

REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **843**

MAYO / AGOSTO 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 IM VGM (R) Hugo J. Santillán

Capitán de Navío (R) Carlos A. Ares

Capitán de Navío Eduardo N. Ganeau

Capitán de Navío (R) Gabriel O. Catolino

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:

Parte de la concurrencia durante el desfile del Bicentenario de la Independencia, en la ciudad de Buenos Aires.

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

- 115 **CARTA DEL DIRECTOR**
MARINOS ILUSTRES
- 117 Alférez de Fragata Fausto Antonio Delgado. 60.º aniversario de su fallecimiento
- 118 **ESTELAS PROPIAS**
1816 - 9 de Julio - 1916
 Benjamín Villegas Basavilbaso
- 122 **ESTELAS AJENAS**
El Poder Naval en la Emancipación Argentina
 Benjamín Villegas Basavilbaso
- 126 **Bicentenario**
 Por el contralmirante VGM Enrique Germán Martínez
- 129 **Actividades académicas y culturales**
- 130 **¿Tiene la Argentina un destino manifiesto?**
 Profesor Alfio A. Puglisi
- 136 **DIFUNDIENDO CONFERENCIAS**
Ciclo de conferencias "A cien años del pensamiento del Vicealmirante Storni"
 PRIMERA JORNADA, 8 DE JUNIO DE 2016. "EL LEGADO DE STORNI"
Vicealmirante Segundo Rosa Storni. Profesor Alfio A. Puglisi
- 145 **El legado de Storni un siglo después.** 1916-2016. Almirante (R) Molina Pico
 SEGUNDA JORNADA, 25 DE AGOSTO DE 2016
- 152 **Palabras de apertura.** Vicealmirante Marcelo Hipólito Srur
- 154 **Conocimiento Científico.** Licenciado Marcelo Serangeli
- 158 **Palabras de cierre.** Comodoro de Marina Valentín Sanz Rodríguez
- 161 **135º Aniversario del Centro Naval**
- 163 **Cena del Bicentenario**
- 164 **Apreciaciones erróneas, esfuerzos dispersos e inconsciencia naval**
 CNIM VGM (R) Jorge Paulo Barrales
- 176 **Buques clase Hamilton para la Armada Argentina**
¿Una opción para el frustrado Patrullero Oceánico Multipropósito?
 Doctor Jorge A. Suárez Saponaro
- 182 **Piratería. Realidades e hipótesis**
 Capitán de Fragata (R) Alberto E. Gianola Otamendi
- 190 ACTOS DE CELEBRACIÓN DEL BICENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA
Desfile militar
- 193 **LIBROS**
- 196 **Abanderamiento en Malvinas**
 Licenciado Enrique Aramburu
- 204 **Veteranos de guerra: juegos olímpicos y riesgo cardíaco**
 Capitán de corbeta médico (R) Eduardo C. Gerding
- 211 **NOTICIAS DE NUESTRO MAR**
- 214 **Presentación del límite exterior de la plataforma continental: significado y desafíos**
 Contraalmirante (R) Eduardo A. Rodríguez

- 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:

Este ejemplar no es uno más del Boletín del Centro Naval, tiene la particularidad de ser un homenaje a los hombres que, en 1816, declararon la Independencia de las Provincias Unidas del Sud de toda dominación extranjera, hecho que fue la concreción de aquel grito de libertad dado en Mayo de 1810. La voz de los héroes militares, intérpretes del deseo de los pueblos, y de algunos clérigos se hizo oír ante la prudencia de los letrados.

La situación política y militar del país era preocupante. Por el norte, en las provincias del Alto Perú, los realistas amenazaban con una invasión contenida por la valentía de los gauchos salteños, y el centro y el litoral no coincidían en sus actos con el resto de los pueblos libres argentinos. En el Río de la Plata, Brown, en las aguas, había asegurado la caída de Montevideo que sitiaban, primero, el General Rondeau y, finalmente, el General Don Carlos María de Alvear, pero luego del triunfo la escuadra argentina fue disuelta.

Cuyo era una excepción: la región era un bastión fortificado por obra de la acción de José de San Martín, quien se preparaba para cruzar los Andes, darle la libertad a Chile y tratar de concretarla en el resto de la América del Sud.

La Redacción ha apelado a dos artículos publicados por un consocio eminente, el Alférez de Navío Don Benjamín Villegas Basabilbaso, quien, en 1916, siendo Director de este Boletín a los 32 años de edad, recordó a los patriotas de Julio en estas páginas. En 1957, en el diario *La Nación*, hizo lo propio refiriéndose a "El Poder Naval en la Emancipación Argentina". Villegas Basabilbaso se había retirado de la Armada y, años más tarde, como brillante jurista, fue designado Presidente de la Corte Suprema de Justicia de la Nación. En estas circunstancias, fue autor del segundo artículo que reeditamos.

La República recuperó una de sus tradiciones más preciadas: se realizó un desfile militar en la Avenida del Libertador de la ciudad de Buenos Aires. Al respecto, mencionamos dos hechos sobresalientes: en primer lugar, luego de más de una década, se dio la relevancia merecida a sus participantes, quienes recibieron una calurosa acogida con aplausos y vítores por parte del pueblo de la capital y, en segundo lugar y más emotivo, por vez primera participaron en el desfile Veteranos de la Guerra del Atlántico Sur, que fueron rodeados por el cariño de la gente, quien los recibió como a héroes aclamándolos con vítores y con una palabra casi extraña en eventos castrenses "¡Gracias!".

Este año, se recuerda al Almirante Segundo R. Storni por su visión, divulgada un siglo atrás, sobre los intereses marítimos de la Argentina. El Centro Naval organizó, junto con la Armada Argentina y el Instituto Storni, una serie de conferencias, algunas de las cuales se reproducen en este número.

Habitualmente, incorporamos colaboraciones que dan su aporte a los problemas y a las realidades existentes. En este número, el Doctor Suárez Saponaro, estudioso de temas navales, contribuye con ideas propias a la incorporación de unidades navales probadas que podrían ser incorporadas en nuestra flota, y el Capitán Barrales vuelca su experiencia con un comentario crítico que puede servir para ayudarnos a pensar.

La realidad mundial está vista como una de las amenazas renacidas en nuestros días, en las reflexiones del Capitán Gianola Otamendi; el Doctor Aramburu nos enriquece con sus conocimientos sobre el abanderamiento en Malvinas y el Capitán de Corbeta médico Eduardo Gerding nos ilustra sobre la participación de veteranos de guerra en juegos olímpicos.

No falta en este número la presencia de "Nuestro Mar" que, en un sintético pantallazo, nos hace llegar novedades de todo tipo en el campo marítimo.

El Contraalmirante Eduardo Rodríguez nos ilustra acerca del resultado de la presentación argentina sobre el límite exterior de la Plataforma Continental y el Contraalmirante Enrique G. Martínez saluda el bicentenario de la Patria con un poema épico.

¡Hasta el próximo número!

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 (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 Scotto 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</i>
Teniente de Fragata (R) José Alejandro Galandrini.....	<i>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



Alfárez de Fragata Fausto Antonio Delgado

60.º aniversario de su fallecimiento



El Alfárez de Fragata Fausto Antonio Delgado nació el 19 de noviembre de 1878. Ingresó en la Escuela Naval Militar en 1896 y egresó junto con la promoción 26 en 1900. Participó del segundo viaje de la fragata *Sarmiento*. Después de diversos destinos navales, por raro designio, le tocó comandar el transporte *Piedra Buena*, ex *Paraná*, buque gemelo de la corbeta *Uruguay*, cuyo nombre honró siguiendo la estela de éste al servicio del rescate de náufragos, mientras estaba de estación al servicio de la gobernación de Tierra del Fuego. En 1904, mientras realizaba trabajos en el Observatorio Magnético de la Isla de Año Nuevo, auxilió a once sobrevivientes de la barca norteamericana *Iwanilda* que estaban refugiados en ella y luego, ese mismo año y en ese mismo sitio, a los de la *Ghibser*, de la misma bandera. En 1907, rescató a treinta náufragos de la barca británica *Indora* y, más adelante, repitió su acción en bahía Flinders, con otros once de la barca norteamericana *Prussia*, utilizando para navegar algunos cajones y el bote de una grasería abandonada. Suministró él mismo los primeros auxilios médicos a quienes presentaban ya signos de congelamiento en las extremidades. Ese año, dejó el comando en manos del Teniente de Fragata Carlos Somoza. El Centro Naval lo premió regalándole un cronómetro de bolsillo por su épico rescate. Tras reasumirlo, en 1910 recogió, en el cabo San Antonio, a quince sobrevivientes de la barca inglesa *Swanhilda* y tuvo que enterrar en Puerto Cook a otros catorce, entre ellos, a su capitán A. G. Paine y a su esposa. Más tarde, rescató a los náufragos de la barca alemana *Fishbeck*, hundida en el estrecho de Le Maire, entre caleta Falsa y bahía Thetis. En todos los casos, llevó a los sobrevivientes a Punta Arenas, lugar de paso más frecuentado que Ushuaia, pues desde allí podían ser repatriados a sus países de origen. Acaso haya sido quien más náufragos salvó después del mismo *Piedra Buena*, y superó en ello a José M. Mascarello. Los tres han sido los más grandes rescatistas de nuestra Armada. Entre 1932 y 1937, se desempeñó como Prefecto de la zona de Rosario y Subprefecto de la del Bajo Paraná. Fue condecorado por varios países. Se retiró en 1914. Se casó con Lía Lalanne. Falleció el 4 de septiembre de 1956. ■

Acaso haya sido quien más náufragos salvó después del mismo *Piedra Buena*, y superó en ello a José M. Mascarello. Los tres han sido los más grandes rescatistas de nuestra Armada.

BIBLIOGRAFÍA:

- Arguindeguy, Pablo E. "Tras la estela del comandante Luis Piedra Buena", en *Boletín del Centro Naval*, N.º 800 Vol. 118, octubre, noviembre y diciembre de 2000.
- "Aventuras extraordinarias en los mares del sur", *Caras y Caretas*, Año X, N.º 474, 2 de noviembre de 1907.
- "El salvataje llevado a cabo en la Isla de los Estados por el Alfárez Delgado", *Boletín del Centro Naval*, Vol. XXV, N.º 293, abril de 1908.
- Gelfi: Ha muerto Fausto Delgado, en *Boletín del Centro Naval*, Vol. 74, N.º 631.

1816 – 9 de Julio - 1916

Por Benjamín Villegas Basavilbaso

Publicado en el Boletín N° 388 – Mayo/julio de 1916

«El Congreso de Tucumán ha dado nacimiento a un pueblo, y este pueblo que tiene su cuna en el Acta de la Independencia que aquel firmara bendecirá por los siglos su nombre venerando. In hoc signo vinces. Su nombre se halla inscripto al pié del monumento inmortal; y vencerá con él la indiferencia de los tiempos y el olvido de las gentes que se agrupan y precipitan al través de las edades.»

(Avellaneda)

En estas horas gratas al sentimiento y al recuerdo de los tiempos que fueron, propicias para cantar la gesta de nuestras glorias, miremos al pasado entonando el himno de la raza, para que a su mágico conjuro esos muertos que no mueren se asomen desde la lejanía del sepulcro, transfigurados de emoción, animados de patria. Esos muertos que no mueren; que gravitan sobre el presente con fuerza irresistible. Las generaciones que se suceden no hacen sino cumplir los actos que ellos iniciaron. El presente es la realización del pasado; la esperanza del porvenir. Respetemos lo que fué, con sus pasiones, con sus errores, con sus derrotas, con sus sombras, porque fueron nuestras; con ellos hicimos el camino de la libertad, *jarre perennius!*

La revolución de Mayo había pretendido respetar la soberanía de la España; ocultando en el repetido juramento a Fernando VII “la máscara con que se disfrazaba para vencer al despotismo.” Era necesario proceder salvando las antiguas fórmulas no poniendo obstáculos en la ruta desconocida. Sin embargo, nuestros hombres de gobierno entendieron que la caída del viejo régimen era la muerte del virreynato, el despertar político de la colonia. Moreno escribía –en

vísperas de su destierro y de su muerte– “las leyes arbitrarias dictadas por la codicia para esclavos y colonos no pueden reglar la suerte de unos hombres que desean ser libres.”

La revolución había pretendido respetar la soberanía de la España, pero no ignoraba cuales eran las aspiraciones de los pueblos cansados de largo cautiverio. La situación de Europa, convulsionada por Napoleón –cuyas águilas comenzaban a limitar su vuelo– favoreció los planes político militares no siempre meditados, en su noble afán de extender su credo a los dilatados límites del virreynato. Surgió entonces –diría Tocqueville– el dogma de la soberanía popular, se apodera del gobierno y en su nombre se combate por todos los ámbitos de América. Empero, al desprenderse la colonia de su metrópoli quedó en su seno, como un fermento disolvente ese espíritu de aislamiento, de hondas raíces feudales, deformado más tarde en espíritu de discordia, tan arraigado en el alma nativa, tan peligroso para la felicidad común que casi destruyó los grandes anhelos de libertad e independencia.

El deseo incontenido del mando, la inclinación orgánica al poder jugaron con la suerte de los pueblos como la corriente impetuosa con el bajel perdido, constituyendo un antecedente que obró con la regularidad de una ley tristemente histórica en los destinos de la patria. En la desordenada carrera hacia el gobierno los hombres se suceden; quedan sus obras que derrumban los que vienen en un afán de ensayos y reformas y en esta procesión pasan las Juntas Gubernativas, los Triunviratos, el Directorio. Cuando el Directorio llega la anarquía ha crecido tanto, que el desgarramiento del Levante se produce; la rebelión organizada se multiplica en las campañas orientales; Artigas aparece como un precursor de dictaduras; Buenos Aires pone a precio su cabeza; la guerra civil interminable estalla; la

Revolución es azotada por las luchas interiores y por las complicaciones exteriores; en fin, el caos de las instituciones; el naufragio de las libertades.

Llega el año XV, el año terrible de la historia, cuando la frágil nave del Estado se debatía en un mar tempestuoso, sin esperanzas de arribar a puerto; cuando las pasiones enconadas limitan el sentimiento americano soplando vientos imposibles de aplacar; el gobierno unipersonal no puede fijarle derroteros seguros: agrava la borrasca con medidas despóticas; ¿acaso fuera verdad lo que expresara Bolívar: que los nuevos Estados de América necesitaba reyes con el nombre de presidentes?. Pero no compliquemos el cuadro con el análisis del pensamiento del Libertador; contemplemos unos instantes el horizonte de la patria tan cargado de sombras que fuera una ironía pensar en la bonanza!

En el Levante la semilla de anarquía había germinado. La segregación de la Banda Oriental era un hecho consumado. El jefe de los orientales acepta el reto a muerte de los gobiernos constituidos y derrama en la Mesopotamia el veneno de sus odios. No fué solo Montevideo quien respondiera a las solicitudes de la rebelión acaudillada; el litoral –que no ha sido una *expresión geográfica* en nuestra odisea política– también sacude su tranquilidad colonial incorporándose a las legiones del capitán de blandengues. El Paraguay perdido; “estaba encerrado en su caverna, donde el dictador Francia asomaba la cabeza en las sombras”. Después Entre Ríos, Santa Fé... después Córdoba, la que se levantara el año X contra los hombres de Mayo, en cuya tierra descansaban los fusilados de Cabeza del Tigre. Más tarde el vergonzoso pacto de Santo Tomé, demostración de la conducta de los caudillos sublevados; él produjo el sacrificio de Belgrano y la renuncia de Alvarez Thomas. La conspiración ha organizado el desorden. La caída del Director Supremo la hubieran revelado los auspicios de la antigua Roma. Se repetía la sublevación de Fontezuelas: quien a hierro mata a hierro muere.

En el norte la derrota marcaba por tercera vez la retirada. Como en Huaqui y en Ayohuma, Sipe-Sipe es el principio del fin. Es la disolución del ejército del Alto Perú, quebrado por la discordia, roto por la indisciplina. La victoria de Viluma resonó en las cortes de la Santa Alianza como presagio de inmediatas reconquistas y en la desmoralizada Colonia como tañidos de una campana que tocara a muerto. El vencido arrastrado por las ambiciones de terceros esperaba subir al poder mostrando su título de Director en propiedad. El desastre no amargaría sus esperanzas. El polvo de las

pampas de Sipe-Sipe sería quitado antes de subir al Capitolio. Guemes y sus gauchos le cierran el camino. El héroe tiembla por su Salta; por su tierra. Rondeau no es hombre para contener la invasión realista que viene con Pezuela y con el éxito. Hay que detenerla en las fronteras del virreynato mutilado!

Por el Poniente Rancagua era el *non plus ultra* de las esperanzas de Chile, que debía esperar al Hércules americano para borrar esa inscripción fatídica en Chacabuco y en Maipú. La libertad moría allende los Andes.

Para acentuar lo grave de la situación se anunciaba la famosa fuerza de Morillo al Río de la Plata para levantar los pendones de Iberia en los baluartes de Montevideo. Algo más aún? Si, desgraciadamente. «Se están haciendo preparativos –decía la Gaceta– para la expedición portuguesa..... ¿Qué agravio ha recibido S. M. F. de las Provincias del Río de la Plata? “Para hacer beneficios no se necesitan bayonetas”. Todo había terminado: hasta la bella esperanza de ser libres. Las arrogancias de la Santa Alianza producían tan serios temores en nuestra política que se pedía a la Gran Bretaña quisiera posesionarse de estas tierras. Caía la máscara de nuestra indecisa diplomacia cuando la libertad se ocultaba entristecida del agitado virreynato.

Cuando la tormenta arreciaba destruyéndolo todo; cuando el espíritu localista –de antecedentes ancestrales– pugnaba por aislarse en nuestros desiertos, luchando la capital con las provincias, las provincias con los pueblos, los pueblos con los cabildos, los cabildos con la ley; cuando el credo de Mayo se desgarraba en el litoral incendiado, en una herejía disolvente, brutal, ingobernable, nunca contenido ni por la razón ni por la fuerza; cuando la monotonía bravía y digna de mejor causa enardecía el nervio nativo en una caravana de proezas de guerra; cuando la diplomacia de la corte de Braganza nos preparaba la invasión portuguesa de Lecor golpeando los muros de Montevideo; cuando San Martín en el lejano Cuyo meditaba la expedición vengadora de Rancagua y se disponía a cruzar los Andes por donde los cóndores buscan sus nidos; cuando el destino quiso que sonora la hora en que el verbo se transforma en carne, gritando pletórico de angustias: libertad! independencia! nació el Congreso de Tucumán como “la última áncora echada en medio de la tempestad!”

¡El Congreso de Tucumán! Aparece –dice Avellaneda– en el medio de la conflagración general del país, y con el llanto en los ojos y el corazón conmovido arroja

aquel largo sollozo que nos ha transmitido el alma elegiaca del P. Rodríguez. ¿Quién puede leer todavía aquella página del Redactor sin sentirla caer como una ola de amargura?

Sus hombres no habían participado de las direcciones del Estado; no llevaban la aspereza de una vida gastada en las cumbres políticas; traían la legítima representación de los pueblos oprimidos; sin orientaciones definidas si se quiere, pero sin prejuicios tan hondos que pudieran socavar la obra común; ¿no habían sido “elegidos en medio de la indiferencia pública”; eran los hombres ilustrados que tenía la colonia, cuya cultura venía de las universidades de Córdoba, Charcas y San Carlos; poco conocían de los grandes pensadores que incendiaron la Bastilla; la corriente filosófica inspirada por Juan Jacobo, no penetró hasta el mediterráneo hostil; pero no necesitaban analizar sus doctrinas por cuanto la declaración de los derechos del hombre estaba escrita en las conciencias; «no olvidemos que los que nos dieron patria, los que mirando por encima de los intereses momentáneos tuvieron la visión nítida del porvenir fueron los universitarios y bachilleres en filosofía, los doctores en derecho, que nos ganaron las primeras victorias de la revolución.»

«Son los legisladores y tribunos –dice Gonzalez– que sólo escuchan en las horas confusas del general desastre de 1815, la voz interior de la conciencia nacional que habla en la suya, y les inspira la más heroica de las acciones civiles de la patria: la declaración del Congreso de 1816, que resuena en los campos desolados con la magia redentora de una resurrección».

Fué después de terminadas las sesiones ordinarias del día 9 de Julio, día que los romanos marcarían con una piedra blanca como signo de felicidad, cuando tuvo lugar la solemne jura de nuestra independencia. Sus candentes palabras revelan el fuego sagrado que animaba a los representantes del pueblo en esas vísperas redentoras. «Era universal, constante y decidido el clamor del territorio entero por su emancipación solemne del poder despótico de los Reyes de España. «La *vía crucis* terminaba; la alborada de un nuevo día irradiaría en América, despertando esperanzas adormecidas en tan cruento esperar..... El juramento fué espontáneo y viril; lleno del santo ardor de la justicia, bajo el seguro de sus vidas, haberes y fama. Escucharían acaso, traídas por las alas de la Historia, las palabras del orador magnífico, cuando en el ocaso de su vida exclamaba ante el Senado de Roma: «En nombre de los dioses inmortales aprovechad la ocasión y acordaos de que sois los jefes del consejo

más augusto del mundo,..... Mostrad al pueblo romano que no faltará a la República vuestra sabiduría, puesto que el pueblo romano asegura que no le faltará su valor.»

La colonia termina. El virreynato desaparece. La República empieza. “Tres siglos caen al pié de los Andes y la aurora de los nuevos siglos emblanquece sus cumbres, mientras resuena por todos los ámbitos del continente la voz fulminante que destierra a los reyes, la voz poderosa que convoca a los pueblos a fundar una Nación.”

El Congreso de Tucumán cumplía su misión histórica. Había emancipado a las Provincias Unidas; dictaba la ley suprema; la ley de vida; la única que podía tener sanción en las dilatadas comarcas del virreynato. Sus hombres se unieron bajo, la rígida divisa de ser libres y se apartaron al discutir la forma de gobierno. Es la eterna cuestión de las asambleas democráticas: la Montaña y la Gironda. La forma de gobierno! La constitución! La idea monárquica domina avasalladora imponiendo sus mandatos. Empero, un fraile se levanta erizado de patriotismo. Es sacerdote y sin embargo es jacobino. Recordemos sus palabras que resuenan después de una centuria como dianas vencedoras: yo no he venido aquí para uncir al pueblo al yugo de otro soberano: quiero un pueblo completamente libre. Y, si no es así, protesto y me retiro! Era el dominico Fray Justo de Santa María de Oro. El congreso desciende a la llanura después de haber dirigido desde las cumbres.

Los grandes hombres de la revolución fueron monárquicos: Belgrano, Rivadavia, Pueyrredon, San Martín. El cetro y la corona para los descendientes de Hernandarias. Y el Rey? Cualquiera. Sin sangre castellana. Desfilan los candidatos sin que ninguno llegara al trono que Dios quiso fuera reservado para la majestad republicana. La princesa Carlota, el príncipe de Luca, el duque de Orleans... despues, un descendiente de Tupac Amaruc, que se moría bajo los fierros de Ceuta: el Inca Rey! Los acontecimientos se suceden sin presentar la incógnita que resuelva el problema. El conclave se traslada a Buenos Aires, a la ciudad envidiada, cuyo estado de ánimo no concuerda con la definición de ciudad que nos da San Agustín: ciudad no es otra cosa que concordia de multitud de hombres. ¡La concordia! Hace ya largo tiempo que huyó de estas comarcas. Las multitudes argentinas saben más de guerra que de paz. La constitución llega en 1819, como un fruto tardío; «es el monumento más curioso de nuestra historia legislativa.” Ya tenemos Decálogo, y apenas dictado, la convulsión de las masas

como un torrente se precipita y conmueve hasta sus cimientos al edificio social y al estallar soberbia de fuerzas derrumba con el galope de las montoneras en Cepeda, al Directorio, al Congreso, a la Constitución, a la República!

