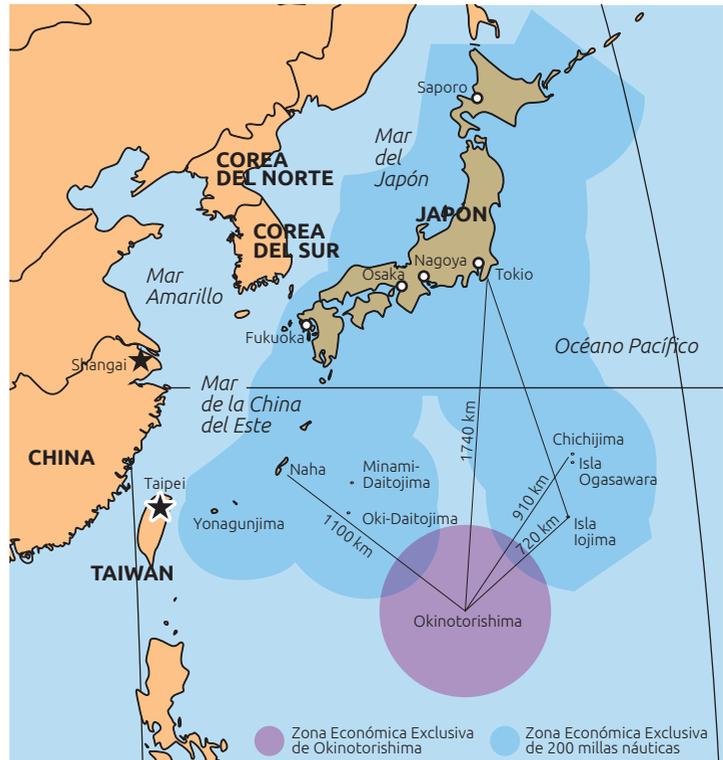


De hecho, estas islas son fuente permanente de roces diplomáticos, especialmente entre Japón y el gobierno de China, que declara su descubrimiento y control desde el siglo XIV. Japón niega que exista un debate, debido a que considera las islas parte integrante de su territorio.

4. Atolón Okino-Tori-Shima (Japón-China)

El atolón de Okino-Tori-Shima, conocido también como Okinotorishima (y también, en español, como Parece Vela), es un arrecife extremadamente aislado, que apenas vela (asoma) entre 10 cm y 20 cm en pleamar. Se considera la parte más al sur de Japón, situado en una zona aislada del mar y a 1740 kilómetros al sur de Tokio.

En la práctica, es una laguna rodeada de coral, de unos 4,5 kilómetros de largo, con tres pequeños islotes y un número reducido de rocas emergentes en su interior que varían según el nivel de la marea. No obstante, su potencial económico es invaluable, algo que el gobierno japonés supo entender y proteger con inversiones descabelladas en el medio del mar, con el objetivo de convertirlo en una zona de explotación económica exclusiva (EEZ).





En las rocas que apenas asoman de la superficie, el gobierno japonés, con un acertado sentido estratégico y económico, se ha esmerado, desde tiempos pasados, en sentar derecho de propiedad de un modo tan rudimentario como el que se muestra a la izquierda. Y ya en mejores tiempos y con mayores recursos, de un modo más sólido, como se muestra debajo.

El atolón de Okinotorishima, más allá de su situación estratégica, beneficiaría a Japón con una zona económica exclusiva de aproximadamente 400.000 kilómetros cuadrados, un territorio más grande que toda su superficie metropolitana y con potencial para la extracción petrolera, entre otras actividades económicas.

Semejante territorio quedaría habilitado si se reconociera la condición de “isla” del atolón, lo cual se encuentra en discusión. Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), una isla se define como una extensión natural de tierra, rodeada de agua, por encima del nivel del mar durante la marea alta. La CONVEMAR aclara que, si un promontorio de rocas no puede ser habitado por humanos o no se puede desarrollar actividad económica, no se podrá declarar una zona económica exclusiva a partir de esta.

Durante las últimas décadas, se construyeron obras que le han consumido al gobierno japonés unos 600 millones de dólares. Se levantaron espigones y muros de concreto para evitar la erosión y la desaparición ante la amenaza del aumento del nivel del mar, una enorme estructura rectangular sobre pilotes de 50 m x 100 m, donde funciona la base de investigación marina, un faro y hasta un helipuerto. Los tres diminutos islotes hoy son basamento de sendas plataformas artificiales, con un diámetro de 60 metros.

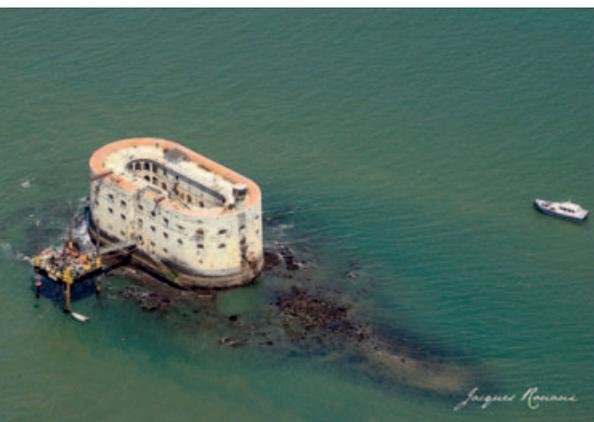
La isla se encuentra actualmente en disputa para definir su condición. La controversia, especialmente con el gobierno de China, aún no está resuelta.

Los territorios insulares proyectan espacios desproporcionadamente grandes y valiosos.

Otros casos curiosos y anecdóticos

1. Fort Boyard (Francia)

Fort Boyard se hizo célebre con un *reality show* televisivo de aventuras y de desafíos físicos. Fue construido sobre un bajo localizado entre la Ille d'Aix y la Ille d'Oléron, en el estrecho Pertuis d'Antioche, al oeste de la costa de Francia. Planteados en el siglo XVII, los trabajos comenzaron en el siglo XIX con el gobierno de Napoleón Bonaparte, para proteger el arsenal de Rochefort de la Armada Francesa de las incursiones británicas.





El fuerte tiene una estructura ovalada de 80 metros de largo por 40 metros de ancho. Sus muros alcanzan los 20 metros de altura. En el centro, hay un patio, donde había tiendas y cuartos para los hombres y los oficiales. Los pisos superiores tenían las casamatas de tiro y paños. Arriba, había instalaciones para morteros y barbetas.

Aunque este fuerte se encuentra en el interior de una bahía francesa, hasta la firma de la Convención del Mar en 1982, se asumía que el mar territorial de los estados ribereños alcanzaba las 3 millas náuticas. Se decía, y siempre lo interpretamos literalmente, que esa distancia respondía al alcance máximo de los cañones del siglo XIX. Es decir, que obedecía a la posibilidad de control efectivo o a la capacidad de negarlo a otros países.

Esta fortaleza cerró la bahía a las naves inglesas, al cubrir con sus armas la zona no batida por la artillería de las baterías costeras. Por eso, lo incorporo a modo de ejemplo. Actualmente, el mar territorial, de soberanía plena, es de 12 millas desde las líneas de base recta y puntos notables de la costa, extendido a 24 millas para cuestiones de control migratorio, aduanero y sanitario.

2. Fortalezas marinas del ejército “Maunsell” (Gran Bretaña)

En las costas de Inglaterra, se encuentran las construcciones de acero de las llamadas fortalezas marinas del ejército “Maunsell”. Son agrupaciones de torres fortificadas construidas durante la Segunda Guerra Mundial con el propósito de ayudar a la defensa de la isla. Fueron bautizadas así en honor a su diseñador, Guy Maunsell.

La enorme cantidad de conflictos bélicos por islas remotas indica claramente su valor estratégico.

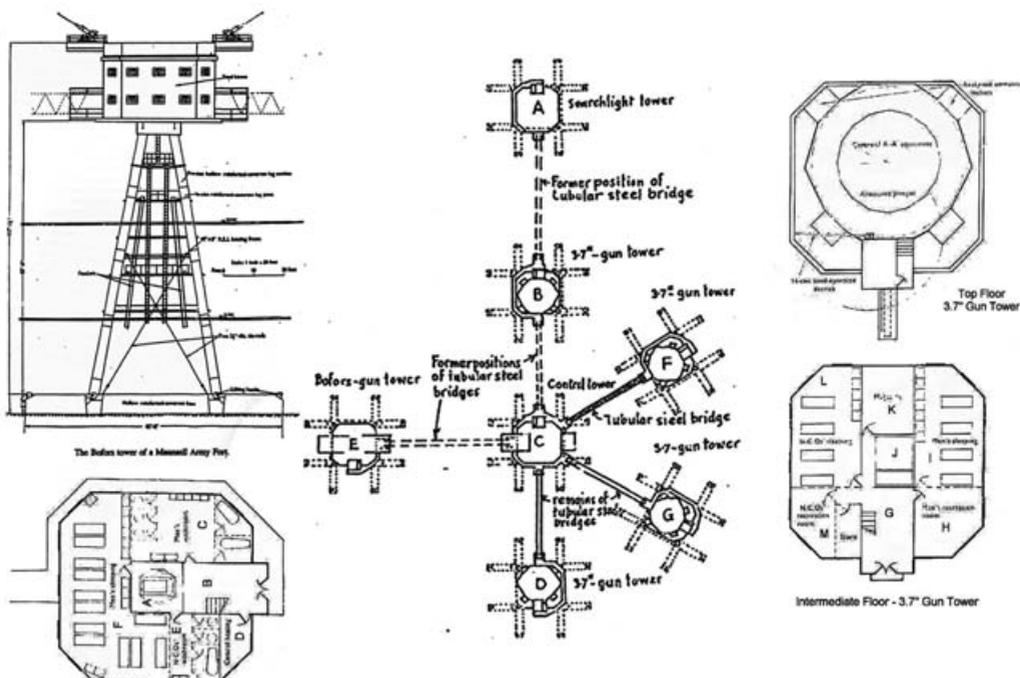


WIKIMEDIA: RUSSES



PHOTOFESTIVAL - FLOOR

Las islas no están aisladas; las une el mar. El aislamiento es un error de la política de un Estado.



Tras su retirada de servicio a fines de la década de 1950, sufrieron colisiones de barcos, colapsos durante tormentas e incendios. Fueron usadas para otras actividades políticas y manifestaciones artísticas, algunas de ellas ilegales. Fueron motivo de juicios, sede de radios piratas y de muertes.

Obviamente, se han llenado de historias curiosas. Entre ellas, que dieron nacimiento a una nación muy peculiar. En 1964, una de esas torres fue tomada por Paddy Roy Bates, ciudadano británico y presentador de una emisora pirata llamada Radio Essex. Se haría famoso tras fundar allí la micronación "Sealand".



La distancia a la costa más cercana no es el único motivo de interés sobre una o más islas. Galápagos, Pascua, Mauricio, Bouvet y Ascensión son pruebas claras.

No ha sido el único caso de formación de repúblicas, principados o reinos efímeros en medio del mar. Ha habido muchos casos más en el mar de la China, el Caribe y la Polinesia; por eso, vale mencionarlos aquí, en este muestrario de ejemplos de las posibilidades y proyección que significan los afloramientos naturales o las estructuras artificiales sobre el mar.

Con los océanos plagados de plataformas y de instalaciones petroleras y gasíferas que perforan ya hasta los 3000 metros de profundidad, de artefactos flotantes de procesamiento y carga de hidrocarburos (por ejemplo los FPSO⁴), de plantas de extracción de metales del lecho y subsuelo marino, de “granjas” eólicas y de líneas de comunicaciones, fibras ópticas, oleoductos y gasoductos, etc., es de suponer que las fuentes de conflictos en el mar se multiplicarán antes que disminuirán en un futuro cercano.

4 FPSO Floating Production and Storage of Oil

Los países marítimos protegen sus intereses en el mar con marinas de aguas azules, o sea, flotas de gran capacidad, largo alcance y presencia permanente. En este sentido, vemos cómo muchas armadas del mundo desarrollan su poder tradicional, y otras lo reconvierten. En todos los casos, apelan a la mejor tecnología disponible.

Referencias: artículos varios y fotos extraídos de Power Point y de sitios de internet, como Wikipedia, Google y demás mares navegables en la WEB (incluido el Washington Post y GCaptain), que, aunque vastos y de poco calado, son los más fáciles de surcar. ■

Homenaje al Plus Ultra 90.º Aniversario

Conferencia celebrada el 17 de marzo de 2016
por el Capitán de Navío Aviador Naval VGM (R) Juan José Membrana



Franco, Durán, Ruiz de Alda y Rada,
tripulantes del Plus Ultra

Con entrañable alegría, acepté el gentil ofrecimiento del Señor Presidente del Instituto Nacional Newberiano a esta convocatoria, en esta noble casa, tan cara a los sentimientos de los miembros de la Armada Argentina, para recordar la increíble hazaña, para su época, que significó el vuelo en raid del hidroavión Plus Ultra entre el Puerto de Palos y el Puerto de Buenos Aires, en este año en que se cumplieron, el 10 de febrero, exactamente 90 años de la épica hazaña.

En mi doble carácter de miembro de número del Instituto Nacional Newberiano y de vicepresidente del Instituto Aeronaval, se me ofrecía una oportunidad única para enfatizar la gloria de esta epopeya, redescubrir a los valientes que la

90 años. Raid del Plus Ultra.
Del 22 de enero al 10 de febrero de 1926.

forjaron y dar fe del celo con el que la nación argentina honró su donación y concretó su custodia desde el ayer hasta nuestros días.

Pero tampoco puedo dejar de confesarles la emoción que me embarga como nieto de andaluces y rondeños al saber que mis raíces se hunden profundas en las serranías y bahías de las costas mediterráneas. Este hablar es, para mí, volver al seno familiar, como quien cruza una bahía de espaldas en la quilla de una simple barca de pescadores.

Pocos días atrás, el 23 de enero, una celebración similar organizada por el Ejército del Aire Español, acaecida frente al monumento donado por nuestro país y ubicado en el convento de la Rábida, daba



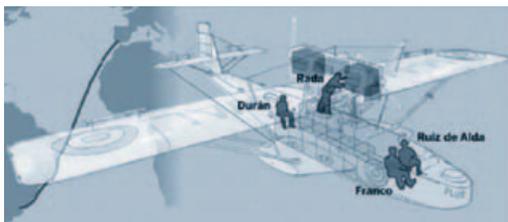
Monumento que honra al Plus Ultra y a su tripulación, frente a La Rábida - España. Donado por el Pueblo Argentino.



Commemoración de la salida del vuelo, enero de 2016.



Cabina actual del Plus Ultra en el Museo de Luján.



Distribución de la tripulación.

cuenta del inicio de la cita con el destino que el Plus Ultra y su tripulación comenzaban, destino que los llevaría a pasear su bandera y su gallardía por las latitudes del sur del planeta y a finalizar, a las doce horas y veintisiete minutos del miércoles 10 de febrero de 1926, en el antepuerto de nuestra querida ciudad de Santa María de los Buenos Aires.

Me gustaría comentarles en qué contexto mundial y nacional se cumplió esta hazaña, porque, en ese momento, no escapa a ninguno de los aquí

presentes el hecho singular que, durante nuestro primer centenario, los primeros aviones «más pesados que el aire» recién abrían y surcaban nuestros aires por primera vez, aviones que habían surgido tan sólo siete años antes.

Los primeros aeroplanos de 1910 despertaban los sueños y las ilusiones de los visionarios del transporte aéreo siempre más rápido, siempre más lejos, siempre Plus Ultra. Luego, sobrevino la primera gran guerra y, de ese tiempo de oscuridad, surgieron, a su vez, nuevos aviones, más capaces y ya aptos para volar a la altura del valor de pilotos y de tripulantes.

Me animo a pensar ante ustedes que el Comandante Don Ramón Franco Bahamonde fue uno de esos jóvenes titanes que aprendieron a volar en tela y madera y, poco tiempo después, tan sólo 16 años, ahora con aviones de metal, pensaba que nada le era imposible. Y ese era el espíritu que lo animaba en esos tiempos. En su libro documental de tan extraordinario viaje, *De Palos al Plata*, menciona sus tres objetivos fundamentales:





Capitán de Artillería
Don Julio Ruíz de Alda.
Copiloto. 1897-1936.



Teniente de Navío
Don Juan Manuel Durán.
Navegador. 1899-1926.



Cabo de Aviación
Pablo Rada. Mecánico.
1902-1969.

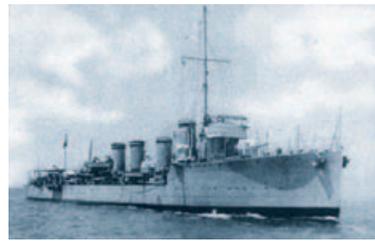
- Dar a conocer el valor de la aviación española y ganar honra y prestigio para España.
- Sentar normas para la navegación sobre el mar a grandes distancias.
- Estrechar lazos entre España y las jóvenes naciones americanas de habla hispana.

Para cumplirlos, eligió el avión personalmente, un modelo Dornier J Wal construido en Italia, cuyo prototipo voló inicialmente en 1922 y del cual se llegaron a construir más de 250 unidades. Este, en particular, tenía modificaciones que lograron duplicar su alcance de diseño y estaba equipado con los mejores sistemas de navegación de la época, ya que se había tomando como referencia inicial la experiencia adquirida durante el cruce Lisboa-Río de Janeiro por los pilotos portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral en 1922.

También eligió personalmente a cada uno de los tripulantes que lo acompañaría y reunió en ellos experiencia y confianza personal. Como copiloto, eligió a su amigo el Capitán de Artillería Don Julio Ruíz de Alda; como navegante, la Armada española designó al Teniente de Navío Don Juan Manuel Durán y, como mecánico, se presentó voluntariamente y fue aceptado un joven cabo de tan sólo 21 años, Pablo Rada Uztárroz.



Trayectoria cumplida.
10.270 km en
59 hs. y 39 min.



Destructor Alsedo de la Armada Española que cumpliera funciones de seguridad y logística durante el cruce de la garganta Atlántica (Dakar - Natal).

Cada uno de ellos merecería hoy, por sí solo, una conferencia sobre su persona, pero baste decir que cumplieron con su deber y su compromiso, tal vez también animados por el nombre Plus Ultra, nombre emblemático y elegido con prudencia, que según dice Franco:

«Debía de ser el motor inspirador ante cualquier adversidad que los enfrentara al límite de su propia resistencia».

Como símbolo de ese espíritu, eligieron el Puerto de Palos para su salida y, emulando a Cristóbal Colón, pusieron su empresa en manos de Dios. Al amanecer del viernes 22 de enero, se dirigieron junto con una multitud a la Iglesia de la Virgen Milagrosa donde, durante la misa celebrada, al igual que el gran almirante, hincados ante el altar, le encomendaron su empresa, su honor y sus vidas.

La inmensidad atlántica los espera y, entonces, con sus dos motores a pleno sus corazones se agigantan y vuelan, siempre más allá, siempre Plus Ultra.



Preparando el despegue desde Gando en las islas Canarias.



Ramón Franco y sus compañeros de vuelo en la Base de Pollensa – Mallorca. 1924.



El arribo a Río de Janeiro, el 4 de febrero de 1926.



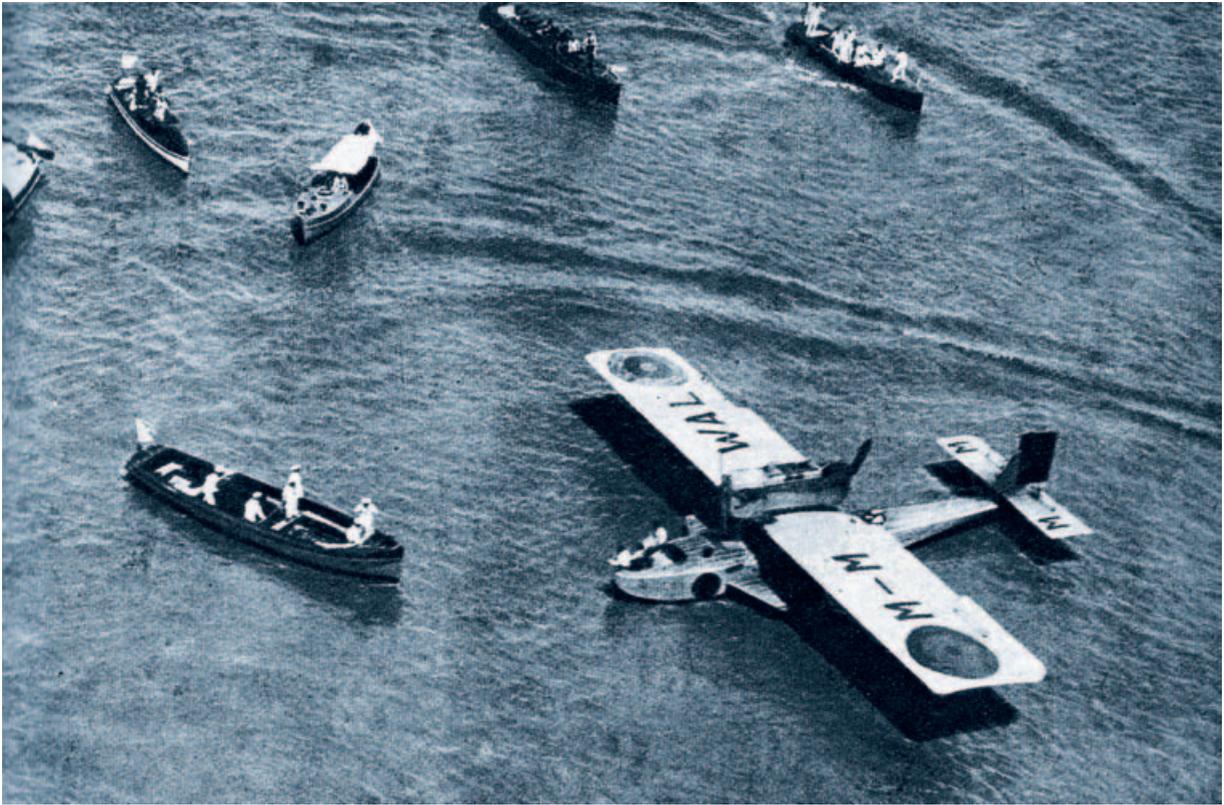
Llegada a Montevideo – Rep. Oriental del Uruguay, el 9 de febrero de 1926.

Etapa tras etapa, riesgo tras riesgo, los aviones son enfrentados, sometidos, dominados a puro coraje por esta tripulación, que triunfa donde otros han fracasado o donde se ha debido cambiar de aviones una y otra vez. El crucero *Blas de Lezo* y el destructor *Alsedo* son sus ángeles guardianes.

Pero a Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, nada los detiene y, día tras día, progresan un poco más y ahora sí, al mediar el día 20 de travesía, arriban por

fin a Buenos Aires, nuestra perla del Plata, ante un mundo que no sale de su asombro y reconoce su valor y su osadía.

El Atlántico Sur ha sido vencido, esta vez, con un único toque, un único avión que representa el estado del arte de la navegación aérea y una tripulación envuelta en un manto de gloria, que se extiende ahora desde el Plata hasta la España lejana, y desborda en un manto de gloria a la hispanidad toda.



10 de febrero de 1926. Fotografía original del libro "De Palos al Plata", de Ramón Franco.



10 de febrero de 1926. Fotografía original del libro "De Palos al Plata", de Ramón Franco.



Franco y Zanni.



Agasajo en la Base Aérea "El Palomar",

Han recorrido 10 270 km en 59 horas y 39 minutos de tiempo efectivo de vuelo, con no pocos contratiempos, pero con una fe inquebrantable, y la nación argentina toda, como lo hicieron previamente el Brasil y el Uruguay, los recibe con sus brazos abiertos y el corazón dispuesto.

El presidente Alvear encabeza esa recepción junto a su ministro de marina, el Almirante Domec García, y reciben a los aeronavegantes como hijos pródigos, quienes también, en esta tierra, pueden sentirse como en casa.

Durante esos días calurosos, tal vez agobiantes, del verano porteño, innumerables agasajos, conferencias, viajes a ciudades del interior, entrevistas con la prensa

y recepciones dentro de la extensa colectividad española van dejando huella en la valiente tripulación que, declarada huésped de honor, es sentida por los argentinos como sus nuevos hijos del corazón.

Como evidencia indubitable del impacto mundial del vuelo, me permito leerles el mensaje del cuerpo diplomático ibero-americano acreditado en Madrid:

«No ha muerto en España la serenidad imperturbable ante el peligro, la fe heroica en el esfuerzo, ni la audacia ante la muerte. En efecto, prosigue con el comandante Franco y sus compañeros la magnífica epopeya con que España trazó una de las huellas más hondas y vastas que haya dejado pueblo alguno.

Y si ayer fue España la primera que llegó a velas desplegadas al nuevo mundo, hoy es también la primera que arriba con las alas abiertas en busca de sus hijos. El Plus Ultra simboliza el genio de la raza y, vibrando sobre el abismo y la distancia como una manifestación triunfal, acaba de llegar de nuevo a América, lo más eterno del alma hispana.

Vuestro vuelo inmortal, consuma pues, la unificación espiritual de la raza, cubriendo con sombras de alas tendidas hacia el porvenir la huella de Colón y sus tripulantes».

A los pocos días, el destructor *Alsedo*, que ha oficiado de ángel de la guarda desde la salida de Palos, también entra al puerto de Buenos Aires, mientras que el crucero *Blas de Lezo* había iniciado una semana antes el regreso a España desde la costa norte de Pernambuco.

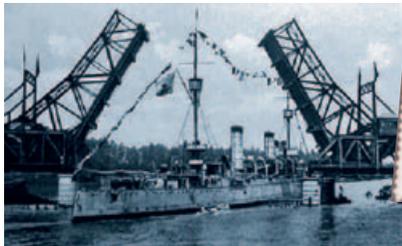
En el *Alsedo*, fueron a conocer la ciudad de Mar del Plata y, allí, continuaron los agasajos y las celebraciones, pero como siempre en la vida, no todo fue alegría, no todo es pleno, y la propia vida

comparaciones, todo fue inútil; salimos a luchar contra los elementos, pero no hemos podido con las intrigas y la política, y henos aquí que después de nuestro triunfo “fuimos” vencidos por aquellas, cuando habíamos puesto el avión en inmejorables condiciones para seguir el vuelo y luchar de nuevo con los elementos».

Se embarcaron en el crucero *Buenos Aires* y dejaron poco a poco de ver el Plus Ultra, que se mecía en el suave oleaje del río color de león. Sus pensamientos se imaginaron, entonces, que su avión, su hogar durante 20 días, su trocito de España, quedaría para siempre arrumbado y deshecho en la oscuridad de un hangar o en la fúnebre sala de un museo. Dejaban aquí sus corazones, y el porvenir amenazaba en el horizonte.

Escapa a esta charla la apoteosis del regreso a España y el recibimiento real y popular ofrecido en Sevilla, como pocos se vieron en los años de la historia del siglo veinte.

Al principio, en ese año 1926, el avión fue exhibido en la muestra anual de la Sociedad Rural y luego



El crucero *Buenos Aires* con la tripulación del Plus Ultra y su majestad Alfonso XIII, inaugurando el Puente de Hierro en Sevilla, el 6 de abril de 1926.



Serie de Sellos alegóricos al vuelo, editados en 1926.
10 céntimos.
25 céntimos.
50 céntimos. 1 peseta.



Monumento al Plus Ultra, ubicado en los Arcos de Moncloa. Madrid. España.

se encarga de ponernos freno en nuestra hora más sublime. Así, el 21 de febrero Franco recibe la orden de entregar el Plus Ultra al gobierno argentino, como ofrenda eterna de parte de su Majestad el Rey y la España toda.

En su libro *Águilas y Garras*, expresa Franco su sentir de ese momento con estas palabras:

«Cuando recibimos la orden de nuestro gobierno de entregar nuestro avión, que era algo que formaba parte íntima nuestra, sufrimos la mayor amargura de nuestras vidas; pero el hábito militar, fuertemente arraigado en nosotros, se impuso, y obedecimos aquella orden contra la que se rebelaba todo nuestro ser. Telegramas, ruegos,

fue mantenido a flote en el antepuerto de Buenos Aires. Dos años después, en la Costanera Sur, se levantó el monumento que rinde homenaje al vuelo y a sus tripulantes.

Sin embargo, hoy debemos reconocer que mantener el avión a flote no fue una buena decisión. Tuvo la Armada que retomararlo a su cargo, y la Aviación Naval lo trasladó a Puerto Belgrano, donde estuvo los siguientes nueve años hasta que, en 1936, por gestiones directas entre el Director del Museo de Luján Don Enrique Udaondo y el Jefe del Servicio de Aviación Naval Capitán de Navío Marcos Zar, se lo traslada a ese museo, donde comienza la larga etapa de su exhibición y restauración, tareas estas en las que España no estuvo ausente. El



Durán, Franco y Ruiz de Alda, luego de la visita al SM el Rey, Don Alfonso XIII.



Imágenes del Plus Ultra, durante su exhibición en la Sociedad Rural Argentina, en agosto de 1926.



Monumento al Plus Ultra en la Costanera Sur, en la Ciudad de Buenos Aires.



Plus Ultra en preparación en 1936.



Dornier WAL de la Armada Argentina B-9 de un lote de (4) comprados en 1923.

avión en dos oportunidades regresó a su tierra de matrícula y, con colaboración de esta, se lo puso en valor y también se lo pudo clonar. Hoy, una copia exacta se exhibe en el Museo del Ejército del Aire de Cuatro Vientos.

También el fabricante original, Dornier, se decidió a realizar una copia funcional y, desde el mes de julio del año 2012, se exhibe en el Museo Dornier en Munich, Alemania.

Finalmente, creo necesario mencionar que, poco a poco, en un período de algo más de diez años, la gloriosa y valiente tripulación del Plus Ultra se fue extinguiendo. Primero falleció Durán en un accidente de aviación, en 1926; luego, Ruiz de Alda en las horas trágicas de 1938 y, por último, Franco en un accidente operacional, en 1938, mientras volaba luchando por sus ideales. Sólo Rada, el más joven, pudo saber que sus miedos y sus temores imaginados durante el viaje de regreso no se habían cumplido y falleció en su España natal, en 1969.

La ruta del Atlántico Sur fue capitalizada, en primer término, para el correo aéreo: primero Francia con la Aeroposta teniendo a Jean Mermoz y sus tripulantes desde 1928 y, al año siguiente, Alemania con Lufthansa. Estos fueron un claro ejemplo de

los comienzos de la aviación comercial de larga distancia sobre el mar, actividad que, a partir de 1946, pero ahora con pasajeros, desplegaría Iberia para España y, a partir de 1948, la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA) para nuestro país.

El pueblo argentino cumplió y cumple con su legado obedeciendo fundamentalmente a nuestra propia conciencia histórica, que nos impone honrar esta extraordinaria gesta, y la tripulación del Plus Ultra cumplió con su valor supremo de obediencia a sus superiores.

¡Vuestra mayor virtud ha sido el obedecer!
y el modo en que a de ser...

*«...es ni pedir, ni rehusar.
Aquí, en fin, la cortesía,
el buen trato, la verdad,
la fineza, la lealtad,
el honor, la bizarría,
el crédito, la opinión,
la constancia, la paciencia,
la humildad y la obediencia,
fama, honor y vida son,
caudal de pobres soldados;
que en buena o mala fortuna,
la milicia no es más que una
religión de hombres honrados».*

Don Pedro Calderón de la Barca - 1607



Primera exhibición en el Complejo Museológico Udaondo en Luján. Fue entregado por la Armada el 20 de diciembre de 1936.



Réplica Museo Dornier en Munich. Julio 2012.



Avión Plus Ultra, en la actualidad en el Museo de Luján.



Vuestros hermanos y camaradas os decimos:

«A vosotros, el honor, y la gloria, a España. ¡¡¡Muchas gracias!!!» ■

Ramón Franco hará su último vuelo el 28 de octubre de 1938 en una misión operacional de combate, despegando de Pollensa (Mallorca).

Ruiz de Alda será víctima de un acto contrario a las leyes de la Guerra, el 23 de agosto de 1936, siendo fusilado en Madrid por milicianos republicanos.

Juan Manuel Durán, pierde su vida en un accidente de aviación en Barcelona el 10 de julio de 1926, al poco tiempo de regresar a España.

Pablo Rada, luego de 30 años de exilio en Venezuela, enfermo ya, regresa a Madrid en 1969 y allí fallece a los 77 años de edad.

HUNDIMIENTO DEL CRUCERO ARA *GENERAL BELGRANO*

LECCIONES APRENDIDAS SOBRE ABANDONO, SUPERVIVENCIA Y RESCATE

Rafael Rey Álvarez

El crucero liviano ARA *General Belgrano* anteriormente era el USS *Phoenix*. Botado en 1937, el *Phoenix* sobrevivió al ataque japonés a Pearl Harbour del 7 de diciembre de 1941. Durante la Segunda Guerra Mundial, este crucero participó en acciones de combate y luego, en 1951, fue transferido a la Armada Argentina.

El hundimiento

Durante la Guerra de Malvinas, sostenida entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña, el crucero ARA *General Belgrano*, cuyo lema era: “Irse a pique antes que rendir el pabellón”, fue hundido por el submarino británico HMS *Conqueror* mediante una salva de tres torpedos, dos de los cuales hicieron impacto en el casco de la antigua nave. Uno alcanzó el compartimiento de máquinas de popa y produjo enormes inundaciones e incendios, y el segundo impactó en la proa y provocó inundaciones en el desprendimiento de una gran sección de esta. La fecha, 2 de mayo de 1982; la hora, 16:01.