Por eso es noble la jura de nuestra independencia. Es el hecho consumado que buscaba la exteriorización de las muchedumbres argentinas. Es el más significativo de los actos del pasado porque nos dió nombre de libres en el mundo; es el más trascendental porque a través de los tiempos y de las borrascas de nuestra Historia perdura en los pueblos respetuosos de la nacionalidad; es el más espontáneo porque no necesitó de componendas previas para su consagración inmortal; es el más difícil por las circunstancias de la patria agonizante frente a la reacción colonial y al alzamiento del litoral hecho fuego; por eso se ha dicho que al declarar el Congreso la independencia de la patria quemaba las naves, desalentados hombres y gobiernos de la anarquía de gobiernos y hombres.

La meditación muy íntima de los errores y pasiones de nuestra historia y el cariñoso culto de las virtudes del pasado enciende en los corazones argentinos la religión del porvenir. Pueblo –el de mi patria– sufrido y honesto, que jamás guerreó por su exclusivo interés, que vencedor en legendarias lides proclama el humanitario principio de que “la victoria no da derechos”, «que renuncia al legítimo fruto de sus sacrificios con riesgo evidente de la fe nacional en su propio esfuerzo, pues nada desalienta más las humanas energías que el trabajo sin recompensa y la lucha sin conquista»; pueblo heroico, aquel el de las epopeyas libertadoras, hijo predilecto de la España; de esa España que al darnos su sangre generosa, nos legó el espíritu de sacrificio y de valor con que realizara la obra magna del descubrimiento y conquista del Nuevo Mundo.

La visión heroica de este pueblo fortifique nuestras virtudes ciudadanas y el trabajo que da blasones al esfuerzo humano dignifique las energías de la raza, para formar en el yunque del más templado patriotismo una generación capaz de altos destinos; altiva sin insolencia; valiente sin arrogancia; respetuosa de la ley, que no olvide jamás que es en el culto de la tierra y de sus grandes muertos donde residen las fuerzas que hacen grandes y poderosas las naciones. Así sea! ■



Benjamín Villegas Basavilbaso

Fotografía extraída del libro “Historia Argentina”. Autor: Diego Abad de Santillán. TEA, Tipográfica Editora Argentina. 1971, Buenos Aires, Argentina.

Benjamín Villegas Basavilbaso nació en Buenos Aires el 25 de Marzo de 1884. Ingresó a la Escuela Naval Militar y egresó en 1905 como guardiamarina. Se retiró en 1911 con el grado de Alférez de Navío. Se desempeñó entre 1910 y 1916 como Director del Boletín del Centro Naval. En 1915 se recibió de abogado comenzando una exitosa carrera en el campo del Derecho y la Docencia.

Ocupó cargos públicos entre otros el de Interventor de la Universidad de la Plata en 1955. Fue profesor en la Escuela Naval y en la Universidad de Buenos Aires.

Manifestó una verdadera pasión por la historia realizando publicaciones en medios periodísticos y especializados. Integró la Sociedad de Historia

Argentina, la Comisión de Monumentos y Lugares Históricos y las Academias Nacionales de la Historia y de Ciencias de Buenos Aires.

En 1937 fue nombrado Juez en lo Criminal y tiempo después Juez de Cámara hasta 1946 en que renunció a su cargo. En 1955, poco después del triunfo de la Revolución Libertadora el Presidente Provisional de la Nación lo designó Juez de la Corte Suprema de Justicia de la Nación. Poco antes de asumir como Presidente el Dr. Frondizi resignó su cargo; dos días después recibió el acuerdo del Senado para reintegrarse a la Corte de la cual desde 1960 a 1964 se desempeñó como Presidente.

Falleció en Necochea el 16 de Agosto de 1967.

El Poder Naval en la Emancipación Argentina

Por Benjamín Villegas Basavilbaso

para La Nación, Buenos Aires, 14 de julio de 1957

“Sólo en las aguas no se dilataba el espíritu de la Revolución”. Bartolomé Mitre

La influencia del poder naval en la emancipación argentina no ha sido estimada en su verdadero significado por la crítica histórica. En el proceso cruento de la lucha contra España, las acciones continentales –por sus dilatados teatros de operaciones y la magnitud de las empresas ejecutadas por los ejércitos libertadores–, han distraído la atención del historiador impidiéndole la consideración integral de la interminable guerra. Es de señalar para su examen que el concepto del poder naval –*sea power*– y el del dominio marítimo no son expresiones sinónimas; lógicamente el último es consecuencia inmediata y directa del primero. Sin el poder del mar no puede concebirse el dominio marítimo.⁽¹⁾ Por otra parte, éste no es «una locución vacía de sentido, sino que denota el porqué de la existencia de las flotas, por no decir, su misma razón de ser».⁽²⁾

Este concepto del dominio del mar, transformado por la técnica de la guerra naval, en principio fundamental, es un concepto contemporáneo, pues han transcurrido muchas centurias antes de ser concretado en fórmulas precisas, deducidas con rigurosos razonamientos de los hechos del pretérito. Puede afirmarse que el *sea-power*, como doctrina orgánica, fue expuesta magistralmente por el almirante estadounidense Mahan en las postrimerías del siglo XIX, sin dejar de reconocer no haber sido ignorada, en sus lineamientos más generales, por autorizados estadistas. Ya en 1516 el cardenal Cisneros declaraba: «ninguno puede ser poderoso por la tierra si no lo es por la mar».⁽³⁾ Y antes del término de ese siglo. Antonio Pérez, en su lucha dramática con Felipe II, escribía: «el Príncipe que fuere señor de la mar, será monarca y dueño de la tierra».⁽⁴⁾

Sin embargo, ningún valimiento tuvieron esos sabios consejos para España, la primera en la dispersión y pérdida de su imperio ultramarino por la decadencia de sus flotas, que inicia con los Austrias su descenso definitivo como potencia naval. ¡Cuánto tiempo ha sido necesario para comprender que el desgarramiento de las posesiones de Francia en Canadá y la India fue prin-

cialmente originado por la superioridad de las escuadras de Inglaterra. ¡Cuánto tiempo para admitir que las victorias de Wellington en la península ibérica fueron causadas por el señorío efectivo ejercido por los navíos británicos en las costas lusitano-españolas! También los Capelos habían olvidado el testamento político de Richelieu que les dejara estas palabras: «... de todas las heredades es la del mar en la que todos los soberanos pretenden tener mayor parte...: los verdaderos títulos de esta dominación son la fuerza y no la razón: es preciso ser poderoso para tener derecho a esa heredad».

Las reflexiones que preceden explican la ausencia de estudios críticos sobre el *sea-power* en la literatura argentina. Nuestras historias generales no presentan comentarios sobre el influjo del poder naval en nuestras guerras de la revolución e independencia. No obstante, fue un hecho indiscutible que las operaciones militares se vieron detenidas por el mar hostil, que enseñoreado por las naves fernandinas puso, al principio, un límite insalvable a su expansión. Con exactitud ha dicho Mitre: «Sólo en las aguas no se dilataba el espíritu de la revolución. El poder marítimo de la España en América parecía invencible. Sus naves de guerra desmanteladas en Europa, dominaban ambos mares desde las Californias en el Pacífico hasta el golfo de México en el Atlántico. El Río de la Plata y sus afluentes reconocían por únicos señores a los marinos de Montevideo, que mantenían en jaque perpetuo todo el litoral argentino».⁽⁵⁾

(1) Callwell C. E., *Importancia del dominio marítimo en las campañas terrestres desde Waterloo*, trad. esp., El Ferrol, 1901.

(2) Potonick, *Importancia del dominio del mar*, en *Revista de Publicaciones Navales*, Bs. Aires. XXI: 267.

(3) Cartas de Cisneros a Diego López de Ayala, Madrid, 1516 (Carta Nº 77, de 22 de set. de 1516).

(4) Antonio Pérez, *Norte de Príncipes*, en *Estudios Históricos de C. Fernández Duro*, Madrid, 1890, 356.

(5) Mitre, *Historia de San Martín*, 2ª ed., Buenos Aires, 1890, I.167.

Todos los movimientos de las fuerzas terrestres en sus penetraciones en el septentrión argentino debieron ser función más o menos directa de la conquista de las aguas platenses. La geografía del virreinato de Buenos Aires requería una distinta estimación de sus fronteras, una visión integral de la guerra en sus grandes teatros de operaciones, en el Río de la Plata y su articulado litoral, hasta los confines del Paraguay, en el Alto Perú hasta la línea divisoria del Desaguadero, en el mar Pacífico hasta el Guayas.

La revolución de Mayo se vio en la imperiosa necesidad de improvisarlo todo, por cuanto la estructura del régimen indiano no podría ser destruida por la sola instalación de una Junta de Gobierno, que por razones político-diplomáticas se cubría con la máscara del Rey Fernando VII. Así se justifica que no pudiese ser atendida de inmediato la geografía política del extenso territorio ni la fisonomía de su litoral, a cuya vera dos organismos separados por cursos de agua navegables pugnaban por una sucesión impuesta por intereses económicos más que por las voluntades de sus pueblos. Paraguay y Montevideo, con sus comunicaciones abiertas al océano y excéntricas al inconmensurable mediterráneo, representaban centros naturales de oposición, para cuyo sometimiento, aunque transitorio y violento, era menester contar con medios de guerra naval que los gobiernos patrios nunca lograron poseer en forma orgánica.

La marina de Montevideo, adversaria irreductible desde el primer momento de las autoridades de la Capital, fue sin duda alguna, el mayor obstáculo que encontró la revolución en las comarcas rioplatenses. Las fuerzas navales realistas en el Atlántico Sud tenían su apostadero en Montevideo, pero en Buenos Aires, residía la mayor parte de sus oficiales, quienes rehusaron obediencia al nuevo gobierno constituido. Esta negativa provocó una sanción tan urgente como inconsulta: su extrañamiento, dentro de un término de veinticuatro horas, a la plaza dominada por los españoles. Esta resolución fue precipitada: entregó al enemigo los mejores instrumentos para la guerra en el estuario,

Los acontecimientos políticos en la Capital produjeron efectos, posiblemente ya esperados, en Lima. El virrey Abascal, en acuerdo del 25 de agosto de 1810, ordenó el bloqueo de Buenos Aires dando órdenes a las autoridades navales de Montevideo. La correspondencia cursada entre los gobernadores intendentes, aliados contra el nuevo régimen, revela sin equívocos el decidido propósito de aislar por las aguas a la ciudad rebelde.⁽⁶⁾

Los problemas militares de la revolución exigían soluciones perentorias. No era suficiente el envío de una fuerza

improvisada a las provincias arribeñas, como lo pretendieron los peticionantes del 25 de Mayo. La desobediencia a la Junta Gubernativa porteña en Córdoba, Paraguay y Montevideo señalaba los caminos que necesariamente habrían de seguir los insurrectos. El del norte, el primero en la marcha, jamás pudo ser conquistado, a pesar de la celeridad con que las armas bonaerenses llegaron hasta los confines meridionales del Alto Perú; el segundo, el del noreste, marcado con las derrotas de Paraguay y Tebicuary, dejó, no obstante, el germen de la libertad en el solar de los altivos comuneros; el tercero, el del levante, fue el único verdaderamente cumplido, después de cuatro años de guerra en la tierra y en las aguas, y el único que permitió, por la absoluta dominación del estuario, consolidar el nuevo sistema político y americanizar la revolución de Buenos Aires.

La marina realista de Montevideo fue, como se ha dicho, el mayor obstáculo que encontró la insurrección en las regiones platenses. Las armas libertadoras habían invadido las provincias del norte en una penetración acompañada por la victoria, pero su acción era impotente para destruir las naves españolas dominadoras de las aguas. La ausencia de poder naval y la dificultad, casi insalvable, para organizar una flotilla impide a la revolución toda cooperación con el ejército que ha puesto asedio a una ciudadela abierta al océano. Los sitiados carecen de elementos bélicos para levantar el bloqueo terrestre, pero fundan sus esperanzas en los refuerzos de la metrópoli. Señores absolutos del mar extienden el ámbito de sus movimientos ofensivos, trasladándolos a las poblaciones costaneras que son castigadas con bombardeos, depredaciones y saqueos.

Al cumplirse el año tercero de la revolución su programa militar no se había definido. Las jornadas de Tucumán y Salta, al dejar libres de enemigos las fronteras del septentrión, determinaron la segunda invasión de sus banderas victoriosas en el altiplano en su obsesión de llegar a Lima por las rutas continentales, pero sus operaciones vienen acompañadas por las derrotas de Vilcapugio y Ayohuma. Mientras Montevideo fuese inexpugnable, los términos del problema militar no tendrían solución. Los acontecimientos políticos de España —ya liberada de la conquista napoleónica— permitirían a Fernando VII el envío de continuados recursos bélicos —dinero, soldados y buques— a sus bases operativas en América.

A medida que el tiempo transcurría, como lo hemos aseverado en otra oportunidad, se acentuaba hasta el exceso

(6) Levene, Ensayo Histórico sobre la Revolución de Mayo, Buenos Aires, 1921, II: 136.

el desequilibrio en los planes de guerra de los insurrectos, por cuanto el centro principal de resistencia se hallaba en el Río de la Plata y no en el Alto Perú. Era natural que los refuerzos metropolitanos tuviesen por objetivo la región platense, puesto que Montevideo no solamente implicaba la menor distancia, si no que constituía la mejor base de operaciones frente al foco revolucionario.

Tres rutas se presentaban a la terquedad fernandina para sofocar a los rebeldes: la primera, Cádiz-Río de la Plata, con un recorrido de 2.000 leguas marinas; la segunda, Cádiz - Callao - Talcahuano - Tucumán - Buenos Aires, con 4.200 leguas; la tercera, Cádiz - Callao - Cuzco - Tupiza - Tucumán - Buenos Aires, con 4.500 leguas. Estos itinerarios indicaban cual sería el objetivo obligadamente elegido. La menor distancia estaba impuesta a las autoridades peninsulares. Montevideo sería el puerto de recalada de sus expediciones liberticidas.

La experiencia de la lucha había dejado severas y cruentas lecciones que no supieron ser aprovechadas. El altiplano era una invencible barrera para la revolución. Huaqui, Vilcapugio, Ayohuma, marcaban dolorosamente el equivocado camino de la estrategia insurgente, que volvería, por tercera vez a ser recorrido para dejar la triste jornada de Sipe-Sipe o Viluma. Montevideo, que debió ser el primero de los objetivos bélicos, iba a constituir, por fin, en 1814, con su posesión, el medio salvador de la insurrección. Pero la incógnita del arduo problema fue buscada por otras vías hasta entonces ignoradas: las que conducían al imperio de las aguas.

La organización de una escuadra permitió, a pesar de los recelos que su creación causó en los políticos adversos a lo que llamaban aventura y a los inconvenientes que hubo que vencer para cubrir los gastos que la fuerza naval exigía, iniciar operaciones verdaderamente ofensivas contra Montevideo. Fue un plan de guerra dignamente cumplido bajo la dirección de un hombre de mar, que escribiría con sus hechos la historia naval de la República. En cien días de campaña las naves de Brown destruyen totalmente la flota realista, único fundamento de la dominación de España en las aguas del Atlántico Sur, dando fin a la soberanía del Rey en el litoral argentino.

La ocupación de la plaza, sitiada produjo efectos inmediatos en el teatro continental de la guerra. El ejército enemigo que desde Salta se aprestaba a continuar su invasión a Tucumán debió replegarse al Alto Perú. Bastaba calcular —dice el general español García Camba— la temible influencia que necesariamente había de ejercer en el país la pérdida de Montevideo y los mayores medios de que podría disponer el gobierno de Buenos Aires para que el general Pezuela comprendiera las

dificultades con que tendría que luchar si se empeñaba en mantenerse en la provincia de Salta hasta recibir las órdenes terminantes que había pedido al virrey de Lima, atendida la gran distancia que los separaba.⁽⁷⁾

La terminación de la guerra en el Río de la Plata significaba la eliminación de un centro de resistencia que impedía la expansión revolucionaria, pero quedaba abierta la línea del Alto Perú. Si se tiene presente la geografía político-militar de los virreinos de Buenos Aires y Lima se comprenderá que la revolución de Mayo no llegaría a consolidarse sino llevando sus armas más allá de las fronteras andinas. Los destinos de las Provincias Unidas del Río de La Plata y de Chile eran solidarios; la gran cordillera no era un límite infranqueable desde el Pacífico, y mientras este flanco estuviese en poder de los realistas la seguridad en el levante no sería duradera.

Lima poseía con sus recursos económicos y con su dominio marítimo la absoluta dirección de las operaciones en el Bajo y Alto Perú y en la frontera norte del territorio argentino. La restauración de Fernando VII, en momentos en que los rebeldes habían conquistado la supremacía en las aguas del Plata, encerraba nuevas amenazas a la causa de la libertad. Era natural que la represión de los insurgentes americanos fuese uno de los principales objetivos de la monarquía hispánica. A este fin se concentraron en Cádiz 10.000 soldados, a las órdenes del general Morillo —el futuro conde de Cartagena— oficial de reconocida capacidad militar, probada en la lucha contra Napoleón.

La expedición, que se encontraba lista para darse a la vela en diciembre de 1814, componiéndose de 5 buques de guerra y 65 transportes. Acontecimientos político-militares cambiaron el destino de esta fuerza naval, que incuestionablemente hubiera puesto en jaque a la revolución argentina. La derrota de Sipe-Sipe abría nuevamente la invasión en el norte; la pérdida de la libertad en Chile a consecuencia de Rancagua significaba el inminente riesgo de la penetración por el oeste. Dice García Camba: «pensaba como cosa cierta el que el virrey... había prevenido al brigadier Osorio... que cruzara la cordillera con 3.000 hombres, descendiera en Mendoza y amagara a Córdoba».⁽⁸⁾

(7) García Camba Andrés, *Memorias*, ed. Biblioteca Ayacucho, I: 169. La distancia que separaba entonces a Salta de Lima era de 500 leguas. En los primeros días de agosto de 1814 las armas españolas abandonaban la frontera jujeña, autorizándolas el virrey para retirarse hasta el Desaguadero: y en junta de guerra, celebrada en Lima el 30 del mismo mes, se resolvió facultar a Osorio para pactar con los insurgentes en forma de poder «dirigirse con todas sus fuerzas al Perú, para salvar a este país... de los complicados peligros que le amenazaban» (García Camba, op. Cit., I: 171).

(8) García Camba, op. cit., I: 197.

El examen de los hechos militares desde 1810 hasta 1814 había demostrado a San Martín que la revolución argentina seguía equivocados itinerarios y la imposibilidad de llegar al Bajo Perú por la ruta continental. En el otoño de 1814, desde Tucumán, escribió confidencialmente a uno de sus íntimos amigos: «*La patria no hará camino por este lado del norte que no sea una guerra defensiva, y nada más; para esto bastan los valientes gauchos de Salta con dos escuadrones de buenos veteranos. Pensar en otra cosa es empeñarse en echar al pozo de Ayrón hombres y dinero. Ya le he dicho a Ud. mi secreto. Un ejército pequeño y bien disciplinado en Mendoza para pasar a Chile y acabar allí con los godos, apoyando un gobierno de amigos sólidos para concluir también con la anarquía que reina. Aliando las fuerzas pasaremos por el mar a tomar a Lima; ese es el camino y no este. Convéñase, hasta que no estemos sobre Lima la guerra no acabará.*»⁽⁹⁾

La ruta del norte –tantas veces elegida para llegar al centro de los recursos del enemigo– estaba marcada por cuatro desastres. En la concepción del futuro capitán de los Andes ese camino debía ser definitivamente abandonado. La frontera septentrional sería defendida por los gauchos de Güemes y desplazado hacia el oeste el teatro de la guerra, conquistada una base operativa en las costas del mar Pacífico, la revolución se dilatarla en el océano, que dominado por las naves libertadoras permitiría llevar las armas argentino-chilenas hasta el Bajo Perú.

La vía del mar –no la mediterránea– era, como en 1814 en el Río de la Plata– el camino obligado por la estrategia, la única que podría evitar otro Huaqui, Ayohuma, Vilcapujio, Sipe-Sipe. Los 4.700 kilómetros en tierras frías, que medía el derrotero continental, eran una empresa superior a los ejércitos insurgentes, disminuidos ya en su disciplina, sin líneas de comunicación aseguradas y sin la posibilidad de dominar las aguas en el futuro. Por eso se ha escrito con razón: «la visión de San Martín se ajustaba a la unidad geográfica del continente y a la realidad histórica de América».⁽¹⁰⁾

El Libertador fue el primero en encontrar la incógnita del gravísimo problema, solución impuesta por el teatro estratégico de la lucha no prevista hasta entonces en el Nuevo Mundo. Y es de admirar sin reticencias que el «secreto» sanmartiniano fue ejecutado por su mismo autor, con precisión extraordinaria, en un proceso complejo, casi sobrehumano. Soldado por temperamento y por carácter, no fue el teórico que diseña un programa, fruto de la imaginación o del cálculo especulativo, sino que tuvo la inquebrantable voluntad de realizarlo en medio de las máximas dificultades políticas, cumpliendo estoicamente un supremo deber.

La empresa reclamó labores y energías excepcionales. Meditada en silencio en el retiro tucumano tuvo principio de ejecución después de treinta y tres meses de cuidadosos preparativos. El plan comprendía cuatro etapas diferentes pero vinculadas a un solo objetivo; la dominación de las aguas del Pacífico era el instrumento –una vez conquistado Chile– para transportar el ejército aliado a las costas del Perú. Cinco años fueron necesarios para la realización de esas etapas que pusieron a prueba la voluntad, el estoicismo y la abnegación del primero de los guerreros argentinos. Su destino lo llamaba, como él mismo lo dijera antes de partir para las playas de Pisco, a la terminación de la lucha libertadora.

Montevideo y Lima constituyeron los centros principales de resistencia en la América meridional y no pudieron ser ocupados por los ejércitos revolucionarios mientras el adversario fuese señor indiscutido de los mares. La posición geográfica de esas bases, instaladas frente al océano, con puertos accesibles y defendidas por poderosas fortificaciones, reclamaban imperiosamente el dominio de las aguas para su conquista. La libre comunicación de esos centros operativos con los puertos metropolitanos aseguraba el abastecimiento sin soluciones de continuidad, malogrando las acciones terrestres de los insurgentes.

La posesión de Montevideo por las fuerzas del Rey, cuyas naves eran las señoras del Plata, imposibilitó durante cuatro años la expansión de la revolución de Mayo. Mientras la margen oriental del estuario estuvo sujeta a las banderas de España fue estéril la penetración de los ejércitos libertadores en el Alto Perú. El mismo problema se presentó en el Pacífico. La configuración de la costa chileno-peruana, cuyas comunicaciones eran exclusivamente oceánicas, la potencialidad económica del Perú, en cuyo puerto del Callao se amparaba una fuerza naval, hizo infecunda toda tentativa de emancipación, si las naves de Lima pudieran transportar elementos militares, hasta los puertos de Valparaíso, Talcahuano o Valdivia. Las lecciones dejadas por la larga guerra demuestran la influencia del poder naval, y en su consecuencia, del dominio marítimo, en la historia de la libertad argentina. ■

(9) El original de esta carta dirigida a Nicolás Rodríguez Peña no ha sido encontrado hasta el presente. Según afirma Vicente Fidel López, en epístola a Mitre, de 10 de agosto de 1889, él la reconstruyó de memoria. La aludida carta de San Martín fue publicada por primera vez, por López en la «Revista del Río de la Plata». VII: 68, en un artículo titulado *Revolución Argentina. El año XX*. Vid.: Mitre, *Correspondencia literaria, histórica y política*. III: 241; *Historia de San Martín*, ed. 1890, I: 286; Barros Arana, *Historia General de Chile*, X: 131.

(10) Rojas Ricardo. *El Santo de la Espada*, Buenos Aires, 1938, 197.

Bicentenario

Por el contralmirante VGM Enrique German Martínez

Parte 1 Nace la Patria

Patria augusta dos siglos de historia
 Nacida de glorias y tronar de cañón,
 un sol fue encendido en digna memoria
 y orlado en un cielo de azul pabellón.
 Pampa infinita legó la conquista
 riquezas brotaron con lluvias y sol,
 un león oprimía heredad irredenta
 cancerbero insolente, rugido feroz.
 Español y cristiano que pobló esta tierra
 era fiel a Fernando, su Rey y Señor,
 codiciosa la Francia de gloria y riqueza
 a la España materna insensata invadió.
 El Rey en mazmorras, las Cortes dispersas,
 un incierto futuro recela al león,
 sombrío amenaza el deseo sagrado:
 Libertad! Y ser Patria con emancipación!
 Aprendiste de vidas que ahora son bronces,
 radiantes destellos que opacan al sol,
 supiste que Patria no es bien regalado
 se obtiene empeñando la vida en acción.
 Libertad venturosa legarás a tus hijos,
 un bien que bendijo por siempre el Señor,
 poderes remisos no otorgan tales dones
 tu debes ganarlo y no importa el color.
 Tus pasos primeros no son arrogantes
 Partiste al galope hacia el dominador,
 “a la carga” jurando, con lanza y acero
 batirte en cruel duelo con ardiente pasión.
 Nación bien nacida en Campos de Marte
 mecieron tu sueño cureñas de honor,
 consignas heroicas la primera lengua
 que en tu batallar pronunciaste feroz.
 En Chile la gloria regaste con sangre,
 valiente y patriota que el Maipo aun hoy,
 conserva en el viento con ecos de cascos
 el fraterno abrazo que nos hermanó.
 Te hiciste a la mar en tu épica hazaña
 a dar fin a la instancia de dominación,
 El Callao estandarte de América libre
 destella en diadema de inmenso valor.
 Así nace la Patria mecida en cureñas
 La lanza norteña al sable hermanó,
 entre juramentos se escuchan promesas
 hay gauchos que rezan y ruge el cañón.

Aun hoy se escucha el Valle de Lerma
 Belgrano en Salta mil lauros ganó,
 también Tucumán fue gloria suprema
 al albiceleste y sagrado pendón.
 Güemes valiente y leal General
 su caballería temida y feroz
 en su Guerra Gaucha cercó al invasor
 Y el norte fue libre a su genio y honor.
 Velámenes Patrios al Plata ciñeron
 Coraje fue enseña ante la opresión,
 el ideario de Mayo es frágil simiente
 y rescoldo apagado sin su intervención.
 La Plaza invicta a las puertas del Plata,
 Montevideo era burla e hiriente baldón,
 Flota insolente se enseñoreaba
 y ahogaba el comercio y la emancipación.
 Tronar en el Plata de roncós cañones,
 un catorce de mayo bramando estalló
 y en tres días cubierto de épica gloria,
 Brown en la historia barloventos ganó.
 El gran Almirante valía una flota
 de pie en la popa de patrio bajel,
 con fuegos rasantes y dos pabellones
 clavados al tope eran noble oropel.
 Navíos de ignotos rincones del orbe
 rindieron insignias y espada a sus pies,
 no hubo más grandes que Espora y Rosales
 al decir de Brown tan bravíos como él.
 Cavilaba en el norte el Libertador,
 Su genio anticipa su genio el triunfo es opción,
 elogia las glorias que inscribe en la historia
 La Escuadra triunfante de Guillermo Brown.

“Es tiempo de lucha” marcó el Gran Capitán
 El arma en tus manos, largo trajinar
 Enhiestas montañas los miran pasar
 cruzando los Andes hacia un ideal .
 Patria libre que un Nueve de Julio
 Tu serena esperanza hacia el cielo elevó,
 ya no rige un león tu destino anhelado
 en tu cielo deslumbra la gloria del sol.

Parte 2 La sendas Perdidas

Patria inmensa, con un siglo en la historia
no todo es memorias de radiante acaecer
por serenos caminos a grandiosos destinos
entre mármol y bronce a buril o cincel.

Viviste discordias con sangre y sin gloria
albergaste un tirano de cruel proceder.
En un siglo pasado se adueñó de las leyes
con astucia infame abusó del poder.

Su déspota fama sucumbe en batalla
Que Urquiza hidalgo valiente enfrentó
Un tres de febrero glorioso en Caseros
Selló su deshonra y en sombras huyó.

Patria de albores y firmes valores,
fueron fundadores simientes de honor
bendijeron con sangre y destierro a rencores
sellaron el pacto de la Constitución.

Jardín de la tierra nimbada promesa,
A los inmigrantes ofreciste un hogar.
A fines del siglo tus hombres preclaros
trazaron proyectos de cumbres hollar.

Voluntad y trabajo fueron sus lemas
Cultura de esfuerzo y educación,
Eran pilares que fundamentaban
La sólida idea que al éxito unió.

País federal, división de poderes
política honrando la Constitución,
justicia sin lazos, finanzas prolijas
íntegros ideales, valores y acción.

Labraron unidos progreso virtuoso
que nunca después en la Patria se vio,
eran hombres probos y juramentados
honrando el deber y la Constitución.

Tu pueblo sabía de yerros habidos
y vidas que brillan tanto hoy como ayer,
inmenso destino del pueblo argentino
que fueras por siempre hermoso edén.

De muchas naciones migraron millones
buscando esperanza refugio y sostén,
fue tierra virtuosa de honrada promesa
que fue arrebatada un tiempo después.

Los fastos que honraron cien años de historia
Son digna memoria de hombres de bien
La generación del ochenta dejaba
la Patria ordenada y camino a un edén.

Parte 3 Hogueras de sinrazón

Los vientos desquiciados han rotado
a cuadrantes donde prima la razón,
ya flamea nuevamente la esperanza
ayer perdida en los senderos del error.

El futuro prometía un destino
manifiesto de grandeza a la Nación,
una historia no vivida nos la debe
para siempre el populismo que imperó.

Consumió setenta años de ilusiones
y a la zaga de naciones nos envió,
la cultura del trabajo y del esfuerzo
fue olvidada y devastada en el error.

Torbellino de pasiones afirmaba
una pérfida dialéctica inferior,
que el mundo en una guerra rechazaba
letanías que Argentina adoptó.

Nuestra patria fue guiada por consignas
repetidas sin sentido ni pudor,
era el fin personalista de ideas
de opiniones, fundamentos y razón.

Sólo lemas con promesas insensatas,
ignorancia y facilismo clientelar,
los gobiernos de alternancia no pudieron
con el vicio y corrupción estructural.
Cuando no eran poder lo acechaban
con temible vigilancia sindical.

Varias veces agotaron su gobierno
Dando pie a una aventura militar
cuando estábamos al borde de las llamas
no temían al “de facto” convocar.

Democracia en la Grecia que ilumina
desde el fondo de la historia y tradición
era gobierno del pueblo para el pueblo
un concepto pilar el día de hoy.

Pero es frágil porque en ella se espera
de los líderes muy limpia intención,
ambiciones personales compatibles
y cuidar el patrimonio en la Nación.

Parte 4 La Patria Redimida

Hoy los cielos de la Patria nos ofrecen
una nueva esperanza amanecida,
sin corruptos hoy miramos a los ojos
a un mundo que hasta ayer nos cohibía.

El derrumbe populista es para siempre
hoy un nuevo paradigma se ha instalado,
educación y futuro a nuestros hijos
pero no todo ha de esperarse del Estado.

Hay un sesgo remanente que nos hiere
en el alma militar profundamente,
es que el pueblo de un tajo fue sesgado
y la historia alterada impunemente.

No habrá paz en las almas doloridas,
ni remanso en pechos acongojados,
mientras no haya libertad y en cada herida,
una flor que su celda ha olvidado.

Levantemos bien en alto la mirada
recobremos libertades hoy perdidas.
Impidamos que mancillen los anhelos,
custodiemos la promesa renacida.

Alentemos esperanzas que amanecen,
de los sueños en que estábamos sumidos
en el alba muchos soles han salido
a brillar sobre valores escondidos.

No olvidemos a los hombres que en Malvinas
se quedaron para siempre en los turbales,
en el mar profundo y frío y roqueríos,
o en algún prístino cielo azul inalcanzable.

Ellos son guardia de honor que nunca cambia,
No hay paradas, ni pompas, ni desfiles,
Pero sienten la emoción que nos embarga
Y la gratitud de todo un pueblo es ostensible.

Combatientes y caídos (Veteranos)
Son parte de la historia americana
Son el centro de relato centenario
Que da orgullo a ciudadanos de esta Patria.

No habrá tiempo para oscuros desatinos
ni habrá siembra de más odios hoy tronchados
en la senda que hollamos ya reunidos
a paso altivo y estos himnos entonando.

Nadie ose interrumpir nuestro camino
por senderos que transitan a la Gloria
o daremos batalla hasta la muerte
aunque esté aún más lejos la victoria.

Marino Poeta



Actividades académicas y culturales

Desarrolladas desde febrero hasta agosto de 2016 inclusive

ACADÉMICAS

JUEVES 17 DE MARZO

Ciclo de Conferencias en el Cincuentenario del Instituto Aeronaval
Segunda conferencia

La aventura del Plus Ultra

CN VGM (R) Juan José Membrana

MARTES 22 DE MARZO

ISIS y el manejo del salvajismo
Cnel (R) Omar Alberto Locatelli

MARTES 29 DE MARZO

La situación política y económica, su impacto en las empresas de servicio

Dr. Juan Carlos De Pablo

JUEVES 7 DE ABRIL

Bicentenario de las campañas corsarias de Brown y Bouchard al Pacífico

CN (R) Magister Tomás Merino

Organizada por el Centro Naval y el Instituto Nacional Browniano

JUEVES 21 DE ABRIL

Conferencia organizada por el Centro Naval y la Fundación Histarmar

Arqueología marítima en el Golfo San Jorge Recuperando historias olvidadas de la Patagonia

Dra. Mónica Grosso y Arq. Cristian Murray

JUEVES 19 DE MAYO

Repensando Malvinas

Embajador Juan Archibaldo Lanús
CN (R) Javier Valladares

JUEVES 23 DE JUNIO

La industria naval argentina, necesaria y posible

Sr. Raúl Rafael Podetti Alric

JUEVES 23 DE JUNIO

La industria naval argentina, necesaria y posible

Sr. Raúl Rafael Podetti Alric

MIÉRCOLES 29 DE JUNIO

Marcos Antonio Zar pionero de la Aviación Naval y precursor del desarrollo de los pueblos patagónicos

Sr. Pablo Marcelo Arbeletche

JUEVES 7 DE JULIO

Doscientos años de nuestra Independencia. Los hombres de Julio

Sr. Eduardo Lazzari

JUEVES 28 DE JULIO

Ciclo de Conferencias en el Cincuentenario del Instituto Aeronaval
Segunda conferencia

El primer vuelo Nueva York - Buenos Aires y su relación con la Armada y Aerolíneas Argentinas

CN VGM (R) Juan José Membrana

JUEVES 11 DE AGOSTO

Oliva: un museo desde el corazón

Sr. Gabriel Fioni e integrantes del Museo Nacional de Malvinas

Organizada por el Instituto Aeronaval y Centro Naval.

Ciclo de conferencias

"A cien años del pensamiento del Vicealmirante Storni" (*)

8 DE JUNIO - PRIMERA JORNADA: "EL LEGADO DE STORNI"

Primer bloque:

Vida y personalidad del Valte. Storni

Lic. Alfio A. Puglisi

Segundo bloque:

El pensamiento de Storni

Alte. VGM (R) Enrique Molina Pico

Moderador: Ing. José Rocchi

25 DE AGOSTO - SEGUNDA JORNADA

Primer bloque:

Conocimiento Científico

Dra. Frida Armas,
Capitán de Navío Ariel Troisi
y Lic. Marcelo Serangeli

Moderador: Ing. José Rocchi

Segundo Bloque: Perspectiva política sobre los Intereses Marítimos

Dr. Alejandro Mentaberry
y Doctor Ángel Tello

Moderador: Alte. VGM (R)

Daniel Alberto Enrique Martin

CULTURALES

MARTES 5 DE ABRIL

Concierto ofrecido por la pianista Julieta Iglesias

MARTES 3 DE MAYO

Orquesta Five For Jazz, dirigida por el Maestro Juan Carlos Stoppani, interpretando "El jazz a través del tiempo"

MARTES 24 DE MAYO

Concierto de la mezzosoprano Laura Álvarez Renedo, la soprano Cintia Verna y el tenor Diego Miguel

MARTES 7 DE JUNIO

Ensamble Sinfónico de la Policía Metropolitana, dirigido por el Maestro Jorge Silveyra

MARTES 21 DE JUNIO

Velada Croata-Húngara

Oleg Pishénin (violín), Iván Rutkauskas (piano), Juan Ufor (piano), Dorotea Racz (cello-Croacia), Dmitry Samogray (piano-USA), Coro Croata Jadran-Hrvatski Pjevaciki Zbor Jadran, Integrantes femeninas de Jadran-Vocal Valovi, Integrantes masculinos de Jadran-Klapa BA, el Coro femenino Hungría y el Coro masculino Kodály del Conservatorio J. J. Castro (Dir. Sylvia Leidemann).

MARTES 5 DE JULIO

Concierto realizado por Montiel Espectáculos con el Grupo Lírico Calíope, integrado por la soprano Edith Mete, la mezzosoprano Mónica Koggionis, el tenor Pablo Selci, el contratenor y pianista Damián Ramírez.

MIÉRCOLES 3 DE AGOSTO

Concierto en Homenaje a Compositores Argentinos del 1900

Barítono Francisco González, las sopranos Jaia Nurit Niborski y Florencia Ribero, acompañados por el pianista Tomás Ballicora.

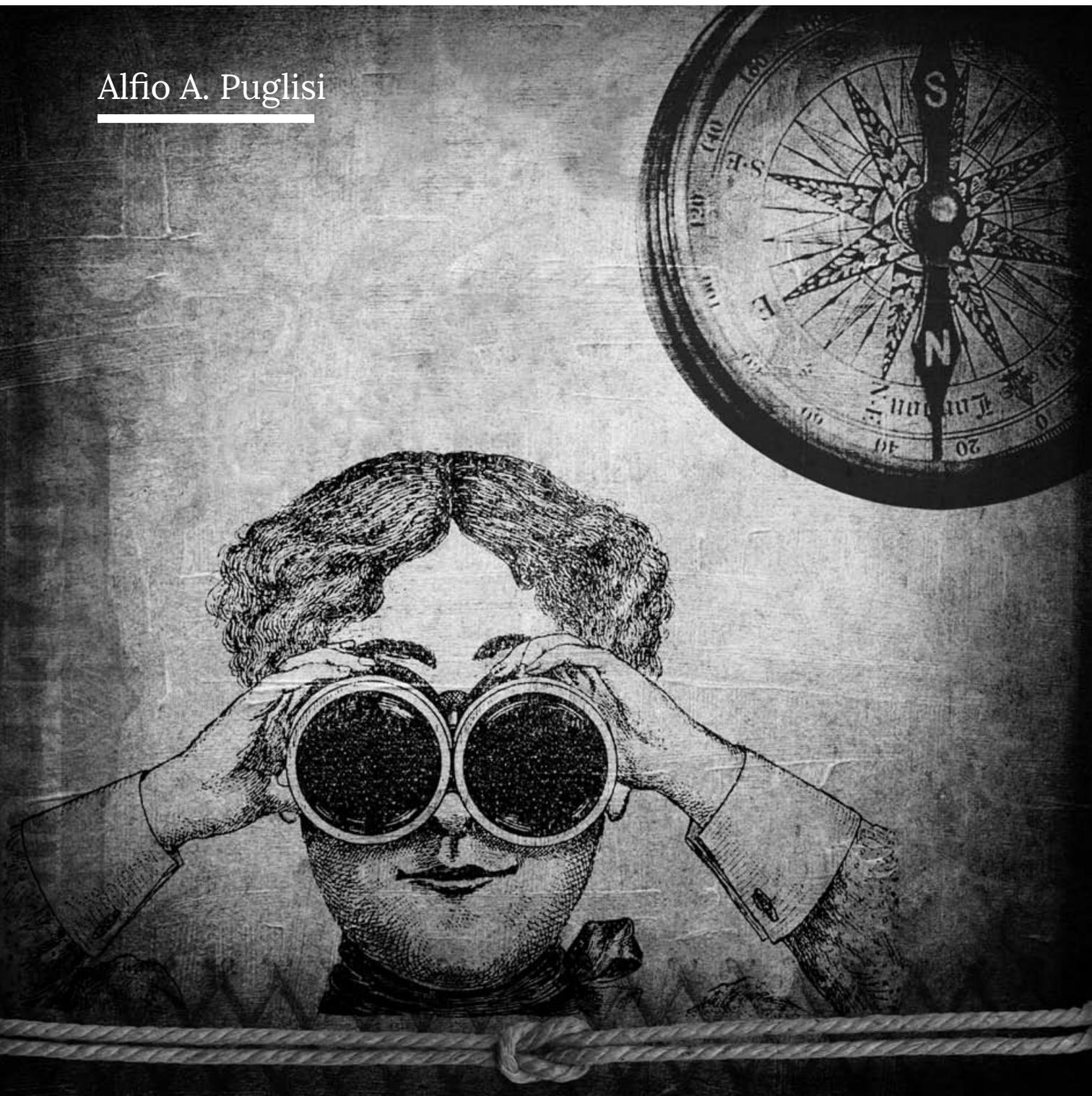
MARTES 30 DE AGOSTO

Orquesta de la Armada Argentina dirigida por el Capitán de Corbeta Ángel Marcelo Zurlo

(*) Se reproducen en página 136 de este Boletín de Centro Naval

¿TIENE LA ARGENTINA UN DESTINO MANIFIESTO?

Alfio A. Puglisi



Una nación se imagina a sí misma, y en esa invención encuentra su sentido. Las naciones se distinguen no por la falsedad o autenticidad de lo que narran sobre sí mismas, sino por el estilo en el cual son imaginadas. Es decir, por los gestos, las palabras y los silencios que eligen para narrarse.

Tomás Eloy Martínez¹

Dos países de América lo poseen: los Estados Unidos y el Brasil. La creencia en él es un elemento cohesivo que ayuda a fijar un norte y a crear el sentimiento de comunidad emocional y política de una nación.

Nacido de las utopías posrenacentistas de hondo contenido religioso, los EE. UU. creen que la Providencia los eligió para encarnar la primera república constitucional y un modelo de democracia representativa que debe imponerse en el resto del mundo.² Raymond Aron (1905-1983) llamó a los EE. UU. “República Imperial”. El Brasil, que nació imperio, sólo cree en su infinito crecimiento y, tras estos antecedentes, se transformó en una república expansiva y dominante del escenario de Sudamérica. Cada uno de ellos gravita en un hemisferio y tiene vecinos limítrofes de gran peso y poder: México y Canadá el primero; la Argentina el segundo. México fue cuna de una de las dos o tres civilizaciones precolombinas; la Argentina de hoy, de un virreinato que abarcaba desde la Guayra hasta el Cabo de Hornos y desde el Plata hasta el Pacífico. Ambos, venidos a menos. Cuando André Malraux llegó a Buenos Aires, esta le pareció la capital de un imperio imaginario, el resabio del antiguo virreinato³. Curioso también, ambos países con destino manifiesto se presentan como “Estados Unidos” y tardaron en abolir la esclavitud en su seno. El Brasil se recostó sobre los EE. UU. y ha sido un país privilegiado por él; fue el primero en reconocer al país sudamericano como tal en mayo de 1824. “*In God we trust*” tienen por lema los EE. UU.; “*Orden y Progreso*” proclama en su escudo el Brasil.

La Argentina no parece tener un destino manifiesto; de eso, al menos, no se habla, es un tema sobre el cual no discursen ni los políticos ni los historiadores. Sólo en un puñado de ellos estuvo presente la idea de reconstruir el virreinato. Tampoco la Argentina parece tener lema, aunque, de tanto en tanto, algún gobierno reflota el de las monedas del año 13, como “En unión y libertad”. Se contraponen a este, otros con visión parcial: “Viva la Santa Federación” o aun “Federación o muerte”, al que Sarmiento opuso “Civilización y barbarie”. Ezequiel Martínez Estrada, perspicaz, observó que no se trata de una disyunción, sino de una conjunción. Civilización “y” barbarie son, entre nosotros, elementos constitutivos de nuestro ser nacional, conviven oponiéndose cíclicamente entre sí, se manifiestan en un equilibrio inestable y a merced del que puedan mantener los gobiernos, y se encarnan en diversas figuras de dirigentes a través de la historia⁴.

Por razones geográficas y económicas, conviven dos argentinas: una tucumanesa tradicional, hispánica, castiza, conservadora y vertical, que abarca el noroeste y tuvo por

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.

1 A propósito de Comunidades imaginadas, de Benedict Anderson. Tomado de Juan Pablo Neyret: *Sombras terribles*. En *Espéculo*, año VIII, julio/octubre 2003, *Revista Digital*.

2 Creído y sentido por el pueblo americano: esta idea fue enunciada por primera vez en el artículo “Anexión” del periodista John L. O’Sullivan, publicado en la revista *Democratic Review* de Nueva York, en el número de julio-agosto de 1845.

3 Argentina nació virreinato, subordinado a un rey, por eso se independizó dos veces: del virrey, el 25 de mayo de 1810 y del rey, el 9 de julio de 1816. Miró más a Europa que a los EE. UU. Se ligó comercialmente a Inglaterra, culturalmente a Francia y científicamente a Alemania y a Francia. Se cree un país europeo.

La Revolución de Mayo, una típica revolución de ciudad, se dio en el virreinato más pobre y fue la primera triunfante en Hispanoamérica; tal vez escondió en sus entrañas un destino manifiesto...

vértice sur la aduana seca de Córdoba. Otra litoraleña, portuaria, liberal y progresista, abierta a la inmigración de hombres y al aporte de ideas atlánticas y europeas, cuya patología es el contrabando y la especulación prestamista. Se agrega a esto la antinomia y, más aún, el antagonismo entre el interior –las provincias– y Buenos Aires. Y aun dentro de esta aldea se reproduce la dicotomía, manifiesta cuando, ante cierta prosperidad comercial, comenzó a imponerse el uso del nombre del puerto (Buenos Aires) por sobre el de la ciudad (Santísima Trinidad). Por eso, nos llamamos “porteños” en vez de “trinitarios”, con todo lo que ello conlleva: el porteño preocupado por la libertad de comercio, la introducción de mercancías e ideas, los negocios fáciles a través de la Aduana o por medio del contrabando, que alcanzaba, también, a negros esclavos. El trinitario, hombre de la tierra, trabajador, empleado público, militar, fiel al Rey y luego al Estado fue siendo desplazado⁵. Como Héctor A. Murena lo sugirió en un recordado ensayo, las ciudades poseen un nombre secreto, acaso este sea el suyo⁶.

Una nación dividida o en conflicto interno semipermanente no puede vislumbrar ni llevar adelante su destino, este queda sepultado en capas profundas de su psique colectiva y aflora muy de vez en cuando según las circunstancias.

La Revolución de Mayo, una típica revolución de ciudad, se dio en el virreinato más pobre y fue la primera triunfante en Hispanoamérica; tal vez escondió en sus entrañas un destino manifiesto... El envío de expediciones cívico-militares al interior del virreinato lo comprueba; pero esto, a su vez, desató más suspicacias sobre las pretensiones hegemónicas de Buenos Aires y fue resistido en Córdoba, en el Paraguay y en el Altiplano⁷. Tampoco hubo entendimiento con el caudillo oriental Artigas. Nótese la hondura de las diferencias.

La colosal fuerza centrífuga de la Revolución de Mayo hizo que su buena nueva trascendiera nuestras fronteras; la cruzada de San Martín y el curso de Brown por el Pacífico tuvieron ese propósito. Se le agregó el accionar de otros corsarios que actuaron frente a Cádiz, Puerto Príncipe y Santiago de Cuba (Tomás Taylor) y en el Caribe (Luis Miguel Aury), que marcharon rumbo a la India (Antonio Toll y Bernadet) o que dieron la vuelta al mundo (Hipólito Bouchard). De este modo, un destino manifiesto no le faltó a la Revolución de Mayo ni tampoco una vocación marítima; según Alfred T. Mahan (1840-1914), ambos van juntos⁸.