El abandono

Pese a los denodados esfuerzos de los grupos de control de averías, las inundaciones se tornaron incontrolables y, aproximadamente a las 16:12, con la escora del buque en 15 grados y en aumento, la tripulación recibió la orden de cubrir sus puestos de abandono. Las condiciones de viento eran de entre 30 y 40 nudos; el estado del mar, 4/5; y la temperatura del agua de mar, de 1 grado centígrado.

A las 16:15, el comandante, CN Héctor E. Bonzo, tomó la decisión de demorar el abandono para:

- Atender y preparar a los heridos lo mejor posible antes de trasladarlos a las balsas salvavidas.
- Tratar de emparejar la cantidad total de tripulantes por balsa, dado que se habían producido muchas bajas y los números eran desparejos.
- Dar un margen extra a grupos de rescate que aún estaban extrayendo heridos de las cubiertas bajas.
- Asegurar el mayor control y orden antes de la inminente maniobra de abandono del buque.

El Capitán de Navío VGM Rafael Rey Álvarez ingresó a la Armada en el Liceo Naval Militar Almirante Brown en 1973. Egresó de la Escuela Naval Militar en 1980. Se orientó como Oficial de Superficie, y se especializó en armas submarinas. Cumplió funciones en diversos buques de la Flota de Mar, tales como destructores, corbetas, avisos, barreminas y EE.MM del Comando en dos ocasiones. También lo hizo en la Aviación Naval en la 2º Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros. Participó en campañas antárticas a bordo de rompehielos y buque polar. Se desempeñó como observador militar de las Naciones Unidas en Mozambique. Fue Jefe de Estudios de la fragata ARA *Libertad* y cumplió funciones como Oficial de Enlace de la ARA ante el Comando de las Fuerzas de la Flota de la USN, en Norfolk, VA. Fue Subjefe de la Base Naval Mar del Plata y del Servicio de Hidrografía Naval. Cursó la Escuela de Guerra Naval y el Curso Superior de las FF.AA. en el Estado Mayor Conjunto. Ejerció el Comando en los buques ARA *Comodoro Rivadavia*, ARA *Puerto Deseado* y en Transportes Navales. Durante la Guerra de Malvinas se desempeñó como Jefe de Navegación del destructor ARA *Bouchard*, e integró el GT 79.3 junto al crucero ARA *General Belgrano* y el destructor ARA *Piedrabuena*. Por su participación en el conflicto fue condecorado por el Congreso de la Nación, distinguido por la ARA con el distintivo Operaciones de Combate y, también, recibió condecoraciones de las NU y de la USN.

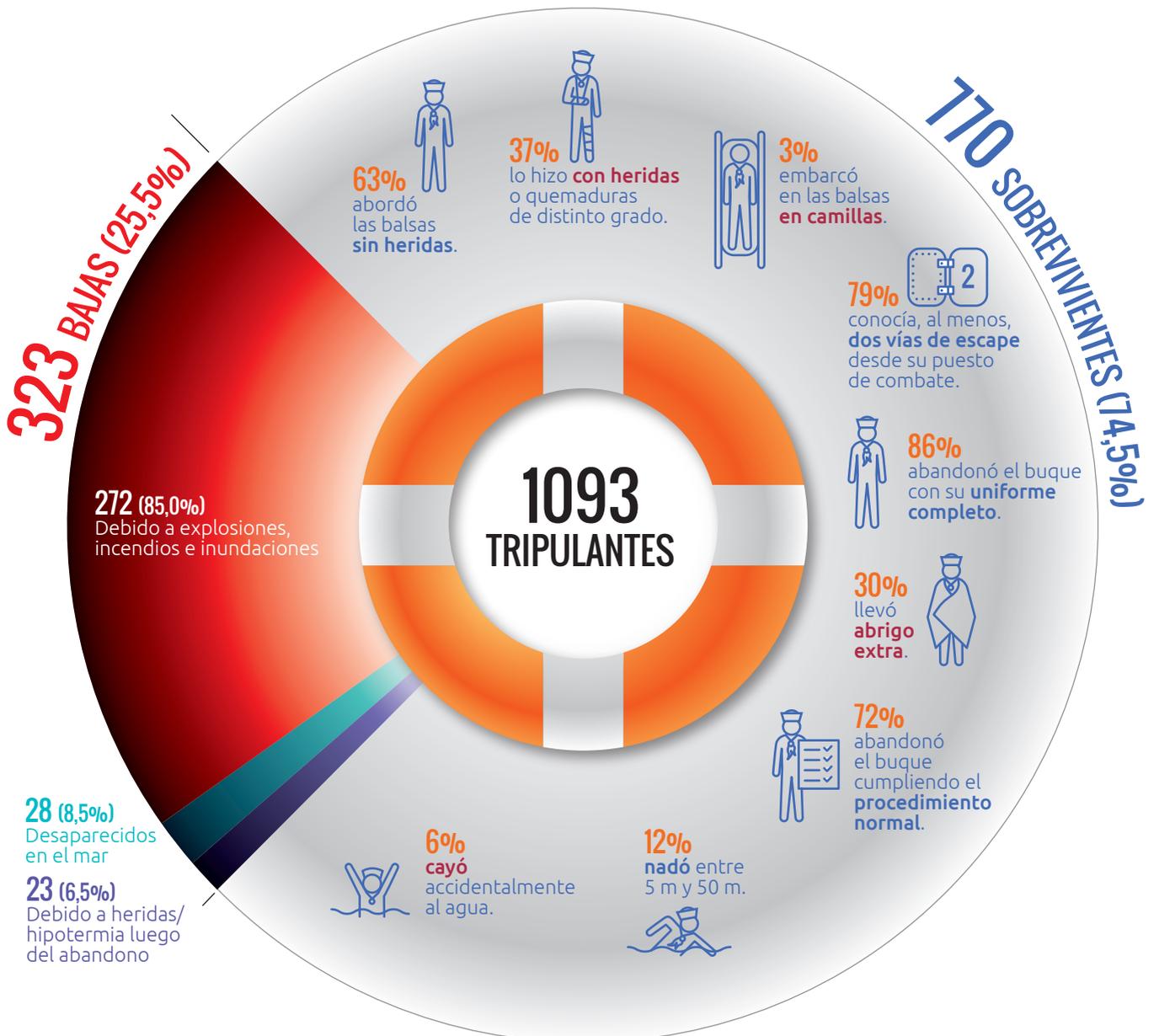
A las 16:23, ya con 20 grados de escora a babor, el comandante ordenó abandonar el crucero. Dada la escora producida a babor, el abandono de esa banda (sotavento) se ejecutó, en la mayoría de los casos, siguiendo el procedimiento establecido de saltar sobre el techo de las balsas o, eventualmente, de abordarlas directamente desde la cubierta. En cambio, por estribor (barlovento), se debieron utilizar las redes de abandono/rescate y cabos. Resultaron de vital importancia las embarcaciones neumáticas con motor fuera de borda las cuales, tripuladas por los nadadores de rescate, permitieron separar las balsas que, por efecto del viento y la marejada predominantes, no podían alejarse del casco por sus propios medios.

A las 16:30, la escora era ya de 30 grados.

A las 16:45, todo el personal que había sobrevivido ya había abandonado el barco. En esas circunstancias, y como último hombre, el comandante abandonó el buque arrojándose al mar y nadando hasta la balsa más próxima.

A las 17:01, el crucero ARA *General Belgrano* desapareció de la superficie.

Repasemos ahora algunas estadísticas que surgieron de la investigación posterior, para luego continuar con lo acontecido a bordo de las balsas y durante el rescate, y con las lecciones aprendidas.



La supervivencia

Los sobrevivientes señalaron que el elemento individual más valioso del equipo antes y después del hundimiento fue la linterna.

Luego del hundimiento, las balsas comenzaron a atarse entre sí, por sí mismas o con la ayuda de los botes neumáticos, con el concepto de formar un campo de balsas para facilitar la posterior localización. No obstante, al poco tiempo y dadas las condiciones de la marejada existente que provocaba ruidos de hasta 50 grados, las bozas y las coderas que las mantenían unidas comenzaron a sufrir estrepones tan violentos que amenazaban con romper los flotadores de las balsas en los puntos de anclaje de los cabos. Por ello, se decidió cortar dichos cabos y evitar agregar más complicaciones a las ya existentes.

Debe destacarse que, durante la noche, el temporal continuó en aumento y alcanzó vientos de 60 nudos y olas de casi nueve metros.

Pese a ingerir las pastillas antimareo, numerosos tripulantes sufrieron mareos y vómitos, pero no se observaron casos de extrema complejidad (inconsciencias).

El movimiento de las balsas produjo un gran cansancio muscular. Las conclusiones de la investigación determinaron que los mayores sufrimientos de los sobrevivientes fueron, en orden de prioridad, el frío, los mareos y el agotamiento físico.

Para dar calor a los heridos, las bolsas de orina no eran arrojadas al mar de inmediato, sino que se conservaban temporalmente y se aplicaban sobre las muñecas y la nuca de quienes lo necesitaban.

Se respetó la norma de no ingerir agua ni alimentos durante las primeras 24 horas, y no se observó ansiedad ni extrema necesidad de hacerlo.

No aconteció ninguna situación de indisciplina ni de agresividad. En la mayoría de los casos, el liderazgo a bordo de las balsas fue ejecutado por los líderes formales (más antiguos), aunque hubo algunos otros en los que líderes naturales ejercieron la conducción. Los sobrevivientes coincidieron en que canciones y rezos en conjunto contribuyeron, en gran medida, a mantener la moral alta.

El rescate

El mismo 2 de mayo, y ante la certeza del hundimiento, la Armada Argentina inició las operaciones de búsqueda y rescate. A tal fin, destacó cuatro aeronaves de exploración y cuatro unidades de superficie, que incluían un buque hospital.

A las 09:10 del 3 de mayo, una de las aeronaves observó una gran mancha de petróleo y, posteriormente, objetos flotantes en posición latitud 55° 44' S y longitud 60° 40' W.

Los sobrevivientes señalaron que el elemento individual más valioso del equipo antes y después del hundimiento fue la linterna.



De acuerdo con el *plotting* SAR que consideraba el efecto viento/corriente, la posición era coherente con una deriva al rumbo 160 velocidad 1,5 nudos desde el punto de hundimiento en latitud 55° 24' S y longitud 61° 32' W.

A las 10:00, los buques de rescate adoptaron una formación de línea de frente con una separación de cinco millas entre unidades, sobre un rumbo coincidente con el vector viento/corriente (SSE) y con origen en la posición de los objetos avistados por el avión explorador.

A las 13:15, se avistaron las primeras balsas, y se inició el rescate de los sobrevivientes. Al día siguiente, a las 12:50, se localizó la última balsa, pero ya con cadáveres. La operación de búsqueda y rescate se dio por finalizada el 7 de mayo a las 22:35.

Lecciones aprendidas

En cuanto al personal:

- Todo tripulante debe portar linterna individual estanca en forma permanente.
- Cuando los buques naveguen en aguas frías, es necesario que todo el personal cuente con algún tipo de traje antiexposición o similar que cumpla funciones parecidas.
 - Independientemente del salvavidas, todo el personal debe contar con un pequeño bolso de supervivencia individual que pueda llevar consigo a su puesto de combate.
 - Toda la tripulación debe cumplir, mandatoriamente, el curso teórico/práctico de Abandono y Supervivencia, incluida la permanencia controlada en el mar a bordo de una balsa.
 - Debe intensificarse el adiestramiento físico y, en particular, la natación, con parámetros más exigentes.
 - Es mandatorio distribuir parejamente, en todas las balsas posibles, a los tripulantes de diferentes especialidades, en particular al personal de comunicaciones, sanidad y escalafón mar.
 - Antes de arrojarse sobre la balsa y embarcar en ella, el personal debe quitarse el calzado para evitar daños a la embarcación.
 - Mientras sea posible, debe evitarse, a toda costa, que el personal se arroje al mar en aguas frías.
 - El liderazgo de los jefes de balsas (formales/informales), el deseo y el instinto de sobrevivir, la confianza en el adiestramiento individual y grupal, y la fe en Dios fueron los factores considerados más importantes por los sobrevivientes.

En cuanto a las balsas salvavidas:

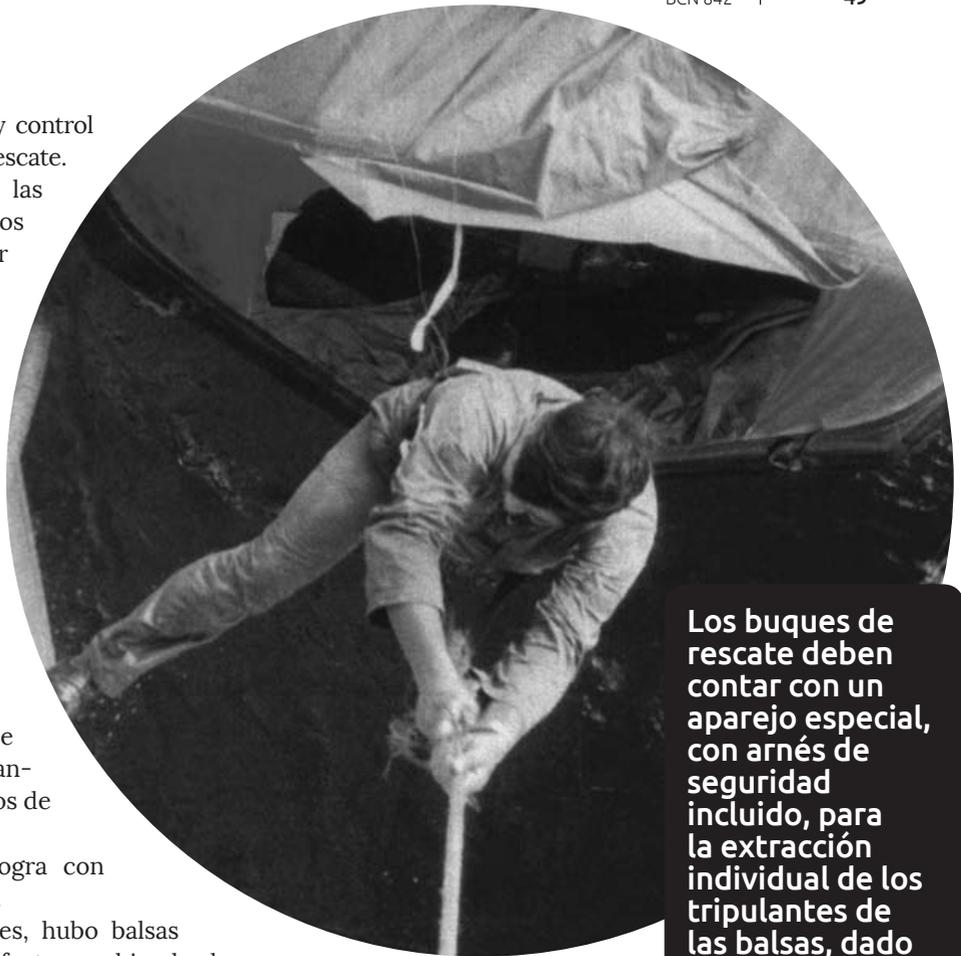
- En general, el rendimiento de las balsas fue muy bueno.
- Los cierres de las aberturas (accesos) deben ser con cierres reforzados y con matafiones internos que permitan una mayor resistencia estructural.
- En el techo y el fondo de las balsas, debe estar pintado, con pintura reflejante y con caracteres lo más grandes posible, el indicativo permanente de la unidad y el número de balsa propiamente dicho, para facilitar su identificación tanto durante el abandono como, fundamen-



Es mandatorio distribuir parejamente, en todas las balsas posibles, a los tripulantes de diferentes especialidades, en particular al personal de comunicaciones, sanidad y escalafón mar.

talmente, su identificación y control durante las operaciones de rescate.

- La superficie exterior de las balsas debe contar con varios paños capaces de actuar como superficies ecorreflectoras radar.
- Los remos deben ser reforzados y, en lo posible, estar duplicados.
- Cada balsa debe contar con su propio equipo de comunicaciones o con una baliza EPIRB.
- Las anclas de capa deben ser de mayor tamaño, para disminuir aún más la deriva.
- En zonas frías, las balsas deben buscar completarse con un mínimo de 18 tripulantes para disminuir los efectos de la hipotermia.
- La mejor estabilidad se logra con 20/24 tripulantes por balsa.
- Con menos de 7 tripulantes, hubo balsas que se dieron vuelta por efecto combinado de las olas y el viento.
- Los puntos de amarre y boza y codera en los flotadores de las balsas deben ser altamente reforzados.
- Al estar en proximidades de los buques de rescate y ante la seguridad del rescate inmediato, desde las balsas se debe tratar de recuperar las anclas de capa y, si no es posible, se las debe cortar para evitar que estas obstruyan las aspiraciones de agua de mar de los sistemas de refrigeración de las unidades superficie.



Los buques de rescate deben contar con un aparejo especial, con arnés de seguridad incluido, para la extracción individual de los tripulantes de las balsas, dado que muchos sobrevivientes, por su agotamiento físico/heridas, no pueden hacer uso de las redes de rescate.

En cuanto a los buques de rescate:

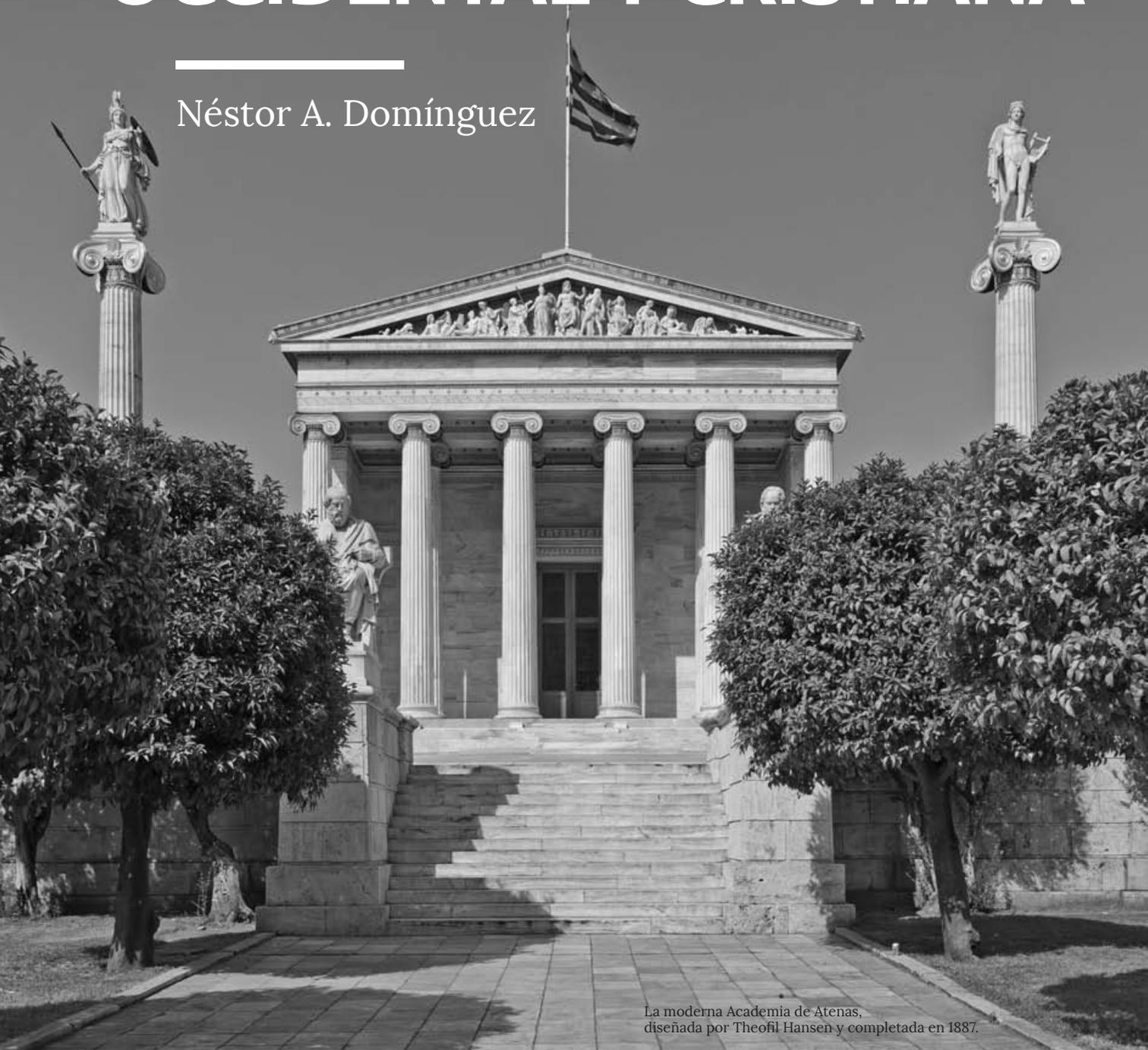
- Deben contar con un aparejo especial, con arnés de seguridad incluido, para la extracción individual de los tripulantes de las balsas, dado que muchos sobrevivientes, por su agotamiento físico/heridas, no pueden hacer uso de las redes de rescate.
- Si las balsas no cuentan con un número visible en el techo para su control, luego de haber rescatado a los sobrevivientes y en la imposibilidad de hundirlas, es mandatorio pintar sus techos con alguna pintura visible a gran distancia, para evitar confusiones posteriores.

Conclusión final

Como conclusión final, en ocasión del hundimiento del crucero ARA *General Belgrano*, debería considerarse que la experiencia de abandono y supervivencia y las posteriores operaciones de rescate ejecutadas por la Armada Argentina se encuentran entre las más exitosas de la guerra naval moderna. Dadas las rigurosas condiciones hidrometeorológicas ya descritas, la evaluación de que más del 90% de los sobrevivientes al ataque y posterior hundimiento fueron rescatados con vida, presenta resultados por sí misma. ■

INFLUJO DE LA ACADEMIA PLATÓNICA EN LA CULTURA OCCIDENTAL Y CRISTIANA

Néstor A. Domínguez



La moderna Academia de Atenas,
diseñada por Theofil Hansen y completada en 1887.

Qui addit scientiam, addit et laborem.
 («Quien aumenta el saber,
 aumenta el afán», el afán por saber).
 Eclesiastés, cap. 1, versículo 18.



Actual estado de los fundamentos físicos de la Academia de Platón.

El origen académico

Para comenzar cualquier reflexión relativa a cómo debe crearse una academia y cómo deben ser esa academia y sus académicos, resulta indispensable volver a sus orígenes.

En el año 388 antes de Cristo, Platón creó la institución que ahora llamamos «academia». Lo hizo en los jardines del gimnasio de un héroe ateniense llamado Academos, de cuyo nombre deriva dicha denominación⁽¹⁾. Lo fascinante de tal creación fue que en ese lugar se analizó a fondo la cultura griega de entonces, por medio de los diálogos entre Platón y Sócrates. Este último dialogó mucho con todos y no escribió nada. Por suerte, Platón participó activamente de esos diálogos y lo escribió todo, haciendo gala de gran maestría literaria.

De este modo, sobre los fundamentos físicos de lo que fue el edificio que albergó a muchos grandes hombres de la filosofía y que ahora vemos en ruinas, se construyó una herencia espiritual que aún hoy perdura luego de más de 2400 años.

Por otra parte, no podemos pensar que la moderna Academia de Atenas pueda dejar para el futuro de la humanidad un legado semejante.

El hecho es que la Academia permitió, con el correr de los siglos, la difusión intergeneracional y geográfica de la cultura griega a través del helenismo. Así, la denominada *paideia* (educación de los niños, instrucción, cultura), tratada como nadie por el filólogo alemán Werner Jaeger en su libro *Paideia*⁽²⁾, fue adquiriendo la dimensión que actualmente se le atribuye en la conformación del mundo occidental y cristiano.

El legado que Platón y sus discípulos brindaban a los jóvenes atenienses del siglo IV a.C. se iniciaba al pasar por el arco de entrada a la Academia, donde estaba grabada la siguiente expresión:

«No ingrese aquí si no es geómetra».

Ella sugiere la importancia que allí se asignaba a las matemáticas y a la lógica junto con el culto a los dioses propios del politeísmo griego, a las musas y a Apolo.

La cultura griega incluía, en la educación de los jóvenes, la obra poética de Homero, expresada en *La Ilíada* y *La Odisea*. Estas fueron transferidas por siglos gracias a la memoria popular y como ejemplo de la creatividad griega (*poiesis* o poesía). También las matemáticas aportaban la habilidad para el pensamiento lógico, y la gimnástica era practicada en la Academia para lograr una apolínea armonía del cuerpo. Por otra parte, la música era considerada y ejecutada en dicha antigua institución como difusora de una armonía espiritual. Finalmente, las tragedias de Esquilo, Sófocles y Eurípides eran enseñadas como ejemplos de situaciones vitales que siempre ha sido preciso superar a través del sufrimiento humano.

El Capitán de Navío (R) Néstor Antonio Domínguez egresó de la ENM en 1956 (Promoción 83) y pasó a retiro voluntario en 1983. Estudió Ingeniería Electromecánica (orientación Electrónica) en la Facultad de Ingeniería de la UBA y posee el título de Ingeniero de la Armada.

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

Fue Asesor del Estado Mayor General de la Armada en Materia Satelital; Consejero Especial en Ciencia y Tecnología y Coordinador Académico en Cursos de Capacitación Universitaria, en Intereses Marítimos y Derecho del Mar y Marítimo, del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada; y profesor, investigador y tutor de proyectos de investigación en la Maestría en Defensa Nacional de la Escuela de Defensa Nacional.

Es Académico Fundador y ex Presidente de la Academia del Mar y miembro del Grupo de Estudios de Sistemas Integrados como Asesor.

Es miembro y Académico de Número del Instituto Nacional Browniano desde el año 2015.

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

Es autor de *Satélites* (en dos tomos), de *Hacia un pensamiento ecológicamente sustentable*, de *Un enfoque Sistemático de la Defensa* (en tres tomos) y de *Una Imagen espacio-política del Mundo*, y otros libros, junto con numerosos ensayos sobre temas del mar, electrónica, espacio ultraterrestre, ecología y filosofía publicados en revistas del país y del extranjero.

(1) BRUN, Jean, *Platón y la Academia*, tercera edición, Editorial Universitaria de Buenos Aires (EUDEBA), Buenos Aires, febrero de 1969, 60 págs.

(2) JAEGER, Werner, *PAIDEIA, los ideales de la cultura griega*, primera edición en un volumen, traducción del alemán de Joaquín Xirau y Wenceslao Roces, Fondo de Cultura Económica, México, 1957, 1151 págs.

Todo ello era analizado a fondo con la mirada filosófica de los maestros del siglo IV a.C. y teniendo en cuenta la tradición heredada de los presocráticos desde el siglo VII a.C.

Así, la filosofía elaborada en la Academia de Platón brindó la base transdisciplinaria necesaria para dar a la cultura griega la fuerza que la impulsó al helenismo y a su difusión en el mundo occidental y cristiano. Ese mundo, sujeto tanto a las ideas de Platón y su mundo de las ideas como a la metafísica, la lógica, la ética y la política de su alumno Aristóteles, más afecto a la realidad de la *doxa* o saber popular, terrenal y técnico (*tecné*), sigue teniendo una profunda influencia en nuestros días. Esto es así pese a que pareciera que estamos redescubriendo el mundo a través de conocimientos que, en realidad, son derivados de su antigua sabiduría.

El pensamiento y la acción de la Academia ateniense lograron ser tan trascendentes y eficaces que la institución sobrevivió a Platón y fue cerrada por el emperador romano Justiniano unos 917 años después de su fundación. Esto ocurrió en el año 529 después de Cristo.

De este modo, bajo el dominio romano, se cometió un flagrante atentado contra la cultura griega al cerrar todas las escuelas de pensamiento que la sustentaban largamente en el tiempo y en el espacio de la misma península itálica, la península balcánica, Egipto y el Medio Oriente. Esto ocurría así mientras que, curiosamente, los pensadores romanos trataban de imitar a los grandes hombres de la llamada Escuela de Atenas.

Aristóteles fue alumno de Platón y, como todo alumno brillante, trató de superar a su maestro. Pienso que, en realidad, sólo logró complementarlo. La imagen palmaria de tal complementación fue concebida por el genio del pintor renacentista Rafael Sanzio en su obra llamada, precisamente, *La Escuela de Atenas*. Esta se encuentra expuesta en las galerías vaticanas. Ella nos muestra a Platón señalando hacia el cielo y, a su lado, a Aristóteles abarcando la Tierra con una de sus manos (véase la imagen N.º 1).

Ellos están rodeados por todos los grandes hombres de la Grecia antigua.

Las diferencias entre el maestro Platón y su discípulo Aristóteles tuvieron grandes consecuencias históricas y culturales. El ejemplo que considero más importante de tal influencia se inició cuando, por decisión de su padre, el Rey Filipo de Macedonia, su hijo Alejandro fue educado por Aristóteles. Al morir su padre asesinado, Alejandro decidió llevar a cabo un sueño de conquista y de colonización que uniera Occidente con Oriente bajo el manto de la *paideia* griega. Formó un ejército, dominó la región de la península helénica y se lanzó a la conquista de lo que hoy entendemos como el Medio Oriente. Su campaña incluyó a Egipto y llegó hasta la India. Sus preocupaciones culturales se infundieron en los pueblos sojuzgados y así se conformó el llamado «helenismo», como legado cultural griego con el sello de la Academia.

El pueblo semita recibió este legado, y en él están las raíces del cristianismo, según lo sostiene el mismo Werner Jaeger en su obra: *Paideia griega y cristianismo primitivo*⁽³⁾.

A esto se debe que muchas veces hemos escuchado y empleado la expresión de que somos herederos del «mundo occidental y cristiano».

El empuje de Alejandro, ya considerado «Magno», fue atemperado por el agotamiento de su tropa que ya no quiso continuar con su campaña en el seno de la India. Con su muerte, a los 33 años de edad, terminó un ciclo militar y culturalmente brillante de una historia que se inició con la creación de la Academia. Alejandro, en sus últimos tiempos de vida, buscó unir Oriente y Occidente a través del enlace de él mismo y de muchos de

Aristóteles fue alumno de Platón y, como todo alumno brillante, trató de superar a su maestro. Pienso que, en realidad, sólo logró complementarlo.

(3) JAEGER, Werner, *Cristianismo primitivo y paideia griega*, traducción de Elsa Cecilia Frost, tercera reimpression, Breviario N.º 182, Fondo de Cultura Económica, México, 1979, 147 págs.



Imagen N.º 1. Pintura *La Escuela de Atenas*, de Rafael Sanzio (1510-1511). Galerías vaticanas.

En este cuadro, y en el centro de la escena, Platón apunta al mundo celestial de las ideas, y la mano de Aristóteles abarca lo terrenal de su filosofía.

sus hombres con mujeres orientales. Fundó 70 ciudades, entre ellas Alejandría, denominada haciendo apología de su nombre en Egipto. Allí se construyó el famoso faro⁽⁴⁾, que orientó por largo tiempo a muchísimos navegantes del mar Mediterráneo y, por otra parte, la biblioteca de Alejandría dio rumbo a los espíritus ansiosos de la sabiduría y el conocimiento encerrados en más de un millón de papiros.

Como militar, pienso que Alejandro Magno dio inicio tanto a la interoperatividad conjunta de su ejército con la armada del almirante Nearcos como al derecho internacional humanitario (sin que existieran, en ese entonces, las naciones, y no estuviera enunciado tal derecho). Practicó estos logros sobre la base de los principios militares que le legó su padre y los éticos que el mismo Aristóteles le había enseñado.

Siempre una etapa de construcción fue seguida por otra de destrucción, según el *corsi y recorsi* de la historia⁽⁵⁾. El faro de Alejandría fue destruido y, si bien muchísimos faros siguen funcionando en el mundo y los sistemas satelitales para la navegación sirven a los actuales navegantes del Mediterráneo, su antigua presencia en la isla de Pharos como guía de los antiguos marinos no debe ser olvidada. En cuanto a la biblioteca de Alejandría, fue incendiada varias veces por fanáticos religiosos árabes seguidores de Mahoma cuando los árabes del Medio Oriente olvidaron la cultura helénica, dejaron de pelearse entre ellos y atacaron Occidente encabezados por Tariq ibn Ziyad en el año 711. Este pasó de África a Europa con su ejército por el peñón de Gibraltar (denominación que obedece a su nombre), y el impulso árabe de conquista sólo pudo ser frenado en el sur de Francia por Carlos Martel, que logró vencerlos en la batalla de Poitiers en el año 732 de nuestra era cristiana.

- (4) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio. «El Faro de la Isla de Pharos y la Biblioteca de Alejandría, guías eternas para el navegante», en revista *Marina*, año LXVIII, N.º 582, marzo de 2004, pág. 31.
- (5) VICO, Giambattista. *Principios de Ciencia Nueva. En torno a la naturaleza común de las naciones*, volúmenes I y II, edición preparada por J. M. Bermudo, Ediciones Orbis S. A. Hyspamerica, Buenos Aires, 1985 (original de 1744), 224 y 247 págs., respectivamente.

Los árabes pasaron casi nueve siglos en España y fueron expulsados entre los años 1609 y 1614, luego de haber sido vencidos en Granada, en el año 1492.

No obstante, hoy es un hecho que los musulmanes apelan a una invasión más sutil de Europa y que sus fanáticos usan el terrorismo en los países de Occidente donde se han infiltrado. Probablemente, está sonando la hora de una nueva y dificultosa expulsión. Ellos no se avienen a adoptar la cultura de los países que los acogen y quieren imponer allí su propia cultura, como si fuera la única buena para todos los seres humanos. Los que no creen en su religión son considerados infieles y, en muchos casos, piensan que los infieles deben morir.