Las expediciones de San Martín y de Brown fueron empresas personales y tuvieron relativo apoyo gubernamental. San Martín cruzó los Andes cuando se lo reclamaba para poner orden en el litoral. Brown, desencantado ante los tejes y manejes en la organización del curso sobre el Pacífico y contraviniendo el deseo gubernamental de usar sus fuerzas en las guerras interiores, se hizo a la mar por su cuenta y sostuvo: “...estoy contento de dejar este lugar donde veo a los hombres honestos despreciados y a los pícaros favorecidos...”. Asombroso paralelo de dos vidas al servicio de una misma causa.

Si bien el lema del ideario de Mayo se sintetizaba en la expresión “En unión y libertad”, la unión o, al menos, la ausencia de conflicto no llegaría sino hasta el año 80, más de sesenta años después de Mayo y más de un ciclo histórico completo⁹. En el medio, se desarrollaron las luchas de las provincias contra Buenos Aires, las provincias entre sí y la de los federales contra los unitarios, transversal a las anteriores. San Martín, de regreso al país, ni quiso desembarcar. Brown, gobernador delegado a cargo de la provincia de Buenos Aires, renunció al poco tiempo, harto de presiones de todo tipo.

El destino manifiesto de Mayo parece agotarse en Ayacucho, ya ni granaderos quedaban. Mueren, también, los restos del virreinato, algunas audiencias se independizan, otros territorios se pierden, y la herencia institucional española (por ejemplo, los Ca-

4 Los invariantes históricos en el Facundo, Bs. As., Viau, 1947.

5 Daniel Larriqueta: *La Argentina Imperial*, Bs. As., Sudamericana, 1996, caps. 12 y 13. José María Rosa: *Porteños ricos y trinitarios pobres*, Bs. As., Maizal, 2006.

6 Héctor A. Murena: *La cárcel de la mente*, Bs. As., Emecé, 1971.

7 Las expediciones al norte fueron, también, para no perder los yacimientos de Potosí. Hubo, además, una expedición hacia el sur, al mando del coronel ingeniero Pedro A. García, bisabuelo del Alte. Manuel García Mansilla, para buscar sal y lograr el reconocimiento de los indios, que nos dio una década sin malones.

8 Talasopolítico que influyó para romper el autoaislamiento norteamericano, con el desarrollo de una flota acorazada y su expansión posterior sobre el Caribe y el Pacífico Norte.

9 Véase de mi autoría: *Generaciones Navales*, Bs. As., Publicaciones Navales, 2010.

bildos) es abolida por Rivadavia. Del 20 al 80, transcurre un ciclo de decadencia¹⁰. El costo de sangre y el económico fue enorme¹¹.

Leonel Itaussu Almeida Mello¹² observa que, mientras los países herederos de España adoptaron el modelo de gobierno republicano y se fragmentaron en diversos países, el Brasil estableció una monarquía y conservó, de ese modo, su unidad. Del mismo modo y a diferencia entre ambos, el Brasil mantuvo su vocación expansionista, heredada del espíritu *bandeirante*; mientras la Argentina, que perdió territorio desde sus orígenes, cultiva un *ethos* irredentista, cuyo sueño es la restauración del antiguo virreinato del Río de la Plata.

La creencia en un destino manifiesto se renovó con las generaciones del 80 y del 95, que expandieron el país y comenzaron a poblar la Patagonia, llegando, incluso, a la Antártica. Las tierras ganadas se entregaron a la ganadería o a las tareas agropecuarias, se abrió el país a la inmigración europea y ni el indio ni el gaucho, que se servían del ganado cimarrón, tuvieron cabida en este proyecto. Reaccionaron con el malón o la montonera y fueron literalmente barridos. Oleadas de inmigrantes poblaron el territorio a medida que avanzaba el ferrocarril, y este se abrió como abanico desde Rosario, Buenos Aires y Bahía Blanca. Según Roberto Cachanoski, hubo trabajadores golondrina que venían de Europa y en cuatro o cinco meses ganaban unas 40 a 50 libras, diez veces más de lo que podían ganar en su patria¹³.

Un conjunto de argentinos, encabezados por Estanislao S. Zeballos, Victorino de la Plaza, Roque Sáenz Peña, Bernardo de Irigoyen, Carlos Pellegrini y José Ingenieros, entre otros, postularon un destino manifiesto argentino, basado en la amplitud de su territorio, la fecundidad de su tierra, su clima templado y su raza blanca, neolatina, lo que convertiría al país en el más fuerte del cono sur¹⁴. Tras los Pactos de Mayo, la Armada Argentina entró en un cierto desarme, lo que aprovechó el Brasil para adquirir un par de *dreadnought*, con lo que quebró a su favor el equilibrio naval sudamericano. Estanislao Zeballos¹⁵ reaccionó con su vehemencia de siempre, y la Argentina se rearmó. El equilibrio resultante de la paridad de fuerzas mantuvo la paz, pero la Argentina fue rectora por su capacidad militar y su desarrollo educativo.

El nuevo ideario argentino se basó en el positivismo finisecular, el aprecio a las ciencias naturales y experimentales, el culto al progreso, cierto eugenismo, el principismo en el manejo de lo internacional, la educación como redentora de la humanidad e instrumento de ascenso social, etc. La Argentina creció como nunca compitiendo contra la otra meca, los EE. UU. El destino manifiesto fue la Argentina como tierra de promisión, como granero del mundo¹⁶.

El Matadero y el *Martín Fierro* muestran al gaucho; el *Facundo*, *El Chacho* o *El General Fray Félix Aldao* de Sarmiento, la montonera; mientras el *Canto a la Argentina*¹⁷ de Rubén Darío –cuyo destino diplomático fue aquí antes de ser destinado a París– atestigua el fervor del Centenario y la esperanza que despertaba como país.

¡Y yo, por fin, qué he de decirte,
en voto cordial, Argentina!
Que tu bajel no encuentre sirte,
que sea inexhausta tu mina,
inacabables tus rebaños
y que los pueblos extraños
coman el pan de tu harina.

Una nación dividida o en conflicto interno semipermanente no puede vislumbrar ni llevar adelante su destino, este queda sepultado en capas profundas de su psique colectiva y aflora muy de vez en cuando según las circunstancias.

- 10 Tulio E. Ortiz, *Los ciclos históricos argentinos*, Bs. As., Plus Ultra, 1977. Cada ciclo comprende 60 años, cuatro generaciones (15 años cada una) y alternan los de crecimiento con los de decadencia.
- 11 Juan Álvarez, *Las guerras civiles argentinas*, Bs. As., Eudeba, 1966.
- 12 Almeida Mello, Leonel Itaussu: *Brasil y Argentina en perspectiva: competencia, distensión e Integración*, Bs. As., CLACSO, 2002.
- 13 Roberto Cachanoski, *El síndrome argentino*, Bs. As., Ediciones B, 2006.
- 14 Concepto ideado por el Almirante Segundo R. Storni en sus *Intereses Marítimos* y que aún se usa.
- 15 Estanislao S. Zeballos (1854-1923) fue dos veces ministro de RR. EE., dirigía el diario *La Prensa* y era editor de la *Revista de Derecho, Historia y Letras*, ambas de gran influencia en la época.
- 16 La Argentina llegó a poseer una de las riquezas per cápita más elevada del mundo. La tasa anual de crecimiento del PBI 1870-1914 de la Argentina superaba la de los EE. UU., ¡5,61 contra 3,66! Al 31 de mayo de 1918, los depósitos bancarios aumentaron en Buenos Aires en un 50%, o sea, de 751.827.600 dólares a 1050.173.900. Entre 1917-1920, la Argentina prestó a los aliados 250 millones de dólares, con lo cual pasó a desempeñar, por primera vez, el papel de nación acreedora. Véase: Peters, Harold E.: *The foreign Debt of the Argentine Republic*, (1934), J. Hopkins University Press, p. 95.
- 17 Bs. As., Espasa Calpe, *Colección Austral* N.º 871, 1949.

Libertad, derecho y soberanía parecen ser sacrosantas palabras de un lema que explicita algún tipo de destino manifiesto en quien lucha por ellas.

Tras las guerras mundiales, la Argentina recibió nuevos inmigrantes de la más diversa procedencia. También nuevos contingentes sociales accedieron a la cosa pública y comenzaron a dirigir la política. Con el normalismo, la Argentina fue el primer país del mundo en eliminar en la práctica el analfabetismo y la educación se generalizó. Tras la Reforma Universitaria, dicho nivel educativo se abrió para todos, y el inmigrante deseó tener a sus hijos lo más educados posible, como trampolín de elevación social. La obra *M'hijo el Doctor* de Florencio Sánchez da testimonio de la época.

Tras el Centenario, la Argentina fue perdiendo su impulso, su calidad educativa y su posicionamiento internacional. No la favoreció el neutralismo de entre guerras ni la adopción de modelos políticos e ideas de los perdedores de la última contienda. Una vez más, la Argentina optó por el peor ejemplo de Europa en vez de por el mejor de América. El cóndor no podía llevarse bien con el águila; el Sol, con las estrellas.

Las relaciones con los EE. UU., país situado en las antípodas, nunca fueron ni óptimas ni permanentes. No así entre los EE. UU. y el Brasil, cuyos destinos manifiestos hasta ahora no han chocado. Hay rivalidad entre los EE.UU. y la Argentina, pues, lejos de complementarse, sus economías compiten entre sí en el ámbito agropecuario, y su visión filosófica del mundo y su cultura son distintas. La Doctrina Monroe, sintetizada en la frase "América para los americanos", fue elaborada por John Quincy Adams y atribuida a James Monroe en el año 1823. Servía para justificar la intervención norteamericana, especialmente en su patio trasero: el Caribe. Nació cuando Simón Bolívar comenzaba a enarbolar la bandera del hispanoamericanismo. Los Estados Unidos se negaron a cumplir esta Doctrina en 1902, aunque ellos mismos la habían creado. Ese año, el Reino Unido, Alemania e Italia impusieron un bloqueo naval a Venezuela porque, empobrecida por su guerra civil, no podía pagar la deuda externa que poseía. La Argentina levantó su voz. Luis María Drago (1859-1921), ministro de Relaciones Exteriores de Argentina, sostuvo entonces que la deuda de un Estado no puede ser argumento para justificar la agresión militar ni la ocupación de su territorio por otros. Carlos Calvo (1824-1906), a su vez, que los pleitos con los ciudadanos extranjeros debían necesariamente ser solucionados por los tribunales locales y evitar, así, la intervención diplomática del país de pertenencia. Ambos principios tuvieron gran aceptación entre los países de América Latina y han sido incorporados al texto de muchas constituciones. Sólo con la adopción de la Política de Buena Vecindad, en 1933, los Estados Unidos dejaron su resistencia frente a ellos, pues constituían un freno a su intervención. Desde entonces, surgió la idea de que la Argentina debía defender el principio de soberanía y los derechos de todos los países de la región contra la política del "garrote". Tal vez, un destino manifiesto, asignado por otros.

La idea estadounidense de su destino contiene los elementos constitutivos de la ética protestante que ha heredado: la predestinación, el individualismo, la justificación por la fe y las obras, el valor del trabajo, el sentido de la libertad y la igualdad.

Inglaterra fue un país de emigración, estableció colonias en el extranjero y las institucionalizó. Los EE. UU. son de inmigración, recibe gente en su seno; pero interviene militarmente, depone gobiernos, firma acuerdos, se rodea de bases cercanas y defensivas¹⁸. Considera el Caribe un *mare nostrum*, por él colisionó con México (Texas y California) y, más adelante, con España (Cuba, Filipinas y Puerto Rico). Frente a todo esto y por las discrepancias sobre la neutralidad durante la Primera Guerra Mundial, el presidente Hipólito Irigoyen sostuvo ante el presidente Herbert Hoover: "Los hombres deben ser sagrados para los hombres, y los pueblos, para los pueblos".

Libertad, derecho y soberanía parecen ser sacrosantas palabras de un lema que explicita algún tipo de destino manifiesto en quien lucha por ellas¹⁹.

¹⁸ Eric Hobsbawm, *Guerra y paz en el siglo XXI*, Bs. As., N Clarín, 2012.

¹⁹ Durante diez años, el justicialismo sostuvo el lema "Una Nación justa, libre y soberana", que hoy también perdió su fuerza convocante.

El conflicto entre Bolivia y Paraguay se saldó por intervención del canciller argentino, Carlos Saavedra Lamas (1878-1959), después Premio Nobel. La ayuda a España durante y después de su guerra corrobora también el aserto. Daniel García Mansilla (1867-1957) hizo valer por primera vez el derecho de asilo durante ese conflicto. Luego, durante y después de la Segunda Guerra, el país abrió sus puertas a judíos y alemanes, tal como lo había hecho con republicanos y monárquicos españoles durante la Guerra Civil española. Fue uno de los primeros en reconocer el Estado de Israel.

Las Fuerzas Armadas, con su poder, contribuyeron a mantener el equilibrio en Sudamérica; hubo paz. Ellas se reciclaron, dejaron las guerras de la independencia y las intestinas, y marcharon primero hacia la Patagonia y la Antártica y, luego, emprendieron el camino del desarrollo industrial y de infraestructura. Crearon YPF y dirigieron la investigación nuclear y espacial.

Estallado el siglo XXI, nos encontramos con el fuerte argumento de los derechos humanos, que ha creado un nuevo escenario social. Acompaña esta idea una nueva época de inmigración, esta vez oriunda de Latinoamérica, que se aplica a la actividad comercial o sobre el área de servicios. Hombres del viejo virreinato y del Caribe, allí donde llegaron las primeras expediciones colombinas, marchan ahora hacia aquí. La fuerza centrífuga de la Revolución de Mayo parece haberse invertido, es ahora un país centrípeto, lo que motiva su autoanálisis permanente. ¿Por qué vienen? ¿Qué es lo que los atrae? ¿Más libertad, mejores condiciones de vida, mejor futuro? ¿Es que aún por cierta inercia se mantiene nuestro liderazgo en Latinoamérica? ¿Es que en esta hora podemos liderarla en su desarrollo económico y político, es decir, republicano y democrático? Esta nueva realidad sugiere, tal vez, el renacer de las ideas sostenidas en los albores de nuestra nación y que nunca decayeron como sentimiento y rebeldía nacional.

Nuestro destino medianamente manifiesto parece renovarse con las épocas, ¿habrá algo común y más profundo aún? Caso contrario, no consistiría en algo que vertebrase la continuidad histórica de la Nación.

Sin un claro puerto de arribo, con algunas líneas meramente esbozadas, se necesitará de la intelectualidad y de la dirigencia política para la toma de conciencia, y también de la participación de todos los sectores para la reflexión y la construcción de un camino que nos lleve hacia el destino de grandeza que siempre hemos intuido como propio.

En su segundo viaje a la Argentina, José Ortega y Gasset se encontró con un pueblo que “no se contenta con ser una nación entre otras; exige un destino peraltado, no le sabría una historia sin triunfo y está resuelto a mandar”.

Hoy el argentino está solo y espera, hay nostalgia en él de un pasado que pudo ser y no fue. Algunos sostienen que no es nostalgia, sino una actitud de espera, de espera en su propia grandeza, pero esta no nos ha de llegar como una gracia celestial y menos de la creencia de ser los mejores. Hay que conquistarla. “¡Argentinos, a las cosas!” ■

Nuestro destino manifiesto parece renovarse con las épocas, ¿habrá algo común y más profundo aún?

- Almeida Mello, Leonel Itaussu, *Brasil y Argentina en perspectiva: competencia, distensión e integración*, Bs. As., CLACSO, 2002.
- Carlos Escudé, *Un enigma: la irracionalidad argentina frente a la Segunda Guerra Mundial, Estudios interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, Vol. 6, N.º 2, 2015, Tel Aviv University.
- Pablo Lacoste, “Estanislao Zeballos y la política exterior argentina con Brasil y Chile”, en *Revista Confluencia*, año 1, número 2, primavera de 2003, Mendoza, Argentina.
- Storni, Segundo, “El doctor Estanislao S. Zeballos y la Marina de Guerra”, en *Revista de Derecho, Historia y Letras*, Buenos Aires, tomo LXXVI, pp. 364-365, (1923).
- Gregoria Celada Domínguez y Rita Giacalone: *Revista de Derecho, Historia y Letras (1898-1923)*, Estudio e Índice General, en IUSHISTORIA N.º 4, octubre de 2007.
- Sosa, A. D.: “Domingo Martínez de Irala”. En *Historia Paraguaya*. Academia Paraguaya de Historia, vol. XLVIII, pág. 497 y subsiguientes.

Ciclo de conferencias
"A cien años del pensamiento
del Vicealmirante Storni"

Primera jornada, 8 de junio de 2016.
"El legado de Storni"



Conferencia del Profesor Alfio A. Puglisi

Vicealmirante Segundo Rosa Storni

Un clan y varias familias

Los Storni constituyen un clan oriundo del cantón ítalo-suizo de Tesino, cuya capital es Bellinzona, situada cerca de los lagos de Lugano y Maggiore, en plenos Alpes suizos.

Se habla allí un italiano con influencias del lombardo, además de otros dialectos propios de cada valle. En estos valles, se yerguen los altos campanarios de las iglesias para que el repicar de las campanas tenga largo alcance. La población de lo alto de la montaña se enteraba de lo que pasaba en el valle por los toques de la hora y del ángelus (mediodía), y se hacían toques especiales para el comienzo de la misa, los difuntos, las reuniones, las alarmas, etc. Algunos pueblos tienen escudos con cabras, lo que delata el oficio ancestral de pastores de montaña, gente austera, acostumbrada al aislamiento, que habla con jerga propia. Algunos sólo bajan a la comuna para los casamientos, los entierros y alguna festividad especial. Muchos son primos entre sí, primos de *allá* más que de *acá*.

Los Storni llegaron a la Argentina unos diez años antes del aluvión inmigratorio que vino para radicarse en colonias agrícolas. Crisis económicas, cansancio ante las

guerras europeas, una mitología sobre el porvenir de América, entre otros, hicieron que se generara un movimiento instintivo de inmigración en el seno del clan.

No es extraño, entonces, que, llegados a un país extenso como la Argentina, muchos primos se hayan esparcido en él buscando su propio destino. El instinto gregario que congrega al clan se disuelve ante el gran espacio que ofrece nuestro país.

Julio Natalicio (o, simplemente, Natal) Storni Stamparoni nació en Origlio, cantón de Tesino, el 24 de diciembre de 1848 (de allí, su segundo nombre). Llegó a Tucumán cerca de 1870 y se casó con Felina Verasaluce Leal, nacida el 3 de enero de 1851, hija de Rosa Agustín Verasaluce, dueño de una curtiembre, y de Agustina Leal. Los Verasaluce (a veces, Berasaluce) eran una familia más bien pequeña, pero con cierto arraigo desde antiguo en las provincias del norte. Mantenían una relación familiar con los Ruiz Huidobro, que constituyen un solar más amplio. En España, estos gozan de pergaminos de nobleza y de escudo propio. Su apellido significa, en vasco, "hortal largo". No ocurre lo mismo con los Storni de la Suiza italiana, quienes constituyen un clan sin armas de nobleza y son republicanos, como todos los suizos. Su nombre alude al estornino, un ave

que forma bandadas de vistoso vuelo, pues cambian de forma sin que las aves se choquen, aunque vuelen muy próximas unas de otras. En general, los Storni se dedicaban a oficios varios, preferentemente inmobiliarios y hoteleros, y tenían restaurantes y afines: fábricas de hielo, sodas, cervezas, pastelería, etc.; es decir, en su mayoría, se trataba de negocios gastronómicos. Sólo uno de los hijos estudiaba una carrera militar, eclesiástica o universitaria.



Otros Storni fueron llegando poco a poco. Primero lo hicieron los hermanos Antonio y Ángelo Storni, que emigraron con cierto capital y se radicaron en la provincia de Córdoba, donde crearon una pequeña empresa dedicada a trabajos de refacciones y de construcción. Al poco tiempo, llegaron a poseer una calera y una mina de plata. Luego, en 1880, fundaron una fábrica de hielo, soda y gaseosas en San Juan, que surtía de manera exclusiva a la confitería y pastelería del teatro Los Andes, que ellos mismos habían refaccionado. Años después, las botellas de cerveza con etiquetas que decían «Cerveza Los Alpes, de Storni y Cía.» circularon por toda la región y se exportaron a Chile en porrones de cerámica. En 1883, llegó Alfonso, negociante, oriundo de Lugaggia, con su esposa de tan solo 16 años, Margarita Mariana Paulina Martignoni Vailati, de Origlio, un pueblo vecino. Alfonso no se adaptó, y regresaron a Suiza, donde nació Alfonsina Storni el 29 de mayo de 1892. Los hermanos hicieron plata en San Juan, pero el terremoto de 1894 más la situación socioeconómica que rodeó la Revolución del 90 con bancarrota generalizada desmoronó el imperio que estaban construyendo. El padre de Alfonsina y el de Segundo fallecieron temprano.

Segundo Rosa Storni nació el 16 de julio de 1876. ¿Por qué “Segundo”? Pues, porque era el segundo. Antes nacieron mellizas, María Luisa y María de las Mercedes Storni, de las que sobrevivió una, la primera. “Rosa” le fue puesto por su abuelo. Sus padres tuvieron otras cinco hijas y un varón más: Julio Juan de Mata Santiago Storni, quien fue un notable agrónomo, educador, folklorista e historiador del Tucumán.

Los Storni son de buena inteligencia, con gran capacidad de síntesis creadora, y pueden sobresalir en la profesión que abracen. No rehúyen al estudio. Han desempeñado puestos directivos con acierto y han actuado en diversos campos. Alfonsina y Segundo Rosa, primos lejanos, son asombrosamente parecidos por su tez blanca, tendencia a ser rubios, cara redonda, nariz, mentón y sonrisa franca. Ambos se encuentran entre los respiratorios y cerebrales, según la biotopología de Claude Sigaud.

Vida profesional

Storni decidió ingresar a la Escuela Naval Militar, y su madre firmó la autorización. Como Storni, con 18 años, estaba excedido en edad, se le sugirió rendir libre las materias de primer año

en vez de las del examen de ingreso, y egresó a la cabeza de la promoción 21 en 1897. Algunos de sus compañeros fueron: Felipe Fliess, luego gran gerente de la explotación del petróleo en Comodoro Rivadavia; Andrés M. Laprade, quien, fiel a la Constitución, quiso impedir la revolución del 30, pero nunca recibió la orden de hacerlo del vicepresidente Enrique Martínez a cargo del gobierno; Gabriel Albarracín, que también escribió sobre geopolítica marina; Pedro Gully, etc.

Storni tuvo sus clases en el viejo caserón de Rosas –donde estuvo alojada la escuela entre 1892 y 1899–, que luego fue mandado a demoler por el Intendente Adolfo Bullrich (1898-1902) para ampliar los bosques de Palermo. Su director fue el Capitán de Navío Martín Guerrico, quien se desempeñaba al frente de ella por segunda vez (1893-1896). Entre sus profesores, se encontraban Luis Pastor y Teruel, Ulric Courtois, Henri Stein, etc. La currícula, con sesgo enciclopédico, fue diseñada por los directores Beuf y Bachmann, con el asesoramiento de Paul Groussac. El país necesitaba oficiales con una formación polivalente, pues, además de navegar mar afuera, debían actuar en apoyo de misiones científicas relacionadas con la determinación de límites y el relevamiento cartográfico, por lo que se necesitaba contar con una buena preparación en astronomía y en topografía. La escuela secundaria no estaba tan expandida como en años venideros, no había escuelas técnicas, y todo ello había que suplirlo casi desde cero.

Antes de egresar, Storni realizó un viaje de instrucción por el litoral marítimo en buques de la Flota de Mar. Por él, pudo comprobar la falta de puertos en la Patagonia. Su primer destino fue el crucero ARA *Garibaldi*, donde permaneció durante un año. Al año siguiente, fue enviado a Inglaterra para integrar la comisión que observaba la construcción de la fragata ARA *Sarmiento*. Allí estuvo poco tiempo, pues se lo trasladó a Génova, donde se construía el crucero ARA *Pueyrredón*. Luego, regresó al país como parte de la tripulación del transporte ARA *Chaco* recientemente adquirido.

Storni inició su carrera en medio de un triple contexto de cambio. La Armada fue dejando la vela, marchando hacia el sur e institucionalizándose a un mismo tiempo. Esto suponía, nada menos, que un cambio de paradigma. Por eso, observamos que el esfuerzo institucio-

nalizador del país y de la Armada corren en paralelo y son consustanciales uno y otro. No podría dejar de ser así, pues la Armada es una institución dentro de la Nación y, como dijo Avellaneda: “No hay nada en la Nación superior a la Nación misma”. Julio A. Roca (1843-1914), Benjamín Victorica y Estanislao Zeballos fueron los hombres del cambio. José Manuel García Mansilla y el Centro Naval lo impulsaron. La consigna de Roca fue “paz y administración”, y su lema, “gobernar es administrar”, que se avenían con el del Centro Naval, creado en 1882 por jóvenes oficiales: “Unión y trabajo”. Traemos esto a colación, porque, en este contexto, se desarrolló nuestro biografiado.

Como Alférez de Navío, embarcó en la fragata *Sarmiento*, que realizaba su cuarto viaje de instrucción al mando del Capitán de Fragata Belisario P. Quiroga. Zarpó el 25 de marzo de 1903 y regresó el 23 de enero de 1904. Su derrotero fue el Caribe, EE. UU., el Atlántico norte, Azores, Dakar y las costas patagónicas. Sus compañeros de viaje, con distintas jerarquías, fueron el Teniente de Navío Juan S. Attwell como Jefe de Estudios y el Alférez de Fragata José O. Maveroff. Este –cuyo padre era fundador del Banco de Italia–, había cursado el secundario en Italia, era pintor y hablaba varios idiomas. A la Armada ingresaban tanto el hijo del inmigrante como los retoños de acaudalados estancieros, industriales, banqueros, etc.

Entre 1904 y 1905, como Teniente de Fragata, integró el primer grupo que cursó la Escuela de Aplicación, creada el 5 de enero de 1904 por Félix Dufourq (1860-1909). Se llamó originalmente Escuela de Oficiales, luego Escuela de Aplicación, y más tarde, con mayor propiedad, Politécnica. Dufourq también propuso crear una universidad del mar en la isla de Martín García. La escuela, ubicada en la calle Callao N.º 145, se destinó a ser cursada por oficiales subalternos, y se crearon tres orientaciones de estudio para los del cuerpo general: artillería, armas submarinas y comunicaciones. Quedaron eximidos los pertenecientes a la aviación y los que habían cursado en el extranjero.

El primer año fue, en la práctica, un repaso de lo visto en la Escuela Naval. De este modo, la superioridad quiso que el grupo compensara el curso breve que hizo en la Escuela, y Storni egresó con las notas más altas. Se especializó en artillería y contribuyó a ella con la creación del Círculo Reductor de Puntería para facilitar el trabajo del operador de la estación de tiro, cuyo uso se generalizó en la Armada (Véase el *Boletín del Centro Naval*, Vol. XXVII, N.º 312 y 313-314, Nov. y Dic. 1909). Escribió, además, *Balística y explosivos para la marina de guerra* (1908) y desarrolló tablas de balística paralelas para facilitar el cálculo, etc. Llama la atención que

esto fuera publicado por un Teniente de Fragata, señal de que quedó como profesor después de la cursada.

Ese año, y mientras se editaban sus textos entre mayo y enero del siguiente, fue Jefe de la Oficina de Informaciones (luego llamado Servicio de Informaciones Navales y hoy, Servicio de Inteligencia), creada a sugerencia del Teniente de Navío (Capitán de Corbeta) Juan S. Attwell (1865-1941), que vio funcionar algo similar en los EE. UU. Estaba agregada a la secretaría del Ministro de Marina, y su misión era obtener información general y reservada de las marinas extranjeras, especialmente en lo referido a planes de maniobra, tácticas, estrategia naval, fortificaciones y defensas de costas, puertos y estudios de medios de comunicación, contingente que podría prestar la marina mercante nacional y su rol en caso de una guerra internacional, puertos de aprovisionamiento para la flota, estaciones de carbón, su ubicación o importancia, colección de publicaciones técnicas extranjeras y, con ello, montó la biblioteca del Ministerio. Para este cargo, era indispensable conocer idiomas. Storni fue seleccionado para esta oficina sin dudas a sugerencia de Attwell. El vínculo creado en la fragata *Sarmiento* queda manifiesto. Fue el mejor destino para una mente privilegiada; es posible que allí haya tomado conocimiento de las ideas de Alfred T. Mahan y de Friedrich Ratzel.

Hay que destacar que, el 20 de abril de 1905, el diario *La Prensa* transcribió un artículo de la *Revista Marítima* de Chile en el que se acusaba a nuestro país de haber falseado cartas náuticas en menoscabo de los derechos de Chile. Comenzaba a aparecer el largo reclamo sobre el Canal de Beagle. El Centro Naval le pidió a Storni que estudiara el tema y contestara, lo cual hizo cuatro días después. Su trabajo tuvo buena acogida: tanto el Ministerio de Relaciones Exteriores como el de Marina le pidieron que ampliara el tema y, de allí, surgió un interesante folleto más un artículo que se publicó en el *Boletín del Centro Naval* (Vol. 22, N.º 258, 1905, págs. 1085 y 1125). Era, entonces, teniente de fragata. De este modo, comenzó a vincularse con Estanislao S. Zeballos, director de *La Prensa*, su futuro mentor. Ya retirado, retomó el tema ante nuevos planteos chilenos.

Durante el centenario, se celebró el Congreso Científico Internacional y Americano organizado por la Sociedad Científica Argentina. Storni debió participar como secretario de la Comisión de Ciencias Náuticas, presidida por el Contralmirante Manuel J. García Mansilla. La Comisión Directiva fue presidida por el Ingeniero Luis A. Huergo y, entre sus miembros, se hallaban Joaquín V. González, presidente de la Universidad Nacional de La Plata, Florentino Ameghino, Francisco P. Moreno,



Cuarto viaje de la *Fragata Sarmiento*.
Storni es el primero sentado a la izquierda.

Ángel Gallardo, Estanislao Zeballos, Otto Krause, Jorge Newbery, Víctor Mercante, Rodolfo Senet, Nicolás Besio Moreno y otras personalidades del quehacer científico y cultural de la época, quienes integraron comisiones o leyeron trabajos. Presidió la sección Ciencias Militares el Teniente General Pablo A. Riccheri. Actuó como secretario de prensa y propaganda el entonces Mayor Ingeniero Enrique Mosconi. El Teniente de Navío (Capitán de Corbeta) Segundo R. Storni comenzaba a demostrar talento y a vincularse con lo más granado de la sociedad científica de la época. Por eso, perteneció al Instituto Argentino de Derecho Internacional, a la Sociedad Científica Argentina, donde, tras ingresar en 1909, llegó a ser socio vitalicio y miembro de la comisión directiva, y al Instituto Oceanográfico Argentino, que fundó, en 1935, con Adolfo Holmberg, Ezequiel Paz y Ángel Gallardo.

Mientras tanto, ya había prestado servicio en unidades menores y mayores. Se desempeñó alternativamente, en los grados iniciales, en la recordada torpedera ARA *Espora*, al mando de García Mansilla en Espinillo, y en los cruceros *Patria*, *9 de Julio* y *San Martín*. Condujo el aviso *Golondrina* de Puerto Belgrano a Buenos Aires.

Entre 1909 y 1910, intervino en las comisiones creadas para la determinación de la artillería y su construcción en los nuevos acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, que se construían en la firma Berthlehem de Pensilvania, Estados Unidos.

En 1912, asumió el comando del transporte *Guardia Nacional*. Con él, realizó unos cinco viajes redondos a Ushuaia y un viaje a Europa en el que llevó tripulantes para los destructores que se encontraban en construcción. A su regreso, trajo carbón, municiones y repuestos. Pasó, luego, a comandar la cañonera *Rosario*, la que, a raíz de una revolución en el Paraguay, marchó a Asunción para salvaguardar los intereses argentinos en la zona y el derecho de asilo al recibir insurrectos refugiados que lo solicitaban.

En 1913, fue nombrado Jefe de la Comisión Hidrográfica del Litoral Marítimo de la provincia de Buenos Aires

con el objeto de hacer un relevamiento de la costa comprendida entre Mar Chiquita y Miramar. Se embarcó, para ello, en el crucero *Patria*. Huelga decir que se buscaba la mejor zona para construir un puerto marítimo artificial. Así surgió el de Mar del Plata, ciudad de veraneo ya consagrada, que contaba con estación de ferrocarril. El puerto se terminó en 1924 y fue encerrado por dos importantes escolleras, la Norte, de 1050 metros, y la Sur, de 2750 metros, realizadas con grandes bloques de cemento y construido por la misma empresa que erigió el de Montevideo

Storni, al frente de dicha comisión hasta fines de 1915, realizó un trabajo académico que demostró, una vez más, sus dotes. Las libretas y los formularios que diseñó para ser usados por esta comisión, tras ser observados por la superioridad, fueron adoptados oficialmente como metodología para emplear en casos similares.

En 1916, dictó dos conferencias en el Instituto Popular de Conferencias, patrocinado por el diario *La Prensa*, entonces de enorme poder mediático. Su repercusión fue casi instantánea, y debió repetirlas en los salones del Centro Naval, un centro cultural de fuerte gravitación en la Armada. Asistió el ministro, Almirante Sáenz Valiente. El éxito se renovó, y se compilaron en un volumen conocido como *Intereses Argentinos en el Mar*. Esto ocurrió hace un siglo, y su pensamiento mantiene vigor. ¿Por qué prefirió un sitio a otro? Acaso porque su patrocinador, la Sociedad de Derecho Internacional, era presidida por Estanislao Zeballos, director de *La Prensa*. “Nunca con mayor claridad y nunca con argumentos más convincentes se habló al país de su conexión a las cosas del mar”, sostuvo el Almirante Juan B. Basso.

El prestigio de Storni creció una vez más, y la Armada lo eligió para pronunciar el discurso oficial de inauguración del monumento al Almirante Guillermo Brown en la avenida Leandro N. Alem entre las calles Cangallo y Bartolomé Mitre, sitio de su desembarco triunfal tras el combate de Los Pozos. El monumento fue votado por Ley N.º 6.286 de 1909, pero se inauguró recién el 8 de julio de 1919. Asistió el Presidente de la República don Hipólito Irigoyen. Ya antes, entre 1916 y 1917, había comandado el acorazado *Almirante Brown* (1880) y el crucero *General Belgrano* (1868).

El 17 de abril de 1920, fue electo presidente del Centro Naval por 190 votos sobre 229 socios presentes. Fue su vicepresidente primero el Capitán de Fragata Julio Castañeda, y su vicepresidente segundo, el Ingeniero Inspector Juan Bertodano. Tuvo que lidiar con problemas internos e inmediatos. La Asamblea de socios decidió nombrar al Ministro de Marina, el Ingeniero Federico

Álvarez de Toledo, y al Dr. Julio Moreno, socios honorarios del Centro Naval. Como muchos en la Armada no se llevaban bien con ellos, renunciaron *ipso facto* los almirantes Sáenz Valiente, Juan A. Martín, Rojas Torres y O'Connor, pese a que este había sido revolucionario en 1890. Storni tuvo que actuar como mediador para lograr su reincorporación. Entregó el cargo el 16 de abril de 1921. Lo reemplazó Manuel Domecq García.

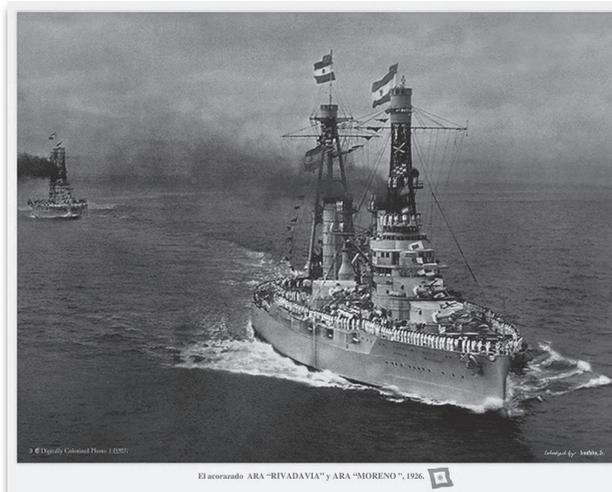
En 1921, propuso un proyecto de constitución de la Liga Naval Argentina, tal como existía en otros países¹. De este modo, dio nuevo impulso a una idea propiciada por el Alférez de Navío Héctor Godoy en enero de 1904. En la Armada, el peso de lo tradicional dificulta la concreción de iniciativas y de cualquier actualización. Hubo que esperar diecisiete años más, hasta el 10 de mayo de 1933, para que ella naciera formalmente con el legendario y longevo Almirante Juan A. Martín como su primer presidente.

Los ascensos de Storni, según los rangos de esa época, fueron:

21/01/1897	Guardiamarina	
17/03/1899	Alférez de Fragata	(Teniente de Corbeta)
21/03/1902	Alférez de Navío	(Teniente de Fragata)
10/10/1904	Teniente de Fragata	(Teniente de Navío)
19/06/1909	Teniente de Navío	(Capitán de Corbeta)
12/08/1913	Capitán de Fragata	
02/10/1919	Capitán de Navío	
02/05/1928	Contralmirante	

Tras asumir como Ministro de Marina, el Almirante Manuel Domecq García se dio a la tarea de actualizar la Armada con las novedades que surgieron de la Primera Guerra y, más aún, de la Guerra Ruso-Japonesa de la que había sido observador –y, por qué no, participe–, más de 20 años antes. Aun siendo más antiguo, Domecq García “adscibía al pensamiento expuesto por Storni, Lagos y otros oficiales: generación y fortalecimiento de la industria naval, una marina mercante propia y pujante, mejora en las comunicaciones marítimas, explotación de los recursos energéticos y actualización paulatina de los medios de la Marina de Guerra. Coincidió también en que se debía impulsar la presencia en el sur patagónico a través de la instalación de bases y tareas de balizamiento”².

De este modo, actualizó las unidades modificando los acorazados en los EE. UU. y los destructores en los Talle- res de Río Santiago, incorporó los submarinos y capacitó



Los acorazados ARA *Rivadavia* y *Moreno* navegando entre Nueva York y el Río de la Plata.

al personal. Por ello, en 1925 creó la Comisión Permanente de Escuelas –el embrión de la Dirección de Educación Naval– y, dentro de ella, una comisión para el estudio de las reformas que habría que implementar. Storni integró dicha comisión como director de la Escuela Naval. Así, se actualizaron los planes de instrucción que afectaban a todo el personal de la Armada. En 1927, en la Escuela de Aplicación, se suprimió la especialidad Estado Mayor³, se incorporaron las de Electricidad y Máquinas, y se fijó como requisito de ingreso poseer cinco años de servicios como antigüedad mínima para cursarla.

Segundo Storni fue Secretario General Naval y Jefe de Estado Mayor General Naval (1926–28). En este último cargo, ascendió a contralmirante. Entre marzo de 1929 y enero de 1930, se desempeñó al frente de la Base Naval de Río Santiago. Actuó como delegado y asesor técnico de varias conferencias panamericanas.

Vida Política

Como comandante de la Primera División Naval (acorazados), lo sorprendió la Revolución del 30. En ella, se mantuvo cerca del gobierno constitucional y solicitó la lealtad de sus subordinados para con la Armada más que con los sublevados. No se vivieron momentos gratos, repasemos los hechos:

Hipólito Yrigoyen había golpeado las puertas de los cuarteles durante las revoluciones de 1890 y de 1893, ambos hechos graves, tanto que, en Espinillo, frente a Rosario, se libró el único combate entre acorazados de nuestra historia. El *Los Andes*, sublevado, izó la bandera

¹ *Revista de Derecho, Historia y Letras*, Tomo 69, pág. 45, 1921.

² Mauro Figueroa, “El desarrollo naval argentino, avances y retrocesos (1922-1938)”, *Revista Digital del Instituto Universitario Naval*, N.º 2, p. 17.

³ Para oficiales del Cuerpo General próximos a ascender a jefes: un preludio de lo que sería la Escuela de Guerra Naval.

radical, y el *Independencia*, leal, lo atacó junto con la torpedera *Espora*. Una vez en el poder, no fue en absoluto consecuente con los militares a quienes tanto buscó, y nombró a civiles al frente de las carteras de Guerra y Marina. En su segunda presidencia, iniciada a los 76 años, estaba senil. No usaba el teléfono ni conocía el cine, y desconfiaba de la aviación. Quienes lo acompañaron no comprendieron la vida militar ni respetaron mucho las jerarquías ni los tiempos de ascenso. En la Escuela Naval, reincorporaron a cadetes dados de baja por haber sido aplazados; en algunos regimientos, se constituyeron sóviets entre el personal subalterno, etc. Todo ello se volcó en su contra. Existían, además, otros problemas: ya se codiciaba el petróleo.

En 1929, la provincia de Salta otorgó concesiones a la empresa estadounidense Standard Oil. También se interesaba por el petróleo argentino la Royal Dutch (Shell) de capitales anglohollandeses. Mientras tanto, nuestro Canciller Horacio Oyhanarte había iniciado conversaciones con la empresa soviética Luyamtorg, para obtener petróleo barato a cambio de productos agrícolas y de alimentos. Gracias a esto último, el gobierno pudo bajar el precio de la nafta, con lo que YPF pasó a ser la empresa formadora de precios.

El 6 de septiembre de 1930, estalló un golpe militar que cambió la historia argentina. El general retirado José E. Uriburu (1868-1932), al frente del Colegio Militar, y unos pocos regimientos se sublevaron junto con la aviación de Ejército. El resto de Campo de Mayo ni se movió, pero fueron aplaudidos a lo largo del trayecto hacia Plaza de Mayo. Siempre los golpes tuvieron cierto respaldo popular inicial. Del lado de Yrigoyen, estuvieron los Almirantes Tomás Zurueta, Vicente Montes, Ramón González Fernández y el contador Francisco Senesi. El Capitán de Navío Andrés M. Laprade arrestó al Contralmirante Abel Renard cuando intentaba tomar la cañonera *Rosario* y sublevar la Armada, desembarcó tropas en Puerto Nuevo y movilizó la flota. Sin embargo, no llegó a un acuerdo para reprimir con el vicepresidente a cargo de la presidencia Dr. Enrique Martínez, quien aspiraba a quedarse con la sucesión. Grande fue su decepción al ser intimado a renunciar por Uriburu, pues creía que, desplazado Yrigoyen, él podría continuar al frente del país. Golpeaba el escritorio con la mano y clamaba: "Me traicionaron, me traicionaron". El Almirante Segundo R. Storni, que también se encontraba a su lado en espera de su decisión, fue testigo de ello⁴. Otros radicales habían comenzado a moverse para heredarlo: Elpidio González, Diego Luis Molinari, Edgardo Giuffra, Juan Guillot, etc. Acompañaron el golpe Abel

Renard, Manuel Domecq García, Pedro S. Casal y otros. Consolidado este, se reenvió la flota a Puerto Belgrano. En Europa, se dijo que el golpe tenía olor a petróleo. Los abogados y los gerentes de empresas privadas pasaron a ser funcionarios públicos. La base ideológica de la revolución fue un nacionalismo católico y corporativo. Mosconi no se plegó; permaneció con Severo Toranzo, Nicasio Adalid y otros en el Arsenal Esteban de Luca. Uriburu favoreció a la Standard Oil. Justo, que lo sucedió, a la compañía inglesa. La competencia llevó al conflicto, y este, al enfrentamiento durante la guerra entre Bolivia y Paraguay.

Storni continuó su carrera como Director General de Material Naval y Comandante de la Flota de Mar (1930-31). En octubre de 1933, comandó la división naval que acompañó al Presidente Agustín P. Justo al Brasil a bordo del acorazado *Moreno*.

El panorama no era feliz dentro de la Armada, había disputas personales e indisciplina. La política había ingresado en la institución. El Teniente Alberto de Sautú Riestra intentó sublevar a los suboficiales de la flota. El 7 de enero de 1935, Storni pasó a retiro, que le fue concedido con el grado inmediato superior. Sirvió a la Armada durante 44 años, 4 meses y 3 días. Andrés M. Laprade se había retirado en 1932; Felipe Fliess, en 1934 y Pedro Gully lo haría al año siguiente.

Se mantuvo pendiente de la situación internacional y de los problemas propios del país. Escribió artículos, colaboró con su amigo el Capitán de Fragata José Oca Balda (1887-1939)⁵ en la revista *Servir* y frecuentó el grupo que este había creado alrededor de la Escuela de Estudios Argentinos. Como se ve, dos genios congenian; ambos creadores se llevaron bien.

Así, aunque parezca extraño, el Almirante Storni fue más bien un "barquero" intelectual, alguien a quien le gustaba el estudio; en la jerga de la Armada, esto significa que hizo su carrera en la flota y que no cursó ingeniería en la universidad, no se orientó ni a la aviación ni a los submarinos y no realizó cursos en armadas extranjeras. Por ser artillero, sólo le esperaba la flota de mar y un destino a bordo. Sí, empero, en reconocimiento a su capacidad profesional, se lo designó para dirigir dos escuelas, hecho que no se ha repetido con frecuencia en el medio naval: como capitán de fragata estuvo al frente de la Escuela de Oficiales (ESOA) desde 1917 a 1920, donde dictó los cursos de Servicios de Estado Mayor y de Actuación Internacional. Esta escuela

⁴ Véase la entrevista de Soiza Reilly al General Luis Dellepiane, quien anunció el golpe y no fue escuchado, razón por la que renunció, *Caras y Caretas*, N.º 2119, 20/5/39.

⁵ Patentó 15 inventos, entre ellos, planchas eléctricas, cocinas, etc. Concibió la usina mareomotriz de Golfo Nuevo y creó la revista *Servir*, donde escribieron Storni, León Scasso y Scalabrini Ortiz.



El presidente de la República visita la escuadra

Acompañado por el contralmirante Segundo R. Storni, jefe de la 1ª División Naval, el primer magistrado recorre las dependencias del acorazado "Moreno".

ya había cambiado su currícula: de una orientación casi técnica, fue aproximándose a la temática de la Escuela de Guerra Naval, dado que esta aún no existía. Storni buscó la actualización curricular. Luego dirigió la Escuela Naval. No dirigió la Escuela de Guerra, pues no había sido creada aún, pero la promovió como Jefe de Estado Mayor sobre la base del modelo americano.

Se desempeñó, luego, como director de la Escuela Naval Militar entre 1922 y 1926. Algunos textos que mandó traer de los EE. UU. para la Escuela Naval sirvieron para la de Oficiales. En ella, fue patente la liberalidad con la que actuó al permitir, por ejemplo, el ingreso y la ulterior carrera de cadetes de origen judío: José Sinay, Moisés Matesevich, Adolfo Corublit, Carlos Korimblum, etc., pese a que el péndulo ideológico comenzaba a inclinarse hacia la derecha y estaba fresco el recuerdo de la caza de brujas de la llamada Semana Trágica. Se trataba de hijos de inmigrantes, primera generación de argentinos, nacidos en colonias agrícolas. José Sinay llegó a Brigadier Mayor, es decir, el cadete encargado del Cuerpo de Cadetes. Los otros eran escogidos entre los mejores del Escalafón Máquinas o Electricidad de la Escuela de Mecánica, y se los invitaba a cursar en la Escuela Naval; en total, cursaban unos ocho años. De ellos, los mejores egresados marchaban al extranjero a cursar Ingeniería Naval, cuya carrera no existía aún aquí. Este es el caso de Hugo E. Wilkendorf, Isaac Wolberg, Tobías Efrón, etc. Un criterio parecido adoptó

años más tarde, ya iniciada la Segunda Guerra, mientras se desempeñaba brevemente como Ministro de Relaciones Exteriores, ocasión en la que les recordó a los embajadores que debían amparar a todos los refugiados por igual, porque "la constitución no establece diferencias entre los ciudadanos según sus razas o credos"; algunos hacían acepción de personas. En esto, era ajeno al resto del GOU⁶.