Creo que nuestro gran poeta Jorge Luis Borges logró una magnífica síntesis cultural de lo ocurrido por la acción del Islam en Egipto. Tuvo la inspiración necesaria para expresar sus pensamientos respecto de lo ocurrido en relación con los varios incendios que sufrió la biblioteca de Alejandría por parte de los árabes durante el siglo VII de la era cristiana:

*«Declaran los infieles que, si ardiera,
ardería la historia. Se equivocan.
Las vigilias humanas engendraron
los infinitos libros. Si de todos
no quedara uno solo, volverían
a engendrar cada hoja y cada línea,
cada trabajo y cada amor de Hércules,
cada lección de cada manuscrito».*

Versos de la poesía: «Alejandría 641 a. D.»⁽⁶⁾

En verdad, la cultura no está ni en los papiros ni en los libros, está en el espíritu de Occidente (...)

Borges, llamando infieles a los musulmanes que quemaron dicha biblioteca y en respuesta a su osadía de considerarnos como tales, les dice que lo que está en la mente de los occidentales puede ser totalmente rescatado, a pesar de que se quemó allí lo escrito. En verdad, la cultura no está ni en papiros ni en libros, está en el espíritu de Occidente, en la mente de todos y cada uno de los que habitamos este mundo occidental.

Pasaron los siglos en los que los pensadores musulmanes influyeron en la filosofía occidental, de la manera que luego señalaré, cuando en el año 2009 fueron terroristas árabes, infectados de fanatismo religioso, los que destruyeron las Torres Gemelas usando aviones de pasajeros con su tripulación y pasajeros a bordo. Hoy, otra torre las reemplaza. Esos edificios, que simbolizaban el poder económico de Occidente, se complementaban, en las intenciones de los árabes, con las destrucciones del Pentágono, símbolo del poder militar estadounidense, y de la Casa Blanca, símbolo de su poder político. El primero de estos dos edificios fue dañado; el segundo resultó indemne debido a la valentía y las penosas circunstancias que debieron sufrir los pasajeros de otro avión capturado. Todos ellos murieron. Así se destruían, simbólicamente, los tres poderes clásicos de Occidente. Algo similar, pero en menor escala, sucedió en nuestra Buenos Aires con los edificios de la Embajada de Israel y de la AMIA.

No podemos culpar a todos los árabes por lo ocurrido durante y después de lo expresado por Borges. Sí podemos hacerlo respecto del terrorismo en general, de ese terrorismo que infecta la mente de fanáticos de todas las guerras, razas y credos religiosos.

Todos decimos amar la paz, pero debemos estar preparados para la guerra. Esto es así, sobre todo para los militares. Nosotros, como todos los que amamos la vida,

(6) BORGES, Jorge Luis, *Historia de la noche*. Poesía: «Alejandría 641 a.D.», Buenos Aires, Emecé, cop. 1977. 148 págs.

debemos estar dispuestos a ofrendarla por nuestros ideales culturales, como lo hizo Alejandro Magno. La historia, con sus *corsi* y *recorsi*⁽⁶⁾, nos señala a los militares la necesidad de nuestra profesión, pese al espanto de las guerras. Lo que hay de bueno y de malo en el espíritu humano no ha podido, hasta ahora, segregar la maldad, y lo sabemos gracias a la historia mundial. Son pocos los tiempos en los que no hubo guerras.

Actualmente, las universidades y las academias de una nación conjugan todas las variantes de una cultura nacional. En este artículo, me ocupo de las universidades y de las academias europeas; en el siguiente, lo haré respecto del influjo académico europeo en ciertos países de América y de Asia incluido, por supuesto, el nuestro. Esto último es lo más importante que nos queda como parte de la identidad nacional frente al poder avasallante del proceso de globalización gobernado por otros.

Hacia una definición de cultura

El término «cultura» es de naturaleza polisémica y, por lo tanto, es interpretado y aplicado de muy diversas maneras según cuándo, dónde, quién y para qué se lo usa.

Es difícil elegir una definición de cultura entre los cientos existentes pero, en mi caso, siempre he elegido una extraída de lo escrito sobre ese término por José Ferrater Mora en su *Diccionario de Filosofía* (pág. 206)⁽⁷⁾.

Dice así: «(...) la cultura no es solamente **lo creado, lo formado y lo transformado** (por el hombre), es también **el acto de esta transformación**, el proceso de la actividad humana que **se objetiva en los bienes**».

He destacado en negrita algunas palabras usadas en esta definición para poder extraer de ella una interpretación que sea lo más amplia posible.

Lo creado por el hombre puede incluir todas las artes, todas las religiones y las ciencias básicas tanto humanas y sociales como exactas, físicas y naturales. Esto último sin dejar de lado a las recientes ciencias de la complejidad que dan cuenta de una indeterminación vigente desde el átomo hasta el universo, pasando por nuestra conducta y acción en el mundo.

Lo formado y lo transformado incluyen, dentro de la cultura, todas las interpretaciones de lo creado artísticamente, los cultos religiosos, las ciencias aplicadas, las tecnologías y las técnicas en su concepción más amplia⁽⁸⁾.

El acto de esta transformación tiene que ver con la tarea, el trabajo necesario para crear, formar y transformar la realidad, con la llamada «cultura del trabajo» a la que los argentinos solemos ser poco afectos, pues creemos que tenemos muchos derechos sin percatarnos de las obligaciones que nos impone la compleja realidad en la que vivimos. Este es un legado del populismo que hemos experimentado durante demasiado tiempo.

Cuando al final se expresa que **se objetiva en los bienes**, se está marcando el contenido ético de esta definición. No es cultura lo que se objetiva en males para la naturaleza, las sociedades humanas o el hombre individual. Esto último nos permite poner el ojo crítico sobre muchas expresiones «culturales» actuales que no voy a analizar y que no puedo ver ni escuchar sin sentir una sensación de rechazo total.

«(...) la cultura no es solamente lo creado, lo formado y lo transformado (por el hombre), es también el acto de esta transformación, el proceso de la actividad humana que se objetiva en los bienes».

(7) FERRATER MORA, José, *Diccionario de Filosofía*, tercera edición, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1951, 1047 págs.

(8) BUNGE, Mario, *Las ciencias sociales en discusión. Una perspectiva filosófica*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 573 págs.

Después de los incendios de la biblioteca de Alejandría

Aunque parezca paradójico, los árabes fueron quienes tradujeron a su idioma las obras de Aristóteles y las introdujeron en Occidente por el estrecho de Gibraltar.

Sin embargo, los árabes dejaron un legado mucho más importante en Europa a través de España y a partir del siglo VIII. Su cultura y su filosofía eran muy superiores a las que, hasta entonces, habían desarrollado los habitantes de la península ibérica y el norte europeo.

Su arquitectura y su desarrollo científico y tecnológico también eran superiores. Respetaron la cultura local e influyeron pacíficamente en las costumbres de los lugareños durante casi 900 años. Esto ocurrió, fundamentalmente, en el sur de la península ibérica.

Los instrumentos de navegación traídos por los árabes fueron los que permitieron que los conquistadores españoles y portugueses se animaran a navegar el mar océano y conquistaran tierras africanas, americanas y asiáticas a muchos miles de kilómetros de su patria.

Mientras esto ocurría en la zona europea ocupada por los invasores árabes, al norte de los Pirineos primaba la barbarie. Los íberos, los celtas, los godos, los galos, los sajones, los vikingos, los normandos y todos los pueblos nórdicos tenían un nivel de desarrollo mucho más bajo. Hacia el este, sólo el Imperio Romano y, anteriormente, el pueblo griego con su *paideia* habían alcanzado niveles culturales semejantes a los de los árabes.

No obstante todo lo anterior, cabe observar que los árabes habían traducido los escritos de Aristóteles a su idioma y que su filosofía se infiltró e influyó en la cultura europea medieval gracias a dicha invasión. También ellos recogieron parte del pensamiento neoplatónico, por lo que el legado de la Academia fue total.

Dichas traducciones fueron complejas, porque se hicieron desde el griego original al siríaco. Para traducirlas al latín, fue preciso entonces contar con un traductor árabe o judío capaz de interpretarlas en el lenguaje vulgar para finalmente pasarlas al latín. Si bien el resultado fue oscuro, su utilidad fue enorme; así, el pensamiento del siglo XIV fue influenciado de manera profunda, duradera y bastante homogénea por el pensamiento griego y su interpretación hecha por los árabes.

La Escuela de Edesa, fundada en la Mesopotamia en el año 363, enseñaba las doctrinas de Aristóteles, Hipócrates y Galeno, y los sirios fueron los agentes de transmisión de la filosofía helénica. Dos tratados esencialmente neoplatónicos, la *Teología de Aristóteles* y el *Liber de Causis*, pese a ser neoplatónicos, pasaron como originales de Aristóteles y determinaron la interpretación que se dio a su pensamiento. Esto llevó a una especulación filosófico-religiosa musulmana en la que la razón y la revelación no podían contradecirse, pues la religión natural precedió a la religión revelada⁽⁹⁾.

De este modo, los filósofos árabes recogieron la especulación helénica y construyeron doctrinas que produjeron una profunda influencia en el Occidente cristiano.

Los principales filósofos árabes musulmanes fueron los siguientes (entre paréntesis, consigno su fecha de muerte): Alkindi (873), Alfarabí (950), **Avicena** (1037) y Al Gazali o Algazel (1111). En España, ellos fueron: Avenpace o Ibn Badja (1138), Abubacer (1185) y **Averroes** (1198) (he destacado en negrita a los dos más importantes).

En particular Alfarabí y Avicena señalaron la existencia de una inteligencia agente separada, que concebían como única para toda la especie humana y que señalaba el prin-

(...) el pensamiento del siglo XIV fue influenciado de manera profunda, duradera y bastante homogénea por el pensamiento griego y su interpretación hecha por los árabes.

(9) GILSON, Étienne, *La filosofía en la Edad Media. Desde los orígenes patristicos hasta el fin del Siglo XIV*, capítulo VII, «La influencia greco-árabe en el siglo XIII y la fundación de las universidades», Editorial Gredos, segunda edición, 4.ª reimpression, versión española de Arnesio Pacios y Salvador Caballero, Madrid, 1985, pág. 353: 730 págs.

cipio y el fin del conocimiento posible para los individuos humanos. A partir de esta inteligencia, los cristianos podían llegar a Dios e identificarse con Él. Esto fue lo que hicieron. Así, el Dios iluminador de los *Soliloquios* de San Agustín se encuentra identificado con el intelecto agente de Avicena y nos muestra cómo la metafísica árabe confluyó con la cristiana⁽¹⁰⁾.

Avicena fue un enciclopedista que, a los dieciocho años, ya sabía todo lo que había que saber y luego evolucionó en profundidad de una manera tal que los occidentales no llegaron a captarlo adecuadamente. Fue un intérprete exquisito de la filosofía aristotélica y planteó el tema medieval de los universales expresando que la «caballeidad» es, por ejemplo, la esencia del caballo, y que abarca tanto la idea general de caballo como cualquier caballo concreto. Esto lo tomó Umberto Eco como un tema de su novela *El nombre de la rosa*⁽¹¹⁾ junto con la prohibición medieval del aristotelismo. Sobre este tema también incidió la filosofía de Averroes, para quien: «Sería erróneo creer que los universales existen en sí, fuera de los individuos». Los platónicos se habían equivocado, según él, al creer en la existencia de las ideas separadas. Así, Boecio planteó la cuestión de los universales en Europa a partir del siglo XI.

Entendemos por «universal» a aquello que, en sí mismo, tiene carácter único y que, simultáneamente, apunta a una totalidad. Así son las ideas expresadas mediante el lenguaje, pero no los individuos que forman parte de la realidad según el pensamiento de los nominalistas liderados, durante la Edad Media, por Guillermo de Ockham, un fraile franciscano, filósofo y lógico escolástico inglés, oriundo de Ockham, un pequeño pueblo de Surrey.

A ellos se opusieron los materialistas, que daban realidad a las ideas como si fueran cosas. Estos últimos, liderados por Juan Duns Escoto (escocés), protagonizaron con los anteriores una típica disputa metafísica medieval. Los filósofos modernos que luego la analizaron expresaron que constituyó tan sólo «un falso problema» que no merecía otra consideración.

Por otra parte, sus pensamientos metafísicos siguieron las aguas de Aristóteles, lo mismo que su concepción astronómica de las esferas que rodean la Tierra.

Desde un punto de vista filosófico, entiendo que la introducción del pensamiento aristotélico en Occidente constituyó, en principio, la introducción del concepto de «objeto» con un sentido terrenal.

San Agustín (354-430) fue quien previamente había introducido el concepto de sujeto en sus *Confesiones*⁽¹²⁾. Él separó la «ciudad de Dios» de la «ciudad del hombre», como lo hubiera hecho un nominalista, y estableció nexos entre Oriente y Occidente. Fue cristiano por adopción y consideró que la razón y la fe no se oponen, sino que se complementan. Vivió en el siglo IV d.C., y se lo considera el más grande pensador del primer milenio, luego de Cristo. Nacido en el norte de África, influyó en Milán, Roma y Cartago para que su pensamiento se propagase en todo el ámbito medieval. Fue uno de los Padres de la Iglesia Católica.

El platonismo siguió vigente en el cristianismo gracias a que los textos aristotélicos fueron negados al conocimiento humano, aunque se los encontrara en algunas bibliotecas de los monasterios occidentales⁽¹¹⁾ y se entrara en la famosa polémica medieval de los universales. Esta polémica, que como hemos visto fue iniciada por los árabes, es sumamente interesante, no sólo para entender la Edad Media y comprender a Platón y a Aristóteles, sino también para hacernos cargo de la historia mundial, en general, y de la argentina, en particular. Platón pensaba que el mundo real era el mundo de

El platonismo siguió vigente en el cristianismo gracias a que los textos aristotélicos fueron negados al conocimiento humano (...)

(10) SAN AGUSTÍN, «Los ojos del alma con los que se percibe a Dios», en *Soliloquios*, de Internet.

(11) ECO, Humberto, *El nombre de la rosa*, 4.ª edición argentina, Editorial Lumen, Ediciones de la Flor, Buenos Aires, octubre de 1985, 607 págs.

(12) SAN AGUSTÍN, *Confesiones*, editorial Porrúa S. A., México, 1979, 250 págs.

las ideas (de las «formas») y que el mundo que ahora llamamos «real» era una «mala copia» de ese mundo. Aristóteles no pensaba así. Admitía que un carpintero para hacer una mesa necesitaba tener la idea de mesa (la «forma») y, luego, usar la materia, madera en este caso, para poder construir una mesa que sí era real. Al igual que lo que luego repensaría San Agustín, que se trataba de dos ámbitos totalmente separados. La idea de mesa podría considerarse inmersa en el mundo de las ideas o en la ciudad de Dios, y la mesa así construida, en la concepción del mundo real aristotélico o en la ciudad del hombre.

Mezclar ambos mundos llevó a la insólita cuestión de los universales en que los materialistas⁽¹³⁾ pensaban que todas las mesas del mundo y la idea de mesa formaban parte de la realidad; entre ellos, durante la Edad Media, estuvieron Juan Duns Escoto (escocés) y sus seguidores, y los nominalistas, como Guillermo de Ockham y otros filósofos que pensaban que las ideas sólo eran *flatus vocis* (expresiones vocales, vanos movimientos de aire) que poco tenían que ver con la realidad. Esta división del pensamiento, la de traer o no a la realidad algunas ideas, ha ocasionado millones de víctimas humanas desde las épocas medievales hasta las actuales.

En cuanto a estas últimas, cabe considerar lo que pasó en nuestro país cuando se trajeron a nuestra realidad ideas filosóficas, religiosas o políticas (expresadas con palabras terminadas en -ismo) como portadoras de verdades absolutas y universales que todos los argentinos debíamos aceptar como ciertas e incluirlas en una utópica realidad, dejando de lado el diálogo y obedeciendo, muchas veces por imposición de las armas, las órdenes de los «iluminados» que acapararon todo el poder posible. Los que pasamos los ochenta años de edad tenemos claros los resultados que aún ahora seguimos padeciendo.

Como dije, Platón consideraba no sólo que el mundo real era una mala copia del mundo de las ideas, sino también que este último estaba estructurado de manera digital. Pese al «ser digital» de Nicholas Negroponte⁽¹⁴⁾, el mundo real es analógico, y las ideas no entran en él, sino que influyen, a veces, de mala manera⁽¹⁵⁾.

No me cabe duda de que me encuentro entre los nominalistas y creo que cualquier sistema o modelo, sea este político, educativo, militar, familiar, empresarial, etc., podrá ser parcialmente llevado a la práctica, pero no a través de la violencia. Los sistemas son idealizaciones que, si son buenas, es bueno aspirar a su concreción aproximada en la realidad; esto nunca será perfecto. El mundo real es analógico, caótico e indeterminable, y es bueno aceptar esto de una buena vez. Creo que esta es la principal lección de la historia que, como «maestra de la vida», nos enseña y debemos aprender.

Todo lo anterior sirvió para que santo Tomás de Aquino concibiera su *Tomismo* y se fuera caminando desde Nápoles hasta Colonia (ciudad de la Alemania actual), allá por el año 1248, para plantear las «cuestiones disputadas» en lo que llegaría a ser la universidad de esa ciudad y lograr que el cristianismo pasara de la concepción platónica a la aristotélica. Con todo esto, el **sujeto** agustiniano se enfrentó al **objeto** aristotélico y, con ello, se dio pie a que ciertas ideas se transformaran aproximadamente en objetos de la realidad a través de la ciencia, la tecnología y la técnica modernas sin mezclar las ideologías con la realidad natural y social. Las ideas pueden estar en la mente individual humana, y ello permite generar creencias y teorías pero, para evitar grandes males, es preciso que se apliquen a la naturaleza y a la sociedad sabiendo que, con ello, se pierde exactitud y con enorme respeto por una ética que debe dominar tanto la acción política como el cumplimiento de la ley. Aristóteles fue el gran maestro de todo ello.

Esta división del pensamiento, la de traer o no a la realidad algunas ideas, ha ocasionado millones de víctimas humanas desde las épocas medievales hasta las actuales.

(13) BERTELLONI, Francisco, Apuntes de clase N.º 3 de Filosofía Medieval, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 24/8/1985.

(14) NEGROPONTE, Nicholas, *Ser digital*, traducción de Dorotea Plaking, Editorial Atlántida, Buenos Aires, 1995, 247 págs.

(15) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, «Un problema ontológico: ¿Ser digital o analógico?», en Boletín del Centro Naval N.º 815, año 125, volumen CXXIV, septiembre/diciembre de 2006.

Las primeras universidades europeas

Se abrió así el camino de la modernidad a través de la evolución de la ciencia y de la creación de las primeras universidades occidentales: Bolonia (1088), París (1096?), Oxford (1096) y Colonia (1388). Todo vino de la mano de la filosofía y de la teología como transdisciplinas que unían la razón y la fe para la difusión de un saber universal.

En la Academia de Platón, los hombres no eran especializados; los especializados eran los dioses-hombres. Por ejemplo: el mar tenía un dios, Poseidón, y la guerra, otro, Ares. Los marinos de guerra griegos no se sentían especialistas en las cuestiones del mar; ellos, que ni siquiera se veían como sujetos, obedecían simplemente las demandas divinas.

El hecho fue que el renacimiento filosófico y teológico del siglo XIII fue una consecuencia de la invasión del Occidente latino por las filosofías árabes y judías, y por las obras científicas, metafísicas y morales de Aristóteles⁽¹⁶⁾.

Todo lo anterior abrió el camino de la modernidad y la consecuente salida de una Edad Media influenciada por el brillo de las ideas provenientes desde el sur de los Pirineos. Son muchos los que trazan una línea temporal de inicio de la Edad Moderna en el 12 de octubre de 1492, fecha del descubrimiento de América por Cristóbal Colón. Pero lo lógico es hablar de un proceso de cambio, que todavía pesa mucho en nuestros días.

Curiosamente, el proceso de la modernidad se produjo en Europa, fuera de España y al norte de los Pirineos, sin olvidar a Italia, hacia el este. Las colonias españolas y portuguesas seguimos por largo tiempo en la Edad Media junto con las respectivas madres patria. Sobre esto último, todavía estamos pagando el precio de ser tan conservadores. Domingo Faustino Sarmiento se dio cuenta de ello⁽¹⁷⁾ e intentó el cambio a través de la educación, pero los restos históricos de la barbarie, ubicados en la mente de muchos argentinos, hicieron lo suyo para frenar nuestro impulso hacia la modernidad. Nuestro sistema educativo cada vez se parece menos al sarmientino, y creemos ser modernos, aunque en realidad aún no lo somos, y esto ocurre en tiempos en que el mundo ya está abandonando la modernidad con todas sus virtudes y defectos. La verdad nos requiere de una autenticidad que, por ahora, no hemos encontrado.

Cabe observar que el concepto de universidad (*universitas*) durante la Edad Media no designaba un conjunto de facultades establecidas en una misma ciudad, sino un conjunto de personas, fueran estas maestros o discípulos, que participaban de una enseñanza superior brindada en la ciudad. Los estudiantes provenían, en gran parte, de otros sitios.

En primer lugar, surgieron las más antiguas universidades de Europa con la idea de la universalización del saber, para tratar de retomar el legado de la Academia de Platón y del Liceo de Aristóteles para el mundo occidental y cristiano. El ideal compartido no fue solamente el de adquirir saber de una especialidad, sino también incluir los intereses universales y humanos.

La primera fue la Universidad de Bolonia fundada en el año 1088. En un principio, esta universidad se especializó en el derecho como ciencia jurídica independiente de la retórica. Se retomó el derecho romano sobre la base de la escuela de su fundador Imerio y se logró una notable influencia en la Europa de los siglos XI y XII. En el siglo XIV, se sumó a la escuela de los juristas una escuela de los artistas, que incluía, con esta denominación, a los estudiosos de la medicina, la filosofía, la aritmética, la astronomía, la lógica, la retórica y la gramática hasta que, en 1352, se incorporó la teología por influencia del Papa Inocencio VI.

El ideal compartido (por Platón y Aristóteles) no fue solamente el de adquirir saber de una especialidad, sino también incluir los intereses universales y humanos.

(16) ARISTÓTELES, *Obras completas*, Tomos I a IV, Puestas en lengua castellana por Patricio De Azcárate, Ediciones Anaconda, Buenos Aires, 1947.

(17) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, *Sarmiento, los ríos y el mar argentinos*, 1.ª edición, Instituto de Publicaciones Navales, 49.º título de la COLECCIÓN HISTORIA, Buenos Aires, 2012, 160 págs.

Luego, la Universidad de París (Francia) fue probablemente fundada en el año 1096 por Inocencio III y adquirió rápidamente un merecido prestigio en el ámbito de los estudios europeos. Se constituyó mediante la asociación de diversos colegios que previamente existieron en la margen izquierda del río Sena. Entre ellos, se encontraba La Sorbona, que había alcanzado mucho prestigio durante la Edad Media. Tenía por objetivo formar a los funcionarios de la administración real y de instituciones eclesiásticas. Sus materias principales de estudio fueron la filosofía y la teología.

Había dos poderes que trataban de proteger a la masa de hombres estudiosos de esta universidad: el poder de los reyes de Francia y el del Papado. El primero apuntaba a estudios puramente científicos y desinteresados, mientras que el otro lo hacía con fines religiosos al servicio de una teocracia intelectual. Por ejemplo, las diferencias se manifestaban en los estudios de derecho entre el derecho romano y el canónico.

Además, en esta universidad se produjo el inevitable conflicto entre la filosofía árabe y la teología cristiana a comienzos del siglo XIII y a poco de ser establecida. Cabe observar que, en la Francia actual, el conflicto reaparece, pero tiene una connotación cultural más amplia y responde a otro tipo de «invasión» árabe. La «marea greco-árabe» aún no ha podido ser contenida.

Alberto Magno y santo Tomás de Aquino fueron quienes, desde la Universidad de Colonia (Alemania), lograron armonizar ambas partes de este conflicto.

Desde el año 1210, el concilio provincial de París, presidido por Pedro de Corbeil, arzobispo de Sens, prohibió en París, bajo pena de excomunión, la enseñanza pública y privada de los escritos de Aristóteles sobre filosofía natural o sus comentarios. Cabe observar que estos fueron autorizados en Toulouse. Sin embargo, con el tiempo y dado que ellos incluían la única física sistemática existente, se infiltraron por todas partes y ganaron terreno hasta que, en el año 1366, la autoridad pontificia impuso, a los candidatos a la licenciatura en Artes, la obligación de estudiar los tratados prohibidos de Aristóteles. A partir de ello, las grandes órdenes religiosas de los dominicos y franciscanos lucharon por una acertada interpretación del gran filósofo griego. Luego, de la mano de Rogelio Bacon y de la Universidad de Oxford, se estableció un punto de partida para la filosofía experimental y, con ello, se dio un gran paso hacia la modernidad.

Con el tiempo, la capacidad de la citada universidad fue declinando hasta que, en 1793, fue cerrada y sustituida por escuelas superiores especializadas (en derecho, medicina, ingeniería, etc.). En 1896, fue reabierto a través de las facultades de Derecho, Medicina, Letras y Ciencias. Tras los sucesos de mayo de 1968 y las reformas de 1968-1971, la universidad se dividió en trece universidades independientes, algunas de ellas multidisciplinarias y otras especializadas en determinados ámbitos del conocimiento.

Finalmente, las otras cuatro universidades más antiguas de Europa fueron la de Oxford (Inglaterra) de 1096, la de Montpellier (Francia) de 1150, la de Cambridge (Inglaterra) de 1209 y la de Salamanca (España) de 1218.

Los maestros que engrandecieron la Universidad de Oxford se formaron en la antigua disciplina agustiniana que cultivaba el gusto por el platonismo, las matemáticas y las ciencias positivas en materia de filosofía. La subordinación de las ciencias a la teología fue más permisiva en Oxford que en París. Se hacía necesario estudiar seis años y tener veintiún años cumplidos para enseñar Artes Liberales, y se precisaban ocho años de estudio y treinta y cuatro de edad para enseñar Teología.

Cabe observar que, en la Francia actual, el conflicto reaparece, pero tiene una connotación cultural más amplia y responde a otro tipo de "invasión" árabe.

Respecto de los contenidos de los saberes universitarios, podemos decir que el *Trivium* y el *Quadrivium* son los vocablos latinos que se refieren a las llamadas «siete artes liberales». Estas eran estudiadas en la antigüedad y en las primeras universidades europeas durante el Medioevo. La finalidad era formar hombres libres a través de la adquisición del conocimiento. El *Trivium* («los tres caminos») incluía las siguientes tres materias: gramática, lógica y retórica. El *Quadrivium* («los cuatro caminos») incluía: aritmética, geometría, música y astronomía. Finalmente, se añadieron al *Quadrivium* la física, la psicología, la metafísica, la política y la economía, gracias a los escritos de Aristóteles. Respecto de la Academia de Platón, quedaron en el camino la poesía y la gimnástica, y las artes prácticas (la medicina y la arquitectura) eran consideradas opuestas a las materias teóricas antedichas. Los «siete caminos» eran considerados preparatorios para el estudio serio de la filosofía (considerada como el «arte liberal por excelencia») y la teología.

Durante la Edad Moderna y la Contemporánea, las universidades se han venido especializando a través de las más diversas facultades, departamentos, divisiones y secciones. Ello ha conspirado contra el pretendido saber universal que les dio su sentido originario. El conocimiento ha sido fragmentado en una miríada de partes especializadas que muestran, cada vez con mayor profundidad, los muy pequeños sectores de la realidad que abarcan. Tanto es así que pareciera que nadie sabe cuál es nuestra realidad ni cómo modificarla en beneficio de una sociedad desconcertada. Los famosos estadistas que en el mundo han sido parecen haber desaparecido, y el futuro aparece como algo cada vez más incierto.

El influjo en las actuales academias europeas

Siguiendo el camino que Platón y Aristóteles les marcaron, fueron surgiendo, luego de muchos siglos, otras academias en Europa. La diferencia la marca una especialización creciente que destaca la necesidad de hacer algo por la unidad de la ciencia a través de una necesaria mirada holística del problema.

En realidad, el *cogito* cartesiano («pienso, luego existo») ⁽¹⁸⁾ que dio lugar al antropocentrismo moderno se transformó, de hecho, en un «pienso en lo que hago», gracias a la división del trabajo impuesta por los gremios medievales, y ello dio lugar a la mencionada especialización que fue creando «provincias» del conocimiento cada vez más pequeñas. El pensamiento teológico católico mantuvo una unidad sincrónica gracias a la autoridad de los papas, pero no así diacrónica (a través del tiempo), debido a la sustitución de unos por otros. En cambio, la historia de la filosofía, y a partir de Platón, no logró consistencia de pensamiento ni en lo sincrónico ni en lo diacrónico. De todas maneras, como hemos visto de modo parcial, los grandes pensadores dieron curso a ideologías que han marcado fuertemente la historia de la humanidad desde cuatro siglos antes de Cristo hasta nuestros días.

El prefijo meta- (μετα), antepuesto a la palabra física en metafísica, se anuló y quedó simplemente «física» para designar academias que la incluyeran, y el metalenguaje que es materia del pensamiento de la filosofía del lenguaje (lingüística) dio lugar a academias de letras que estudian los diversos lenguajes humanos. Estas y muchas otras transformaciones dieron lugar a que, entre las academias, hayan desaparecido las academias de filosofía y sean muy escasas las de teología.

De este modo, a partir del siglo XVI fue retomada, en Europa, la idea de la academia para el tratamiento de los saberes y las creencias de una sociedad, supuestamente al más alto nivel. Así como en la Academia de Platón, las nuevas academias podrían ejercer el papel de faros culturales que iluminaran el futuro incierto de los pueblos. En este punto,

La finalidad era formar hombres libres a través de la adquisición del conocimiento.

(18) DESCARTES, Renato, *Obras filosóficas*, introducción de Étienne Wilson, versión española de Manuel De La Revilla, Editorial El Ateneo, Buenos Aires, 1945, 677 págs.

me vuelve la imagen del faro y la biblioteca de Alejandría de la mano de Aristóteles y su alumno dilecto: Alejandro Magno⁽¹⁹⁾⁽²⁰⁾⁽²¹⁾⁽²²⁾⁽²³⁾. No obstante, la historia no se repite. Pienso que ninguna de las academias que a continuación nombraré tuvo el peso histórico de la platónica, sencillamente porque dejó de tenerse en cuenta el saber filosófico en aras de la especialización.

La diferencia de peso tiene que ver, entre otros aspectos que he señalado anteriormente, con el hecho de que la Academia de Platón funcionó como una muy antigua universidad (dado que buscaba asentar las raíces de un conocimiento universal) y también como la primera de las academias (dado que sus viejos profesores volcaron su experiencia de vida en aras de crear tal conocimiento).

Breve historia de la creación de las academias en los países de Europa

Luego de la creación de las universidades europeas consideradas previamente, algo faltaba para asumir las dos funciones que brillantemente ejerció la Academia de Platón casi dos mil años antes: pensar sobre la cultura griega y enseñarla a los niños y a los jóvenes. La función de la enseñanza fue desempeñada, en Occidente, por las escuelas, colegios y universidades que fueron apareciendo a través del tiempo en las diversas sociedades. La de reflexionar y pensar sobre la propia cultura debió ser fruto de la experiencia de la vida a través del pensamiento filosófico y teológico que sólo los viejos sabios pueden tener. De esta manera, a las universidades se debieron agregar academias que cumplieran con este segundo rol en el máximo nivel posible. Pero había un ingrediente nuevo de la realidad: el de una complejidad aceleradamente creciente; ya no era tan fácil pensar en la sociedad y en la naturaleza. Como veremos en el próximo artículo, un proceso de especialización creciente afectó tanto a las universidades como a las academias, y ello hizo cada vez más difícil el logro de un pensamiento transdisciplinario holístico que, incluyendo además el pensamiento sistémico, permitiera abarcar las cuestiones del mundo.

También es un hecho que el conocimiento ha aumentado en forma enorme y que ello se debe a que el hombre ha ampliado sus objetos de estudio mucho más allá y mucho más acá de lo que le mostró la primera era de los descubrimientos al entrar en una segunda era de los descubrimientos⁽²⁴⁾⁽²⁵⁾. De todas maneras, el legado griego sigue estando vigente.

En el catolicismo y en la actual Pontificia Academia de las Ciencias, se cultivan las especialidades científicas con el sustento de la teología. Se practica el conocimiento en seis áreas: ciencias básicas, ciencias y tecnología de los problemas globales, ciencia de los problemas del mundo en desarrollo, política científica, bioética y epistemología. Ella está separada de la Pontificia Academia de las Ciencias Sociales, que fue fundada por Juan Pablo II el 1 de enero de 1994. Su objetivo, dice el artículo N.º 1 de su estatuto, es «promover el estudio y el progreso de las ciencias sociales, económicas, políticas y jurídicas a la luz de la doctrina social de la Iglesia». Con ello, se abarca el conocimiento a partir de la teología y la creencia del catolicismo.

Si consideramos la historia de las academias europeas de origen laico⁽²⁶⁾, cabe hacer una mención cronológica de las academias que incluyo a continuación (considerando sólo sus características fundamentales y lo que nos puede servir para realizar posteriormente un análisis que haré en las conclusiones).

(19) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, «El Faro de la Isla de Pharos y la Biblioteca de Alejandría, guías eternas para el navegante», en revista *Marina*, año LXVIII, N.º 582, marzo de 2004, pág. 31.

(20) MANFREDI, Valerio M., *Alexandros, Tomo I: El hijo del sueño*, traducción de José Ramón Monreal Salvador, Editorial Siglo xx, Barcelona, 2003, 266 págs.

(21) MANFREDI, Valerio M., *Alexandros, Tomo II: Las arenas de Amón*, traducción de José Ramón Monreal Salvador, Editorial Siglo xx, Barcelona, 2003, 352 págs.

(22) MANFREDI, Valerio M., *Alexandros, Tomo III: El confín del mundo*, traducción de José Ramón Monreal Salvador, Editorial Siglo xx, Barcelona, 2003, 400 págs.

(23) GOETZ, Walter y otros, *Historia Universal, Tomo II: Héliade y Roma. El origen del cristianismo*, traducción de Manuel García Morente, Editorial Espasa-Calpe S.A., Madrid, 1945, pág. 227 a 251.

(24) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, «La Segunda Era de los Descubrimientos (Siglo XVIII al XXI y después): Una incursión en la metarrealidad gracias a la metatécnica», en Boletín del Centro Naval N.º 818 de septiembre a diciembre de 2007.

(25) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio y BLOCH, Roberto, *Una imagen espacio-política del mundo, ensayo político-estratégico que contó con la colaboración de los licenciados María José Espona y Fernando Juan Ohanessian (todos profesores de la Escuela de Defensa Nacional) 1.º edición*, Buenos Aires, Dunker, 2010, 392 págs. ISBN 978-987-02-4789-0.

(26) INTERNET, Wikipedia.

Academias europeas

La Academia de Matemáticas de Madrid

La Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales fue creada el 25 de febrero de 1847 y es una academia española de carácter público dedicada al estudio y la investigación de las matemáticas, la física, la química, la biología, la ingeniería y otras materias relacionadas con las ciencias. Está integrada en el Instituto de España.

El primer antecedente de la antedicha institución es la Academia de Matemáticas de Madrid (denominada oficialmente Academia Real Mathematica), fundada por Felipe II el 25 de diciembre de 1582, tras la iniciativa del entonces aposentador mayor Juan de Herrera. De acuerdo con un memorial redactado por el propio Herrera, estaba destinada a integrar a los más destacados geógrafos, astrónomos, arquitectos, ingenieros, especialistas militares y otros hombres notables con ocupaciones relacionadas con las ciencias matemáticas, en orden a buscar la aplicación práctica de sus conocimientos al servicio de la Corona. Sin embargo, los ambiciosos objetivos teóricos iniciales luego se redujeron de modo drástico en la práctica, y las enseñanzas se centraron fundamentalmente en la cosmografía y la navegación. Esto es coherente con lo que el descubrimiento de América había señalado como más conveniente para la Corona hacía ya 90 años.

Tal como había sucedido con la escuela palatina de la corte de los Reyes Católicos, la misión principal de la Academia era proporcionar instrucción científica a los jóvenes cortesanos. Pero en este caso, se hacía hincapié en los saberes prácticos y matemáticos, y, además, también estaba abierta a otros alumnos.

El monarca y Juan de Herrera persiguieron, desde el principio, la intención propuesta de disponer de profesores de gran nivel. Felipe II, quien también era rey de Portugal desde 1580, estando en Lisboa contrató al prestigioso cosmógrafo luso Juan Bautista Labaña para ocupar la nueva cátedra de matemáticas.

Durante un breve período (1599–1601), la escuela amplió las materias impartidas con la docencia de los matemáticos Juan Cedillo Díaz y Juan Ángel, el arquitecto Cristóbal de Rojas y el ingeniero militar Pedro Rodríguez de Muñiz.

A partir de 1625, se encargarían de la docencia profesores jesuitas, españoles y extranjeros del Colegio Imperial de San Isidro que, en general, mantuvieron el notable nivel académico precedente y renovaron las enseñanzas impartidas al incorporar los nuevos progresos que acontecían en Europa.

A pesar de la expulsión de los jesuitas (1767) decretada por Carlos III, dicho rey quiso mantener la Academia y, en 1770, llamó al cosmógrafo Juan Bautista Muñoz para ocupar la cátedra. En 1783, una resolución real extinguió finalmente la institución.

A lo largo de sus casi dos siglos de existencia, la Academia de Madrid sólo pudo cumplir parcialmente con los objetivos fijados por Herrera en sus inicios. Salvo los dos años en los que estuvo orientada a la ingeniería militar, su alcance educativo se limitó casi exclusivamente a la cosmografía y la náutica. Esto se debió a los insuficientes fondos destinados por la Corona, y a que ésta estaba especialmente interesada, por su utilidad práctica, en esas dos disciplinas. Otro grave problema fue la continua escasez de medios materiales y personales. Tampoco se logró la institucionalización de los estudios, que era otra de las metas pretendidas por Herrera, ya que no se expedía ningún cer-

(...) las enseñanzas se centraron fundamentalmente en la cosmografía y la navegación. Esto es coherente con lo que el descubrimiento de América había señalado como más conveniente para la Corona hacía ya 90 años.

tificado o titulación oficial a los alumnos con vistas a promover profesionales con una formación científico-técnica legalmente comprobable.

A pesar de todo lo anterior, el nivel científico de los profesores fue alto. Muchos de ellos publicaron, durante el desempeño de su cargo, notables obras divulgativas. Los conocimientos impartidos estaban actualizados y daban cuenta de los avances que habían alcanzado destacados científicos europeos como Copérnico, Cardano, Tartaglia o Galileo. Esto permitió a los asistentes recibir una buena formación en matemáticas, cosmografía y náutica, acorde a los tiempos que corrían.

La Academia Alemana de Naturalistas «Leopoldina»



La Academia Alemana de Naturalistas «Leopoldina» fue fundada en 1652 por cuatro médicos y, según la información brindada por Internet, es la academia científica más antigua de Europa y la academia de ciencias naturales más antigua del mundo que aún existe. Puede ser cierto lo segundo pero, aparentemente, no lo primero, si se la pudiera considerar realmente una academia en el sentido actual, como acabamos de ver que sucede con la Academia de Matemáticas de Madrid fundada en el año 1582. Esta circunstancia se debe, a mi entender y según lo expresado anteriormente, a la influencia árabe en España y al afán ibérico por los nuevos descubrimientos.

(...) para evitar que se desviara la discusión de su propósito original, estaba prohibido hablar de la divinidad y de asuntos de estado o actualidad (...)

En la actualidad, esta Academia tiene 1300 miembros en todo el mundo. A lo largo de los años, se contaron entre sus miembros más de 150 Premios Nobel, entre ellos, Albert Einstein, Max Planck y Marie Curie. Esta Academia mantiene estrechos contactos con científicos en Europa y en todo el mundo, y todos los años celebra un gran número de eventos nacionales e internacionales.

Entre sus tareas centrales se cuentan, particularmente, el análisis científico de temas importantes para el futuro, como el desarrollo demográfico y la contención de las enfermedades infecciosas. Sobre esa base, la Academia ayuda a la sociedad y al sistema político a afrontar desafíos sociales. Además, es la portavoz de la ciencia alemana en el ámbito internacional y apoya a científicos jóvenes.

Real Sociedad de Londres

La Real Sociedad de Londres o Real Sociedad de Londres para el Avance de la Ciencia Natural es la sociedad científica más antigua del Reino Unido de Gran Bretaña y una de las más antiguas de Europa, dado que su fundación data del año 1662. No obstante, debe recordarse que años antes ya existía un grupo de científicos que se reunía con cierta periodicidad con los mismos fines. Mantiene estrechas relaciones con la Academia Real Irlandesa fundada en 1782, mientras que la Sociedad Real de Edimburgo de Escocia, que fue fundada en 1783, se mantiene como una institución independiente. A pesar de ser una institución privada e independiente, hace las veces de Academia Nacional de Ciencias del Reino Unido y es miembro del Consejo Científico Británico, formado en el año 2003.

Desde sus inicios, el grupo de filósofos y científicos que le dio origen tenía sus normas de funcionamiento, se reunía una vez por semana y, para evitar que se desviara la discusión de su propósito original, estaba prohibido hablar de la divinidad y de asuntos de estado o actualidad, y limitaba los temas que se trataban a la nueva filosofía y a materias

relacionadas con la medicina, la anatomía, la geometría, la navegación, la estática, la mecánica, etc. y, por supuesto, a los experimentos científicos.

Cabe observar que el antes mencionado Consejo Científico Británico está destinado a la promoción del avance y la difusión del conocimiento y a la educación en ciencias básicas y aplicadas para beneficio público. Se investió como autoridad competente con respecto a la Directiva 2005/36/EC de la Unión Europea. Promueve la profesión de científico a través de la designación de científicos diplomados y el desarrollo de códigos para sus prácticas a fin de lograr una contribución profesional a la ciencia y la sociedad, incorporar avances en la educación científica y alcanzar una mayor comprensión de los beneficios de la ciencia.



Edificio de la Real Sociedad en Londres.

Academia de Ciencias de Francia

También una de las academias más antiguas de Europa es la Academia de Ciencias de Francia. Se trata de una institución⁽²⁷⁾ que: «Anima y protege el espíritu de la investigación, y contribuye al progreso de las ciencias y de sus aplicaciones». Fue creada en 1666, durante el reinado de Luis XIV, bajo el patrocinio de su primer ministro Jean-Baptiste Colbert y contó, desde sus inicios, con el aporte de científicos de la talla de René Descartes, Blaise Pascal y Pierre de Fermat. Se trata de una de las cinco academias francesas que constituyen el actual Instituto de Francia.

Partiendo de la base de que Francia fue el primer país que se ocupó de la universalización de un sistema de pesos y medidas en el mundo, cabe señalar que esta Academia fue la primera institución que adoptó el sistema métrico decimal como sistema universal.

Academia Prusiana de las Ciencias

La Academia Prusiana de las Ciencias, conocida también como Academia de Berlín, fue una academia fundada en Berlín el 11 de julio de 1700.

El príncipe elector Federico III de Brandeburgo fundó la Academia con el nombre de Sociedad Electoral Brandenburghesa de las Ciencias bajo el consejo del filósofo Gottfried Leibniz, quien fue nombrado presidente. A diferencia de otras academias, la Academia prusiana no fue directamente financiada por la hacienda estatal. Federico le garantizó el monopolio de producir y vender calendarios en Brandeburgo, a sugerencia de Leibniz.

Cuando Federico fue coronado rey de Prusia en 1701 y se creó el reino de Prusia, la academia fue renombrada Real Sociedad Prusiana de las Ciencias. Mientras que otras



Luis XIV en la Academia, en 1671.

(27) <http://es.wikipedia.org/wiki/Francia>

academias se centraban en unos pocos temas, la Academia prusiana fue la primera en atender tanto las ciencias como las humanidades. En 1710, se presentaron los estatutos de la Academia, los cuales la dividían en dos clases de ciencias y dos clases de humanidades. Esta división no se cambió hasta 1830, cuando las clases físico-matemática y filosófico-histórica reemplazaron a las antiguas cuatro clases.

El reinado del rey Federico II («Federico el Grande») vio cambios importantes en la Academia. En 1744, la *Nouvelle Société Littéraire* y la Sociedad de las Ciencias fueron fusionadas en la Real Academia de las Ciencias. Una obligación derivada del nuevo estatuto fueron las convocatorias públicas sobre ideas para problemas científicos sin resolver, con un premio económico para las soluciones. La Academia tuvo sus propios centros de investigación en el siglo XVIII: un observatorio en 1709, un teatro de anatomía en 1717, un *Collegium médico-chirurgicum* en 1723, un jardín botánico en 1718 y un laboratorio en 1753. Sin embargo, todos ellos le fueron arrebatados por la Universidad de Berlín.

A comienzos de 1815, se fundaron, en la Academia, diversos proyectos de investigación conducidos por comités académicos (tales como el Comité de Arqueología Greco-Romana o el Comité Oriental). Trabajaban en ellos varios científicos al lado de los correspondientes miembros de los comités. Algunos departamentos universitarios surgieron de estos proyectos después de 1945.

(...) la Academia prusiana fue la primera en atender tanto las ciencias como las humanidades.

Durante la Alemania nazi (1933–1945), la Academia fue sujeta a un control totalitario: los miembros y los empleados judíos fueron expulsados. El nuevo estatuto de la Academia entró en aplicación el 8 de junio de 1939, y la Academia se reorganizó de acuerdo con el principio del líder nazi.

Tras la Segunda Guerra Mundial, la administración militar soviética en Alemania reorganizó la Academia bajo el nombre de Academia Alemana de las Ciencias el 1 de julio de 1946. En 1972, fue renombrada Academia de las Ciencias de la República Democrática Alemana. Esta academia fue disuelta, y se fundó la Academia de Berlín-Brandenburgo de las Ciencias, en conformidad con el tratado de 1992 entre el «Länder» de Berlín y Brandenburgo. Sesenta de los miembros de la Academia de la República Democrática de Alemania crearon la sociedad Leibniz en 1993.

Academia de Ciencias de San Petersburgo

La Academia fue fundada por Pedro I en San Petersburgo del Imperio ruso por decreto del senado del 22 de enero de 1724. Mantuvo este nombre de 1724 a 1917. Los primeros invitados a trabajar en ella fueron reconocidos científicos europeos, como los matemáticos Leonhard Euler, Christian Goldbach, Nicolás y Daniel Bernoulli, el embriologista Caspar Friedrich Wolff, el astrónomo y geógrafo Joseph-Nicolas Delisle, el físico Georg Wolfgang Krafft o el historiador Gerhard Friedrich Müller.

Bajo la dirección de la princesa Yekaterina Dáshkova (de 1783 a 1796), se encargó a la Academia la compilación del gran diccionario académico de la lengua rusa. Las expediciones para explorar las partes alejadas del país tenían a científicos de la Academia como líderes o como destacados participantes activos. Las más importantes fueron la segunda expedición a Kamchatka dirigida por Vitus Bering (1733–43) y las expediciones de Peter Simon Pallas a Siberia.

Desde 1917, empezó a llevar su nombre actual.



Sede original de la Academia Imperial de las Ciencias, la Kunstkamera, en San Petersburgo.

Era soviética

En 1925, el gobierno soviético reconoció a la Academia de Ciencias de Rusia como la «institución científica más elevada de toda la Unión» y la renombró Academia de Ciencias de la URSS. Esta ayudó a establecer las distintas academias nacionales científicas en otras repúblicas soviéticas (a excepción de RSFS de Rusia), en muchos casos delegando a científicos prominentes a vivir y a trabajar en otras repúblicas. En el caso de Ucrania, la Academia ya estaba fundada antes de la llegada de los bolcheviques.

Era postsoviética

La Academia de Ciencias de Rusia es la organización científica nacional de Rusia que reagrupa los institutos científicos del país y tiene como objetivo organizar y realizar investigaciones fundamentales. Ha sido renombrada y trasladada durante varias ocasiones en su historia. Actualmente, su sede se encuentra en Moscú.

En 1925, el gobierno soviético reconoció a la Academia de Ciencias de Rusia como la "institución científica más elevada de toda la Unión (...)" (luego de seis décadas, todo cambió).

Real Academia de las Ciencias de Suecia

La Real Academia de las Ciencias de Suecia fue fundada en 1739 por el rey Federico I, a propuesta del taxónomo Carlos Linneo, el empresario Jonas Alströmer, el ingeniero mecánico Mårten Triewald, los funcionarios públicos Sten Carl Bielke y Carl Wilhelm Cederhielm y el político Anders Johan von Höpken. Es una de las Academias Reales de Suecia. Es una organización independiente, cuyas actuaciones están encaminadas a promover las



Sede de la Academia.

ciencias, especialmente las ciencias naturales y la matemática. Los comités de la Academia también actúan como tribunal de selección para el Premio Nobel en Física, en Química y en Ciencias Económicas.

Academia Europea de Ciencias y Artes (AECYA)

Es una institución cultural europea de carácter privado con sede central en Salzburgo. Fue fundada en 1990, en Viena, Austria, por Franz König, Félix Unger y Nikolaus Lobkowitz con el objetivo de contribuir a la unidad de Europa, con especial atención a su historia, lenguas, tradiciones y cultura.

La AECYA desarrolla su labor en torno al proceso de la Unión Europea, aunque también presta atención a los países de Europa que no son miembros de la Unión. Se centra en la promoción de estudios y de investigaciones avalados por el rigor científico, que analizan desde la óptica de los objetivos de la Academia y el proceso unificador de Europa hasta los problemas y los retos que plantea. Desarrolla la mayoría de sus trabajos en cooperación con universidades europeas y, entre sus miembros, se encuentra una treintena de Premios Nobel.

Está organizado institucionalmente por un Consejo Presidencial como órgano ejecutivo, también denominado Presidencia de la Academia, por los miembros del Senado, un total de 12, y por los decanos de las diferentes especialidades que forman los Institutos de la Academia.

El número total de miembros no puede superar los mil, y estos se distribuyen en ocho secciones: humanidades, medicina, artes y ciencias ambientales, naturales, sociales, jurídicas, económicas, técnicas y religiones.

En su distribución territorial, se estructura en 24 delegaciones: veintidós en Europa, una en América (Estados Unidos) y otra en Asia (Jordania). Cada una de las delegaciones territoriales es, a su vez, una asociación civil en su país, con personalidad jurídica propia.

Los académicos son elegidos en las delegaciones territoriales, bien por cooptación o por elección de la propia entidad. A nivel territorial, se rigen por una Asamblea formada por los académicos y dos órganos directivos: el Presidente y la Junta Directiva.

La organización central de la AECYA designa, en cada país, un delegado (*legatus*) para coordinar los trabajos.

El contraalmirante (RE) Oscar Armando Quihillalt, quien fue Académico de Número de nuestra Academia del Mar, fue designado miembro de esta Academia poco antes de su muerte y para ocupar el sitial del Premio Nobel argentino Federico Leloir.

Conclusiones

- La Academia de Platón, que actualmente podría ser considerada tanto una universidad como una academia de la antigüedad, debe ser considerada el faro cultural que, a través del cultivo de la filosofía y del conocimiento de la naturaleza y la sociedad, iluminó el camino que han transitado tanto Occidente como el cristianismo. Aún seguimos recorriendo ese camino, pero con muchas y nuevas dificultades.

La AECYA desarrolla su labor en torno al proceso de la Unión Europea, aunque también presta atención a los países de Europa que no son miembros de la Unión.

- Seguimos pensando con disputas ideológicas que demuestran ser ajenas a la realidad social, mientras transitamos en el conocimiento más fino posible de la realidad natural que nos rodea. Los cambios producidos por las revoluciones sociales y los cambios de paradigma en las ciencias naturales nos sacuden y nos llevan a reflexionar sobre el futuro en los medios académicos.
- Nuestra situación es tan compleja que, durante el siglo xx, se han creado las ciencias de la complejidad para tratar de comprender lo que nos pasa.
- La creación permanente de universidades desde la Edad Media ha servido para ampliar el conocimiento de manera tal que se hace inabarcable a cualquier ser humano, por más voluntarioso e inteligente que sea. Esto lleva a un fraccionamiento del conocimiento en especialidades que, incluso, son difíciles de abordar y de llevar a la práctica, debido al imparable desarrollo del conocimiento especializado. Este transita campos cada vez más estrechos y profundos del conocimiento, lo cual conduce a nuevas divisiones que hacen perder el sentido de lo real. Ya en los años treinta del siglo pasado, el filósofo español José Ortega y Gasset hablaba de la «barbarie del especialismo», y el dramaturgo inglés Bernard Shaw decía, con ironía, que un especialista es alguien que «sabe tanto de tan poco, que llega a saber todo de nada».
- La academia griega era de naturaleza transdisciplinaria. Las academias actuales son disciplinarias y, como mucho, interdisciplinarias. Esto no basta. La unidad del saber requiere de una vuelta a lo transdisciplinario de la filosofía, la teología y la sistémica como soluciones al problema del especialismo.
- Finalmente, debemos admitir que estamos presos en una malla tecnológica que operamos parcialmente y que, por lo general, no sabemos cómo funciona ni cómo afectará a la sociedad y a la naturaleza. Los recursos tecnológicos no alcanzan para resolver el problema fundamental de la sabiduría y del conocimiento que se nos plantea en la sociedad del conocimiento y la información. Ella está «implotada» de ambos ingredientes y no encuentra la manera de salir de tal situación.
- Cada país de Europa recibió este legado en las academias en las que se agruparon sus científicos más valiosos, y lo hicieron a través del filtro de sus propias culturas. Esto no hizo más que enriquecer lo recibido.
- El aumento enorme del conocimiento y de los medios para difundirlo durante las Revoluciones Científica (1450-1750), Industrial (1750-1940) y Tecnológica (1940-...)⁽²⁸⁾ está globalizando el conocimiento científico, pero se presenta un problema con «la barbarie del especialismo»⁽²⁹⁾.
- El especialismo ha afectado el conocimiento impartido por las universidades, que debieran brindarlo a los estudiantes siempre teniendo el horizonte del conocimiento universal como meta, y la Academia que, como la instituyó Platón, debiera ser una sola. Por ello, pienso que tanto las universidades como las academias debieran cultivar las transdisciplinas para lograr el efecto de alcanzar miradas totalizadoras y holísticas en sus estudiantes. Esto va más allá de las especialidades que adopten para ganarse la vida en el mundo del trabajo. También pienso en tres transdisciplinas conducentes a lograr lo anterior y cierto nivel de sabiduría: la filosofía y la sistémica en el campo de la razón y la teología en el ámbito de las creencias religiosas. ■

Nuestra situación es tan compleja que, durante el siglo XX, se han creado las ciencias de la complejidad para tratar de comprender lo que nos pasa.

(28) DO AMARANTE, José Carlos Albano. *El vuelo de la humanidad y 101 tecnologías que cambiaron la faz de la Tierra*, traducido por Guillermo Alberto Sevilla, diseño y diagramación de Guillermo P. Messina, Editorial «- letras, comunicaciones», Buenos Aires, 2014, 549 págs.

(29) ORTEGA Y GASSET, José, *Obras completas*, 4.^o edición, tomo IV, cap. XII: «La barbarie del "especialismo"», Biblioteca de Occidente, Madrid, 1957, pág. 215..

BARRIO CHINO, TÚNELES Y FANTASMAS

Alfio A. Puglisi



Este trabajo no va a gustar a quienes poseen aún frescos los recuerdos de sus travesuras de adolescentes, tan ávidos de vida, que lograron penetrar en este misterioso territorio con ánimo explorador. Menos aún a quienes fueron sus asiduos concurrentes. Acaso, al describirlo, me quedé corto o cuidé demasiado las formas, sin brindar mayor detalle. La leyenda siempre algo trae, el mito vela y revela al mismo tiempo. Sólo los iniciados comprenderán. Créanme, la realidad supera siempre la fantasía.

Voy a hablar del barrio chino.

Toda unidad militar, toda base, todo regimiento, posee un barrio chino. Forma parte de su geografía y constituye un lugar único, singular e irrepetible. Se trata de un sector, de un área con fisonomía propia, una aldea dentro de la ciudadela, tal que queda adscripta dentro de la cultura institucional, de su folclore y de su historia.

Pero, ¿qué es un barrio chino?

Es un lugar situado dentro de la unidad militar, que suele estar próximo al área de servicios y a la cantina. Casillas, galpones, construcciones antiguas o precarias, transformados en depósitos, talleres y garajes, algún pequeño detal de servicios, etc., todo relacionado con la logística. Allí trabaja el personal subalterno y civil, muchos con un largo desempeño en la institución. En cada sitio se presta un determinado servicio, y esta gente es quien mejor conoce cómo se manejan las cosas institucionalmente. Se las saben todas, pero hacen sólo la justa.

Cada poblado comenzó como una serie de construcciones precarias, no previstas originalmente en plano alguno, que luego fueron creciendo, consolidándose. Cada encargado fue agrandando el cargo, mejorando su hábitat con muebles antiguos o rezagos, que muchas veces otros querían tirar y que ellos rescataron para sí. Le agregaron cierta decoración, la infaltable cafetera y, por qué no, una heladera. Este personal se cambia, desayuna, merienda y, a veces, come y hace una siesta en su despacho. En general, vive allí. ¡Ah!, también trabaja allí.

El barrio chino posee cierta liberalidad, es poco fiscalizado, todos saben que existe, qué se hace en él y lo toleran. ¿Y qué se hace? Pues, en ellos se da una economía marginal basada en el trueque. Allí se puede conseguir un tarro de pintura a cambio de un gabán, se puede gestionar un permiso y negociar un cambio de guardia, conseguir alimentos para el buen provecho o algún “servicio” que, si es reiterado, se transforma en un ser-vicio. Las inspecciones no llegan al barrio chino, y este lentamente crece. Algunos guardan papeles y expedientes en algún altillo, y sólo ellos saben qué guardan, para qué lo guardan y el orden interno en el que lo guardan. Lo mismo pasa con los materiales de consumo: muchos encargados del pañol guardan carpetas, cuadernos, lapiceras, etc., y, cuando no, repuestos, indumentaria, atributos, etc., “para más adelante”.

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.

Esta gente es indispensable en las instituciones, contribuyen a conservar su historia y, también, a salir del paso ante diversas urgencias. “Preguntale a Fulano que sabe”, “Andá a verlo a Mengano a ver si tiene algo...”, es lo que se oye decir.

De tanto en tanto, aparece un jefe “purista” e iconoclasta, y el barrio chino es arranchado, blanqueado, reestructurado, derribado, etc., pero siempre renace.

Su fisonomía, su dinamismo parecido al de un mercado, junto con la variedad de personas que lo habitan, hace que se lo llame “chino”. También hay que destacar su industrialismo, su ocurrencia, su servicialidad. Algunos creen que el barrio chino creció alrededor de la lavandería manejada antiguamente por chinos. En algunas ciudades del interior, su símil es el “mercado persa”, donde se puede comprar de todo, nacional o importado, de manos de siriolibaneses, algún armenio, etc.

Muchas veces, este barrio está situado extramuros, fuera de cada unidad, pero lindante con ella, por lo que alcanza mayor autonomía y caracterización como tal. De todos modos, el barrio chino es siempre fronterizo. A veces, se entra o se sale de él por una puerta especial, por la popa, digamos. En algunos casos, se le ha agregado toda una población civil, que crece siempre alrededor de los cuarteles y que se originó con las mujeres cuarteras que seguían a sus hombres en la frontera. Los atendían, les cocinaban, los curaban y les daban el complemento afectivo que necesitaban. Algunas, las más emprendedoras, comenzaron comerciando de a poco y terminaron construyendo una pulpería, un lugar de juerga, donde se jugaba a la taba o al monte, había alcohol y dos o tres gurisas para atender la visita.

En la Isla de Santiago –hoy península a la que se accede por camino asfaltado– se habían asentado horticultores, luego floricultores y luego nada. Siempre una higuera, un limonero y una parra acompañaban los ranchos. De allí provenía el vino patero, que se produce mientras se baila y, más aún, tras mucho tomar. Algunos lo usaron como remedio en la enfermería. La inflación y la mala economía fueron liquidando su producción, y sus productores terminaron empleados en los frigoríficos y, al cerrarse estos, en el Estado. Hoy sobreviven de él.

El barrio chino posee cierta liberalidad, es poco fiscalizado, todos saben que existe, qué se hace en él y lo toleran.



En las escuelas monumentales, como en la rayuela, hay un cielo y un infierno. La dirección está en el cielo. El cadete no accede a ella, menos al sacrosanto salón donde se guarda la Bandera, que no por casualidad es sede del Consejo de Disciplina, donde se juzgan las faltas graves. Se dice que el cadete que lo pisa no vuelve jamás a él... ni a la Escuela. El infierno no es el playón durante el verano, sino los túneles que unen los diversos edificios, de buen ancho y alto, por donde pasan cañerías, tubos y cables. Tienen también una razón militar. Son multiuso, y los cadetes los amplificaron aún más, con su fantasía; los usan los de Primero, mientras no son iniciados y con su creatividad, los del último curso, que ya lo son. Los usan para esconderse, descansar, fumar un pucho o “fatearse”, algo que, según el *Military*

Slang Dictionary of Argentina, significa “estar haciendo algo no ordenado, no reglamentario o convencional, y eludir, con ello, lo dispuesto”. Thomas S. Kuhn diría que es un espacio de conflicto fronterizo con el paradigma de disciplina militar. También recuerdo que algunos los han usado, pese a los mosquitos, para estudiar o durante alguna Fiesta del Cadete. Los túneles, hoy inhabitables, constituyen el verdadero submundo de la Escuela, mayor aún que el barrio chino.

Estos dos últimos temas nos abren la puerta a ciertos personajes que rondan las bases o las unidades. Como todo territorio de frontera, tiene sus tipos pintorescos, y estos perduran en el recuerdo de exalumnos o de “destinados” y constituyen verdaderas leyendas. Después de mucho tiempo, cuando se reencuentran antiguos camaradas que coincidieron en un destino, se pregunta por ellos.

Yo recuerdo a algunos. Ahí están los hermanos Pérez: uno, secretario ayudante del Director, un caballero de muy buenos modales, cuya gravedad hacía intuir su poder; el otro, encargado de la División Ingreso, con largos años allí, conoció casi todo el país y a casi todos los oficiales. Ambos eran porteros institucionales: uno cuidaba la puerta de acceso al Director; el otro, la del ingreso a la Escuela. Servicial, caballero hasta la médula, Donato, secretario ayudante del Director del Liceo Brown, se quedó desde su conscripción como agente civil y se jubiló como tal. Era hombre de referencia en la zona. Otros dos hermanos memorables eran los Radakoff: uno, en Río Santiago; el otro, en Núñez, en Mecánica. Eran algo rústicos, sin dudas formados en el mar. Llamaban las cosas por su nombre y, a los cadetes, por lo que eran. A veces, se les escapaba con su fina voz un “paparulo”, y otras veces, otro epíteto más popular aún. Esto ocurría porque no toleraban las cosas mal hechas, y exigían rapidez y celo al hacerlas. Enseñaban Nomenclatura Marinera y acompañaban los primeros pasos náuticos de los cadetes, vacilantes y con miedo en sus primeros embarcos. Si en los seminarios hay un maestro de novicios, ellos actuaban como tal. Tuvo el Liceo un experto en el tema que nunca pudimos traer a la Escuela: Edmundo Soulé, el gran *Chule* para los cadetitos. Formó decenas de promociones amarinándolas y capacitándolas para navegar. Era un señor del mar por sus modales, aun cuando perdía el genio ante ciertas reclutadas¹ propias de quienes se inician. Algún día, alguien escribirá sus anécdotas y les dará forma, como hizo Ricardo Güiraldes con *Don Segundo Sombra*, un gaucho que inicia a su futuro patrón y, en ellos, vemos al personal subalterno formando al personal superior, tal como en *Reto al Destino*. Todos guardan inmensos recuerdos de ellos.

El detal de la IM era atendido por dos suboficiales: Figueroa –de los Figueroa de Catamarca– y Vietta. Ambos verdaderos caballeros, a la antigua, siempre vestidos con traje, nunca los vi de *sport*. Vietta era particularmente ceremonioso y lento, insistente en los modales, se aproximaba al tipo obsecuente, sin serlo. Cuando la gente de Tesorería nos entregaba los sobres con nuestro sueldo en la sala de profesores puntualmente el 28 de cada mes (¡qué nostalgia me invade!), en la cafetería contigua, Vietta contaba el dinero, separaba una parte para que su mujer administrara la casa, reservaba algo para sí y decía: “Esto es para las gárgaras”. Esa cafetería era atendida por Verdugo –vaya apellido–, telefónico de noche y mozo de día, quien dormía hasta el primer recreo. Alguna vez improvisó un filtro de café con una media de ropería. Era permisivo con las cucarachas, y muchas veces estas se colaban en los pocillos desde la cafetera. Otro personaje recordable es “Tijeras”, que no era el peluquero, sino que, electricista de día y operador de cine de noche, cortaba las películas cuando en ellas subía la temperatura.

Viene a mi memoria el viejo (y gordo) carnicero negro, caboverdiano, que casi no hablaba español, pero que con su media lengua se las ingeniaba para decir: “Che, pibe, ¿me das un faso?”. Otro gordo notable fue el suboficial retirado Pezzuchi. No caminaba,



Ruinas de los que fuera el barrio chino en la isla Martín García.

Muchas veces, este barrio está situado extramuros, fuera de cada unidad, pero lindante con ella, por lo que alcanza mayor autonomía y caracterización como tal.

¹ Acción propia de reclutas.



Como todo territorio de frontera, tiene sus tipos pintorescos, y estos perduran en el recuerdo de exalumnos o de "destinados" y constituyen verdaderas leyendas. Después de mucho tiempo, cuando se reencuentran antiguos camaradas que coincidieron en un destino, se pregunta por ellos.



se bamboleaba apoyando uno y otro pie en el piso, así lograba avanzar. Cuando subía a la lancha, había que compensar su peso, para ello, algunos se sentaban en la otra banda. Era un excelente calculista, capaz de obtener un promedio a partir de varios números de tres cifras. Tenía debilidad por las probabilidades aplicadas al ganado caballar, y había estudiado genealogías y frecuentado la pista de La Plata por las tardes. También ligeramente gordo, aunque petiso, de origen italiano, mejor aún, calabrés, el cerrajero escolar fue otro de los que nunca aprendió a hablar español. Un día, alguien advirtió que, tras largos años de servicio, se jubilaría en poco tiempo y decidió ascenderlo para que ganara algo más al retirarse (¡qué Armada aquella!). Entonces, se llamó a un examen de ascenso de categoría. Se eligió un aula vacía, se armó una mesa examinadora con tres sillas detrás del escritorio

y se prepararon tres sobres con llaves sobre ellos. Pasó el candidato y, con gran ceremonial, debió elegir su tema. Con seriedad y adustez, se lo interrogó respecto de él:

- ¿Qué tipo de llave es la del sobre?, interrogó el presidente de mesa.
- "Achitra", respondió el cerrajero con su tonalidad calabresa.
- ¿Qué abre una llave de esas?, preguntó un vocal.
- Una caca forte, respondió el cerrajero.