Nos queda la evocación del Almirante Isaac Francisco Rojas, alumno en aquellos tiempos⁷, quien señala la veneración que los cadetes tenían por su director Segundo R. Storni, a quien describe alto, de faz bondadosa, hablar pausado y mirada franca y directa. Y también recuerda cuando meditaba caminando a grandes trancos por el balcón corrido del patio interior de la escuela; ya había escrito los *Intereses Argentinos en el Mar* y preparaba el *Mar Territorial*. Sobre este tema, había escrito un borrador, un "avance", en términos académicos de hoy, en 1911. Lo retomó, le dio forma definitiva y lo publicó en 1926.

La Armada y su Escuela Naval estaban cambiando, había sido la octava potencia del mundo y poseía la segunda flota de América, acaso entre el 80 y el 40 se había vivido un ciclo que podemos llamar la *belle époque* de la Armada Argentina, cuando los cruceros acorazados se compraban de a dos. Firmada la paz en Versalles, nadie creyó con sinceridad en ella. Todas las potencias se armaban en una competencia feroz previendo la tormenta que se les venía encima.

Durante los años 30, muchos militares permanecieron en los cuarteles ajenos a la corrupción y al fraude que acechaban al país. Era el lastre de cierto "profesionalismo" que se transforma en "militarismo" cuando interviene en política pretendiendo transmitirle a la sociedad su modelo de organización, de disciplina, rasgos de su cultura institucional, su pensamiento y manera de ver los intereses nacionales, etc., para que la sociedad se renueve y funcione⁸. En la Armada, mientras tanto, se esbozaba cierta apertura social y se enviaba a oficiales a estudiar a la universidad y se creaban nuevas carreras. Esto aumentó la grieta entre ambos pensamientos.

No faltaron quienes decidieron asociarse a grupos o a logias. En el seno del Ejército, surgió el Grupo de Oficiales Unidos, GOU, en su mayoría coroneles y tenientes coronel que derrocaron al presidente Ramón

⁶ Nota al embajador Ricardo Olivera del 6 de julio de 1943.

⁷ Isaac F. Rojas. "Evocación de la Escuela Naval y de mis Jefes", en *Boletín del Centro Naval*, Vol. CII, Año CIII, N.º 738, enero-marzo de 1984.

⁸ Edwin Lieuwen. "Militarismo y política en América Latina", en *El papel de los militares en los países subdesarrollados*, Bs. As., Círculo Militar, 1965.

A. Castillo, un conservador y nacionalista que mantenía la neutralidad en la Segunda Guerra. Había revocado la concesión del puerto de Rosario, nacionalizado la empresa británica Compañía Primitiva de Gas, creado la Flota Mercante del Estado y la Dirección General de Fabricaciones Militares. Buscó la expansión argentina en la Antártica. ¿Por qué lo derrocaron? Simplemente buscaban el poder⁹.

Los norteamericanos, a su vez, presionaban para que Argentina rompiera con el Eje. En 1940, los EE. UU. enviaron una misión con dos almirantes a bordo de los cruceros USS *Wichita* y USS *Quincy* en un intento por establecer una base en Laguna del Sauce a cambio de ayuda bélica. En el 44 llegó, con igual misión, el USS *Memphis* al mando de Jonas H. Ingram¹⁰. El ministro Almirante León L. Scasso (1882-1954), nacionalista, se mantuvo neutral y sostenía que no existía un peligro cierto de invasión por parte de los nazis, cosa en que acertó. Advirtió que, si Uruguay fuera invadido, la Argentina actuaría, y les recordó que estos temas eran incumbencia de la Cancillería. Firme posición frente a la diplomacia paralela que veríamos años después.

Varios grupos complotaban, porque Castillo sugería la posibilidad de fraude para asegurar la continuidad de su partido; entonces, algunos políticos intentaron poner como candidato al Ministro de Guerra, General Pedro Pablo Ramírez. Al tomar conocimiento de ello, Castillo encomendó la redacción del relevo de este al Ministro de Marina Mario Fincati (1885-1962), lo que desencadenó el golpe del 4 de junio de 1943. Castillo se refugió en un rastreador de la Armada mientras se producía un combate frente a la Escuela de Mecánica¹¹. Los jóvenes oficiales buscaron un general de cierto prestigio para que lo encabezara y recurrieron al más antiguo, el General Franklin Rawson, quien también conspiraba por su cuenta desde el Jockey Club y el hotel Jousten (aun hoy, en Corrientes y 25 de Mayo); no obstante, su inclinación



Storni, Tomás Zurueta y Ramón González Fernández observando un ejercicio de tiro.

era proaliada, mientras que el GOU era neutralista y, en todo caso, progermánico.

Rawson, que no era del GOU, había reclutado a Storni –que tampoco lo era–, por ser proaliado y miembro del Jockey Club, y le había ofrecido el Ministerio del Interior. En pocos días, Rawson fue reemplazado por el General Ramírez.

El golpe del 4 de junio tuvo un trasfondo militarista: el presidente y cuatro ministros fueron del Ejército; el vicepresidente y otros tantos ministros, marinos. Hubo un solo civil, el Ministro de Hacienda, Jorge Santamarina. Storni ocupó la cartera de Relaciones Exteriores, era miembro de la Sociedad de Derecho Internacional y tenía ciertos antecedentes (el

estudio sobre el *Beagle* y el Mar Territorial).

El ejercicio del gobierno, pese al brío de los coroneles y los tenientes coronel, desnudó la falta de ideas y de acuerdo entre sus superiores, quienes se inclinaron a la derecha en busca de asesoramiento en la intelectualidad nacionalista, mientras que, en la Segunda Guerra, la ofensiva pasaba a manos aliadas¹². Al hablar en ocasión de la fiesta patria estadounidense, Storni avanzó hacia el panamericanismo. El 5 de julio de 1943, los 600 comensales reunidos en el Plaza Hotel se pusieron de pie cuando este lo hizo para pronunciar su discurso y lo interrumpieron con aplausos. El discurso fue emitido por ondas cortas en los cuatro idiomas de América usando como título las palabras finales de Storni: “América unida será invulnerable”. Los adictos al Eje esa misma noche comenzaron a moverse sintiéndose molestos.

Storni, en correspondencia secreta dirigida al Secretario de Estado norteamericano, Cordell Hull, pidió tiempo para sumarse al lado aliado; pero este, con total falta de tino y rompiendo las tradiciones diplomáticas, la hizo pública. El resultado fue un crecimiento del sentimiento antinorteamericano, obra de la chapucería americana. Brasil siguió desde el vamos las ideas de Storni y hoy es potencia. Storni renunció, y este hecho lo entristeció hasta el fin de sus días.

⁹ Guillermo Gasión, *El Jefe de Estado Mayor de la Revolución*, Bs. As., Ed. Teseo, 2013.

¹⁰ Ingram quedó como comandante de la South American Force, luego IV Flota de la US Navy.

¹¹ Acaso esperaba una resistencia de la Armada que contaba con muy pocos miembros en el GOU.

¹² Ya habían ocurrido las tres batallas decisivas: Midway, Stalingrado y El Alamein. Una por continente.



La flota de mar en el año 1933.

Se retiró a la granja Maclura, de su propiedad, en el barrio Las Naciones de Ituzaingó. Fue su vecino el conocido periodista Juan José de Soiza Reilly. Presidió la Sociedad de Fomento Unión, y se lo recordó por su reserva, silencio y circunspección. Retomó el estudio de los problemas del Beagle, realizó diagramas y escribió sobre ello. Tanto aislamiento le brindó la zona que, a veces, no tenía papel para escribir, lo hacía en el dorso de los sobres de la correspondencia que recibía, y hasta eliminó el servicio telefónico para evitar requerimientos. Bajaba a Buenos Aires invariablemente los lunes, pasaba por la Sociedad Científica y, luego, por el Centro Naval para hojear revistas en busca de información y de novedades.

Pocos parientes le quedaban ya en Tucumán y estaba algo distanciado de su hermano Julio Juan de Mata, eminente agrónomo, autor de numerosas obras. Este había sido interventor del territorio nacional de Los Andes hasta que se disolvió en 1943. Se había volcado al peronismo y fue autor de *Teoría, Doctrina y Práctica del Justicialismo* y *Grandeza y Proyección de Eva Perón*. Su hermano no podía coincidir con ello ni con el clima que se vivía por entonces, agravado por la persecución política mientras comenzaba la persecución religiosa. En menos de un año, Perón iba a ser desalojado del poder, y en la Armada ya se conspiraba. He aquí uno de los aspectos negativos del populismo: su maniqueísmo, capaz de dividir la familia argentina.

Falleció en Buenos Aires el 4 de diciembre de 1954, a los 78 años. Días más tarde, iba a ser botada la fragata ARA *Piedra Buena* en el Astillero Río Santiago; los sueños de Storni y de Oca Balda fueron cumplidos por sus sucesores: Eleazar Videla¹³, León Scasso y

¹³ Eleazar Videla (1881-1960) inició la construcción de buques de guerra en el país, en astilleros nacionales y privados (primera transferencia de tecnología de un sector a otro), construyó el nuevo edificio para la Escuela Naval Militar, creó la Escuela de Guerra Naval, amplió la Base Naval Puerto Belgrano y su hospital, y dio un vigoroso impulso a la Aviación Naval y a la Infantería de Marina.

Eduardo Manera¹⁴. Mario Fincatti (1886-1960) hacia 1942 había impulsado la creación de nuevas bases antárticas. Desde 1952, la Armada se había hecho cargo de la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA) y la manejaría durante 30 años con notables resultados. El premio Nobel de literatura le había sido conferido a Ernest Hemingway, autor de *El viejo y el mar*, acaso todo un símbolo. Storni fue velado en el segundo piso del Ministerio de Marina, por entonces en la calle Madero y Cangallo. Su sepelio fue el día 6 del mismo mes, y presidió las honras fúnebres el Ministro de Marina Contralmirante Aníbal Olivieri. Hablaron, en nombre de la Armada, el Vicealmirante Juan B. Basso; del Centro Naval, el Contralmirante Miguel A. Pedrozo; de sus compañeros de promoción, el Contralmirante Pedro Gully y el presidente de la Sociedad Científica Argentina, Dr. Abel Sánchez Díaz.

Desde su ingreso a la Escuela Naval Militar hasta su retiro del servicio activo, en 1935, prestó servicios con brillo inusitado y, por sus extraordinarias dotes personales y profesionales, ocupó los puestos más destacados del Servicio Naval. “En todas partes dejó la huella de su aguda inteligencia, de su capacidad de trabajo y de su eficiencia profesional. Su mente selecta sabía aislar lo trascendente de lo superfluo y abarcaba el panorama general de la situación. Como superior, transmitía siempre a sus subordinados su experiencia y su consejo y, dotado de las mejores condiciones de conductor, atraía con el poder magnético de su recia personalidad y el brillo deslumbrante de su prestigio”, sostuvo el Almirante Juan B. Basso al despedir sus restos. Había sido condecorado por el gobierno de Chile con la Cruz al Mérito y por el del Brasil como Gran Oficial de la Orden Cruzeiro de Sul.

El 16 de agosto de 1957, el director de la Escuela Naval Contralmirante Leandro B. Maloberti adquirió, de su hermano y heredero, la biblioteca que se hallaba en la quinta Maclura. Para albergarla, hizo construir, en el Edificio 3, sede de la Dirección, un recinto especial que se usa también como sede de los Consejos de Dirección. De este modo, la Escuela Naval conserva uno de los mayores legados de uno de sus más ilustres egresados.

Hoy, más o menos a esta hora y un siglo atrás, Storni miraba uno o dos siglos hacia adelante. Para Mitre “Brown valía una flota”; para nosotros, Storni vale nuestros intereses marítimos y navales. ■

¹⁴ El Contralmirante Eduardo Manera (1895-1985) fue el creador del Astillero Río Santiago, de la carrera de Ingeniería Naval en la Universidad de Buenos Aires y de Constructor Naval en el CONET.

Ciclo de conferencias “A cien años del pensamiento del Vicealmirante Storni”

Primera jornada, 8 de junio de 2016. “El legado de Storni”

Conferencia del Almirante (R) Enrique Molina Pico

El legado de Storni un siglo después¹. 1916-2016

Un análisis comparado

Históricamente, los intereses marítimos en nuestro país han ocupado distintos lugares en la prensa, y en todos, efectivamente, se reconoce su importancia. No obstante, la importancia realmente asignada ha tenido ubicaciones muy variables en la realidad política argentina y, me atrevo a asegurarlo, muy por debajo de las necesidades y de lo publicitado.

Si hemos de marcar un hito en el esquema de este tema, podemos seleccionar las conferencias del entonces Capitán de Fragata Segundo R. Storni en el Instituto Popular de Conferencias del diario *La Prensa* en 1916 y comparar sus ponencias con la realidad un siglo después.

Al hacer su presentación, Storni hace especial mención en que la realiza al cumplirse un siglo de nuestra independencia en 1816 y en un marco propio de un país triunfador, ya no en una guerra, sino en el concierto de las naciones. De la nada, había surgido una gran nación, y nuestro espíritu –el de los argentinos del momento– tomaba eso como algo natural y que nos pertenecía por propio derecho.

Hoy, cien años después, la realidad como país nos ha marcado un camino inesperado: los últimos setenta años de los cien que abarca el período de 1916 a 2016 han sido de desencuentros políticos que, usando el lenguaje de la época, han frenado el progreso impar-

ble y hasta nos han quitado el aire de vencedores, que recién este año comenzamos a recuperar. Distintas son las exigencias que tenían quienes eran coetáneos de Storni y las de quienes nos rigen ahora: entonces, construir de la nada; hoy, reconstruir empezando por el plano de nuestra propia fe.

El mismo Storni preveía ese problema y nos alertaba al comienzo de su análisis: “...Pero debemos guardarnos de la loca fantasía que sueña con desmesuradas grandezas”².

Los temas que interesaban en ese momento eran parte de los que actualmente nos importan. Al comparar dos épocas, el comienzo del siglo XX y del XXI, podemos decir, sin lugar a dudas, que la trascendencia que tiene la hoy llamada “globalización” para nuestro país ha ido creciendo a la par de que la interrelación mundial y el desarrollo de la tecnología avanzan cambiando las características del mundo. Ha aumentado la interrelación obligatoria entre las naciones y les ha quitado libertad de acción, en ciertos casos –la mayoría–, en favor de entes supranacionales y, lo que es peor, en ciertos casos, a manos de corporaciones internacionales³, hoy de imposible control, lo que nos obligará a ser bien cuidadosos al tomar decisiones, pues toda medida seguramente tiene trascendencia en el campo internacional.

¹ Los juicios de valor y las opiniones son de mi responsabilidad y no, de las instituciones a las que pertenezco.

² Intereses Argentinos en el Mar, Vicealmirante Segundo R. Storni, 3.º Ed., Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, pág. 23.

³ Son los casos de la OMI o de la Agencia Internacional de Energía Atómica entre otros pertenecientes a los supranacionales o bien a las “7 Hermanas del Petróleo” y sus equivalentes en el comercio internacional de granos y la asociación de los 5 o 6 grandes armadores internacionales que dominan e imponen rutas y dimensiones de los buques.

También debemos saber que las nuevas limitaciones provienen de organismos y de tratados propios de un ordenamiento internacional que substituyó, en gran medida, a otro, el llamado “diplomacia de las cañoneras”, prácticamente desaparecido en la época en la que Storni presentó su teoría.⁴ El candidato republicano a la presidencia de los EE. UU., Donald Trump, ha declarado que uno de sus objetivos es que el gobierno de los EE. UU. retome el control de la actividad marítima de su país⁵ en lo que respecta a la fijación de ciertas líneas marítimas, de dimensiones portuarias, etc., que hoy están controladas, de hecho, por los 5 o 6 grandes armadores internacionales.^{6,7}

Este cambio en el paradigma internacional no es total ni definitivo, pues, en recientes trabajos británicos, se acusa al gobierno de haber permitido el ataque a Malvinas por no haber tenido una “cañonera” de estación en el lugar⁸, mientras que los EE. UU., que reemplazaron como potencia marítima a Gran Bretaña, han desarrollado y construido una versión moderna de la cañonera⁹, el Littoral Combat Ship, cuyas primeras unidades, ya operativas, han sido desplegadas en las zonas de su interés estratégico: el Pacífico y el Caribe.¹⁰

El enfoque de Storni está encuadrado en un esquema propio de la estrategia naval y de la geopolítica, en el que analiza nuestra realidad con los ojos de Mahan y de Ratzel; en su análisis, la Argentina no puede ser otra cosa que una nación marítima y en todo depende del comercio marítimo, realidad con la que concordamos, si bien nuestra dependencia del transporte marítimo algo ha disminuido, principalmente por la incidencia del comercio con Brasil.¹¹ No obstante, también con esa

visión determinística, nos clasifica como pueblo NO mariner¹² y sugiere acertadas medidas para compensar esa carencia de orientación hacia el mar.

Con justicia, hay que reconocer que el Alte. Storni puso de manifiesto todos los problemas relacionados con el mar¹³ que tenía nuestro país, cuya sociedad - más allá de la Marina- comenzó a pensar en este tema con Storni.

En ese entonces, nuestras posibilidades, tanto técnicas como políticas, limitaban el alcance de la capacidad nacional. Es cierto, existía e importaba el transporte marítimo, existía e importaba la pesca aunque, con criterios actuales, no más allá de lo meramente artesanal, pero las capacidades industriales y técnicas con las que contaba nuestro país así como también las atribuciones que poseía cada una de las naciones eran, por cierto, bien limitadas.

Ayer, el derecho internacional restringía el alcance de las aguas territoriales a las tres millas y las posibilidades reales de control y reglamentación más allá de ellas eran, por cierto, prácticamente nulas para aquellos países que no integraban el grupo de las grandes potencias.¹⁴

Hoy, el nuevo Derecho del Mar¹⁵ otorga a los países ribereños y a quienes no lo son potestades impensadas en otra época, derechos que aparecen acompañados por hechos tales como el incremento del transporte marítimo a niveles que parecen no tener límites, por el desarrollo de la explotación petrolífera mar afuera hasta constituirse en una de las fuentes de energía para un grupo importante de países, además de por la expansión de la pesca a valores también impensados.

Paralelamente a estos incrementos y al cambio de paradigmas en el derecho internacional gracias a la codificación del Derecho del Mar que he mencionado, el desarrollo de la tecnología y el cambio de las condiciones económicas han variado totalmente los conceptos de explotación del negocio marítimo y, así, se ha hecho también realidad la concentración de flotas y de empresas dedicadas a estas tareas, y se han generado

4 *Send a Gunboat. The Victorian Navy and Supremacy at Sea, 1854-1904*, Antony Preston & John Major, 2007, A Conway Maritime Book.

5 Aunque sea obvio y superabundante, hago notar que quien quiere retomar el control es el posible presidente de los EE. UU., por cierto no una potencia de menor orden.

6 *La Nación*, 7 de junio de 2016, Suplemento C, Comercio Exterior, pág. 4, “La agenda posible de Trump para el transporte marítimo”.

7 Uno de los aspectos que debe de haber influido ha de ser la prolongada paralización de los puertos de la costa oeste de los EE. UU., que tuvo lugar durante varias semanas del año 2015, originada por diferencias entre las autoridades portuarias y los grandes armadores, y con graves consecuencias para la economía del país.

8 *Send a...* “In 1982 the failure to keep a gunboat on station laid the Falklands open, but the failure was swiftly redeemed by a highly successful demonstration of naval capacity”, pág. 11.

9 *Send a...* “There is a very striking parallel those Victorian marvels of technology - a weapons system that opened up the non-European world, in concert with quinine and the quick-firing gun- and the latest American concept, the Littoral Combat Ship, a small, heavily armed platform with the ability to enter and leave coastal battle spaces at speed, and outrange existing defences”, pág. 11.

10 Por su parte, en muchas situaciones, el gobierno de los EE. UU. aplica sus propias reglas, pues se ha negado a firmar o a ratificar importantes acuerdos internacionales hoy vigentes.

11 La incidencia del comercio internacional en la época era: 90% de ultramar, 9% marítimo de cabotaje y fluvial, y 1% terrestre. *Intereses...*, pág. 48-49.

12 *Intereses...*, pág. 60.

13 Debe leerse pensando en el lenguaje propio de inicios del siglo XX, bien distinto, por cierto, del correspondiente al siglo XXI.

14 Hasta comienzos del siglo XX, Gran Bretaña y las restantes potencias hacían uso efectivo de su poder naval en defensa de lo que interpretaban eran sus intereses. En noviembre de 1915, el crucero británico *Orama* capturó, a unas doce millas del faro Querandí, al vapor *Presidente Mitre*, pese a que estaba registrado en nuestro país, enarbolaba pabellón argentino, su tripulación era mayoritariamente argentina y cubría la ruta litoral patagónica de nuestro país, aunque su propietaria era una compañía alemana. Luego de capturado y arriado el pabellón argentino, fue fondeado por la tripulación británica captora en aguas del Río de la Plata. Ante la protesta argentina, fue devuelto en enero de 1916.

15 No ha sido firmado por los EE. UU.

importantes organismos internacionales y un cuerpo de reglamentaciones derivadas, de cumplimiento obligatorio, que configuran *per se* un nuevo desafío.

De este modo, hoy, independientemente de la especial situación argentina, pocos países tienen un control efectivo sobre el transporte marítimo, a la vez que es difícil lograrlo sobre las flotas de pesca, la industria naval y ciertos aspectos que pueden aparecer como intangibles para los ojos no experimentados, como son los seguros y los mercados de fletes, las instituciones de resolución de controversias así como también los registros y las banderas de conveniencia.

Como marco de referencia, podemos decir que, cuando Storni presentó a nuestro país nuestra propia realidad marítima, la dimensión de lo marítimo en el mundo era mucho menor que ahora.

El transporte marítimo ha aumentado en volumen, pero también lo han hecho los buques, más complejos y especializados. Hoy, prácticamente, no hay grandes armadores nacionales; por ello, poco podemos incidir sobre los fletes y, menos aún en las rutas de las principales líneas, sobre si Buenos Aires ha de ser un puerto *hub* o simplemente un *feeder* de cierta importancia.^{16,17} Los seguros marítimos y los peritajes, así como también la solución de los diferendos, se centran en Londres.¹⁸

En los aspectos de la marina mercante, pone un énfasis especial, pues dice que si se carece de ella, las inversiones en la estructura portuaria y en canales de navegación se hacen exclusivamente en beneficio de las compañías extranjeras.¹⁹

Reconoce la necesidad de tener una ley de apoyo a la marina mercante, a los armadores, a la industria naval y a los constructores, y pone de manifiesto que hay intereses encontrados entre ellos, problema que, con altibajos, subsiste hoy en día, y se inclina por dar primacía, aunque sin ser excluyente, a los armadores.

16 La práctica de emplear los puertos como *hub* (puerto terminal, concentrador o de transferencia) y *feeder* (alimentador, generalmente de cabotaje), que tiene gran influencia en el costo final de los fletes y en la economía relacionada con lo portuario, ha tenido un gran desarrollo desde la primacía del contenedor como medio de transporte de mercaderías generales.