Ipsa facto, se dio por terminado el examen, y el cerrajero fue aprobado y ascendido, y las carcajadas se contuvieron hasta llegar a la División Personal Civil.

Me queda hablar de Juan Carlos Petoyán, *Don Peto*, como se lo conocía. Acostumbraba a abrir la puerta de las oficinas y, siempre alegre, saludaba y pasaba un chimento, contaba algún chiste o anécdota naval, inventaba algo, anunciaba la fecha de pago -algo importante en épocas de inflación-, traía un *souvenir* naval para vender o algún libro encargado. Cumplía, así, una función comunicacional importante dentro de la institución. Fue bibliotecario mucho tiempo, de la mañana al anochecer. Siempre por la tarde, abría la biblioteca de cadetes, y ellos concurrían allí desesperados para buscar un dato, asesorarse para una monografía, aislarse un minuto y sentir un poco de silencio, descargar emociones y ansiedades, o jugar una interminable partida de ajedrez.

Sirvió lealmente a la Institución durante más de treinta años. Valga una anécdota que lo pinta con toda su dedicación: un día, me había quedado para cenar con los cadetes y, al marchar hacia el comedor, veo una luz prendida en la biblioteca que resaltaba como un faro en la noche. Me acerqué, abrí la puerta y lo sorprendí arremangado y repasando con una frañela las mesas y las sillas para que estuvieran listas a primera hora. Sorprendido, me miró y, anticipándose a mi comentario, exclamó riéndose y achinando los ojos con picardía: "Y qué querés, si estos civiles no limpian nada..."

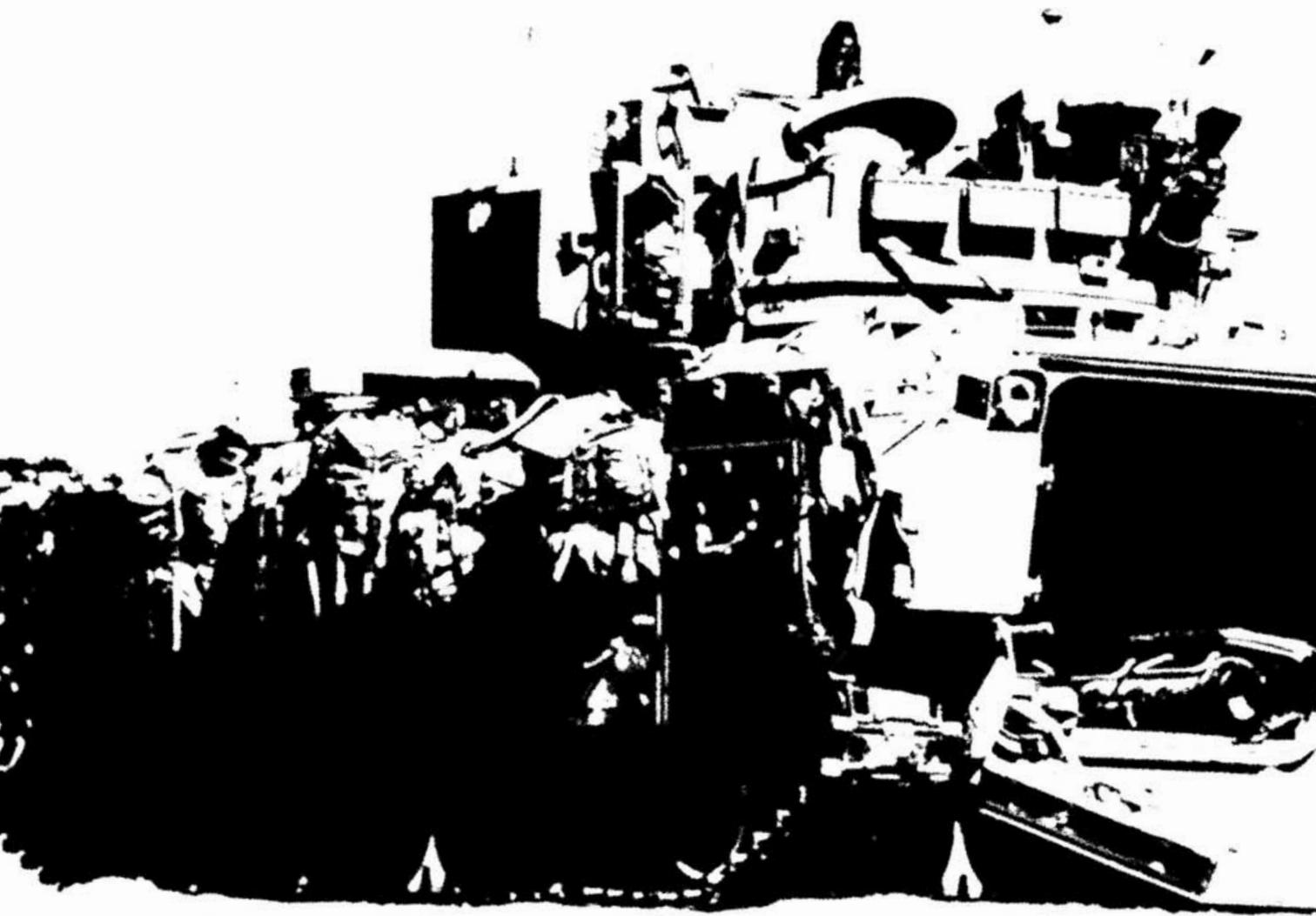
Junto con estos personajes reales, hay también fantasmas. ¿Qué viejo edificio no los tiene? ¿Qué guarnición no posee el fantasma del “Teniente sin cabeza”? Hombre caído en el campo del honor, perdió su cabeza por una mujer quien, a su vez, había perdido la suya por otro hombre. Dicen que siempre está de guardia. El “Teniente sin cabeza” suele aparecer y desaparecer ante cualquiera, en los lugares más insólitos y a horas avanzadas. No lo acompañan ruidos misteriosos de cadenas, pero sí una luminosa transparencia. Cuando los profesores debieron hacer noche en la Escuela, ante el bajón del río por un impiadoso Pampero, se habló de un fantasma. La primera promoción de cadetes femeninos observó un extraño juego de luces de origen inexplicable en una habitación pequeña y abandonada, cerca del *hall* del primer piso. Tal vez eran el antiguo calabozo y un alma en pena que vivía en él. Todo se subsanó gracias a los buenos oficios del capellán, que bendijo la zona y a las *cadetorias*. Años más tarde, hacia la medianoche, apareció el mismísimo “Teniente sin cabeza”. El hecho ocurrió en las cercanías del Puesto 5, y la centinela detectó una figura humana sentada frente al río. Lo notó reluciente y encorvado, como si estuviera con pena, pero sin ver su cabeza gacha, porque simplemente no la poseía. La curiosidad femenina pudo más, y ella se acercó; un hombre le hubiera disparado. Me imagino su adrenalina y sus palpitaciones. El cuerpo humano comenzó a diluirse, su imagen se deshacía mientras se esfumaba entre los árboles del bosque. El cabo de guardia, que tendría que haberla acompañado, regresó al trote de su rondín: había detectado que la atmósfera se ponía densa y que cierto frío envolvía la zona. Algo extraño ocurría.

Otros fantasmas recorren la isla. En el Liceo Naval, se habla del fantasma del infortunado cadete Cejas, caído en el 55 y que, sin pertenecer a la institución, causó una enorme impresión con su deceso. Dicen que, cuando aparece, su madre suele acompañarlo a la distancia, pidiendo a gritos justicia. El más particular de los fantasmas del Liceo Brown –hoy en otra zona y con distintos espectros– es el del *Loco Charly*, marinero mercante de un barco hundido, que también anda errante con pena y con culpa por sus compañeros caídos. Sorprende a los desprevenidos bisoños con sus bromas pesadas. Acaso haya sido miembro de la banda mixta de piratas ejecutados con la peor de las muertes: estaqueados en los Bajos del Temor, en el Tigre, hasta que la marea dio cuenta de ellos.

Se ha intentado un enfoque interdisciplinario, de tipo antropológico y psicosociológico, para destacar la influencia del imaginario de los grupos sociales escolares que se encuentran en el espacio educativo militar de la zona de Río Santiago, que comprende la Escuela Naval Militar, el Liceo Naval Militar y llega hasta los alrededores del antiguo Hospital Naval Río Santiago y del Astillero, que son actantes en la construcción de la cultura institucional escolar. Bla, Bla, Bla. Un proverbio haitiano dice: “Cuando aparecen los antropólogos, los dioses se repliegan”. Y yo agregó: “Las leyendas se enervan, se enfrían por el análisis y, tras ello, pierden su valor dentro de la cultura institucional”. Es que el análisis mata, y la síntesis ulterior nunca da vida a lo anterior del mismo modo. La deconstrucción es reconstrucción, pero no de lo mismo, sino simple construcción devaluada a partir del original. Concluyo, entonces, que conviene llamarse a silencio sobre ciertos temas. Yo, mutis. ■

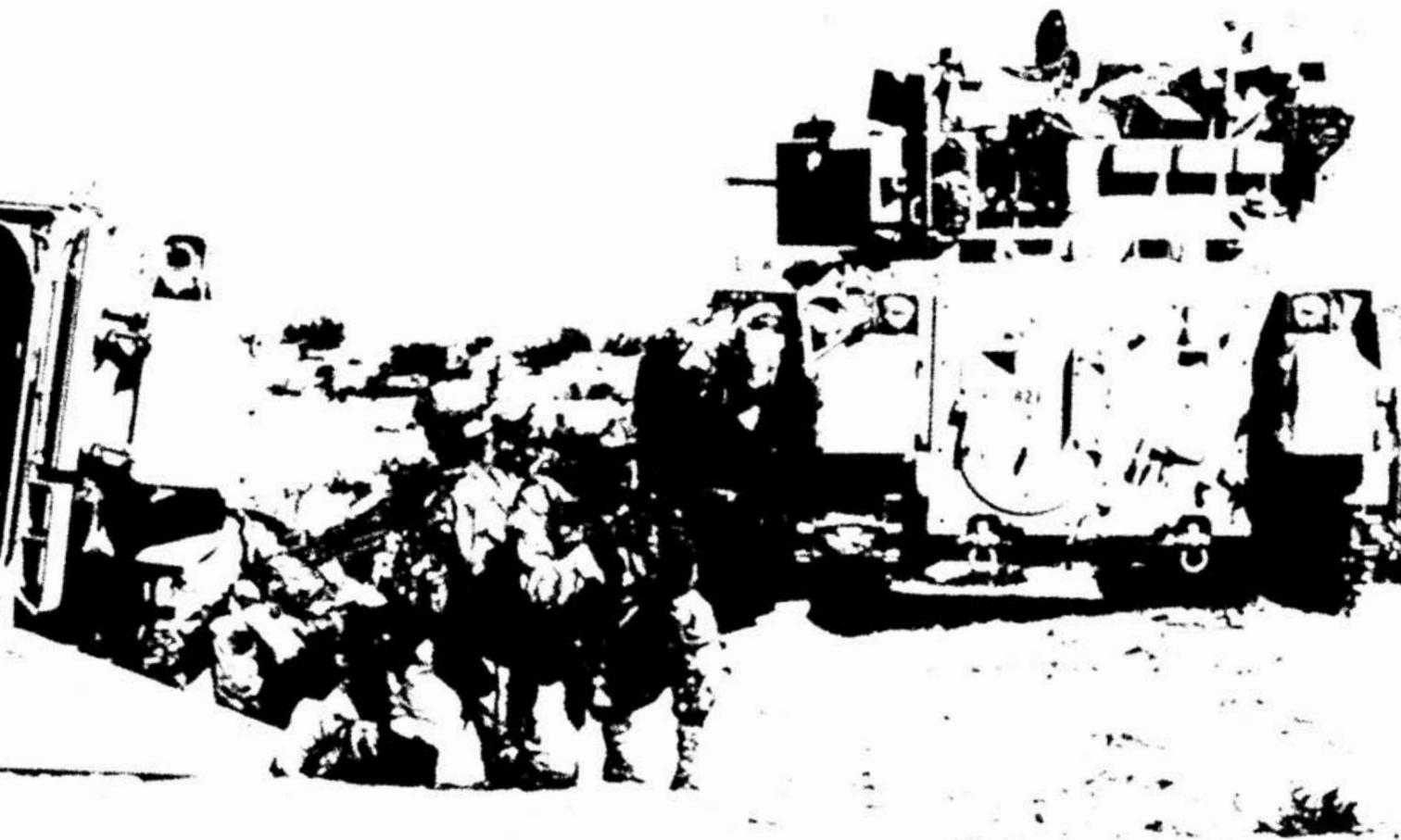


Junto con estos personajes reales, hay también fantasmas. ¿Qué viejo edificio no los tiene? ¿Qué guarnición no posee el fantasma del “Teniente sin cabeza”? Dicen que siempre está de guardia.



REFLEXIONES SOBRE LA MOVILIDAD

Jorge Paulo Barrales



CNIM VGM (R) Jorge
Paulo Barrales

Los infantes de marina aprendemos muy temprano que los valores esenciales de una operación anfibia son la flexibilidad y la movilidad; por otra parte, también sabemos que la doctrina naval le asigna tal importancia a esta última que la considera un “principio de la guerra”. Estos dos puntos me llevaron a reflexionar sobre la movilidad y a exponer el producto de tales reflexiones en el presente trabajo, que incluye:

- La relación de la movilidad con la doctrina naval y su expresión como concepto genérico.
- El vínculo de la movilidad con algunos principios de la guerra, con el tiempo y con los niveles de conducción del conflicto.
- Mi propuesta.

La movilidad en la doctrina naval

Al tratar los principios de la guerra, nuestra publicación doctrinaria rectora⁽¹⁾ establece lo siguiente:

“El término ‘movilidad’ indica el movimiento físico de fuerzas y es más descriptivo que los términos ‘movimiento’ o ‘maniobra’, con los que a veces se designan principios de la guerra que cubren el mismo espectro. Mientras que la ‘maniobra’ sugiere una operación táctica, y el ‘movimiento’, una operación estratégica, la ‘movilidad’ cubre ambos aspectos”.

NOTAS:

- a) Expreso mi opinión sobre lo arriba indicado en la segunda conclusión parcial del subtítulo Movilidad y maniobra.
 b) No se menciona el nivel operacional, porque no estaba incorporado en nuestra doctrina al momento de promulgarse la publicación mencionada en la referencia⁽¹⁾.

Por su parte, el documento rector de la doctrina anfibia naval⁽²⁾ establece que la movilidad junto con la flexibilidad constituyen los valores esenciales de las operaciones anfibias. Respecto de la movilidad, señala que su valor radica en materializar una amenaza difusa sobre toda la línea de costa, manteniendo al enemigo en la incertidumbre. Asimismo, el disponer de una cabeza de playa principal (CPP) y de otra alternativa (CPA) le confiere a la operación una gran flexibilidad, pues justamente la movilidad es la que permite pasar de una a otra sin afectar el tiempo oportunidad.

La movilidad como concepto genérico

A continuación, se transcriben dos definiciones elaboradas por profesores de la Cátedra de Estrategia Operacional de la Escuela de Guerra Naval (ESGN):

El CL IM (R) Oscar de Salas se adscribe a la definición de movilidad de la doctrina de la Infantería de Marina de los EE. UU.⁽³⁾:

“La movilidad es la facultad de desplazar una fuerza reteniendo la capacidad de ejecutar su función primaria”.

Por su parte, el CN (R) Carlos Ares, en su apunte de la publicación mencionada en la referencia⁽⁴⁾, establece:

“La movilidad es la capacidad de una fuerza de moverse en un medio geográfico o a pesar de él”.

Movilidad, principios de la guerra y tiempo

Movilidad y maniobra

En la doctrina naval⁽¹⁾, la movilidad es considerada un principio de la guerra, mientras que la maniobra no alcanza tal condición. Por el contrario, en la doctrina conjunta⁽⁵⁾ y en la específica del Ejército Argentino⁽⁶⁾, la maniobra es “principio”, y la movilidad no. Esta postura es mayoritariamente avalada por la doctrina internacional.

Por su parte, la Contribución Académica N.º 12 de la ESGN⁽⁷⁾ establece: “La ‘amplitud de la maniobra’ requiere esencialmente ‘movilidad’ para ocupar con rapidez determinadas posiciones en los espacios indicados a fin de cumplir, en el tiempo necesario, una misión...”.

Finalmente, en un apunte de su Cátedra de Estrategia Operacional de la ESGN⁽⁴⁾, el CN (R) Carlos Ares define y vincula ambos conceptos de la siguiente forma:

“Mi reino por un caballo”, Ricardo III (rey inglés Ricardo III, derrotado en la batalla de Bosworth, en 1485).

- (1) Doctrina Fundamental de la Armada (DOCFUARA), Anexo 2, 1989.
 (2) Procedimiento para las Operaciones Anfibias (PROFUARA) 4, 1982.
 (3) MCDP 1-2, Campaigning, USMC, 1997.
 (4) Discusión de los conceptos de rapidez. Movilidad y maniobra. Introducción a la Estrategia Operacional, CN Carlos Ares, 2009.
 (5) PC 20-01, Manual de Estrategia y Planeamiento para la Acción Militar Conjunta. Nivel Operacional, La Campaña, 2013.
 (6) ROB-00-01, Reglamento de Conducción para el Instrumento Militar Terrestre, 1992.
 (7) Contribución Académica N.º 12 y sus actualizaciones, Estrategia Operacional, de 1987 a 1989.

“La movilidad es la capacidad de una fuerza de moverse en un medio geográfico o a pesar de él. Las fuerzas aéreas y marinas sobresalen por su movilidad y relegan a los ejércitos, la mayoría de las veces, aferrados al terreno”.

“La maniobra es la capacidad de una fuerza de desplazarse a pesar de la oposición del enemigo o a despecho de la maniobra enemiga, haciendo prevalecer las bondades de su movilidad y su capacidad de fuerza”.

Conclusiones parciales: (Véase el Cuadro N.º 1)

- 1) Del Cuadro N.º 1, se desprende que las definiciones del principio de maniobra se encuadran en los niveles operacional y táctico, y que, en ambos niveles, el propósito consiste en obtener una posición relativa favorable respecto del oponente.

Cuadro N.º 1

Principio de maniobra

PC 20-01 (EMCO) - Nivel Operacional ⁽⁵⁾	ROB-00-01 (E.A.) - Nivel Táctico ⁽⁶⁾
Su propósito es colocar al oponente en una posición de desventaja por medio de la aplicación flexible del poder de combate.	Consiste en la ejecución de un conjunto de actividades (principalmente desplazamientos), mediante las cuales se buscará colocar en una situación ventajosa a las propias tropas frente al enemigo.
En el nivel operacional, reviste especial importancia la sincronización de la maniobra.	

“Sé rápido como el trueno que retumba antes de que hayas podido taparte los oídos, veloz como el relámpago que relumbra antes de haber podido pestañear”, Sun Tzu, 544-496 a. C.

Nota: La rapidez está asociada a la movilidad.





En la batalla de Cannas (216 a. C.), Aníbal, pese a su notable inferioridad numérica, consiguió una aplastante victoria, gracias a que supo sacar partido de la superioridad que le confería su caballería hispano-gala y númida.

- No obstante, si reemplazamos el concepto de “poder de combate” por el más genérico de “poder”⁽⁸⁾, encontramos que la maniobra puede inscribirse en el máximo nivel de conducción del conflicto (estratégico general), dado que, en ese caso, buscaría el posicionamiento favorable en un contexto de aliados, oponentes y neutrales.
 - Por su parte, la movilidad se manifiesta en los niveles estratégico militar y operacional y táctico, pero no, en el estratégico general.
- 2) El criterio de la DOCFUARA⁽⁹⁾ de considerar la movilidad una “versión superadora” de la maniobra (a la que confina al nivel táctico) se contradice con la postura mayoritaria nacional e internacional que le otorga a la maniobra (no a la movilidad) el rango de principio de la guerra. Por este motivo, la doctrina naval debería incorporar el principio de maniobra, independientemente de que mantenga o no la movilidad, en esa categoría.

(8) Resultante de la integración sinérgica de los factores político, económico, psicosocial y militar de una nación.

(9) El principio de masa también es denominado concentración.

Movilidad, masa y economía de fuerzas

La movilidad contribuye con el principio de masa facilitando la ecuación dispersión/concentración⁽⁹⁾ y con el principio de economía de fuerzas transfiriendo poder de combate entre los esfuerzos componentes de la maniobra, cuando es necesario realizar ajustes para mantener el equilibrio del sistema.

Movilidad y tiempo

El ‘tempo’ de la doctrina internacional es denominado ‘ritmo’ en la conjunta y ‘tiempo ritmo’ en la específica naval. Las tres denominaciones aluden al mismo factor poten-

Cuadro N.º 2

Tempo

Doctrina conjunta ⁽⁵⁾	Doctrina española ⁽¹⁰⁾	Doctrina del USMC ⁽³⁾
<p>El ritmo, más que una indicación de la simple movilidad o rapidez de movimiento de la fuerza, es un índice de la velocidad a la que se ejecutan las diferentes acciones de que se compone la operación.</p> <p>El ritmo tiene significado militar sólo en términos relativos.</p>	<p>El tempo se refiere al ritmo de la operación respecto del ritmo del adversario. Así se dice que una operación tiene alto tempo, cuando el ritmo de la operación es más elevado que el ritmo del enemigo.</p>	<p>El tempo es el ritmo de la actividad. Es un recurso significativo, dado que, a partir de un tempo más rápido, se gana la iniciativa, y se dictan los términos de la guerra. No es un término absoluto, es relativo respecto del enemigo.</p> <p>El tempo táctico es el ritmo de los eventos dentro de un empeñamiento (combate).</p> <p>El tempo operacional es el ritmo de los eventos entre empeñamientos (combates). En otras palabras, al buscar controlar el tempo, necesitamos la capacidad de conectar una acción táctica con otra más rápidamente que el enemigo.</p>

(10) Proceso de Planeamiento Operativo, Capítulo 2, Tomo II, Nivel Operacional, Escuela Superior de las FF. AA. de España, 2011.

(11) Estrategia Operacional, Traducción del FM 1-1 Campaign, USMC, ESGN, 1997.

Cuadro N.º 3

Movilidad por niveles de conducción del conflicto⁽¹¹⁾

La movilidad táctica es la capacidad de desplazarse durante el enfrentamiento, dentro de la batalla/combate y mediante desplazamientos cortos a campo traviesa (capacidad de transportar fuerzas bajo fuego).
La movilidad operacional es la capacidad de desplazarse entre combates y batallas, dentro de una campaña (y del teatro de operaciones asociado), mediante desplazamientos largos apoyados en carreteras, vías férreas y ríos. La movilidad operacional es el medio para que este nivel de conducción pueda materializar la decisión de cuándo y dónde luchar (capacidad de transportar fuerzas hacia el punto decisivo de una batalla).
La movilidad estratégica (militar) está normalmente asociada al transporte marítimo (capacidad de transportar fuerzas hacia el área de operaciones).
NOTA: Una fuerza anfibia también puede emplearse a nivel operacional explotando su movilidad a lo largo de la costa hostil, en reemplazo o en refuerzo de la movilidad equivalente por carretera/ FF. CC.

ciador de las operaciones. Por otra parte, la doctrina conjunta, la española (OTAN) y la americana (USMC) coinciden en asignarle al tempo un carácter relativo.

Conclusiones parciales: (Véanse los Cuadros N.º 2 y 3)

- 1) El tempo admite un análisis por niveles, tal como ocurre con la movilidad.
- 2) La movilidad superior es un preciado concepto relativo a nivel operacional y táctico, y está estrechamente vinculada al tempo (igualmente relativo) en esos mismos niveles.

Movilidad y niveles de conducción del conflicto

En su apunte de la publicación mencionada en la referencia⁽⁴⁾, el CN (R) Carlos Ares vincula la movilidad con los niveles de conducción del conflicto de la siguiente forma:

“En función del empleo del medio de que se trate, podemos expresar que la movilidad será estratégica, operacional o táctica, de acuerdo a que el medio de transporte en cuestión se halle asignado a determinado nivel de conducción militar. Es menos usual el empleo de movilidad operacional, ya que el primer nivel de conducción militar se reserva los medios de transporte –por su escasez–, de forma de poder acudir a satisfacer las necesidades de más de un teatro en forma simultánea”.

Blitzkrieg
(en alemán, literalmente, 'guerra relámpago') designa una táctica militar de ataque que implica un apoyo de fuego inicial, seguido del uso de fuerzas móviles que atacan con velocidad y sorpresa para impedir que un enemigo pueda llevar a cabo una defensa coherente.



El secreto de la efectividad militar de los mongoles se debió a una combinación de tácticas efectivas, una movilidad extraordinaria y un ejército altamente cualificado para el tipo de guerra que hacían.

Por otra parte, el Cuadro N.º 3 resume lo establecido por la doctrina del USMC⁽⁸⁾ sobre la movilidad y los niveles de conducción del conflicto.

Mi propuesta

Como síntesis final, propongo los siguientes conceptos:

Movilidad como concepto general

- La movilidad es la capacidad de desplazar una fuerza (encuadrada en una maniobra dada) a través de un medio determinado superando las implicancias de este y reteniendo su capacidad de ejecutar su función primaria bajo el nivel de conducción correspondiente, en su camino al objetivo asignado por el nivel de conducción respectivo.
- El medio determinado puede ser marítimo, aéreo o terrestre.
- El nivel de conducción puede ser EM, operacional o táctico.

Movilidad según los niveles de conducción del conflicto

La movilidad estratégica militar es la capacidad de desplazar fuerzas, abastecimientos y equipo hacia un Teatro de Operaciones (T.O.). Por su parte, la movilidad operacional hace lo propio dentro del T.O., al desplazar fuerzas hacia los enfrentamientos (batallas/combates) que se libran dentro de la campaña correspondiente a dicho T.O. Finalmente, la movilidad táctica permite desplazar fuerzas dentro de las maniobras tácticas que buscan definir los enfrentamientos (batallas/combates).

Con respecto a los medios asociados a cada nivel de conducción, podemos decir que:

La movilidad estratégica militar es aportada por los buques de transporte y logísticos.

La movilidad operacional y táctica se sustenta en los buques anfibios y portahelicópteros, que permiten proyectar el poder naval integrado sobre objetivos tácticos que constituyan puntos decisivos del diseño operacional (conjunto o combinado).



La movilidad de las fuerzas napoleónicas quedó evidenciada en la batalla de Austerlitz, donde las tropas francesas recorrieron, a pie, cien kilómetros en dos días.

Movilidad relativa

Es la resultante de la movilidad propia en relación con la del enemigo. Cuando esta relación arroja un saldo positivo para la fuerza propia, significa que se ha alcanzado la condición de movilidad superior, deseable para todo tipo de operaciones e imprescindible en algunas de ellas (por ejemplo: retardo desde posiciones sucesivas o fuerzas de persecución frontal y desbordante).⁽⁶⁾

Movilidad y medios

La movilidad se verá potenciada por la cantidad, capacidad y velocidad de los medios de transporte que la materializan, así como también por su diversidad y complementariedad, de manera tal que permita compensar la falta de disponibilidad de unos con el empleo de otros. ■

ASOCIACIÓN DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS



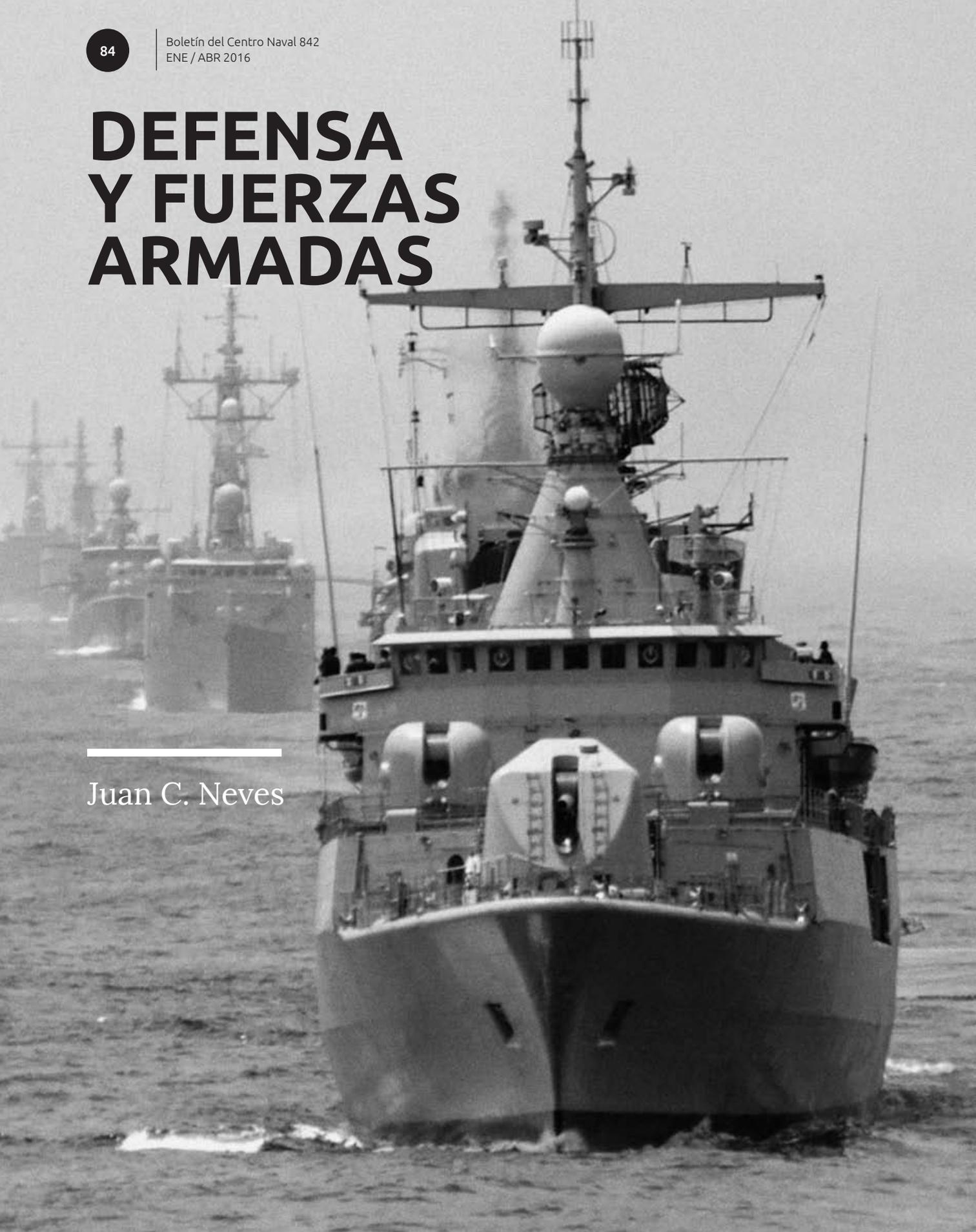
Veterano de guerra: asóciase

Si es Veterano, incorpórese como Socio Activo.
Si no lo es, apóyenos como Socio Adherente.

Informes: Uruguay 654, piso 4, of. 403
C1015ABN, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Tel./fax: (011) 4373-5440 E-mail: aveguema82@yahoo.com.ar
www.aveguema.org.ar

DEFENSA Y FUERZAS ARMADAS

Juan C. Neves



I. CONCEPTOS GENERALES

Cuando la comunidad de las naciones convino y protocolizó, en la Carta de las Naciones Unidas de 1945, que la guerra dejaba de ser un método lícito para resolver los conflictos entre naciones, uno de los primeros efectos prácticos fue que los Ministerios, Secretarías y Departamentos de Guerra de los países firmantes pasaron a llamarse Ministerios, Secretarías o Departamentos para la Defensa, con lo cual se adaptaron a la nueva realidad. Huelga decir que la guerra como fenómeno social mantuvo su vigencia, como lo prueban los múltiples enfrentamientos bélicos documentados desde entonces hasta el presente, pero, para mantenerse dentro del sistema, las naciones tuvieron que justificar el uso de la violencia alegando la necesidad de defender su soberanía, su seguridad o sus intereses vitales.

La finalización de la Guerra Fría trajo a la humanidad el sueño de un nuevo orden mundial, regido, en lo referido a la resolución de conflictos, por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en el que, supuestamente, las naciones beneficiadas por el derecho de veto no harían uso de esa potestad. No obstante, esa esperanza se derrumbó junto con las torres gemelas y la decisión de los EUA, consagrado como única superpotencia, de usar la violencia en la arena internacional a fin de atender, exclusivamente, a lo que consideraban sus legítimos intereses y la defensa unilateral de sus valores y su seguridad nacional. El terrorismo se constituyó en una amenaza multiforme que desafió a los estrategas de las naciones más poderosas al plantear conflictos asimétricos en los que las fuerzas convencionales encontraban serias dificultades para hacer valer su poder. Simultáneamente, otras amenazas, como el crimen organizado a gran escala, el narcotráfico y las rebeliones internas configuraron escenarios en los que las fuerzas armadas comenzaron a involucrarse en conflictos en su propio territorio nacional, desafiando los conceptos y las rígidas divisiones fuertemente arraigadas entre fuerzas armadas y fuerzas de seguridad o policiales.

La segunda década del siglo XXI encuentra el mundo con una gran diversidad de escenarios y realidades en lo que respecta a los conflictos y el uso de la violencia. Rusia ha recuperado buena parte de su poder militar y China ha desarrollado fuerzas armadas con capacidades que, si bien no equiparan a las de los EUA, la constituyen en un actor con influencia regional que tiende a hacerse global. El cuarto polo de poder militar se sitúa en la Unión Europea y, de esta manera, el panorama mundial se configura con una superpotencia y tres centros de poder secundario, uno de los cuales, la Unión Europea, comparte ciertos intereses y objetivos con la superpotencia a través de la Organización del Tratado del Atlántico Norte.

Los conflictos con forma de guerra convencional se configuran en el Medio Oriente con Israel como protagonista, mientras terminan de cerrarse las etapas de ocupación occidental en Irak y Afganistán. Los principales focos de violencia se encienden a partir de rebeliones contra el poder constituido en países tan diversos como Siria y Ucrania, con participación de las potencias en diferentes roles, según sus intereses geopolíticos los lleven a sostener o a derrumbar a los gobiernos en ejercicio.

Viejos actores, como la guerrilla colombiana de las FARC, aún sostienen las banderas que se enarbolaron durante la Guerra Fría, pero ahora entreverados con territorios liberados para la narcoproducción y el narcotráfico. Nuevos actores, como las fuerzas irregulares del autodenominado Estado Islámico, aprovechan las debilidades de países envueltos en guerras internas o que ostentan la dura condición de «Estados fallidos» para incorporarse como actores ajenos al sistema, que esgrimen motivaciones religiosas y que juegan, sin respeto siquiera formal a los derechos humanos y a las convenciones de Ginebra, amparados en la falta de voluntad combativa de las potencias y la

Juan Carlos Neves
es Contraalmirante
Retirado de la Armada,
Licenciado en Sistemas
Navales del Instituto
Universitario Naval,
Máster en Relaciones
Internacionales recibido
en la Universidad de
Belgrano y Máster en
Ciencias en Manage-
ment por la Salve Regina
University de Newport,
Rhode Island.

Es Veterano de Guerra
del conflicto de Malvinas
y se desempeñó como
Director de la Dirección
de Educación Naval y
Comandante Conjunto
de Transporte. Cursó la
Escuela de Guerra Naval
en la Argentina y sus
equivalentes en Brasil
y los Estados Unidos,
en donde también
ejerció como docente e
investigador en el Depar-
tamento de Estrategia y
Campaña del United Sta-
tes Naval War College.

Actualmente, se desem-
peña como Secretario
General del Partido
Nueva Unión Ciudadana,
electo para el período
2014 al 2018, y es
Director de la Escuela de
Dirigentes Políticos de
dicho partido.

inoperancia de las Naciones Unidas. Estos escenarios se completan con las matanzas étnicas en África y la amenaza de narcoproductores y narcotraficantes que, en países como México, alcanzan niveles de poder suficientes para desafiar a las fuerzas armadas que responden al Estado.

Para tratar de sintetizar esta diversidad en un concepto rector, diremos que, en este momento histórico, el mundo carece de un sistema centralizado de control de conflictos, ya que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ha vuelto a quedar neutralizado por el derecho de veto de potencias con intereses geopolíticos divergentes y por la pérdida de poder relativo y de voluntad de intervención de los EUA, que fue el «gendarme del mundo» cuando su influencia global era indisputada.

Es en este escenario global donde tenemos que ubicarnos para desarrollar el concepto de defensa y las capacidades deseables de las fuerzas armadas en la Argentina, que deben atender también a los roles que les imponen la situación regional y las realidades internas del propio país, que presenta singularidades muy específicas.

II. MARCO CONCEPTUAL

Para poder trabajar de modo sistemático, estableceremos un marco conceptual, cuyos parámetros quedan abiertos al debate, basado en dos ejes, a saber: los roles de las fuerzas armadas en países con sistemas democráticos de gobierno y las situaciones basadas en los niveles y los tipos de conflictos que las naciones deben enfrentar.

Entre los conceptos más afirmados en términos de defensa está que esta no es tarea exclusiva de las fuerzas armadas de un país, sino que es una responsabilidad integral de cada gobierno y cada sociedad que se respalda en sus capacidades diplomáticas, económicas, industriales, tecnológicas, políticas y humanas, así como también en su capacidad para desarrollar sus estrategias y su voluntad para ejecutarlas y sostener su soberanía, además de sus capacidades militares.

Hecha esta aclaración, centraremos el análisis inicial en la cuestión militar y en sus implicancias para la defensa integral de la nación.

Roles de las Fuerzas Armadas

La conducción política de las Fuerzas Armadas ejercida desde un Ministerio de Defensa o su equivalente, que responde a los lineamientos del poder ejecutivo y a las leyes pertinentes emanadas del legislativo, debe atender, al menos, a los siguientes aspectos:

1. Las fuerzas armadas, en su rol específico de defender, mediante el uso de la fuerza, la soberanía de la nación y sus intereses vitales ante las amenazas externas.

Esta capacidad básica no puede subordinarse al estado circunstancial de ausencia de conflictos por dos sólidas razones. La primera surge del concepto de «amenaza», definida como la existencia de un actor con intención hostil y capacidad para infligir daño. En esta definición, apuntamos que, mientras la capacidad de infligir daño requiere de un tiempo sustancial para desarrollarse (cualquier capacidad o sistema de armas moderno demora años en incorporarse y en alcanzar estado operativo), la intención puede modificarse en días, y aun en horas, ante un cambio político brusco. Esta circunstancia

Entre los conceptos más afirmados en términos de defensa está que esta no es tarea exclusiva de las fuerzas armadas de un país, sino que es una responsabilidad integral de cada gobierno y cada sociedad...

fue claramente percibida por los estrategas de los EUA cuando se produjo la contrarrevolución soviética en agosto de 1991, que fue frenada por la acción de Boris Yeltsin. Si ese movimiento hubiera triunfado, la URSS hubiera vuelto a ser un peligro para la supervivencia estadounidense, porque nunca había perdido su capacidad nuclear. Por ello, las naciones atienden, fundamentalmente, a las capacidades militares de sus vecinos regionales o de sus rivales tradicionales, y buscan un estado de equilibrio respecto de dichas capacidades, a pesar de las buenas relaciones y las amigables intenciones que puedan existir en un determinado momento histórico.

La segunda cuestión que debe considerarse en el momento de tomar la decisión de asumir los costos de dimensionar las fuerzas armadas en períodos de ausencia de conflictos es que el carácter disuasorio de unas fuerzas armadas creíbles en términos de medios, recursos humanos, tecnología y disciplina es, precisamente, una de las razones más sólidas que permite mantener la paz en el mediano y en el largo plazos.

2. El mantenimiento de una industria de producción para la defensa coherente con el desarrollo y las misiones de las fuerzas armadas.

La carga de la brigada de caballería Pomorska, que los polacos lanzaron en forma suicida contra los tanques alemanes en 1939, quedó como el símbolo de la imposibilidad de compensar la superioridad tecnológica solo con el valor y la destreza de los combatientes. Aunque ese episodio ha sido puesto en duda como hecho histórico, la lección que conlleva no puede ser rebatida. Resulta imposible sostener fuerzas armadas medianamente eficaces sin contar con una industria de producción para la defensa que satisfaga, al menos, las necesidades logísticas básicas en materia de munición y combustible, y que asegure el mantenimiento de los medios tecnológicamente más avanzados.

En un escalón superior, las industrias que desarrollan medios militares son un factor que impulsa a los centros de investigación aplicada, de donde han surgido, tradicionalmente, patentes que se aplican luego en la industria civil. En los países avanzados, los productos de la industria militar constituyen una fuente de ingresos por exportación a partir de las asociaciones de industrias privadas y de centros de investigación militar, con control político de los gobiernos para evitar la fuga de secretos militares o la caída de armamento crítico en malas manos.

Países como la Argentina, que sufrieron el peso de los embargos durante la guerra de Malvinas y que pudieron evaluar en forma dolorosa las consecuencias de las limitaciones producidas por importar casi la totalidad de sus medios bélicos, no aprendieron la lección e involucionaron al desarticular, por razones políticas, sus bases industriales para la defensa.

El crecimiento científico, económico y soberano que aporta la industria para la defensa es uno de los factores que resulta imprescindible desarrollar en el ámbito del Ministerio de Defensa con el asesoramiento y el compromiso de las fuerzas armadas de la nación.

3. El rol de las fuerzas armadas en el campo de las relaciones internacionales de la nación.

Alejados del tiempo de la «diplomacia de cañoneras», en el que las fuerzas navales de las naciones que podían proyectarlas apoyaban la negociación de sus embajadores con la velada o evidente amenaza de la violencia, las fuerzas armadas continúan, sin embargo, siendo un factor activo en las relaciones internacionales de las naciones.

Países como la Argentina, que sufrieron el peso de los embargos durante la guerra de Malvinas y que pudieron evaluar en forma dolorosa las consecuencias de las limitaciones producidas por importar casi la totalidad de sus medios bélicos, no aprendieron la lección e involucionaron al desarticular, por razones políticas, sus bases industriales para la defensa.

Citamos, en primer lugar, las operaciones internacionales de paz por cuenta de las Naciones Unidas o de organizaciones regionales, particularmente las de «mantenimiento de la paz» (*peacekeeping*) y las de «forzamiento de la paz» (*peace enforcing*). La participación en estas operaciones, que constituyen uno de los aportes efectivos que pueden brindar las organizaciones internacionales a la paz mundial, otorga al país participante prestigio, posibilidad de interactuar con otras fuerzas militares y oportunidad de consolidar su pertenencia al sistema internacional.



Las fuerzas armadas también son instrumentos hábiles para consolidar las relaciones y la confianza mutuas con otras naciones amigas mediante los ejercicios combinados que se realizan regular o eventualmente en distintas latitudes. En América, son tradicionales los operativos bilaterales y multilaterales UNITAS, con presencia de la armada de los EUA, y los bilaterales entre naciones sudamericanas, como los Fraternos, llevados a cabo entre argentinos y brasileños.

Otra cuestión de peso la constituyen las alianzas regionales desarrolladas para defender objetivos comunes, al estilo de la OTAN, que permiten aumentar la capacidad de defensa de cada nación perteneciente ante el riesgo o la amenaza que puedan representar terceros actores.

El diseño de las fuerzas armadas debe contemplar tanto los compromisos contraídos en el marco de las alianzas como la posibilidad de disponer de medios idóneos para realizar operaciones combinadas y misiones internacionales. Esto incluye contar con medios tecnológicamente actualizados, asegurar la interoperabilidad, compartir doctrina y mantener altos estándares de adiestramiento, al menos en un núcleo específico de las fuerzas armadas.

4. Las fuerzas armadas en misiones en el interior del país.

Existen múltiples modelos de distribución de roles asignados a las fuerzas armadas «fronteras adentro» de cada nación, que van desde los que controlan sus fronteras terrestres, marítimas y aéreas exclusivamente con fuerzas militares hasta los que manejan estas cuestiones con fuerzas de seguridad del tipo de la Prefectura o la Gendarmería, en la Argentina, o la Coast Guard, en los EUA.

También es objeto de debate el nivel de participación de las Fuerzas Armadas ante organizaciones criminales con alto poder de fuego, como las que manejan la narco-producción y el narcotráfico, capaces de superar la capacidad de las fuerzas policiales. En general, las naciones tratan de mantener separados los roles de policías y militares, considerando como elemento determinante de la participación militar la intensidad de la amenaza.

A diferencia de la Argentina, que realiza una taxativa separación entre Defensa (amenaza externa) y Seguridad (cuestiones internas del ámbito criminal), la doctrina predominante en el ámbito internacional tiende a considerar la Seguridad como el concepto más abarcador, que constituye un paraguas de protección continuo ante las amenazas internas y externas. De todos modos, las naciones que enfrentan movimientos separatistas, subversivos o guerrilleros con capacidad de afectar la integridad nacional empeñan sin dudar sus fuerzas armadas para combatirlos cuidando no alterar el orden constitucional (como sucede en Colombia frente a las FARC). Las características del conflicto contemporáneo con la aparición del terrorismo en sus distintas formas plantea la necesidad de adoptar soluciones flexibles que se adapten a los nuevos desafíos modificando las legislaciones para adecuarlas a la nueva realidad.

A diferencia de la Argentina, que realiza una taxativa separación entre Defensa (amenaza externa) y Seguridad (cuestiones internas del ámbito criminal), la doctrina predominante en el ámbito internacional tiende a considerar la Seguridad como el concepto más abarcador, que constituye un paraguas de protección continuo ante las amenazas internas y externas.

Debemos considerar, también, la necesaria participación de las Fuerzas Armadas en situaciones de catástrofes (terremotos, inundaciones, grandes incendios), pues constituyen una masa de personal adiestrado, disciplinado y dotado de medios logísticos apropiados que debe estar lista para actuar por requerimiento del poder político, cuando la capacidad de las organizaciones de Defensa Civil son superadas.

Conclusión

Sintetizando, para determinar el diseño y la estructura de las Fuerzas Armadas de un país, uno de los ejes a considerar son los roles asignados en materia de defensa de la soberanía, producción para la defensa, participación en las relaciones internacionales y tareas a realizar fronteras adentro, en función de las amenazas percibidas y su intensidad.

Contextos externos

A efectos de poder agrupar las múltiples y diversas situaciones que enfrentan los 195 países que las Naciones Unidas reconocían en 2014, establecemos, con fines esencialmente prácticos, tres paradigmas básicos para la clasificación.

1. Países que no enfrentan una amenaza definida.

Sobre la base de la definición formulada de «amenaza», presentada como la existencia de un actor con intención hostil y con capacidad para infligir daño, ubicamos, en este agrupamiento, a un número significativo de países que, luego de la finalización de la Guerra Fría, perdieron sus referencias específicas para el diseño de sus fuerzas armadas al no tener un enemigo definido y a aquellos que conviven en un entorno sin conflictos declarados. Esta situación es la que presenta mayores dificultades para establecer el diseño de las fuerzas armadas y las capacidades que deben desarrollarse y mantenerse.

El primer factor que debe considerarse para estos países es el ámbito regional en donde el «equilibrio de poder», particularmente entre las naciones con fronteras comunes y múltiples intereses compartidos de carácter confluyente o competitivo, constituye un elemento estabilizador por su potencial disuasorio. Los grandes desniveles de poder, aun entre naciones amigas y aliadas, representan siempre riesgos potenciales. Estos desniveles, cuando el desarrollo de los actores regionales es marcadamente diferente, se compensan con frecuencia con la conformación de alianzas entre los países menores. El aporte o el rol asignado a cada país en esas alianzas deviene en obligaciones para la adquisición y el mantenimiento operativo de ciertos medios militares. Un modelo clásico de este tipo de alianza es la OTAN, constituida ante la amenaza del pacto de Varsovia a través del aporte de capacidades muy diversas de los países participantes, nucleares y no nucleares, así como también del desarrollo de una doctrina común y de normas de construcción y procedimientos que permiten la interoperabilidad entre los distintos participantes, a pesar de la diversidad de idiomas, medios operativos en general y sistemas de armas en particular. Aunque el pacto de Varsovia sucumbió como tal, la OTAN mantuvo su estructura y, de hecho, incorporó a nuevos países que se protegen de las amenazas, aun percibidas, de la potencia que los sometía y mejoran las relaciones con sus vecinos al participar en una alianza común.

La participación en una alianza aumenta el poder y la seguridad de los participantes, pero no es gratuita. Se debe asumir el costo material de los medios comprometidos para la participación en las operaciones combinadas, y se asumen los riesgos de verse



Los grandes desniveles de poder, aun entre naciones amigas y aliadas, representan siempre riesgos potenciales.

envuelto en conflictos ajenos, pero que afectan a algún aliado. En todo caso, la alianza es un elemento de peso en el diseño de las fuerzas armadas de los países participantes.

Otro elemento que hay que considerar en el caso de los países sin amenazas definidas es el equilibrio con los oponentes tradicionales, regionales o extrarregionales, aun cuando las relaciones se encuentren en un buen nivel, en tanto tales oponentes conserven su poder militar ya que, como dijimos antes, las intenciones pueden modificarse muy rápidamente, mientras que las capacidades militares se desarrollan con lentitud.

El tercer factor que debe considerarse es el nivel y la naturaleza de los intereses que hay que proteger. El desarrollo específico de una nación y sus características geográficas tienden a ser determinantes al momento de dar predominancia a los medios terrestres, navales o aéreos, a la protección de los recursos naturales, al cuidado de los grandes centros industriales o de sus centrales nucleares u otros elementos vitales y vulnerables, a sus vías de comunicación marítima y/o fluvial, a sus plataformas petrolíferas mar afuera y demás intereses significativos. Por otra parte, a medida que un país aumenta su desarrollo y sus empresas se expanden por el mundo, surge la necesidad de proteger sus intereses fronteras afuera, lo que suele verse fortalecido por el aumento de su riqueza. En situaciones en las que una nación no se encuentra bajo amenaza, es lógico que su poder militar guarde un equilibrio entre la magnitud de sus intereses, el nivel de su riqueza y su despliegue global.

Finalmente, cabe acotar que aun cuando un país no tenga una amenaza específica, en los albores del siglo xxi, toda nación enfrenta el riesgo de ser blanco del terrorismo global y de sufrir el ataque del crimen organizado y el narcotráfico, provenientes de allende sus fronteras o de sus propias entrañas. Estas cuestiones deben ser evaluadas en el diseño de las fuerzas armadas, en función de la participación que se contemple en ellas del poder militar.

Finalmente, cabe acotar que aun cuando un país no tenga una amenaza específica, en los albores del siglo xxi, toda nación enfrenta el riesgo de ser blanco del terrorismo global y de sufrir el ataque del crimen organizado y el narcotráfico, provenientes de allende sus fronteras o de sus propias entrañas.

2. Países que enfrentan una amenaza definida.

El esquema clásico de planeamiento y de diseño de una fuerza armada se facilita cuando se desarrolla para enfrentar a un enemigo determinado y sobre la base de un plan de campaña prefijado. La certidumbre de la identidad de la amenaza permite estudiarla, investigarla a través de los canales de inteligencia y planear hasta encontrar los mejores modos de acción para llevar a cabo las misiones propias y neutralizar las del oponente. Surgen de allí, nítidamente, las insuficiencias de medios y de recursos humanos y tecnológicos que deben desarrollarse en el ámbito militar, y las acciones diplomáticas y políticas para aislar al oponente y, en lo posible, ahogarlo económicamente.

Este modelo, que predominó durante la Guerra Fría, sigue vigente en varios países y regiones, a pesar de la evolución de las relaciones internacionales y del colapso de la Unión Soviética. Es el que impera en Israel, que se organiza militarmente en función de la amenaza que representa Irán, país que desconoce su derecho a existir como Estado y que podría recibir el apoyo que le brindarían otros aliados regionales en el mundo árabe. Es también el modelo sobre el que se construye el poder militar en Corea del Sur, enfrentada a su similar del Norte, y el que rige en toda región del orbe en la que distintas naciones enfrentan la posibilidad de verse envueltas en una guerra convencional con un enemigo determinado.

La amenaza definida también puede tener la forma de un actor con las características de una fuerza irregular con poder suficiente para crear un desafío al Estado. Colombia es un ejemplo cercano, ya que enfrenta desde hace décadas a las guerrillas de las FARC que controlan parte del territorio y que en su momento de auge llegaron a amenazar la

existencia misma de la nación. Las fuerzas armadas de Colombia enfocan buena parte de su potencial hacia esa amenaza que influye decididamente en el diseño de su estructura operacional.

Estas situaciones no sólo están vigentes, sino que proliferan en este momento histórico. Medio Oriente es un caldo de cultivo para enfrentamientos que toman la forma de guerras convencionales, y el ejemplo más próximo es la aparición del Estado Islámico, que se ha constituido en territorios de Irak y Siria aprovechando los conflictos internos de esos países y que pone en juego las fronteras conocidas y aceptadas.

El pasaje del modelo 1 al modelo 2 puede ser rápido e inesperado, razón por la cual las capacidades que han de mantenerse, cuando las amenazas son indefinidas, deben ser suficientemente flexibles como para pasar a enfrentar otro tipo de situaciones, ya que la paz no resulta posible de mantener si surge una agresión, que no depende de la voluntad propia, sino de la intención ajena.

3. Países que tienen poder e influencia extrarregionales y globales.

Los dos paradigmas presentados para el desarrollo de modelos de diseño de fuerzas armadas no alcanzan para describir la situación de un país como los EUA, que tiene intereses e influencia globales y que se asigna, también, responsabilidades globales. En las discusiones académicas para determinar las capacidades que se han de privilegiar en las fuerzas armadas estadounidenses, después de que el colapso de la Unión Soviética terminó con el modelo de diseño bilateral basado en la confrontación con ese país, se adoptó, en principio, la siguiente decisión: mantener las capacidades nucleares, ya que la nueva Rusia las conservaba, y mantener capacidades como para enfrentar dos guerras convencionales simultáneas en distintos teatros de operaciones. Se citaba, como ejemplo, la posibilidad de un conflicto en la península de Corea y otro en Medio Oriente. Estos compromisos de orden global requieren, para su sustento, la presencia de portaviones y de submarinos nucleares, fuerzas de despliegue rápido y aeronaves tripuladas y no tripuladas con posibilidades de operar en todo el planeta.

Con menor despliegue e influencia, pero con una tendencia creciente, se suma a este esquema la China, que va desarrollando un poder militar convencional y nuclear cada vez mayor en la medida en la que su crecimiento económico y tecnológico se lo permiten y sus intereses extrarregionales se incrementan. También ha reaparecido Rusia como actor con influencia extrarregional, con intereses frecuentemente enfrentados a los de los EUA, que requieren el mantenimiento de su arsenal nuclear y de medios de avanzada tecnología con capacidad de proyección.

Debemos sumar a este grupo a Gran Bretaña y a Francia, que aún conservan múltiples enclaves que aparecen con sus banderas pintadas en distintos continentes. Gran Bretaña aún conserva 10 de los 16 territorios considerados colonias por las Naciones Unidas y se apoya en ese legado para mantener una importante flota oceánica. En el caso de las islas Malvinas, que pertenecen a la Argentina y están ocupadas por Gran Bretaña, se mantiene una dotación militar permanente que incluye unidades de superficie, tropas terrestres y modernas aeronaves de combate. Este despliegue británico justifica la construcción de una nueva generación de portaviones y el mantenimiento de submarinos nucleares, al igual que lo hace Francia.

En el reducido grupo de países con influencia global, esta circunstancia influye en el diseño de sus fuerzas armadas y los lleva a mantener medios militares de elevado costo, que exceden la defensa específica de sus intereses o la existencia de amenazas determinadas.



Gran Bretaña aún conserva 10 de los 16 territorios considerados colonias por las Naciones Unidas y se apoya en ese legado para mantener una importante flota oceánica. En el caso de las islas Malvinas, que pertenecen a la Argentina y están ocupadas por Gran Bretaña, se mantiene una dotación militar permanente que incluye unidades de superficie, tropas terrestres y modernas aeronaves de combate.

Conclusiones

Tenemos, en síntesis, tres paradigmas básicos para el diseño y la planificación de fuerzas armadas, de los cuales el más complejo es el que representa la situación de las naciones que no tienen amenazas definidas ni influencia global. Esta situación genera, naturalmente, una tendencia a minimizar el desarrollo militar que complica el mantenimiento de las capacidades y la flexibilidad para el pasaje a la situación de país bajo amenaza definida y para mantenerse al nivel de los nuevos riesgos que plantean el terrorismo y el crimen internacional a gran escala.

El término clave es el *equilibrio*, que debe ser el factor determinante tanto para mantener los balances bilaterales como para compatibilizar los compromisos presupuestarios con el nivel de los intereses que deben custodiarse y defenderse, y la posibilidad de participar en alianzas, ejercicios y misiones en el ámbito regional que refuercen los sistemas de defensa nacionales.

III. APLICACIÓN DEL MARCO CONCEPTUAL AL CASO DE LA ARGENTINA

Para aplicar el marco conceptual expuesto a un caso específico, es necesario ubicar la nación en el contexto externo en el que su circunstancia la sitúa y proponer los roles que sus fuerzas armadas deberían cumplir en función de la visión política del decisor y de la disponibilidad de medios existentes. Cuando los medios no se concilian con los fines será necesario proponer el desarrollo de los medios o renunciar a los fines y reemplazarlos por otros menos ambiciosos, teniendo en cuenta que la racionalidad estratégica consiste, justamente, en adecuar medios y fines en la búsqueda del objetivo perseguido.

En el caso de la Argentina, el punto de partida para el desarrollo de cualquier análisis en materia de defensa y de cualquier plan que se proponga en esa área a futuro debe atender al fuerte estado de deterioro de los medios operativos luego de más de una década de presupuestos muy por debajo del promedio regional y muy por debajo de la asignación de recursos financieros necesarios para mantener el material existente y proveer el adiestramiento apropiado a los recursos humanos disponibles. Valga como fundamento de esta afirmación mencionar que el promedio presupuestario de Defensa en la Argentina en los últimos cinco años ha sido del 0,9 por ciento de su Producto Bruto Interno, que es la cifra más baja en el ámbito regional y ubica al país en la posición 114 entre 141 países del mundo que mantienen Fuerzas Armadas. Aun países vecinos como el Brasil (1,47 de su PBI), Chile (2,04), Uruguay (1,95), Paraguay (1,66) y Bolivia (1,28) marcan significativas diferencias (Fuente: CIA World Factbook).

Ello implica, necesariamente, la decisión política de aumentar, en forma urgente, el presupuesto de defensa destinando los recursos, en una primera fase, a la recuperación de los medios existentes con posibilidades de prolongar su vida operativa, de modo de reiniciar rápidamente el adiestramiento del personal en términos de horas de vuelo, horas de navegación, días de campaña, etc. En una segunda fase, en la medida en que el Estado recupere su capacidad de recibir crédito internacional, se debe contemplar la adquisición de medios modernos con aptitud para cumplir los roles que se determinarán en función del contexto externo y de la apreciación general política y estratégica. Finalmente, resulta imperioso reestructurar la capacidad de producción para la defensa comenzando por la promulgación de leyes que permitan adecuar esta área a los estándares y las condiciones que se plantean en la actualidad.

En materia de personal, se aprecia que se ha conservado el nivel de calidad de las escuelas de formación, pero se ha perdido nivel de adiestramiento; asimismo, existen serios problemas de afectación de la moral derivados de los siguientes factores:



En el caso de la Argentina, el punto de partida para el desarrollo de cualquier análisis en materia de defensa y de cualquier plan que se proponga en esa área a futuro debe atender al fuerte estado de deterioro de los medios operativos luego de más de una década de presupuestos muy por debajo del promedio regional...



- a. Falta de incentivo profesional por carencia de medios para adiestramiento, lo cual lleva, en los casos extremos, como es el de los pilotos, a la solicitud de bajas tempranas y al éxodo hacia empresas comerciales en las que satisfacen su vocación de volar.
- b. Una fuerte campaña de menosprecio hacia la profesión militar que proviene, en muchos casos, del mismo Estado nacional acompañado de medios de comunicación fuertemente influenciados por tendencias antimilitaristas.
- c. Una perceptible presión, experimentada en años recientes, para romper la asepsia profesional del militar de carrera y forzarlo a alinearse con el sector político gobernante. Esto se ha traducido en la asignación de roles de trabajo social poco relacionados con las tareas específicas y en las versiones mediáticas que relacionaron a las fuerzas armadas con tareas de inteligencia interna, específicamente vedadas por la legislación vigente.
- d. La campaña permanente, sistemática e incesante para mantener presente, en la opinión pública, los efectos de las luchas producidas entre los militares y la izquierda revolucionaria en la segunda mitad del siglo pasado, tanto en los períodos previos al golpe que instauró un gobierno militar en 1976 como durante él. El instrumento principal para esta campaña han sido los juicios por delitos de lesa humanidad, que se han desarrollado aplicando leyes en forma retroactiva, han sido unilaterales, han incluido inexplicablemente a quienes mantuvieron acciones de combate en defensa de la nación durante períodos constitucionales y, lo que es más grave, han violado derechos humanos al permitir el incumplimiento del Código Procesal Penal al punto de situar a los detenidos militares (acompañados por miembros de las Fuerzas de Seguridad y Policiales) en la condición de parias sociales carentes de derechos básicos elementales. Los juicios han alcanzado, incluso, a oficiales y a suboficiales sin capacidad de mando y decisión en la época de los hechos juzgados.

Esta política ha significado la interrupción de la carrera de oficiales parientes de detenidos y una estigmatización general de la profesión militar que ha contribuido al desánimo de los cuadros.

La solución de fondo de estas situaciones desde el área política constituye parte de la ardua pero imprescindible tarea necesaria para la recuperación moral y material de las Fuerzas Armadas, que son una parte esencial del aparato de la Defensa del Estado.

Ubicación de la Argentina en el contexto externo

Conforme a la clasificación que habíamos presentado, resulta claro que la Argentina no es una de las naciones con poder e influencia regional y global, y no tiene posibilidades de serlo en el futuro inmediato, aun si se lo propusiera, porque esta condición resulta de un crecimiento económico y de un desarrollo tecnológico e industrial del que estamos muy alejados.

Si consideramos la relación actual con los países vecinos continentales, podemos ubicar a la Argentina en el lote de las naciones que no tienen una amenaza definida en cuanto a amenazas tradicionales se refiere. Ello no exime de atender al fuerte desbalance de poder militar con Brasil y aun con Chile y a la necesidad de terminar con la vulnerabilidad que representa la incapacidad de vigilar y de controlar el propio territorio y sus vastas fronteras terrestres, marítimas y aéreas.

Sin embargo, no puede descartarse el conflicto declarado con Gran Bretaña por la posesión de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, que hace 33 años motivó una



El instrumento principal para esta campaña han sido los juicios por delitos de lesa humanidad, que se han desarrollado aplicando leyes en forma retroactiva, han sido unilaterales, han incluido inexplicablemente a quienes mantuvieron acciones de combate en defensa de la nación durante períodos constitucionales y, lo que es más grave, han violado derechos humanos al permitir el incumplimiento del Código Procesal Penal...



guerra limitada que terminó cuando las fuerzas argentinas se rindieron a la fuerza de invasión británica. En el ámbito del derecho internacional, la rendición del comandante en la escena de la acción no modifica el «status quo» en tanto el poder político de la Nación no haya renunciado a sus derechos de manera formal, cosa que no sucedió, lo que mantiene el conflicto abierto. Por otra parte, además de la continuidad en los reclamos argentinos, debemos considerar que Gran Bretaña ha iniciado la explotación de recursos no renovables (petróleo) en las áreas marítimas en litigio. Además, recientemente ha aumentado su dotación militar en las islas e, incluso, ha sometido a la Argentina a un intenso espionaje, según informaciones que se han hecho públicas. Asimismo, ha realizado activas gestiones para impedir la adquisición de medios militares en el extranjero por parte de la Argentina. Estos hechos, sumados a la negativa explícita de responder a las recomendaciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas de abrir negociaciones con la Argentina por el tema de la soberanía, configuran una actitud claramente inamistosa y hostil por parte de Gran Bretaña.

Sin perjuicio de la voluntad argentina de recuperar el archipiélago «conforme a los principios del Derecho Internacional» (disposición transitoria primera de la Constitución Nacional de 1994), debe tenerse en cuenta que la Carta de las Naciones Unidas establece, en su Artículo 51, como parte de ese derecho internacional, que: «Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un Miembro de las Naciones Unidas...», lo que implica no desestimar la amenaza de la presencia militar británica en el Atlántico Sur y considerarla en el diseño de las fuerzas armadas argentinas, que deben estar en condiciones, al menos, de ejercer vigilancia y control en toda la zona litigiosa y de responder a una eventual agresión.

Como conclusión de lo expuesto, consideramos que la Argentina enfrenta, en su contexto externo, una situación dual que debe resolver, ante las limitaciones en la disponibilidad de medios militares, con un delicado equilibrio en el diseño de sus fuerzas armadas para atender ambas situaciones (el desequilibrio regional en un entorno actualmente sin conflictos y el litigio con Gran Bretaña) y con la búsqueda de acuerdos regionales que complementen sus capacidades y contribuyan a la defensa de sus intereses.

ROLES Y TAREAS DE LAS FUERZAS ARMADAS ARGENTINAS EN VIRTUD DEL CONTEXTO Y DE SU SITUACIÓN ACTUAL

Defensa de la soberanía

El cumplimiento de esta tarea esencial, en lo que respecta a un ambiente regional sin amenazas definidas, requiere de las Fuerzas Armadas el mantenimiento de la disuasión que otorgan las capacidades con las que cuenta el poder militar y la credibilidad de que la nación está dispuesta a utilizar esas capacidades y es capaz de hacerlo.

En lo que hace a la credibilidad, la Argentina dispone de un antecedente valioso derivado del uso de la fuerza en el conflicto de Malvinas. El hecho de que la Nación haya sido capaz de enfrentar a quien, en ese momento, era la tercera potencia del mundo (Gran Bretaña), apoyada por la primera (EUA), de sostener la contienda en tierra, mar y aire durante más de 70 días y de causar al oponente importantes pérdidas materiales es un dato que ha sido considerado en los análisis militares regionales y extrarregionales y ha sido registrado en numerosos documentos y publicaciones, además de haber dado lugar a modificaciones en el diseño de fuerzas en países vecinos. La decisión para ir al combate y el desempeño en el campo de batalla han sido muy valorados en los ambientes militares en el ámbito internacional, más allá de las consideraciones internas acerca

Estos hechos, sumados a la negativa explícita de responder a las recomendaciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas de abrir negociaciones con la Argentina por el tema de la soberanía, configuran una actitud claramente inamistosa y hostil por parte de Gran Bretaña.



de la oportunidad y la pertinencia de la recuperación de las Islas Malvinas mediante el uso de la fuerza. Aunque puede argüirse que un gobierno democrático podría no tener la misma decisión para el empleo de la fuerza que el grupo militar que gobernaba la Argentina en el momento del conflicto, lo cierto es que el factor credibilidad permanece como un elemento tangible en la ecuación de la disuasión.