17 El puerto de Buenos Aires, luego de su privatización y modernización, actuaba como *hub* y atraía tráfico destinado a Santos; luego, debido al aumento de costos, nuestro puerto pasó a ser *feeder* de Santos y de Montevideo.

18 Este punto parece un tema menor, pero la desaparición de gran parte del armamento nacional transfirió a Londres todo lo relacionado con diferendos y, con esto, gran parte de la actividad de pericias, estudios jurídicos, etc.

19 *Intereses...*, págs. 52-53.

Por otra parte, nos envía dos mensajes que tienen hoy validez: la principal oposición y traba que encuentran los armadores y la marina mercante es la falta de una autoridad que comprenda la totalidad del negocio, y pone como ejemplos situaciones que, si no fueran reales, serían cómicas. Así, critica el **Régimen Sanitario** recién aprobado por las autoridades sanitarias diciendo: "...pues un buque debe dar ganancias y **no ser un mecanismo destinado a destruir en forma ultrafácil sus propios microbios**". Por su parte, las oficinas destinadas al despacho de buques deben atender en horarios propios de la actividad (aun de noche) y no, según la comodidad de sus empleados.²⁰ Las oficinas deben respetar las horas de las mareas y no tratar de cambiarlas según su antojo. También remarca la inconveniencia de establecer una ley que obligue a los buques con bandera argentina a tener solamente tripulantes argentinos.²¹

Si cambiamos las fechas y adecuamos el lenguaje, el hoy es como el ayer.

La pesca y las flotas han cambiado en dimensiones; a través de la especialización y del uso de complejas organizaciones logísticas, han extendido sus alcances a áreas geográficas ubicadas en las antípodas de sus puertos naturales. Las flotas han ido evolucionando en la selección de sus caladeros y se han desplazado con el mejoramiento de la técnica pesquera y con el agotamiento de los que eran sus sitios históricos. El ritmo, hoy, es marcado por actores externos²². La pesca quizá sea un área que, si bien analizó y reconoció la bondad de nuestros caladeros –pese a la limitada investigación oceanográfica de la que disponía–, no previó la revolución que significaría para esta actividad la nueva Ley del Mar y la evolución de los pesqueros, y concluyó que la pesca en nuestras aguas sería costera. Llegó a esta conclusión tras considerar aspectos económicos y remarcar, adicionalmente, que la presencia de Chile y de Uruguay podía ponernos en aprietos si no disponíamos de un adecuado cuerpo legal.

La realidad nos demuestra la importancia de la actividad pesquera²³ pues hoy, pese al desorden económico y político en las provincias patagónicas pesqueras, durante el año 2015 nuestro país ha exportado más bienes derivados de la pesca que de las carnes bovinas.²⁴

20 *Intereses...*, págs. 81-88.

21 *Intereses...*, pág. 64.

22 En la Zona Económica Exclusiva argentina, en época favorable, puede hablarse de una media diaria del orden de 200 buques pesqueros de altura extranjeros.

23 Detalles adicionales sobre pesca en el Agregado, Punto 1.

24 *Diario La Nación*, edición del 5 de junio de 2016, pág. 1.

La industria naval dejó de ser una tarea artesanal para convertirse en una verdadera línea de producción en serie, en la que se aplica una versión internacional del concepto de *just in time* y se extiende el esquema aplicado por las empresas Kaiser en la producción mercante norteamericana y en la construcción de submarinos alemanes en el período de la Segunda Guerra Mundial, pero esta característica llevó a la concentración y la especialización en las empresas existentes y a la desaparición de la actividad en muchas costas del mundo. A esa realidad externa, en nuestro país se agrega el efecto local de impuestos, gabelas y subsidios cruzados.

El desafío del mar ha requerido siempre tripulaciones que dominasen el oficio, pero, con la evolución tecnológica, las exigencias han aumentado, mientras que las imposiciones económicas han llevado a los armadores a emplear tripulaciones cada vez más reducidas, con la carga adicional que esto implica, y el mejoramiento de los puertos ha reducido el tiempo de operación en cada uno de ellos, lo cual ha convertido a los marinos en verdaderos imitadores del holandés errante; el resultado no deseado llegó, y hoy escasean tripulaciones calificadas en el mundo, en forma tal que el 55% del personal embarcado es filipino.

Paralelamente al punto anterior, la incidencia de las normas laborales, sindicales e impositivas que aumentaron la dificultad y los costos de operación han hecho llegar a su máximo desarrollo los segundos registros y las banderas de conveniencia, lo cual ha incrementado la facilidad de ocultar nombres y constitución de sociedades y, de ese modo, de poder exigir el cumplimiento de obligaciones públicas. El caso del *Erika* muestra la impotencia del Estado ante esta situación.²⁵

Los puertos han sido, históricamente, la llave del negocio marítimo, y sus condiciones limitaban el tráfico que a cada uno de ellos tenía como centro; así lo reconoce Storni, quien los asocia con los *hinterlands*. A estos los piensa con independencia entre sí, lo que concuerda con la ley de privatización de puertos de 1994, aunque, desde mi punto de vista, los puertos no pueden ser considerados en forma autónoma, deben considerarse partes de un sistema y debe establecerse una política de transporte al mayor nivel gubernamental, cosa que aquí no ocurre.

En los hechos, de los 25' de calado y 10 o 15 días de operaciones que caracterizaban a los puertos en 1916, se ha pasado a calados de 45' o 50' y a una permanen-

25 Petrolero hundido frente a las costas de Bretaña. Luego de un año de investigación judicial, el gobierno de Francia no pudo identificar a los propietarios del buque debido al empleo de sociedades fantasmas y al uso de registros de conveniencia. Lógicamente, no se pudo ejercer ninguna acción por responsabilidad civil.

cia máxima en los mismos puertos de 24 horas para los portacontenedores.²⁶

Los puertos se han ultraspecializado y se adaptan a los buques que los armadores construyen para ciertos circuitos; no poseer en nuestros puertos esas condiciones significa quedar excluidos de los principales tráficos con los sobrecostos que ello supone. Si se considera, además, que los lugares geográficos que por sus condiciones naturales –sin una importante intervención humana–, cumplen con los requerimientos para aceptar el tráfico moderno se reducen aceleradamente con el incremento de las dimensiones de la flota mundial, la política portuaria es uno de los aspectos trascendentes de la economía de un país.²⁷

De la ubicación de los puertos, que salvo Quequén identifica correcta y coincidentemente con los actuales en operación, deriva la localización de bases navales y la formación de una marina de guerra.

Con respecto a la ubicación de las bases, centraba la más importante en San Clemente del Tuyú y, luego, las desplegaba hacia el sur; también preveía la necesidad de talleres y de personal debidamente preparado. El eje de la defensa era, para él, el Río de la Plata, lo que explica la concepción del sistema de bases y de puntos de defensa. Remarca, también, que nuestros intereses no estaban asegurados si no éramos capaces de defender nuestro tráfico a lo largo de las costas sudamericanas, del Pacífico y del Atlántico.

No aconsejaba para nuestro país el *two-power standard*²⁸, pues como no teníamos intenciones ofensivas, debíamos, entonces, tener un patrón menos elevado. No lo fija al azar, sino que tras estudiar nuestros enfrentamientos con Chile²⁹ y la situación con Brasil, llegó a una regla que podemos enunciar: “*la flota argentina de mar debe ser tan fuerte hasta superar aisladamente a cada una de las flotas vecinas y hacer muy problemática su junction en caso de guerra.*”³⁰ Es interesante ver que Storni presta atención a las acciones políticas de las

26 Detalles adicionales sobre puertos en el Agregado, Punto 2.

27 Este punto tiene especial importancia para nuestro país, pues las características geográficas han determinado que no poseamos vías de acceso marítimo naturales adecuadas para el nuevo tráfico.

28 Teoría que establecía que la marina de un país debía ser superior a la suma de las dos mayores marinas con las que podría llegar a enfrentarse.

29 *Los Marinos de la Generación del Ochenta*, Oyarzábal, Guillermo Andrés, Instituto de Publicaciones Navales, 2003. Al tratarse el tratado de paz con Chile, “En su discurso emotivo y llano (*El Ministro Alte. Betbeder ante el Congreso, mayo de 1902*), acentuó los caracteres propios que definían a la Marina de Guerra como garantía de paz y justicia en Sudamérica”, pág. 347.

30 *Intereses...*, pág. 112-113.

colonias británicas de Australia, Nueva Zelanda y Canadá. Australia contrató al Almirante inglés Sir Reginald Henderson en el año 1910, quien desarrolló un plan naval para Australia.³¹

Como dato anecdótico, menciona algo que no podríamos dejar de considerar en el futuro, o sea, ahora: las distintas salidas al Pacífico por los puertos chilenos, tema que, a mi juicio, se trata con ligereza y sin planeamiento de apoyo serio y profundo.

Paralelamente al incremento de las dimensiones de los buques, aumentaron los riesgos derivados de los posibles accidentes náuticos y de la complejidad técnica, especialmente en los tráficos de hidrocarburos, y se incrementaron las responsabilidades civiles derivadas, responsabilidades que se encuadran en un marco totalmente diferente, porque hoy nos encontramos, también, en un mundo que ha cambiado en forma radical sus apreciaciones sobre el respeto a la naturaleza.³²

Las explotaciones de hidrocarburos *off-shore* no existían con el concepto actual y, además de transformar la situación de determinadas zonas por haberles dado una gran capacidad productora, renovaron la industria naval, las técnicas de buceo y todo lo relacionado con la logística especializada.

Las posibilidades en el conocimiento del medio marino, a través de ciencias como la oceanografía, la meteorología, la hidrografía y la biología marina, han cambiado verdaderamente de orden en sus dimensiones, desde haber eliminado la incertidumbre de la posición en el mar a través de los sistemas satelitales³³ y permitir la comunicación instantánea para la transmisión de todo tipo de datos en cantidades sin fin hasta contar con la existencia de una capacidad de proceso computacional que permite el empleo de modelos de simulación que nos develan los secretos marinos. Las posibilidades de análisis, predicción y prevención permiten este gigantismo marítimo.

31 El Alte. Reginald Henderson propone un plan que contemplaba 6 bases principales, 11 secundarias, 18 cruceros (8 cruceros acorazados y 10 protegidos), 18 destructores y 12 submarinos, 3 buques depósito y 1 taller. Personal: 15.000 hombres y, en 22 años, completar el plan al costo de 88.000.000 libras. Fue aprobado en el Parlamento para defender el principio que Australia reserva la inmigración para hombres "aceptables" de raza blanca. *Intereses...* pág. 76 y <http://www.navy.gov.au/media-room/publications/recommendations-admiral-sir-reginald-henderson>.

32 El caso del *Exxon Valdez* es el caso arquetípico de los riesgos ecológicos en el transporte de hidrocarburos.

33 El posicionamiento satelital significó una verdadera revolución en las capacidades reales de relevamientos marinos, y se pasó de la incertidumbre de tener con suerte una o dos posiciones astronómicas por día, si el cielo no estaba cubierto, con una precisión de una milla náutica, a un posicionamiento permanente con precisión métrica.

Cambió el campo del derecho: la normativa del Derecho del Mar ha dado posibilidades y ha abierto caminos que aún no sabemos cómo se recorrerán. Nosotros, como país costero, tenemos una serie de prerrogativas que Storni ni siquiera pensó. Ya pasó a ser rutinario hablar de la Zona Económica Exclusiva, que se integra a nuestros derechos nacionales, basta recordar el hecho de que, a mediados de la década de 1960, flotas europeo-orientales pescaban libremente a 20 millas de la costa de la provincia de Buenos Aires a la altura del faro Querandí.³⁴ Se ha entregado la presentación oficial argentina correspondiente al establecimiento del límite externo de la plataforma continental argentina, para aplicar en las superficies marítimas resultantes del derecho vigente; no obstante, queda pendiente lo referente a los fondos marinos y a las complejas regulaciones establecidas.

En el aspecto internacional, también analiza la situación de Malvinas, en las que no prevé la incidencia de las posibles explotaciones que la evolución de la técnica, el derecho del mar y de nuestras relaciones con Gran Bretaña –impensables en el momento–, hicieron posible, y remarca que no es aceptable para nuestro país que otra potencia tome el control de las islas y construya una base, pues desde allí tendría el “dominio de nuestros mares adyacentes y sus costas”.³⁵ Es importante tener presente que esta peligrosidad relacionada con la eventual caída de las islas en manos de una tercera potencia se produjo en medio del desarrollo de la Primera Guerra Mundial y que la misma preocupación tuvo en 1940, ante la imparable serie de victorias alemanas en la Segunda Guerra Mundial, el entonces Presidente de la Nación, Dr. Roberto M. Ortiz, y su Ministro de Marina, Almirante León Scasso.³⁶

Finalmente, para cerrar los temas tratados, Storni dedica su análisis a la formación de la gente de mar y a los relacionados con las actividades e industrias afines, pero sin duda es un hombre adelantado a su tiempo y avisa que la mejor acción de gobierno no puede ser sostenida en el tiempo si la opinión pública no es favorable, y sugiere medidas apropiadas, entre ellas, la formación de una Liga Naval, modelo al cual llega después de un meduloso estudio internacional.

En resumen, lo relacionado con el mar hoy tiene los mismos elementos que en 1916: poesía y desafío, por no

34 Una de las operaciones de control en la que el autor intervino en 1965 llevó a la captura de varias unidades de una flota compuesta por unos diez pesqueros rusos, uno búlgaro y un buque frigorífico de Alemania Oriental, que estaba operando a entre 15 y 20 millas de la costa bonaerense, frente a los balnearios del Ajó.

35 *Intereses...* págs. 42-44.

36 Archivo personal del Almirante Scasso, depositado en el Archivo General de la Armada. Copia personal.

ser el medio natural del hombre, pero las posibilidades y las exigencias que el mar de hoy representan para la República Argentina son muy superiores a las que presentaban casi un siglo atrás y nos obligan a tenerlas especialmente en cuenta.

Esta simple descripción nos pone ante una innegable realidad: las posibilidades son enormes, pero nuestro país no puede actuar en forma aislada. Puede decirse que toda la actividad marítima excede las posibilidades de los países tratados en forma individual: hoy, la mayor parte de lo relacionado con la temática expuesta está imbricada inseparablemente con la acción internacional.

Debemos tener conciencia de que no podremos realizar acciones de trascendencia si ignoramos la realidad internacional y, mucho menos, si vamos en contra de ella.

Al analizar en detalle los temas mencionados, aparecen como la dimensión en común la necesidad y la orfandad de una acción política de alto nivel que oriente y coordine la acción nacional en el campo marítimo.

Esta orfandad política tampoco es una novedad en nuestra situación. Si analizamos la historia, encontraremos que el avance en lo marítimo se fue dando lentamente y muchas veces sin responder a una verdadera concepción que englobara la totalidad de la problemática. Se llegó, sin duda, a tener un desarrollo importante, pero que, desde el punto de vista económico moderno, constituía un equilibrio inestable difícil de sostener en épocas de gran competencia internacional.

Durante los últimos años, se dieron pasos que se presentaron como provisorios, pero que fueron, si no definitivos, al menos lo suficientemente perdurables para desarticular muchos de los avances realizados en varios de los aspectos del quehacer marítimo, lo cual permitió avances remarcables en unos y produjo graves retrocesos en otros³⁷. Siempre los resultados fueron producto de medidas que no respondían a una visión marítima integral.

No es suficiente una acción por parte de una secretaría o de una dirección nacional especializada; las exigencias de la realidad argentina, pero sobre todo de la internacional, sobrepasan las posibilidades reales de cualquier funcionario sectorial por mejor voluntad que demuestre.

Como resumen, podemos tener la certeza de que las ideas del Alte. Storni siguen vigentes en todos los

puntos que consideró, con la salvedad de que las sugerencias se han vuelto más imperativas y requieren solamente una adaptación al lenguaje y a la técnica actuales. Este recorrido a vuelo de pájaro nos permite extraer algunas conclusiones:

La primera:

Que la dimensión que tienen en común todas las actividades relacionadas con la navegación, el mar o los ríos y genéricamente hablando toda la actividad marítima, es la orfandad de una acción política de alto nivel que oriente y coordine la acción nacional en el campo marítimo.

La segunda

Que hoy la realidad mundial nos impone, con mucha mayor fuerza que en 1916, que para poder actuar con el conocimiento de todas las fuerzas en juego, en cada uno de los temas encarados, hay que ubicar la relación o la situación internacional que, desde los aspectos políticos o económicos, nos encuadre o condicione. Somos parte del mundo y estamos atados a él, aunque a veces esto se ignore.

La tercera

Que al tratarlos, debemos profundizar cada uno de los temas, pero no solamente con el concepto técnico específico, sino con la visión política general que ilustrará sobre las necesarias coordinaciones en áreas que, *a priori*, aparecen como no relacionadas. Es el primer paso para considerar todas las actividades marítimas como partes integrantes de un sistema. Solamente así lograremos obtener del mar sus verdaderas posibilidades.

Sabiendo que en muchas oportunidades se discute sobre la primacía de lo técnico sobre lo político y viceversa, estoy convencido de que es imprescindible tener un adecuado dominio de lo técnico, pero que las posibilidades de éxito las determinan las correctas decisiones tomadas con una completa visión general.

El campo de los intereses marítimos debe analizarse hoy, imprescindiblemente, en función de la situación internacional y con una visión nacional integradora; no hacerlo nos condena a sufrir efectos no deseados o, aun, al fracaso.

Agregado

Situaciones específicas relacionadas con campos de la presentación de Storni

1- Pesca

La pesca abarca tanto la política de permisos y de

³⁷ La bandera argentina desapareció prácticamente de los mares, ríos y puertos, y la contratación de personal navegante argentino disminuyó en forma notable.

cuotas como su dimensionamiento con criterios científicos³⁸, los valores de tasación de exportaciones en puerto propios, ajenos o en el mar, los conceptos de facilitación de nuestros caladeros a terceros países mediante acuerdos o políticas con los países limítrofes³⁹, la incidencia de las distintas posiciones provinciales, muchas veces orientadas por criterios fiscales inmediatos, el concepto de la acción en la milla 201, el establecimiento de formas reales de ejercer un control eficaz de nuestra zona económica exclusiva⁴⁰ o el cumplimiento de las normas de la OMI en lo atinente a la titulación de la gente de mar o lo relacionado con el registro de las embarcaciones.

La Armada, la Prefectura Naval, Relaciones Exteriores, la Aduana, el INIDEP, la Secretaría de Pesca y los distintos jueces que aplican la legislación vigente actúan según sus mejores criterios, pero con fines a veces encontrados o, aun, opuestos. Sin lugar a dudas, falta una visión integradora y orientadora en el alto nivel de la política gubernamental. No tenerla nos hace correr el riesgo de que nuestros caladeros se agoten sin control, sin poder aplicar una política derivada de un estudio adecuado que responda al bien común de los argentinos.

2- Puertos

Si consideramos los puertos, nos encontraremos ante situaciones similares. ¿Qué debemos pensar? ¿Llevar los grandes calados a los puertos de embarque en los ríos, crear puertos de transferencia o construir uno de aguas profundas? El uso de los canales –inseparables de nuestros puertos– ¿debe ser tarifado mediante un peaje que afronte el costo y la amortización o parte de ellos, o ser libre para cierto tráfico? ¿Debe haber puertos concebidos como soporte de ciertas regiones con costos a cargo de determinadas áreas? ¿Es necesario o conveniente dragar un nuevo canal de acceso a Buenos Aires? ¿Qué grado de coordinación debemos tener con la República Oriental del Uruguay?⁴¹ Podríamos decir que estas preguntas integran el campo de las grandes decisiones, aunque tampoco podemos despreciar los detalles funcionales, como los procedimientos aduaneros o de control de seguridad, pues estos son suficientes para sacar

38 Las cuotas de pesca no se correspondían con los valores máximos obtenidos científicamente, y hoy las posibilidades de captura están afectadas por sobrepesca.

39 Los acuerdos internacionales que otorgaban facilidades a nuestros caladeros en muchos de los casos atendían intereses de política internacional sin relacionarse con la realidad de la captura posible.

40 Las violaciones al derecho del mar fueron muchas veces aceptadas por razones momentáneas de política internacional, lo cual afectaba el control real y permitía la depredación.

41 El tratamiento dado al proyecto del nuevo canal a Buenos Aires marca el máximo de descoordinación con el Uruguay.

de mercado, o sea, para excluir como alternativa de empleo, tal o cual puerto.⁴²

Nuevamente, nos encontramos que varias autoridades ejercen responsabilidades parciales: la Prefectura Naval, la Aduana, los distintos ministerios y secretarías del área económica, Interior o Salud Pública, o los entes portuarios, todos aplican normas que son parte de un conjunto de engranajes que no siempre son compatibles entre sí, producto de que son diseñados careciendo de una visión integral de un adecuado nivel del gobierno.

Uno de los principales desafíos del gobierno será, sin duda, fijar una política estratégica para el desarrollo portuario nacional que englobe todos los aspectos que hacen a la compleja interfaz que constituye un puerto y que atienda no solamente nuestras necesidades sino también las imposiciones de la realidad internacional. De no hacerlo, nos encontraremos con que nuestros puertos quedan fuera del gran comercio mundial, ya sea por la inadaptación de sus instalaciones, los calados de sus accesos o el costo de sus servicios.

Puedo agregar el ejemplo del mentado puente Buenos Aires-Colonia, de principios del siglo XXI: la decisión de construirlo se tomó sobre la base de un estudio que ni mencionaba el tema de la navegación en nuestra principal vía de comunicación, sin la consulta al Servicio de Hidrografía Naval ni a ninguno de los otros organismos técnicos. Toda la temática relacionada con él se tramitaba exclusivamente en una comisión dependiente de organismos de la Cancillería, por lo cual faltaba una visión general del Estado en toda su tramitación. La consideración especial que exigía y exige aún hoy el análisis del tema parte de la realidad de que el puente se construiría sobre una vía por la que pasa el 65% de las exportaciones y casi el 100% de las importaciones del país y de que, si se produjere un “accidente catastrófico”, se cerraría una vía de navegación que no tendría alternativa posible, ya sea con la habilitación de otros puertos argentinos o bien con el empleo de puertos uruguayos y brasileños. El proyecto fuertemente cuestionado en sus aspectos técnicos relacionados con la navegación fue dejado de lado en ese momento, pero en 2015 se firmó un acuerdo con una empresa china que se encargaría de su construcción.⁴³ ■

42 Valga como ejemplo el puerto de Buenos Aires a fines de la década de 1990, cuando, por cambio de normas de trámite aduanero para la mercadería en tránsito al extranjero, todo el transbordo de contenedores en tránsito pasó al puerto de Montevideo.

43 Información periodística sobre los acuerdos llegados con China en la que se cita que el contrato para la construcción del proyecto fue firmado por el Sr. Carlos Spadone por la República Argentina.



Ciclo de conferencias "A cien años del pensamiento del Vicealmirante Storni"

Segunda jornada, 25 de agosto de 2016

Vicealmirante Marcelo Hipólito Srur

Jefe de Estado Mayor General de la Armada

Palabras de apertura

Señora Vicepresidenta de la Nación, Señores Gobernadores, Señores Ministros del Poder Ejecutivo, Señor Jefe de Estado Mayor Conjunto:

La Argentina ha sido siempre un país de espaldas al mar. Las hazañas del Comandante Luis Piedrabuena y la campaña del Comodoro Py en nuestros mares australes eran apenas tímidas expresiones de voluntad de la Nación en su relación con el mar. La consolidación territorial era aún un desafío muy grande para un Estado tan chico.

Hace cien años, el Almirante Segundo Storni alzó la voz de la Armada hacia la sociedad al pronunciar su afamada secuencia de conferencias en el salón de actos del diario *La Prensa*.

En su obra, el Almirante Storni definió los intereses marítimos como el valor que el país le asigna al mar para su seguridad y su desarrollo económico.

La humanidad tomó conciencia del valor del mar. El interés por el mar es hoy central a las estrategias de desarrollo de los países que lo pueden usar. Cada día, el valor del mar es más relevante.