Distinta es la disponibilidad de las capacidades de las Fuerzas Armadas, que han sido tan profundamente afectadas por la carencia de presupuesto y el concomitante deterioro de los medios que su recuperación es una tarea primaria para volver a tener capacidad de disuasión. Esta recuperación depende de una decisión esencialmente política que debe manifestarse en la asignación presupuestaria. El objetivo básico será equilibrar las capacidades en el ámbito regional fijando como parámetros, por razones geográficas de vecindad, historia e interrelación de intereses, las capacidades militares de Chile y de Brasil. Se aprecia que, a pesar de las cuestiones ya citadas que afectan el factor moral de las Fuerzas Armadas, los cuadros de oficiales y de suboficiales conservan la voluntad y la destreza para recuperar su capacidad de combate y, con ella, la deseada disuasión en la medida en que dispongan de medios y de horas de adiestramiento, favorecidos por la ausencia inmediata de amenazas convencionales entre los vecinos del subcontinente.

La secuencia en función de la urgencia debería ser: adquirir repuestos, munición e insumos básicos; recuperar medios deteriorados por falta de mantenimiento; adquirir medios operativos en el extranjero y desarrollar medios a través de la producción industrial propia. Se estima que una primera fase requeriría cuatro años de acción intensa y, luego, una política sostenida y persistente hasta alcanzar los estándares deseados.

La segunda tarea, además de la recuperación de la capacidad básica de disuasión, es el ejercicio de la vigilancia y el control de las fronteras ante la permeabilidad evidenciada tanto por el movimiento intenso del narcotráfico y el contrabando como por la depredación de los recursos pesqueros y la presencia y la acción británicas en territorios y sectores marítimos reclamados como propios.

Atento a que la responsabilidad básica del control de las fronteras terrestres corresponde a la Gendarmería Nacional y que lo mismo sucede en lo que respecta a los puertos y las vías navegables para la Prefectura Nacional, se hace necesario el retorno de esas fuerzas de seguridad a sus funciones específicas en detrimento de la seguridad interior o una ampliación, por vía legislativa, de la competencia de las Fuerzas Armadas, lo que entraría en el área de sus roles en cuestiones internas.

Con la legislación actual, se hace imperioso, al menos, completar con urgencia el programa integral de radarización para controlar adecuadamente el espacio aéreo, habilitar por vía legislativa la acción de la Fuerza Aérea, que tiene por ley el control aeroespacial del territorio, para interceptar y eventualmente derribar aeronaves que violen dicho espacio aéreo, y proveer aeronaves adecuadas para ejecutar esta misión.

Del mismo modo, deberá reforzarse la capacidad aeronaval de vigilancia marítima y de patrullado de superficie de la Armada, para asegurar la vigilancia y el control de la Zona Económica Exclusiva (que comprende de las 12 a las 200 millas marinas), incluidas las áreas en litigio con Gran Bretaña.

Debemos considerar también, pues este es el aspecto más susceptible de debate, la necesaria previsión para atender a la defensa de la soberanía ante la ocupación de Gran Bretaña en las Islas Malvinas, Sandwich y Georgias del Sur y la explotación ilegal de los recursos petroleros y pesqueros en las zonas litigiosas.

Del mismo modo, deberá reforzarse la capacidad aeronaval de vigilancia marítima y de patrullado de superficie de la Armada, para asegurar la vigilancia y el control de la Zona Económica Exclusiva (que comprende de las 12 a las 200 millas marinas), incluidas las áreas en litigio con Gran Bretaña.





Para provocar el efecto deseado sobre las fuerzas británicas, es necesaria la incorporación de un elemento de proyección de fuerzas que la Armada ha largamente operado y del que ahora carece, entre otras causas por presión británica, que es un buque de desembarco.

La recuperación de los territorios nacionales ocupados conforme a los principios del Derecho Internacional, según prescribe la Primera Disposición Transitoria de la Constitución de 1994, no sólo no exime a las Fuerzas Armadas, sino que, por el contrario, exige que estas acompañen la maniobra diplomática vigilando los movimientos y las acciones británicas en el Atlántico Sur y alistando medios que obliguen a Gran Bretaña a mantener un elevado gasto en medidas de prevención.

Los elementos esenciales para la primera tarea serían aeronaves de vigilancia marítima de largo alcance. Para provocar el efecto deseado sobre las fuerzas británicas, es necesaria la incorporación de un elemento de proyección de fuerzas que la Armada ha largamente operado y del que ahora carece, entre otras causas por presión británica, que es un buque de desembarco. Cabe mencionar que la unidad de este tipo que permitió la recuperación de las Malvinas fue el B.D.T. ARA *San Antonio*, construido en el Astillero de Río Santiago en la década del sesenta. La sola existencia de una unidad de esta naturaleza, que podría ser construida en el país y que en sus versiones modernas cumple también funciones en caso de catástrofes, tales como derrames de petróleo y evacuaciones, obligaría a los británicos a un gran esfuerzo logístico por la aplicación de la teoría de las capacidades que, en el plano militar, obliga a prevenir todo lo que un actor es capaz de hacer sin considerar sus intenciones.

Progresivamente y con el mismo objetivo, se menciona la recuperación de la capacidad de bombardeo aéreo con aeronaves que alcancen las Malvinas dentro de su radio de acción, la recuperación de la capacidad de proyectar aviación naval embarcada desde plataformas navales y, a futuro, el desarrollo de vectores con capacidad de transporte de carga de combate dentro de las limitaciones a que obliga el Tratado MTCR (Missile Technology Control Regime), firmado por la Argentina en 1993, que tiene por objeto evitar la proliferación misilística controlando la exportación, pero no la construcción con tecnologías propias.

La incorporación de estas capacidades en forma progresiva y sistemática y el alistamiento y adiestramiento de los medios que las posibilitan no configuran, en sí mismos, acciones agresivas, pero su disponibilidad limitaría la libertad de acción que ahora exhibe Gran Bretaña en el control indisputado del Atlántico Sur y la obligaría al despliegue de costosos medios, lo que sería un incentivo para sentarse en la mesa de negociación de soberanía que, al momento, no existe.

Finalmente y en el ámbito de las tareas que hacen a la soberanía, debe ocupar un lugar de relevancia el apoyo al mantenimiento de la presencia argentina en la Antártida, en la que las Fuerzas Armadas tienen un rol relevante tanto en el mantenimiento de la presencia en las bases antárticas como en los relevos y los reaprovisionamientos. Se destaca la necesidad de completar en forma urgente la reparación del rompehielos ARA *Irizar*, en el que ya se han invertido recursos financieros hartos suficientes y superado los tiempos razonables para su puesta en servicio.

LAS FUERZAS ARMADAS Y LA RECONSTRUCCIÓN DE LA INDUSTRIA PARA LA DEFENSA

En la década de los ochenta, la Argentina contaba con un complejo industrial para la defensa con un amplio desarrollo que incluía la construcción de aeronaves, un moderno astillero para la construcción y la reparación de submarinos convencionales con cuatro naves embaladas y en condiciones de ser armadas, una fábrica de tanques medianos, fábricas de munición y diversos emprendimientos industriales complementarios, además de proyectos de avanzada tecnología, como el misil Cóndor en avanzada fase de implementación.

En la década de los noventa, este complejo fue desmantelado, no privatizado, con el argumento de la necesidad de disminuir gastos presupuestarios, pero esencialmente por decisiones políticas forzadas por la presión de las potencias a quienes la Argentina había desafiado durante el conflicto de Malvinas. Los casos más paradigmáticos fueron la desarticulación del proyecto misilístico Cóndor, cuyas cabezas inteligentes fueron entregadas a los EUA, y el cierre del astillero de submarinos Domecq García, que incluyó el remate de las herramientas y de los sistemas de alta tecnología y el desarme de los submarinos en plena etapa de construcción.



En la última década, se ha ponderado la necesidad de recuperar la capacidad de producción para la defensa nacional, pero las acciones tomadas han sido en general ineficaces o meramente retóricas.

Una acción eficaz debe comenzar por asegurar las necesidades básicas reactivando las fábricas de producción de munición y asegurando la producción, refinación y acumulación de reservas del combustible imprescindible para sostener las operaciones militares en un conflicto prolongado.

Con respecto a la cuestión de producción de medios, debe tenerse en cuenta la experiencia que surge del análisis de los modelos preponderantes en el escenario internacional.

Las naciones democráticas de occidente dan amplia participación a las empresas privadas en la construcción de armamento. Al estudiar el listado de las 100 empresas de producción de armamento que más facturan en el mundo, se encuentran los nombres de empresas tales como Lockheed Martin, Boeing, Airbus, Finmeccanica y demás empresas de renombre, que obtienen una gran parte de su facturación y su ganancia de los contratos de sus departamentos de producción para la defensa.

El concepto dominante postula que mantener empresas estatales para producir exclusivamente armamento es, en general, insostenible, porque la demanda del Estado es limitada y las posibilidades de exportación son aleatorias. La empresa privada tiene mayor flexibilidad para producir a demanda y para adaptar sus estructuras según los requerimientos y las necesidades, trabajando bajo el control y la supervisión del Estado.

Una nación como la Argentina enfrenta la problemática de una demanda de armamento limitada y presupuestos acotados en un entorno de ausencia de grandes complejos empresariales y escasa capacidad de Investigación y Desarrollo (I+D) en el ámbito privado.

La solución posible es promulgar una Ley de Producción para la Defensa que contemple, además del funcionamiento de las empresas bajo control del Estado Nacional, representado por el Ministerio de Defensa, la vinculación con empresas privadas radicadas en el país a través de convenios específicos con la finalidad de investigar y de producir material de interés para la defensa para su uso por parte de las Fuerzas Armadas y de Seguridad de la Nación y su eventual exportación.

El Estado debe explotar la ventaja que otorga ser el único ente que dispone de polígonos, blancos, expertos militares, experiencia y organizaciones con científicos formados y contratados por su capacidad para la investigación y el desarrollo en el campo específico y aprovechar la disponibilidad de capitales, instalaciones y equipos para la producción en serie, la flexibilidad laboral y la capacidad para comercializar productos, que son atributos propios de la empresa privada. La estructura jurídica se completa con un plan de participación de la industria argentina, definido con criterios económicos y estratégicos, que tendrá un factor de peso concreto en los pliegos de condiciones cuando las vinculaciones se establezcan mediante contratos por licitación con empresas de origen extranjero.

En la última década, se ha ponderado la necesidad de recuperar la capacidad de producción para la defensa nacional, pero las acciones tomadas han sido en general ineficaces o meramente retóricas.

Será clave para minimizar los costos de producción y contemplar la posibilidad de ceder a las empresas privadas los derechos de exportación y, eventualmente, los derechos de marca, licencia o patente a cambio de la cesión del prototipo y la cantidad de unidades necesarias para uso específico de las Fuerzas Armadas argentinas y el pago de un canon. De esta manera, se podrán recuperar capacidades en menos tiempo y a un menor costo.

El rol de los miembros calificados de las Fuerzas Armadas será fundamental para definir prioridades y asesorar en la fase de planeamiento, aportar su experiencia y conocimiento en la fase de ejecución, y controlar y supervisar tanto el proceso de producción y el producto terminado como el cumplimiento escrupuloso de las exigencias técnicas contractuales y las normas de secreto en función del material producido.

LAS FUERZAS ARMADAS Y LAS RELACIONES INTERNACIONALES

Operaciones internacionales de paz

La Argentina no es una potencia militar, y una parte de su defensa ante amenazas externas se sustenta en la existencia de un sistema internacional, con epicentro en las Naciones Unidas, que tiene por misión el mantenimiento de la paz. Aunque ese sistema tiene grandes limitaciones, como lo demuestra el hecho de que no ha conseguido, por ejemplo, que Gran Bretaña se sienta a negociar la soberanía de las Malvinas y mantiene a cinco países con derecho de veto en el Consejo de Seguridad, constituye, sin embargo, uno de los elementos que sirve de freno y de contención para los intereses expansionistas de las potencias, y es absolutamente racional que las naciones más débiles procuren el fortalecimiento y el sostenimiento del imperio de la ley en las relaciones internacionales, por su propia conveniencia.

Una de las formas de fortalecer el sistema de seguridad internacional es la participación de las naciones en las misiones internacionales de paz, lo que implica disponer de medios idóneos y de personal capacitado y adiestrado para satisfacer los requerimientos de las Naciones Unidas en esta materia.

La República Argentina ha desarrollado inteligentemente una política de participación en operaciones internacionales de paz que debe ser mantenida, pero que se encuentra amenazada por la creciente pérdida de capacidades que experimentan las Fuerzas Armadas. Desde junio de 1995, funciona eficientemente el Centro Argentino de Entrenamiento Conjunto para Operaciones de Paz (CAECOPAZ), que tiene por misión capacitar y adiestrar a personal militar y civil para desempeñar roles en operaciones de paz. Cabe acotar que, cuando se habla de «operaciones conjuntas», se hace referencia a las desarrolladas por distintas fuerzas (de tierra, mar y aire) y que el término «operaciones combinadas» sirve para señalar las efectuadas por fuerzas armadas de distintos países.

El problema que surge en las operaciones combinadas es que los medios que participan, además del buen nivel de preparación de las dotaciones que los operan, deben tener similares estándares tecnológicos, que aseguren la compatibilidad de sus sistemas de comunicaciones y armamento, además de usar normas y doctrina que permitan su interoperabilidad. El atraso y la desactualización de los medios o su deficiente estado de mantenimiento son factores inhibidores para la participación en operaciones internacionales de paz de cierta envergadura, que vayan más allá del empleo de personal.

Las Fuerzas Armadas de la Argentina deberían seguir participando en forma activa en operaciones internacionales de paz, ámbito en el que se han ganado un cierto presti-



La República Argentina ha desarrollado inteligentemente una política de participación en operaciones internacionales de paz que debe ser mantenida, pero que se encuentra amenazada por la creciente pérdida de capacidades que experimentan las Fuerzas Armadas.

gio, lo que exige mantener, al menos, un núcleo de medios terrestres, navales y aéreos con niveles de actualización tecnológica y capacidades que les permitan interactuar con unidades de la OTAN o similares. El campo de influencia y de participación en la escena internacional, propio de nuestras limitaciones de poder, hace aconsejable que el esfuerzo se concentre en operaciones de mantenimiento de la paz (*peacekeeping*), que se desarrollan con acuerdo de las partes involucradas en el conflicto, antes que en operaciones de forzamiento de la paz (*peace enforcing*), que involucran generalmente operaciones de combate, aunque esto debe ser decidido y evaluado por las instancias políticas ante cada situación específica y cada requerimiento del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Con la misma lógica, la prioridad geográfica debería dirigirse a acciones en el marco regional, como las que se ejecutan en Haití, aunque, nuevamente, las consideraciones políticas deben ser prioritarias en la materia.

Lo importante para las Fuerzas Armadas es mantener el núcleo de medios y de personal alistado para proveer una rápida respuesta ante cada requerimiento.

Participación en operativos bilaterales y multilaterales

Estos operativos, en los que la Argentina ha participado en forma sistemática durante décadas, son de extraordinaria utilidad tanto como un medio para generar conocimiento y confianza mutua entre las fuerzas armadas de los países de la región, como para evaluar el nivel de adiestramiento propio al cotejarlo entre pares e incrementar y actualizar los conocimientos profesionales cuando las actividades se realizan con naciones de mayor poder relativo.

Tradicionalmente, se ha trabajado en forma activa en el marco regional con Brasil, Paraguay y Uruguay, y en los últimos años, se han sumado operativos con Chile a partir del mejoramiento sustancial en las relaciones bilaterales derivado de la solución de los diferendos limítrofes. En un marco más amplio, se inscriben los operativos desarrollados con los EUA, que son de orden bilateral o multilateral, los operativos navales con la Armada de Sudáfrica y los que, eventualmente, se realizan con unidades de terceros países en visita o en tránsito por la región.

Esta actividad también se ha visto afectada por la disminución de capacidades y por cierta falta de interés en el ámbito político, que provocó demoras en la aprobación de estas actividades o, lisa y llanamente, su suspensión. Está claro que la obsolescencia de los medios, en particular de los navales y los aéreos, es un grave obstáculo para poder operar con fuerzas de otras naciones, aun en el marco regional, cuyas políticas presupuestarias han permitido mantener e incrementar sus capacidades, lo cual ha aumentado el desbalance relativo que, en este tipo de operaciones, queda crudamente expuesto.

Al igual que en el caso de las operaciones internacionales de paz, las Fuerzas Armadas argentinas deben mantener un núcleo de medios debidamente alistados para permitir la continuidad de su participación en los operativos bilaterales y multilaterales. Se debe tener en cuenta que la demostración de capacidad profesional y la disponibilidad de medios materiales son el principal factor disuasivo de una política de defensa eficaz y, por el contrario, la vulnerabilidad que surge de la imposibilidad de participar por carencia de medios o la exposición de fallas y de medios obsoletos expresan una debilidad que afecta a la seguridad nacional en el ámbito de la defensa.

Llevar un primer núcleo a un alto nivel operativo en el corto plazo debería ser el primer paso de una mejora sistemática para llevar al conjunto de las Fuerzas Armadas al mismo nivel de calidad y de capacidad en el mediano plazo.



Al igual que en el caso de las operaciones internacionales de paz, las Fuerzas Armadas argentinas deben mantener un núcleo de medios debidamente alistados para permitir la continuidad de su participación en los operativos bilaterales y multilaterales.

Alianzas regionales

El Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), que durante muchos años fue considerado un paraguas de seguridad para los países americanos, demostró sus limitaciones durante el conflicto de las Malvinas con Gran Bretaña, lo que extendió casi su certificado de defunción.

Este tratado no contempla la existencia de fuerzas alistadas, sino que estas deberían constituirse en ocasión de cada conflicto (*ad hoc*), lo que, en la práctica, dadas las limitaciones en materia militar de la mayoría de los países que lo constituyen, deja el empleo de la fuerza en manos de los EUA, la gran potencia regional. La divergencia de intereses con los EUA y su diversidad, que quedó claramente expuesta durante el conflicto de las Malvinas en que terminó privilegiando sus compromisos con Gran Bretaña, lleva a considerar la necesidad de disponer de otros instrumentos de alianza regional acotado a las naciones de América del Sur.

En marzo de 2009, realizó su primera reunión el Consejo de Defensa Suramericano (CDS), que agrupa a los 12 países de la UNASUR y que tiene por finalidad constituir una identidad suramericana en materia de defensa. Entre sus objetivos, expuestos en la Declaración de Chile, se cuentan generar consensos para fortalecer la cooperación regional en materia de defensa y coordinar la seguridad externa de las naciones que lo componen.

Este incipiente organismo de defensa regional debe transitar un largo camino para constituir una alianza formal, la que tendría como ventaja multiplicar las fuerzas de cada miembro y, como riesgo, el hecho de tener que adoptar los conflictos de cada aliado como propio. Asimismo, la existencia de conflictos internos entre los miembros (por caso, los litigios pendientes por la salida al mar entre Chile, Bolivia y Perú), entre otros, constituye un obstáculo no menor para una organización de esta naturaleza.

Para la Argentina, sería de una inestimable ayuda en el frente abierto con Gran Bretaña, lo que nos constituye en especiales beneficiarios de una alianza regional en materia de defensa, razón por la cual debería ser apoyada en virtud de nuestro interés nacional.

Es un hecho que, para tener credibilidad y eficacia, una organización de defensa debería mantener fuerzas alistadas en forma permanente, con un aporte y una contribución proporcionales entre los países que la componen, en función de sus capacidades y de su disponibilidad de medios.

Este sería otro ámbito en el que las Fuerzas Armadas de la Argentina deberían estar preparadas, no solo para participar, sino para ejercer el mayor grado de liderazgo dado el peso del país en la región aunque, con claridad, en la actualidad ese peso no se traduce proporcionalmente en su poder militar.

Sin embargo, debido a la importancia que tendría para los intereses geopolíticos nacionales en el Atlántico Sur la existencia de un instrumento de defensa regional, debería contemplarse, en las políticas de defensa, la participación de las Fuerzas Armadas en ese ámbito y dotarlas de recursos presupuestarios para cumplir un rol preponderante.

MISIONES DE LAS FUERZAS ARMADAS HACIA EL INTERIOR DEL PAÍS

Este es un punto álgido, particularmente en la Argentina, ya que, luego del retorno a la democracia en 1983, toda la legislación promulgada apuntó a excluir taxativamente la participación de las Fuerzas Armadas en cualquier aspecto de la denominada «seguridad

Para la Argentina, sería de una inestimable ayuda en el frente abierto con Gran Bretaña, lo que nos constituye en especiales beneficiarios de una alianza regional en materia de defensa, razón por la cual debería ser apoyada en virtud de nuestro interés nacional.

interior». De este modo, las leyes de Defensa Nacional (Ley 23.554/ 88) y la de Seguridad Interior (Ley 24059/92) clasifican las agresiones según procedan del exterior o se materialicen en el ámbito espacial del territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y su espacio aéreo, o sea, que lo hacen básicamente según su procedencia.

Las excepciones que permiten el empleo de las Fuerzas Armadas para restablecer la seguridad interior dentro del territorio nacional están limitadas a situaciones de extrema gravedad en las que el sistema de seguridad resulte insuficiente y requieren la declaración previa del Estado de sitio por parte del Congreso. Asimismo, si bien la Ley de Seguridad Interior prevé que, para esos casos, se designe un comandante operacional de las fuerzas armadas y se subordinen a él todas las fuerzas de seguridad y policiales en el territorio afectado, también establece que, por tratarse solo de «situaciones de extrema gravedad», no deben influir en la doctrina, organización, equipamiento y capacitación de las fuerzas armadas.

Se observa aquí una inconsistencia propia del predominio del temor de que las excepciones citadas sean utilizadas como excusa para la participación de las fuerzas armadas en conflictos internos antes que un criterio básico de eficiencia ya que, mal pueden actuar en una situación grave en forma eficaz y coordinada las fuerzas armadas, las fuerzas de seguridad y las fuerzas policiales, sin una adecuada capacitación, interoperabilidad de medios, establecimiento previo de redes de comunicaciones, intercambio de información y definición de procedimientos para el eventual empleo de armas y el trabajo en común.

Transcurridos 32 años desde el retorno de la democracia y habiendo las fuerzas armadas argentinas dado amplias pruebas de su total subordinación a los mandatos constitucionales tanto ante hechos de turbulencia interna, como los acaecidos en el año 2001, como con la estoica aceptación de la acción judicial que llevó a prisión a centenares de militares en actividad y en retiro desde el año 2003 hasta el presente, se aprecia que es necesario efectuar modificaciones a las leyes vigentes para flexibilizar el empleo de las fuerzas armadas ante el incremento constante de las amenazas y las agresiones que afectan seriamente la seguridad interior, pero que no provienen del exterior.

El criterio propuesto es atender prioritariamente a la intensidad de la amenaza antes que a su procedencia y emplear, en cada caso, los medios más idóneos de los que el Estado disponga para garantizar la seguridad y el bienestar de los habitantes. Para ello, lo ideal sería unificar ambas leyes citadas en una única ley de seguridad que abarque todo el espectro de amenazas y de agresiones y prevea el empleo progresivo de las fuerzas policiales, fuerzas de seguridad y fuerzas armadas. En lo inmediato, se puede mejorar la legislación existente borrando las referencias exclusivas a las agresiones externas en la Ley de Defensa y flexibilizando el empleo de las fuerzas armadas en la Ley de Seguridad, estableciendo las situaciones en las que el ejecutivo puede convocarlas y otorgando la potestad de hacerlo por decreto de necesidad y urgencia con posterior ratificación del Congreso. También es necesario prever la capacitación, el adiestramiento y los medios para la actuación de las fuerzas armadas en caso de ser necesario su empleo y la coordinación fluida con las fuerzas de seguridad y policiales.

Lo expuesto no apunta a empeñar las fuerzas armadas en forma sistemática en cuestiones ajenas a su formación o a inmiscuir las en el combate al delito común, ya que eso significaría alejarlas de sus misiones específicas. Se trata de definir claramente las situaciones en las que la seguridad nacional se considere en riesgo, en función de la intensidad de la amenaza, y se justifique el empleo de elementos de combate, y de poner a disposición de la seguridad ciudadana los medios que permitan atender la acción de las nuevas amenazas provenientes del narcotráfico, el terrorismo o el crimen organizado a gran escala. Cuando dicha amenazas se manifiesten, el Estado no debería restringir su capacidad de reacción por prejuicios o por autolimitaciones fundadas en aspectos ideológicos.



El criterio propuesto es atender prioritariamente a la intensidad de la amenaza antes que a su procedencia y emplear, en cada caso, los medios más idóneos de los que el Estado disponga para garantizar la seguridad y el bienestar de los habitantes.



Devolver a las Fuerzas Armadas las capacidades operativas que les permitan cumplir con las tareas encomendadas por la Constitución y las leyes vigentes, recuperar el prestigio que corresponde a las instituciones que las integran y fortalecer los factores moral y material de sus cuadros orgánicos, atendiendo con respeto y justicia las situaciones legales y salariales que los afectan.

En lo inmediato, resulta urgente promulgar la legislación que autorice la acción de la Fuerza Aérea en la detección, la persecución y, eventualmente, el derribo de las aeronaves que trafican droga desde las fronteras del norte del país, reforzar el control de las fronteras con la acción del Ejército Argentino e incrementar la presencia de la Armada en el mar argentino para frenar la depredación de las especies marinas. Asimismo, se deben aprovechar la capacidad de despliegue y la disponibilidad de medios logísticos de las fuerzas armadas en situaciones de catástrofe promoviendo una coordinación eficaz con la menguada capacidad de la que dispone la defensa civil.

Finalmente, se propone el desarrollo de un plan nacional que apunte a brindar formación a la masa de jóvenes que no estudian ni trabajan apoyándose en la capacidad ociosa de los organismos educativos de las fuerzas armadas y en la experiencia de sus instructores para disciplinar y capacitar en breve tiempo a grupos heterogéneos con escasa preparación.

Con el mayor énfasis, debe evitarse el alineamiento de las fuerzas armadas con la acción política de gobierno alguno y asegurar que sus capacidades en el ámbito de la inteligencia no se aboquen a temas que no sean los específicamente propios de la profesión.

SÍNTESIS GENERAL

Para expresar en forma sintética y concisa el objetivo de un programa de defensa que atienda a la situación actual de las Fuerzas Armadas argentinas, redactamos el siguiente párrafo:

Devolver a las Fuerzas Armadas las capacidades operativas que les permitan cumplir con las tareas encomendadas por la Constitución y las leyes vigentes, recuperar el prestigio que corresponde a las instituciones que las integran y fortalecer los factores moral y material de sus cuadros orgánicos, atendiendo con respeto y justicia las situaciones legales y salariales que los afectan.

Desarrollamos esta idea en forma de premisas y proponemos las siguientes acciones:

1. Aumentar el presupuesto de Defensa hasta el dos por ciento del PBI y destinar dicho incremento, prioritariamente, a la recuperación y la adquisición de material y al adiestramiento operativo.
2. Considerar la existencia y las implicancias del conflicto de las Malvinas en las políticas de defensa en general y en la adquisición de medios en particular.
3. Recomponer la capacidad de producción para la defensa comenzando por promulgar una legislación acorde a la situación existente, aprovechando las capacidades y los recursos humanos remanentes y seleccionando apropiadamente los desarrollos posibles y prioritarios.
4. Asegurar el control de las fronteras terrestres, el espacio aéreo y el mar argentino mediante la presencia, la vigilancia y el patrullado en forma intensiva.
5. Mantener la presencia y la actividad en la Antártida asumiendo el rol de «puerta de ingreso» a esos territorios y resaltando la importancia de nuestra proximidad geográfica y de nuestros antecedentes históricos.
6. Participar en forma activa en todas las operaciones internacionales de paz que sea posible en función de los requerimientos de las Naciones Unidas y la disponibilidad

de medios, priorizando aquellas que sean de mantenimiento de la paz y se desarrollen en ámbitos regionales.

7. Sustener la participación en operativos internacionales de adiestramiento con fuerzas armadas de la región y, en lo posible, también con fuerzas armadas extrarregionales, adecuando los medios y los procedimientos para hacerlo de manera eficiente y la labor legislativa para hacerlo de manera ágil.
8. Promover la implementación de un tratado regional de defensa que potencie las capacidades propias, aumente la confianza mutua en la región y sirva de efectivo disuasor para prevenir las incursiones de potencias extrarregionales y, muy en particular, la acción de Gran Bretaña en el Atlántico Sur.
9. Desarrollar una política de difusión y de conocimiento de la importancia y el valor histórico y actual de la acción de las Fuerzas Armadas en la Argentina, tendiente a recomponer su imagen ante la opinión pública, a promover vocaciones y a exaltar en los jóvenes los valores patrióticos, el orgullo por las gestas nacionales y el respeto a los símbolos patrios.
10. Revisar el sistema de promoción en los grados superiores de las Fuerzas Armadas a fin de asegurar que los ascensos y las promociones respondan exclusivamente a factores de mérito profesional.
11. Efectuar un análisis de la situación de los militares detenidos bajo cargos de delitos de «lesa humanidad» de modo de garantizar que no se violen sus derechos humanos básicos relativos a los tiempos de detención, atención sanitaria y relación con las causas por las cuales son juzgados, como paso inicial para una política integral de pacificación y de unión nacional.
12. Promover la revisión y la actualización de las leyes de Defensa y de Seguridad de modo de contar con instrumentos jurídicos para que el Estado pueda disponer, en forma legal y eficaz, del empleo de sus Fuerzas Armadas ante el desafío que presenta la intensidad de las nuevas amenazas que se ciernen sobre las naciones democráticas y pacíficas como la Argentina. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Ley 23.554/88 de Defensa Nacional.
- Ley 24.059/92 de Seguridad Interior.
- Ley 23.558/98 de Reestructuración Militar.
- Carta de las Naciones Unidas.
- Constitución Nacional de 1994.
- Ley 18.398/69, Ley General de la Prefectura Naval Argentina.
- Ley 19.349/71, Ley de Gendarmería Nacional.
- CAECOPAZ, página oficial.
- Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca de 1947.
- Tratado del Atlántico Norte de 1949.
- Estatuto del Consejo de Defensa Suramericano de UNASUR.
- A National Security Strategy of Engagement and Enlargement, William J. Clinton, 1996.
- The National Security Strategy of the United States of America, George W. Bush, 2002.
- Fundamentals of Force Planning, Vol. I, Concepts, Vol. II. Defense Planning Cases. Edited by The Force Planning Faculty Naval War College.
- CIA World Factbook, 2014.

Efectuar un análisis de la situación de los militares detenidos bajo cargos de delitos de «lesa humanidad» de modo de garantizar que no se violen sus derechos humanos básicos relativos a los tiempos de detención, atención sanitaria y relación con las causas por las cuales son juzgados, como paso inicial para una política integral de pacificación y de unión nacional.

Resumen de noticias de NUESTROMAR

1.º de diciembre de 2015 al 31 de abril de 2016.

Por el 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 (boletin@nuestromar.org).

Siga NUESTROMAR en Facebook: facebook.com/fnuestromar y en Twitter: twitter.com/nuestromar

ECOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE

Aval para transformar a la reserva Faro Querandí en un nuevo parque nacional (Pcia. de Buenos Aires)



El pedido se transformó en novedad. Con el visto bueno del actual director de la Administración de Parques Nacionales, Eduardo

Breard, en Villa Gesell están felices. Y así se lo notó al intendente Gustavo Barrera. No es para menos: el distrito, de concretarse la propuesta de transformar el Faro Querandí en área natural protegida, se potenciará inevitablemente como destino turístico, y la Argentina ganará una enorme batalla en favor del medio ambiente. 04/04/2016

Bergman anunció que reactivará el plan de saneamiento del Riachuelo



Sergio Bergman anunció que pondrá en marcha “de inmediato” el plan de obras “que se encon-

traba frenado para sanear la cuenca del Riachuelo” y destacó que esta decisión “es un nuevo estilo de gestión que busca avanzar rápidamente para saldar esta deuda ambiental”. 01/03/2016

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

El pesaje de los contenedores y los desafíos a partir del 1.º de julio

La cadena del comercio exterior sumará, a partir del



1.º de julio, una nueva normativa: el pesaje de los contenedores, según lo acordado por la Organización Marítima Internacional (OMI), de cumpli-

miento obligatorio para países como la Argentina, que suscribieron el convenio Solas, que vela por la seguridad de la vida en los mares. 01/02/2016

PUERTOS

Bahía Blanca: el puerto apunta su mira a un nuevo plan estratégico



Al igual que una década atrás, cuando se decidieron obras importantes, como la Tercera Posta de Inflamables, el puerto de Bahía Blanca vuelve-

rá a contar con un plan estratégico destinado a potenciar su crecimiento en el mediano y largo plazos, y, al mismo tiempo, buscará generar nuevas áreas de negocios y afianzar su relación con la ciudad. 02/05/2016

INDUSTRIA NAVAL

La Provincia de Buenos Aires analiza contratos para la industria naval

El presidente del Astillero Río Santiago (ARS), Ernesto Gaspari, mantuvo este martes una reunión con el Director General de Daewo Argentina, Youn-Sam Choi, en la que evaluaron las capacidades productivas del ARS para avanzar en la ejecución de diversos proyectos

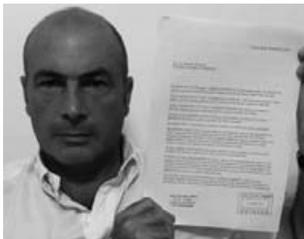


para la industria naval. En este marco, Gaspari sostuvo que “trabajaremos coordinadamente en la posibilidad de avanzar en un contrato para la construcción

de un buque multipropósito para la Armada Argentina diseñado por Daewo Central, de utilidad adaptable a desastres naturales y al uso militar como buque de transporte de tropas y de desembarco mediante embarcaciones anfibas y helicópteros”. 15/04/2016

PESCA Y ACUICULTURA

Argentina finalmente sanciona a la compañía japonesa Nippon Suisan por pesca ilegal en Malvinas (FNM) Juan Benegas versus la Nippon: la pelea de David y Goliat. Finalmente, el gobierno argentino ha multado a Nippon Suisan Kaisha (Nissui) por la actividad de pesca ilegal en las Islas Malvinas, 15 meses después de



que el caso saliera a la luz gracias a la denuncia de Juan Benegas, ex director de operaciones de Pesantar, empresa radicada en Argentina, dependiente de Nissui de Japón. 15/04/2016

que el caso saliera a la luz gracias a la denuncia de Juan Benegas, ex director de operaciones de Pesantar, empresa radicada en Argentina, dependiente de Nissui de Japón. 15/04/2016

Millonaria disputa por la pesca en las Islas Malvinas

Los isleños tienen ganancias anuales de 30 millones



de dólares por la venta de licencias. Eso se suma a 500 millones más que Argentina pierde por la pesca ilegal. La disputa por la riqueza energética

y mineral no es el único conflicto que enfrenta a la Argentina con el Reino Unido. “Es claro que esta decisión sobre la plataforma continental afecta la vital captura de peces y de calamares en las islas y vuelve incierta la explotación de petróleo en su lecho marítimo”, aseguró en un editorial del diario británico *The Times*. La captura ilegal de recursos icícolas en la Zona Económica Exclusiva argentina, que ocasiona pérdidas anuales por 500 millones de dólares, provocó recientemente un incidente diplomático con China, al hundir Prefectura un pesquero con bandera de ese país. 05/04/2016

POLÍTICA Y ECONOMÍA

Fragata *Libertad*: nuestra embajadora en el mundo



Tras casi dos años, la Fragata *Libertad*, el buque escuela de la Armada Argentina, volvió a zarpar. El presidente Mauricio

Macri despidió a su tripulación, hecho que cambió la historia de los últimos años, puesto que el último presidente que dio lectura a la orden de zarpada fue Fernando de la Rúa. Durante el acto a bordo del buque, Macri anunció a la tripulación que zarpara tranquila, ya que los hechos lamentables que ocurrieron en el pasado no se iban a repetir. 24/04/2016

ENERGÍA Y MINERALES

“España podría cubrir el 20% de su consumo eléctrico con la energía de las olas”



Son palabras de Francisco García, presidente de la Sección Marina de la Asociación de Empresas de Energías Renovables (APPA), que la semana

pasada celebró, en Avilés (Asturias), su asamblea anual y una jornada centrada en la energía marina, en las que participaron representantes de empresas y de organismos del sector. 15/04/2016

CIENCIA, TECNOLOGÍA Y EDUCACIÓN

La zona en penumbra de los océanos podría alimentar al mundo



Entre 200 y 1000 metros de profundidad vive una comunidad de peces, calamares y crustáceos, cuya biomasa sobrepasa todas las capturas de las pes-

querías actuales. Esta zona en penumbra de los océanos contiene hasta el 90% de la biomasa total de peces de los océanos. Según un equipo internacional de científicos, liderado por un investigador vasco, se estima que existe el equivalente a 1,3 toneladas de peces por persona, por lo que el interés pesquero en esta zona podría aumentar. Sin embargo, los científicos temen que se llegue a una ‘fiebre del oro’ sin regulación. 15/03/2016

La Cuestión de la Milla 201: La pesca de especies migratorias fuera de la ZEE argentina

Publicado en www.nuestromar.org

La República Argentina posee una de las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) de mayores dimensiones en el mundo. Dentro de ella, se realiza pesca comercial de variadas especies, de distinto valor de mercado. Algunas de ellas son altamente migratorias, es decir que, durante su ciclo de vida, transitan, egresan o ingresan a la ZEE. Las dimensiones de nuestra Plataforma Continental, donde se reproduce la mayor cantidad de vida marina, que en muchos casos excede las 200 millas marinas de la ZEE, es lugar propicio para que se desarrollen sus ciclos vitales.

En nuestro caso particular, la merluza hubbsi y el calamar illex, de gran valor comercial, entre otras especies que mencionaremos en este artículo, son capturados fuera de nuestra ZEE, en su inmediata proximidad, sin el debido control nacional y sin regulaciones que protejan los recursos.

Esta práctica, consecuencia de variados factores que analizaremos más adelante, provoca grandes perjuicios a nuestro país, comenzando por pérdidas de exportaciones pesqueras por valor de U\$S 600 millones anuales y continuado con otros perjuicios que detallaremos en su momento, pero cuyo factor más grave, podemos adelantar, es una evidente renuncia a ejercer los derechos soberanos en un lugar de gran sensibilidad nacional.

Aspectos políticos y legales

La Argentina, por Ley 23.968 que fija las líneas base sobre las cuales se calculan las 200 millas de la ZEE, en su artículo 5° establece que “las normas nacionales sobre conservación de los recursos se aplicarán más allá de las 200 millas marinas sobre las especies de carácter migratorio o sobre aquellas que intervienen en la cadena trófica de las especies de la zona económica exclusiva. Sin embargo, no se está cumpliendo con esta norma nacional.

Nuestro país es signatario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), Ley 24.543, y se ha comportado siempre dentro de su plexo legal, ordenando sus pesquerías en un todo de acuerdo con esta Convención.

El Artículo 64 de la CONVEMAR detalla cómo proceder en caso de que las especies altamente migratorias afecten las jurisdicciones de varios países ribereños.

Orientado por este artículo y a instancias de la Cancillería Argentina, nuestro país fue signatario del Acuerdo de Nueva York de 1995, relativo a la conservación y ordenamiento de las poblaciones de pesca transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios. Este acuerdo fue ratificado por la Argentina y aprobado por el Congreso Nacional mediante la Ley 25.290 del 13 de julio de 2000.

Por razones que se desconocen, la Cancillería Argentina no depositó el instrumento de ratificación ante el Secretario General de las Naciones Unidas. Las autoridades argentinas han reglamentado la pesca fuera de la ZEE, pero solamente para barcos de pabellón argentino.

En años recientes nuestro país modificó la Ley 24.922, Régimen Federal de Pesca, mediante la Ley 26.386, con el propósito de desalentar a empresas o grupos económicos con actividades en Argentina que estuvieran realizando pesca en la jurisdicción argentina sin permisos otorgados por nuestra autoridad de aplicación.

Malvinas

Los problemas sobre la cuestión de la Milla 201 tienen una estrecha relación con el conflicto que nuestro país mantiene con el R. U. de Gran Bretaña e Irlanda del Norte por la soberanía de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.

En efecto, las autoridades de ocupación de las Islas Malvinas han establecido unilateralmente dos zonas de conservación y control pesquero, que se sobreponen a nuestra ZEE.

En esta dirección, han otorgado permisos de pesca, no sólo dentro de estas zonas unilateralmente declaradas, sino también para la pesca de especies transzonales fuera de las 200 millas de la ZEE.

La Unión Europea reconoció en su Constitución a las Islas Malvinas como parte de sus territorios, al ser un dominio de uno de sus miembros.

Los recursos

Los recursos altamente migratorios que son pescados fuera de la ZEE son en gran medida la merluza común (*Merluccius Hubbsi*) y el calamar (*Illex Argentinus*). Otras especies que deben tenerse en cuenta son el calamar loligo, la merluza de cola (Hoki), la nototenia (*Patagonotothen ramsayi*) y el granadero. También se pesca allí la merluza negra (*Dissostichus Elleginoides*) especie controlada por la Convención para la Conservación de Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA o CCAMLR).

Quedan afuera de este estudio las especies bentónicas de la plataforma continental entre las millas 200 y 350, que son de exclusiva soberanía de nuestro país y deben ser adecuadamente estudiadas aún.

Los actores

Los países que tienen alguna injerencia en esta cuestión son Argentina, el RU de Gran Bretaña y Uruguay, en distintos grados de participación.

Las flotas pesqueras que operan fuera de la ZEE argentina sobre especies transzonales provienen mayoritariamente: La Unión Europea (en especial barcos españoles, aunque hay de otros países como Portugal), la R. P. de China, Corea del Sur, Japón, Rusia, Chile y Taiwán. Estas son las más significativas, aunque pueden presentarse embarcaciones de otros Estados de abanderamiento, como Belice o Panamá. Las flotas alcanzan entre 250 y 300 barcos pesqueros y de apoyo de distinto tipo. Este dato no está relevado de manera actualizada.

UE. España

La flota española que opera en la Milla 201 pesca fundamentalmente calamar loligo, merluza austral, nototenia y merluza negra. Son, en su mayoría, buques arrastres, en cantidad aproximada de 12 unidades, bajo ban-

dera española. Estos barcos tienen permisos de pesca de Malvinas.

Otros barcos de este país enarbolan el pabellón de las islas, no reconocido como Estado legal de abanderamiento. Pescando con permisos de Malvinas, España se asegura más de 500 tripulantes activos (que no tendrían trabajo en Europa) y capturas de más de 100 mil toneladas por año, que representan unos 200 millones de euros. Las empresas españolas con licencias de los isleños son las mismas que, bajo el manto legal de «sociedades mixtas», tienen también licencias argentinas.

Las capturas se exportan desde buques frigoríficos que reciben su carga en alta mar o desde Uruguay hacia la Comunidad Europea, con lo cual compiten con nuestras capturas en el mismo mercado y sin pagar un centavo al fisco nacional.

China

La flota china que opera en la Milla 201 está compuesta, principalmente, por buques poteros (jiggers) dedicados a la pesca del calamar illex. Carecen de todo permiso, tanto argentino como de Malvinas.

En años recientes, la Argentina autorizó a una flota de 20/30 buques de esta bandera a operar a “casco desnudo” (un eufemismo para indicar que algún tripulante eventualmente es argentino), tanto en la ZEE como fuera, más allá de la milla 200.

Estos buques pueden acceder a servicios portuarios y logísticos nacionales (en Puerto Madryn) e incluso pueden obtener reembolsos por puertos patagónicos al sacar su producción desde ellos. Han disfrutado de la “vista gorda” de SENASA.

Corea del Sur

Es otro de los países que opera en la Milla 201. Lo hace con permisos de Malvinas. Corea ha firmado un acuerdo de cooperación con Uruguay y opera libremente desde el puerto de Montevideo donde, de tanto en tanto, uno de sus buques sospechosamente se incendia mientras está amarrado.

Taiwán

La flota de barcos de Taiwán opera con permiso de Malvinas. Sus buques tienen casi el 30% de los permisos otorgados por los isleños.

Argentina

La problemática pesquera argentina está afectada por los siguientes actores internos:

- Subsecretaría de Pesca y Acuicultura de la Nación
- Empresas Pesqueras

- Consejo Federal Pesquero
- SENASA
- Aduana
- Provincias Marítimas
- INIDEP
- Puertos y Vías Navegables
- Prefectura Naval Argentina
- Armada de la República Argentina

Más allá del Régimen Federal de Pesca, el Estado argentino no ha logrado coordinar una política racional y coherente. Se dictan y se modifican leyes que no se hacen cumplir.

La pesca en Malvinas con permisos del gobierno isleño es considerada ilegal. La Ley de Pesca sanciona a las empresas y grupos empresarios que operan en aguas argentinas sin el permiso argentino. Esto involucra a aquellos que lo hacen en la zona de conservación pesquera de Malvinas, establecida unilateralmente por los británicos. Las empresas que operan en Argentina y que tienen relación con esos grupos empresarios o empresas que violan la ley argentina son susceptibles de sanciones.

Aunque algunas han tomado los recaudos administrativos para burlar la ley, se han manifestado casos que “misteriosamente” no han sido sancionados. Aun existiendo denuncias concretas, como la del caso de Juan Benegas que, siendo gerente de operaciones de una de esas empresas, recibió un email de la casa central en el que se advertía de “dejar que los colegas argentinos lo vieran”, reseñando las actividades de un buque de su grupo empresario en la zona de Malvinas. Esto fue denunciado ante las autoridades nacional y provinciales.

Los medios con que cuenta la Armada, fuerza que debería actuar en la ZEE y la Milla 201, son insuficientes para cubrir la inmensidad del mar, que sólo en la ZEE al Norte de la Tierra del Fuego cuenta con 1 millón de kilómetros cuadrados. Buques, aviones y helicópteros, hoy sumamente deteriorados y envejecidos, son necesarios para cumplir ese rol en defensa de la soberanía en la alta mar.



La Prefectura Naval Argentina aporta algunos de sus buques y aeronaves para esta tarea, en un doblamiento de esfuerzos con la Armada.

RU de Gran Bretaña

Mantiene el control de las islas y sus aguas circundantes. Ha declarado dos zonas de control de pesca, la Falklands Inner Conservation Zone (FICZ) y la Falklands Outer Conservation Zone (FOCZ), mediante las cuales ordena su pesquería.

Ha otorgado permisos de pesca a 20 años y no mantiene contacto con las autoridades argentinas. Los organismos intervinientes promovidos por los ingleses son la South Georgia and the South Sandwich Islands Fisheries, la Comisión de Pesca del Atlántico Sur (CPAS) y la South Atlantic Fishing Commission (SAFC). Dichos organismos no tienen reconocimiento internacional.

Uruguay

Tiene una postura ambigua frente al problema, debido, tal vez, a la falta de coherencia política argentina.

Por un lado, firma acuerdos con Corea para que sus barcos operen en los puertos orientales, mientras que, a la vez, y por solidaridad con Argentina, prohíbe la operación de buques con la bandera de Malvinas.

Otros actores

Las flotas que operan fuera de la ZEE necesitan apoyo logístico, y este es manejado por proveedores de servicios logísticos en el mar, que se encuentran perfectamente identificados. Estos buques, que ofrecen víveres, combustible, repuestos, sanidad y otros apoyos a los buques que no pueden ingresar a los puertos nacionales, operan desde Montevideo y Puerto Argentino (Stanley).

Este procedimiento va en detrimento de las flotas nacionales, que deben traer gran parte de sus capturas para ser procesados en tierra, dando trabajo a muchas personas y con menos posibilidades de evadir al fisco.

Investigación pesquera

Vienen a investigar de España, Estados Unidos, Alemania y Canadá, pero nuestros barcos de investigación pesquera, obsoletos y mal mantenidos, están amarrados a muelle.

Balance económico

Se pierden 600 millones en exportaciones.

Perjuicios por la falta de control

- Efecto fuertemente negativo para la industria local.
- Falta de soberanía y muestra de desinterés nacional por el mar.
- No se preservan las especies.
- Se dañan los recursos.
- Baján los precios de los mercados.
- Trabajo esclavo.

Sugerencias a modo de plan de acción:

- La situación en el área adyacente es incierta por el número variable de buques y de países que allí pescan, los cuales son conocidos por los patrullajes de Armada y Prefectura, pero desconocemos los volúmenes de captura y el respeto por las normas internacionales de pesca responsable y de los derechos de los trabajadores, que, en caso de los buques asiáticos muchas veces son sometidos a condiciones de trabajo esclavo. Debemos monitorear esa flota y conocer sus descargas y modos de operación.
- Incrementar vigilancia y control. Patrullajes con aviones y buques especializados.
- En el caso del calamar, la pesca en el área adyacente posiblemente hoy duplique la pesca en nuestra ZEE, lo cual constituye una competencia desleal que destruye la economía de la flota potera argentina.
- Existe una real necesidad de adoptar a la brevedad y antes de cualquier tipo de arreglo, medidas de conservación en el área adyacente, para eso es necesario contar con datos científicos ciertos de la situación de los recursos.
- Hemos visto que países como España se interesan seriamente en la evaluación de estos últimos y financian campañas exploratorias, mientras nuestros buques de investigación están ausentes de dicha área.
- Debemos depositar el instrumento de ratificación del Acuerdo de Nueva York aprobado por Ley 25.290, y complementarlo, como está previsto en el artículo 43 del Acuerdo, con una declaración sobre la disputa con el Reino Unido por la posesión y la soberanía de las Islas Malvinas.
- No permitir el tránsito por el país de mercaderías pescadas ilegalmente (SENASA).
- Debería existir una política definida sobre la pesca en el área adyacente que premie a los buques argentinos que vayan a pescar en dicha área por medio de incentivos que van desde el cómputo de la parada biológica mientras pesquen en esa zona, hasta beneficios como el no pago de derechos (retenciones) sobre las exportaciones de capturas de dichas áreas y beneficios sobre los aportes previsionales mientras se opere ahí. De esa manera, podríamos competir con la flota extranjera y hacer presencia, que será muy importante como derecho adquirido a futuro.
- Referente al tratamiento a los buques que operen en la milla 201 por fuera de un acuerdo con la Argentina, se debería denegar todo acceso a puerto que no fuera por causas humanitarias y prohibir los desembarques, trasbordos en aguas argentinas. Asimismo, se debería prohibir el uso de los servicios portuarios, como el reabastecimiento de combustible, el suministro y las reparaciones.
- Influir sobre los países que prestan apoyo a esta flota solicitándoles que se niegue apoyo a aquellos buques que no cumplan con las normas de FAO y de la Organización Internacional del Trabajo.
- Regular la pesca en la Milla 201 para buques nacionales y extranjeros.
- Emitir Medidas de conservación.
- Recursos vivos bentónicos.
- No pagar a los charteados chinos reembolsos por exportaciones por puertos patagónicos.
- Denuncia de la Constitución de la UE por el tema Malvinas. ■

Plataforma Continental: entre la celebración legítima y el efectismo

Publicado en www.nuestromar.org

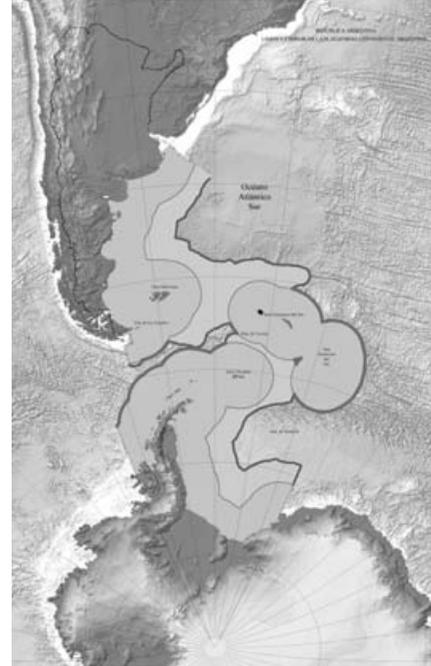
En un encuentro celebrado en el Palacio San Martín durante la mañana del lunes 28, el Gobierno efectuó una presentación del límite exterior de la plataforma continental argentina, al culminarse exitosamente una parte del largo y complejo proceso tendiente a definir límites “definitivos y obligatorios”, según lo establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). La complejidad del tema y cierto descuido en la presentación de la información contribuyeron a generar interpretaciones erróneas y triunfalistas que se han venido difundiendo en medios de prensa durante las últimas horas.

En efecto, se ha creado la inexacta idea de que el país ha “sumado” algo más de 1.700.000 kilómetros cuadrados adicionales de plataforma continental merced a un “fallo” de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) de la ONU. En rigor, la favorable respuesta de la Comisión –que no es un “fallo”– se refiere a apenas una fracción mínima de tamaño superficie.

Los antecedentes

Haciendo un poco de memoria, podrá recordarse que el 21 de abril de 2009 –y tras más de diez años de responsables y complejos trabajos científicos desarrollados durante diferentes gobiernos–, Argentina presentó en la sede de la ONU ante la CLPC, la información sobre los límites de su plataforma continental más allá de las 200 millas marinas de sus costas, determinados según los criterios establecidos en el Art 76 de la CONVEMAR. Lo hizo, según lo narró oportunamente NUESTROMAR, “dentro de los plazos estipulados, y con la profundidad y rigor técnicos que tan seria –y compleja– elaboración merecen”.

La presentación argentina incluyó el límite exterior de la plataforma continental correspondiente al total del territorio argentino, tanto en su porción continental como insular –incluidas Islas Malvinas, Geor-



gias del Sur y Sandwich del Sur- y también al de la Antártida Argentina.

Dicha propuesta de delimitación arroja un total de 1.782.000 km² “adicionales” de plataforma, esto es, plataforma que se extiende más allá de las 200 millas marinas medidas desde las líneas de base (la costa).

Una vez entregada la propuesta, y siempre de acuerdo con las estipulaciones de la CONVEMAR, correspondió a la CLPC el examen de los datos e información presentados, a efectos de comprobar que los resultados se ajustaran efectivamente a las pautas del Art. 76. El proceso de análisis por parte de la Comisión es interactivo con el Estado ribereño y puede demandar una considerable cantidad de reuniones aclaratorias y de discusión de los aspectos técnicos de la presentación.

Ya efectuado el examen de la presentación, la Comisión puede formular recomendaciones al Estado ribereño, sobre cuestiones que se estime deban modificarse. El Estado ribereño, puede aceptar dichas recomendaciones o reformular su propuesta y hacer una nueva presentación en un plazo razonable. Cuando el estado ribereño determine los límites sobre la base de las recomendaciones de la CLPC, estos serán considerados “definitivos y obligatorios”.

Lo que ha ocurrido días atrás – el 11 de marzo- es que la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) de la ONU, adoptó por consenso (sin votos en contra) las recomendaciones producidas como re-

sultado del examen de una parte de la presentación argentina, que abarca solamente la porción norte de la plataforma (correspondiente con el litoral bonaerense y norpatagónico hasta la altura aproximada del Golfo San Jorge) y un pequeño sector al sur de Tierra del Fuego.

El resto de la presentación argentina no fue considerado por la Comisión, en virtud del propio reglamento de la CLPC, que establece que “en casos en que haya una controversia territorial o marítima, la Comisión no examinará ni calificará la presentación hecha por cualquiera de los Estados parte en esa controversia”. Por ello, y ya en septiembre de 2009, la Comisión había determinado que, de acuerdo con el reglamento, no se hallaba en condiciones de examinar ni de calificar la parte de la presentación que se refería a los espacios marítimos de las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, ni a la plataforma continental perteneciente a la Antártida. En síntesis, la Comisión (CLPC) sólo analizó la propuesta de delimitación presentada por la Argentina en una fracción de su “plataforma ampliada”, que no superaría el 20% de los anunciados 1,7 millones de km².

Datos positivos

Varios fueron los aspectos positivos del proceso hasta aquí desarrollado, que fueron apropiadamente destacados durante la presentación ofrecida en el Palacio San Martín ante autoridades nacionales, invitados especiales y representantes de la prensa.

Entre otros, cabe destacarse el reconocimiento de la Comisión de la ONU –integrada por expertos internacionales– a la excelencia del trabajo y los argumentos presentados y defendidos por los especialistas argentinos, integrados en la Comisión del Límite Exterior de la Plataforma Continental Argentina (COPLA), que realizaron un trabajo digno del mayor encomio. La complejidad técnica de la tarea y la utilización de todos los criterios y restricciones estipulados en la CONVEMAR hicieron del argentino un *leading case*. La consistencia del trabajo realizado permitió así arribar a un resultado con mínimos cambios respecto de la presentación original.

La tarea habría permitido, asimismo, avanzar significativamente en el conocimiento geológico del margen continental, así como en la apreciación de sus potenciales recursos.

Un resultado no menor es el referido al reconocimiento, por parte de la CLPC, de la existencia de una “disputa de soberanía” en torno a las islas Malvinas,

Georgias del Sur y Sandwich del Sur, que el Reino Unido pretendió desconocer.

Por otra parte, todo el desarrollo hasta aquí alcanzado –la creación de COPLA, el apoyo y financiamiento para su trabajo técnico, el involucramiento de las distintas instituciones participantes–, en un proceso que lleva más de 20 años, ha demostrado que es posible encarar empresas trascendentes de manera coherente e ininterrumpida, más allá del signo político de los gobiernos y las dificultades coyunturales.

Los pendientes más acuciantes

Sin disminuir en un ápice los genuinos motivos de orgullo que dieron lugar al tono celebratorio de la reunión de este lunes, es imprescindible advertir, con idéntico rigor, que la cuestión marítima continúa esencialmente fuera de la agenda nacional.

Presentaciones como la desarrollada, deberían enfatizar mucho más explícitamente el hecho de que la mayor parte de nuestros espacios marítimos se encuentran en situación de disputa, con límites que están lejos de obtener la aceptación internacional que los convierta en “definitivos y obligatorios”. Es precisamente en el mar, donde nuestra soberanía es cuestionada y disputada de manera sistemática. Sin embargo, y a pesar de tamaño riesgo, seguimos careciendo de una política oceánica nacional que establezca objetivos, políticas y principios básicos, así como mecanismos de coordinación para orientar el accionar coherente de las distintas autoridades y actores del vasto, vacío y descuidado escenario marítimo nacional.

Y si cabe celebrar la continuidad en la tarea de la delimitación de la plataforma continental, no podemos menos que lamentar la volubilidad de nuestras políticas en relación con “la cuestión Malvinas”, así como la inconstancia en la presencia en el espacio marítimo antártico.

Del mismo modo, es hora de dejar el “párrafo de ocasión” sobre los recursos marinos del lecho y el subsuelo para encarar iniciativas concretas y continuas en materia de exploración y eventual explotación de aquellos.

Es de esperar, al menos, que las nuevas dirigencias comiencen por advertir y reconocer que el país necesita un cambio profundo en esa anodina aproximación a la problemática marítima con la que venimos actuando desde hace ya demasiadas décadas.

(Fundación NUESTROMAR) ■



Cómo obtener el Boletín

SOCIOS ACTIVOS Y VITALICIOS DEL CENTRO NAVAL

Si usted desea recibir el Boletín, solicítelo al tel. 4311-0041 o por correo electrónico boletin@centronaval.org.ar, optando por alguna de las siguientes alternativas:

Alternativa S1:

Retirarlo personalmente, sin cargo, en nuestra oficina.

Alternativa S2:

Oficiales de la Armada en actividad, sin cargo, en su destino.

Alternativa S3:

Recibirlo en su domicilio, caso en el que podrá optar por abonar el envío en nuestra oficina o autorizar el descuento por haberes, cada vez que se edite el Boletín, según las tarifas detalladas a continuación:

- Capital Federal, Gran Buenos Aires e Interior
30 pesos argentinos
- Países limítrofes/Mercosur, resto de América y resto del mundo
De acuerdo a la tarifa vigente de Correo Argentino

Alternativa S4:

Retirarlo personalmente, sin cargo, en las delegaciones La Plata, Puerto Belgrano, Bahía Blanca, Mar del Plata y en la sede Olivos.

OTRAS CATEGORÍAS DE SOCIOS, O PARTICULARES

El Boletín del Centro Naval se publica sin fines de lucro y su precio representa sólo una parte menor de los costos directos e indirectos de producirlo.

Alternativa 1:

Solicitarlo personalmente en la oficina del Boletín.

Alternativa 2:

Solicitarlo vía telefónica, postal, e-mail, etc., a las direcciones y teléfonos que se indican en la portada, para que se lo enviemos donde usted nos indique.

Costos de adquisición por número:

	Socios Adherentes y Participantes	Particulares
Argentina:	\$ 20.-	\$ 40.-
Extranjero:	-	u\$s 4.-

Costos de envío:

Estarán a cargo del destinatario, según las tarifas detalladas en la alternativa S3 para los socios del Centro Naval.

Formas de pago:

- En efectivo, en nuestra oficina, Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina.
- Transferencia Bancaria
A la cuenta del Centro Naval.
- Cheque
No a la orden, a nombre de "Centro Naval".

Si Ud. no recibe nuestra publicación o desea optar por una alternativa diferente a la que actualmente utiliza, comuníquese con nosotros a las direcciones que se muestran en la portada de este número. Días y horarios de atención personal y telefónica: lunes a viernes, de 0900 a 1630.

Publicidad en el Boletín

El Boletín del Centro Naval es financiado por sus socios, sus suscriptores y el generoso aporte de profesionales, empresas y otras organizaciones, que publican en sus páginas su adhesión al mismo o sus avisos sobre sus servicios y productos. Los precios para publicar avisos en el Boletín son:

Alternativas	Contratapa	Retiraciones 20 x 28 cm	1 página 20 x 28 cm	1/2 página 20 x 28 cm	1/4 página 17 x 12 cm	1/8 página 17 x 5,2 cm
Color	1 Número	\$ 2.400.-	\$ 2.050.-	\$ 1.650.-	\$ 650.-	---
	2 Números	\$ 2.100.-	\$ 1.800.-	\$ 1.450.-	\$ 750.-	---
	3 Números	\$ 1.850.-	\$ 1.650.-	\$ 1.300.-	\$ 680.-	---
	4 Números	\$ 1.700.-	\$ 1.400.-	\$ 1.200.-	\$ 600.-	---
Blanco y negro	1 Número	---	---	\$ 1.200.-	\$ 600.-	\$ 300.-
	2 Números	---	---	\$ 1.100.-	\$ 550.-	\$ 290.-
	3 Números	---	---	\$ 980.-	\$ 500.-	\$ 270.-
	4 Números	---	---	\$ 900.-	\$ 450.-	\$ 240.-

Las tarifas indicadas son por cada número.

Los pagos correspondientes se podrán abonar después de publicado el número respectivo.

El Boletín remitirá un ejemplar de ese número a quién solicitó su publicación.

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



INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Desde 1961

Ultimos lanzamientos

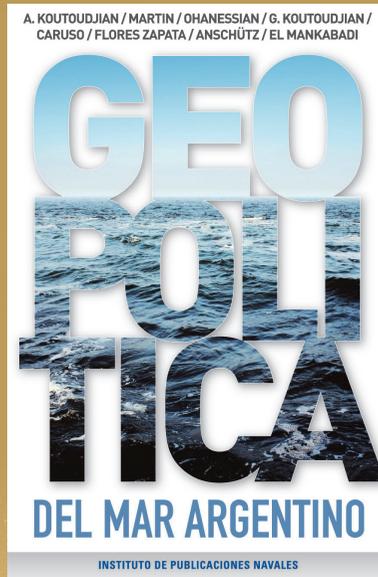


Los Grandes Innovadores del Pensamiento Naval

Roberto L. Pertusio

El autor propuso, por un lado profundizar las grandes líneas del pensamiento naval, y en segundo término referirse a los grandes innovadores, quienes a través de sus ideas y tesón introdujeron cambios tácticos o técnicos que, para su época, resultaron trascendentes.

Así se combina la desestructuración del pensamiento estratégico con lo estructurado de la técnica en un suceder de capítulos muy interesantes y amenos, exponiendo conceptos poco conocidos y poniendo a nuestro alcance los aportes de hombres que hasta el momento no han sido justamente asociados al desarrollo del pensamiento naval.

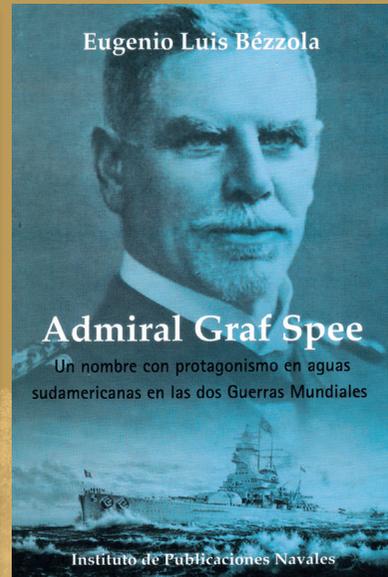


Geopolítica del Mar Argentino

Compilación de Adolfo Koutoudjian

La República Argentina tiene un gran desafío geopolítico en el siglo XXI: la ocupación y explotación del Océano Atlántico Sudoccidental, última frontera a la que llegó a fines del siglo XIX. El Mar Argentino es, a nuestro criterio, parte sustancial del "deber ser" de las futuras generaciones de argentinos y como tal, merece ser analizado como "política de Estado".

En el libro se abordan los factores geopolíticos más relevantes de la oceanografía, la conservación ambiental, la pesca, el comercio exterior, los recursos energéticos, los puertos, su logística y un capítulo, quizás polémico, de la Marina de Guerra necesaria y la manguada Marina Mercante que enarbola el pabellón nacional.



Admiral Graf Spee

Eugenio L. Bézola

Una obra que expone casi medio siglo de historia naval alemana, en torno a un nombre paradigmático: Maximilian Graf von Spee. En la primera parte aborda la trayectoria profesional de quien comandara la fuerza naval que enfrentó duramente a su par británica durante la Primera Guerra Mundial, con su punto cúlmine en la Batalla de las Islas Malvinas donde perdió la vida.

En la segunda, relata la "vida" del acorazado del bolsillo *Admiral Graf Spee* que terminara sus días también frente a costas argentinas durante la Segunda Guerra Mundial. Aplicando un fuerte rigor histórico el autor sorprende aun a aquellos lectores que siguen habitualmente las publicaciones relacionadas con estos temas.

Suscríbase y pague el 50% del precio de tapa de los libros editados.



Ventas:

Galería Larreta Local 28
Florida 971 o San Martín 954
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43
Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800
info@ipneditores.com.ar

Gerencia:

Florida 801, piso 3
gerente.ipn@ipneditores.com.ar

www.ipneditores.com.ar