El crecimiento demográfico incesante, la globalización que genera intercambio, la revolución tecnológica que permite lo que parecía imposible días atrás y el cambio climático son motores permanentes y poderosos de la realidad que generan presión sobre los recursos naturales alimenticios, mineros y energéticos.

Todos hemos visto las fotos satelitales nocturnas de las luces de los pesqueros de calamar en la milla 201. Brillan con más intensidad que las luces de Santiago de Chile o de Río de Janeiro. Esa imagen es testimonio de

la presión demográfica sobre los recursos naturales y de la fuerza de los intereses que empujan la captura de recursos vivos en las antípodas de los mercados que los van a consumir.

La Armada lleva adelante un esfuerzo denodado para la vigilancia estratégica y el control de los espacios marítimos a fin de proteger el acceso presente y futuro a los recursos naturales del mar. La reciente incorporación de la plataforma continental a la jurisdicción nacional incrementa aún más ese desafío.

La protección de la vida humana en el mar en la mitad occidental del Atlántico al Sur del Plata y el monitoreo para la protección del medio ambiente marino son otros desafíos constantes para la Armada.

Sin embargo, junto con los riesgos que enfrentamos, también hay oportunidades que, como país, no podemos perder. Podríamos generar mucho valor económico en el mar y desde el mar.

Nuestro país podría calmar el hambre de una gran porción de la humanidad explotando sustentablemente las pesquerías propias y de la alta mar y agregar, así, valor a través de su industria alimenticia.

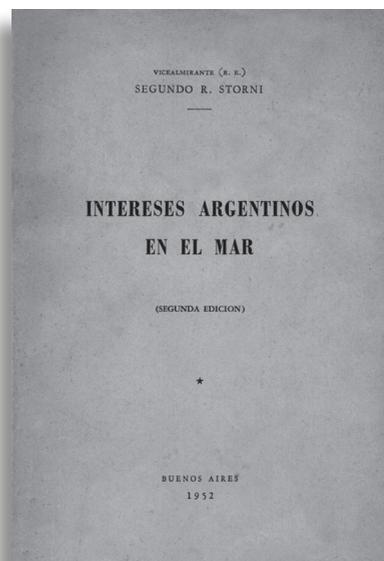
La generación de energía eléctrica eólica y mareomotriz, el transporte marítimo, la construcción de buques y de plataformas petroleras son industrias centrales y de alto valor económico para otros países. Hoy, pocas banderas argentinas navegan los mares del mundo y nuestros ríos.

Nuestros científicos pueden encontrar riquezas escondidas en el mar. La biodiversidad, por ejemplo, encierra valor económico de magnitud en las soluciones para la

Primera edición,
1916.



Segunda edición,
1952.



Edición
50° aniversario,
1966.



Edición 100°
aniversario,
2016.



cura de enfermedades, para el desarrollo de productos novedosos, para generar energía limpia.

El mar puede ser un remolcador del desarrollo nacional.

Estamos, pues, en una situación similar a la que hace cien años enfrentaba Storni en lo que hace a la relación de la sociedad con el mar. El valor del mar ha crecido como fuente de desarrollo económico para el futuro del país del mismo modo que han crecido los desafíos y aparecen las oportunidades. Es necesario tomar conciencia de ellos. Es necesario desarrollar *una nueva conciencia marítima que genere anclaje en la sociedad.*

El título de una de las conferencias del Almirante Storni era *Cómo crear un ambiente marino en la opinión*. No podría haber sido más visionario sobre el camino que ha de seguirse. No se ama lo que no se conoce.

El mejor homenaje que podemos hacer al Almirante Storni hoy es alzar la voz, una vez más, para llamar la atención sobre la inmensa oportunidad que el mar nos plantea. La Nación necesita hoy, más que nunca, y necesitará cada día más de las riquezas del mar para su prosperidad.

Este foro procura construir conciencia marítima, porque el mar nos necesita. . ■



Ciclo de conferencias “A cien años del pensamiento del Vicealmirante Storni”

Segunda jornada, 25 de agosto de 2016

Conferencia del Licenciado Marcelo Serangeli

Conocimiento Científico

Quiero expresar mi profundo agradecimiento por esta invitación a participar de este ciclo en conmemoración de los 100 años de las Conferencias del Almirante Segundo Storni tanto al señor Jefe del Estado Mayor General de la Armada Argentina como al señor Presidente del Centro Naval y al señor Presidente del Instituto Storni.

Esta gentil invitación representa una doble oportunidad para **renovar la inspiración** que ofrecen los postulados del Almirante Segundo Storni y **realizar una autoevaluación** de los avances hacia los objetivos asumidos por esta gestión de gobierno en materia de investigación y desarrollo, ciencia, tecnología y producción, desde la Defensa.

El **Sistema Científico Tecnológico de la Defensa** conforma una parte inescindible del **Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología** que encabeza el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva. Está conformado por distintos organismos del Ministerio de Defensa, coordinados por la Secretaría de Ciencia, Tecnología y Producción para la Defensa, cuyo titular es el Arq. Héctor Antonio Lostri, y la Subsecretaría de Investigación, Desarrollo y Producción para la Defensa, a mi cargo, a saber:

- El Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas para la Defensa (CITEDEF);
- Los tres organismos generadores de información científico-técnica (el Servicio Meteorológico Nacional, el Instituto Geográfico Nacional y el Servicio de Hidrografía Naval);
- Las Direcciones Generales de Investigación y Desarrollo de los Estados Mayores Generales de las Fuerzas Armadas y la Jefatura VII de Investigación y Desarrollo Tecnológico del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, de reciente creación, y

- Los Institutos Académicos de Formación y Capacitación y los Centros de Investigación que dependen del Ministerio de Defensa, que se relacionan con el Sistema a través de sus respectivas áreas y dependencias de Investigación y Desarrollo.

Esta amplia comunidad científico-tecnológica con que cuenta la Defensa tiene múltiples vinculaciones entre sí y con otros organismos y áreas de los distintos Ministerios que constituyen el Ejecutivo, así como también con organizaciones no gubernamentales y otros centros de estudios y de investigación del sector privado.

Esta comunidad también se interrelaciona fuertemente con el **Sector Productivo de la Defensa**, comprendido por la Dirección General de Fabricaciones Militares, la Fábrica Argentina de Aviones Brigadier San Martín y el Complejo Industrial Naval, y con las entidades del sector privado industrial y de pequeñas y medianas empresas proveedoras de estas empresas del Estado, que se relacionan con el **Sistema Productivo Nacional**, bajo la coordinación de la Dirección Nacional de Planificación y Política Industrial, también de la Secretaría de Ciencia, Tecnología y Producción para la Defensa.

Uno de los ejes prioritarios y significativos de la gestión es la **recuperación o potenciación de una plena y permanente interacción entre todos los actores, nacionales y extranjeros, que intervienen y participan en estas temáticas.**

Este propósito se funda en las tres metas programáticas que ha postulado el Señor Presidente de la Nación para la gestión de gobierno: la **Unión de los Argentinos**, **Pobreza 0** y **Vencer al Narcotráfico.**

Con tales premisas, asumimos que la Unión de los Argentinos puede lograrse solamente a través de un tra-

bajo mancomunado de todas las agencias y organismos del Estado, actuando sinérgicamente en pos de los objetivos planteados.

Ello nos ha motivado a propiciar una reinserción plena de la Defensa en los foros y los espacios de discusión donde se dirimen los grandes temas del quehacer nacional y su futuro, a partir de una perspectiva innovadora, integradora y participativa.

La vinculación de la Defensa con el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) tiene larga data, aunque la hemos potenciado institucionalmente, del mismo modo en que lo hemos hecho con el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva; ello representa una trascendente asociación estratégica de una genuina singularidad en la historia de los organismos gubernamentales.

En correspondencia con esta franca apertura otorgada, se ha propiciado una participación activa de la Defensa en el **Consejo Interinstitucional de Ciencia y Tecnología (CICYT)**, en el **Comité Interministerial**, en el **Consejo de Administración de la Iniciativa Pampa Azul** y en el **Consejo de Administración del Área Marina Protegida Namuncurá / Banco Burdwood**.

Pampa Azul y la Red de Áreas Marinas Protegidas son acciones concretas coadyuvantes a una política marítima nacional y constituyen formidables oportunidades que nos enlazan a través del tiempo con el postulado del Almirante Storni de “provocar” la **germinación de los ideales marítimos en la sociedad argentina**.

El cabal conocimiento de nuestro mar y de sus recursos; la plena utilización de las vías navegables; el desarrollo de la industria naval, mercante y pesquera; el control de los espacios marítimos; la política portuaria y el desarrollo de su infraestructura; la promoción de las actividades turísticas y las acciones de preservación patrimonial de los recursos y activos vinculados al mar y al litoral marítimo son, entre muchos otros, tópicos abordados por estas iniciativas y representan líneas y áreas de trabajo de interés prioritario para el Sistema Científico Tecnológico y para el Sistema Productivo para la Defensa.

La extensión de la frontera marítima de nuestro país, el conocimiento y el aprovechamiento de las posibilidades de obtención de recursos alimentarios y productivos que nos brinda el mar y el abordaje de todas las temáticas relacionadas con las actividades marítimas, fluviales y costeras son aspectos que contribuyen decididamente a otra de las metas programáticas de la gestión, que es la Pobreza 0, mediante el progresivo mejoramiento de las

condiciones de vida y de sustento de los segmentos más vulnerables de nuestra población, con la generación de fuentes genuinas de trabajo y de producción y, simultáneamente, con la mitigación de los efectos de las condiciones socioeconómicas marginales de base.

Por ello, el compromiso está centrado en potenciar la contribución de la Defensa a estas acciones a través del Servicio de Hidrografía Naval, con una permanente participación en las campañas científicas en el Mar Argentino; la investigación oceánica y su aprovechamiento energético; los relevamientos hidrográficos de los espacios marítimos y, por supuesto, las actividades vinculadas con la Seguridad Náutica, que este Servicio viene desarrollando desde hace más de 130 años.

En tal sentido, los aportes del Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas, junto con los del Servicio Meteorológico Nacional y el Instituto Geográfico Nacional, resultan primordiales en la materialización de los procesos de ingeniería inversa a los que estamos abocados, para una producción nacional de instrumental y de equipamiento y su consecuente emplazamiento en distintos lugares del país y en diferentes plataformas navales, estaciones de control del mar y faros y señales del litoral marítimo y fluvial, a fin de incrementar la recolección de datos y su consecuente procesamiento, pronóstico y difusión.

El Ministerio de Defensa y el CONICET cuentan con la **Unidad de Apoyo a las Investigaciones Hidrográficas y Oceanográficas (UNIDHO)**, organismo constituido por la Agrupación de Buques Hidrooceanográficos del Servicio de Hidrografía Naval y el CONICET Mar del Plata, responsable de planificar y de ejecutar las campañas científicas de los buques *Puerto Deseado* y *Austral* y de la lancha *Cormorán*. Tenemos el anhelo de que, durante el año 2017, se reincorpore, tras su remotorización y recuperación, el *Comodoro Rivadavia* como otra plataforma de investigación científica, dadas sus singulares características para las actividades hidrográficas. De igual modo, el *Almirante Irizar*, en los períodos en que no esté comprometido con la actividad antártica, es otra plataforma de investigación estupenda, dada la actual disponibilidad de laboratorios con la que cuenta. La goleta escuela *Santa María de los Buenos Ayres*, cuya finalización anhelamos y propiciamos, es otra unidad excepcional para el desarrollo de la actividad científica.

A estos esfuerzos, se suman las gestiones entabladas con el Ministerio de Comunicaciones para la extensión y la conectividad de la Red Federal de Fibra Óptica a los sitios de emplazamiento de las ayudas a la navegación, bases, destacamentos y estaciones de control del mar,

así como también para la modernización de estos, dotándolos, también, de estaciones meteorológicas automáticas y de estaciones geodésicas, que incrementarán el volumen de recolección de datos.

Tenemos el enorme orgullo de celebrar, durante este y los próximos años, aniversarios de numerosos faros de nuestro litoral, varios de los cuales ya son centenarios. El sostenimiento de la iniciativa de Defensa de abordar una **Ruta de los Faros** como alternativa turística, ahora en el contexto de Pampa Azul, y el trabajo mancomunado con el Ministerio de Turismo denotan nuestro incentivo por difundir y propiciar el conocimiento de las actividades vinculadas con el mar.

En materia de control y vigilancia de los espacios marítimos, las iniciativas que se propician están destinadas a la construcción de Unidades de Patrullado de Alta Mar, del buque multipropósito, de remolcadores y de otras plataformas navales, a través de la progresiva reactivación de nuestros Astilleros (Tandano y Río Santiago), que permitan la recuperación de capacidades de nuestra Armada para su uso operativo y, a la vez, favorezcan su empleo dual tanto en actividades científico-técnicas como en operaciones destinadas a la mitigación de los efectos de emergencias y desastres naturales y antrópicos.

También los esfuerzos están dirigidos a lograr un verdadero salto tecnológico en materia de disponibilidad y sostenimiento de sistemas, sensores y dispositivos, asociados a medios satelitales, vehículos no tripulados, radares transhorizonte, boyas inteligentes y sistemas estratosféricos no orbitales.

El Sistema Científico Tecnológico de la Defensa cuenta con dos herramientas de gestión: el denominado **Programa de Investigación y Desarrollo para la Defensa (PIDDEF)** y el **Programa de Becas de Investigación y Desarrollo para la Defensa (PBDEF)**, cuyas convocatorias 2016 fueron realizadas el 15 de julio pasado.

Estos programas están diseñados para la captación de proyectos vinculados con distintas áreas de interés tecnológico para la Defensa, en materia de:

- Micro- y nanosatélites,
- Simuladores y adiestradores,
- Equipamiento y vestuario del combatiente,
- Sistemas de guiado y control,
- Sensores,
- Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TICs),
- Ciberdefensa,
- Guerra electrónica,

- Tecnología en criptografía y computación cuántica,
- Defensa química, biológica y radiológica,
- Tecnología de los materiales,
- Energías sustentables y medio ambiente, y
- Cognotecnologías, entre otras.

En particular, entre las líneas de investigación postuladas que contribuirán a profundizar el conocimiento de los espacios marítimos están los diseños de:

- Vehículos lanzables de superficie y submarinos operados de manera remota con capacidad para sensores y enlaces de datos, o capacidad de recolección e inspección de objetos sumergidos;
- Dispositivos aerofotogramétricos y sus enlaces de datos para operación en Sistemas Aéreos No Tripulados (SANT);
- Sistemas Aéreos No Tripulados (SANT) de ala rotativa para transporte de cargas y sensores en ambientes terrestres y marítimos, en toda condición climática;
- Sensores subacuos autoactivados para vigilancia de espacios marítimos focales, con duración prolongada, grabación y transmisión de datos;
- Sensores y dispositivos relacionados con la acústica submarina.

A modo de experiencia piloto, se lanzó, además, el **Programa de Ideas-Proyectos**, destinado a todos los integrantes de la Defensa y de los organismos y las unidades académicas que participan en el Sistema, sin distinción de rango o de función, con vistas a receptor inquietudes, propuestas y soluciones para problemas en el quehacer de los distintos campos de la actividad. Este programa piloto tiene por propósito generar una actitud innovadora entre las personas mediante una presentación sencilla de su idea o su propuesta, a los efectos de aprovechar sus conocimientos, incentivos e idoneidad sobre temas específicos.

También resulta prioritario para esta gestión abordar, de manera integral, la **centralidad que representa la Isla Grande de Tierra del Fuego (IGTF)** en consonancia con las actividades de carácter estratégico que desarrolla nuestro país; además de Pampa Azul y su incidencia en el Atlántico Sur, se impone la necesidad de abordar su **conectividad dual**, hacia el continente y hacia la Antártida.

Y allí, guarda prioridad la recuperación de una flota mercante que reactive el transporte marítimo de fomento a los puertos patagónicos y de Tierra del Fuego y el apoyo a los distintos proyectos de conectividad con el continente que han sido formulados.

De igual manera, la proximidad de la isla de Tierra del Fuego genera la necesidad de vincularla decididamente con la Antártida y de impulsar un verdadero cambio de paradigma del accionar de la Argentina en el continente blanco a través del desarrollo de capacidades para la provisión de servicios, el cambio de la matriz energética de nuestras bases, la renovación tecnológica de nuestros asentamientos y un significativo incremento en la producción científico-tecnológica, entre otros, en refuerzo de los hitos que han fundamentado nuestros reclamos de soberanía territorial.

Finalmente, nuestros esfuerzos están dirigidos a la formación y la capacitación de profesionales, investigadores y técnicos conscientes de las necesidades que tiene hoy nuestro país. Contamos con científicos, tecnólogos

y profesionales de primer nivel, aunque debemos sobre llevar un vacío etario importante entre los expertos y los especialistas y las nuevas generaciones.

Como hace un siglo, el pensamiento del Almirante Storni mantiene plena vigencia y continúa generando similares interrogantes y expectativas.

En este bicentenario de nuestra querida Patria, nuestro desafío es aprehender y llevar a la práctica que, en materia de intereses argentinos en el mar, el conocimiento también representa un poderoso factor contributivo a la soberanía del país.

Muchas gracias. ■

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 encuadernada, la cual está siendo digitalizada con mucho esfuerzo.

Esperamos que ese patrimonio pueda reforzarse con vuestra colaboración.

La Redacción



Ciclo de conferencias “A cien años del pensamiento del Vicealmirante Storni”

Segunda jornada, 25 de agosto de 2016

Comodoro de marina Valentín Sanz Rodríguez

Palabras de cierre

Señor Jefe del Estado Mayor General de la Armada, señores miembros de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial Nacionales, señor Presidente del Centro Naval, señor Presidente del Instituto Storni, señor Presidente de la Liga Naval Argentina, autoridades y representantes de los centros de armadores, de las asociaciones profesionales del personal embarcado de la marina mercante y de la comunidad marítima toda, señores Almirantes, señores Oficiales Superiores, Jefes, Oficiales y Suboficiales de las FF. AA. y de Seguridad, señores periodistas, señores invitados especiales, señoras y señores:

Con este acto, culmina la conmemoración del centenario de las conferencias del Vicealmirante Segundo Storni sobre los “Intereses Argentinos en el Mar”, publicadas en el diario *La Prensa* entre el 8 y el 12 de junio de 1916, que han organizado la Armada Argentina, el Centro Naval y el Instituto Storni.

En la primera jornada, tuvimos una reseña del legado del Almirante, su vida, su personalidad y su pensamiento. En esta segunda jornada, nuestros distinguidos disertantes acaban de dar una visión de la proyección del pensamiento de Storni al siglo XXI a través de una perspectiva política sobre los intereses marítimos y a través del conocimiento científico, incipiente en 1916 y reclamado por Storni en sus conferencias como “imprescindible para poder presentar al capital datos concretos sobre la riqueza que el mar argentino encierra”.

Debemos reconocer que, a pesar del tiempo transcurrido, el pensamiento del Almirante sigue vigente, ya que el mar, como factor económico, geopolítico y estratégico, ha mantenido e incluso incrementado su importancia como consecuencia de un mayor flujo del comercio marítimo internacional, resultado de una

interdependencia económica global y una creciente demanda de alimentos, hidrocarburos y minerales provenientes del mar.

En lo que respecta al Río de la Plata, también su importancia se ha incrementado, ya que es la salida de la hidrovía Paraguay-Paraná y, consecuentemente, de la mayor parte de las exportaciones de materias primas y de productos del país y de los vecinos de la cuenca.

Con orgullo, como argentino y como hombre de la Armada al igual que Storni, debo señalar que la Argentina fue uno de los primeros países que destacó el alcance de sus derechos de soberanía sobre la plataforma continental en su condición de Estado ribereño. Aun antes de la declaración Truman, el Almirante Storni desarrolló una doctrina que reivindicaba los derechos sobre la plataforma continental y todos los recursos que en ella existían. Los conceptos vertidos por este tucumano en sus obras *Proyecto de Régimen de Mar Territorial* de 1911 y *El Mar Territorial* de 1926, que plantean la necesidad de contar con un mar territorial de 12 millas náuticas y una zona adyacente de 200 millas náuticas, con ejercicio de soberanía limitada, fueron incluidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada en 1982, en la cual se definen las facultades y las responsabilidades de los Estados y se confirma el mar como un ámbito internacional, donde la jurisdicción nacional no es plena.

Ahora, con este marco jurídico, los Estados incrementan su presencia marítima mediante tareas de investigación, exploración y explotación de recursos. También ellos, como nosotros, aspiran al control de los recursos del suelo y del subsuelo que les correspondrán como resultado de la extensión del límite exterior de sus plataformas continentales.

Ello y la proliferación continua de hechos de piratería y de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, que socavan los cimientos de una utilización sustentable de la riqueza del mar, demandarán un aumento de la vigilancia y del control de los espacios marítimos de interés nacional, al instalar la idea de que cada Estado ribereño debe ser el responsable de una alerta estratégica eficaz para su espacio jurisdiccional y de las respuestas consecuentes.

Así, los intereses marítimos, definidos como los usos y los recursos del mar, incluido el conocimiento científico, continúan siendo objeto y, a la vez, instrumentos de la Defensa Nacional.

También la Nación ha asumido importantes compromisos a través de otros instrumentos jurídicos internacionales que hacen a los intereses marítimos. Por ello, este Ministerio considera de interés de la defensa las responsabilidades respecto de la formación y la titulación del personal embarcado de la marina mercante y de la seguridad de la vida humana en el mar, a través de la búsqueda y rescate, que fueron legalmente asignadas a la Armada Argentina, así como también las referidas a la prestación de servicios hidrográficos, de avisos a los navegantes y de servicios de señalamiento marítimo, asignadas al Servicio de Hidrografía Naval, o las referi-

das a la prestación de servicios meteorológicos, asignadas al Servicio Meteorológico Nacional.

El pensamiento de Storni también mantiene vigencia cuando decía: *La política naval es, ante todo, una acción de gobierno; pero es indispensable, para que tenga nervio y continuidad, que sus objetivos arraiguen en la Nación entera, que sean una idea clara, un convencimiento de las clases dirigentes y una aspiración constante de todo el pueblo argentino.* Y afirmaba: *Es necesario llevar a todo el interior de la República este convencimiento: que cuando se construye un puerto, se profundiza un canal, se adquiere un barco o se instruye a un piloto, se sirven tanto los intereses litorales como los intereses del que planta cañas en la zona subtropical o esquila ovejas al pie de la cordillera.*

Coincidirán conmigo en que los argentinos aún estamos en deuda con parte del legado de Storni y que se hace indispensable continuar con su docencia para afianzar en los dirigentes y en la Nación toda la convicción de propiciar una política oceánica nacional, que debemos desarrollar con la participación de todos los sectores, por el bienestar y la seguridad de la Nación Argentina.

Muchas gracias.

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





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, excepto franjas horarias ocupadas por otras actividades deportivas.
- 
Karate:Martes y jueves de 1800 a 1900.
- 
Aikido:Miércoles y viernes de 1900 a 2000.
- 

Martes y jueves de 1300 a 1400.
- 
Biblioteca Sala "Capitán Ratto" (4to. Piso)..Lunes a viernes de 1000 a 1600.
- 
BañosLunes a viernes de 1300 a 2000.
- 
SaunaLunes a viernes de 16:00 a 20:00, con turno acordado.
- 
MasajesJueves y viernes de 1600 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.

135° Aniversario del Centro Naval

El 4 de mayo se llevó a cabo la celebración del 135° aniversario de la fundación de la Institución.

Por la mañana, en la Catedral Castrense Nuestra Señora Stella Maris, el Capellán Mayor de la Armada Monseñor D. Germán Carmona ofició una misa de Acción de Gracias y recordatoria a los socios fallecidos en el último año.

La misma contó con la presencia de familiares y amigos de socios fallecidos, con un grupo de miembros del Centro Naval y una representación calificada de la Armada Argentina.

Por la tarde, en los salones del segundo piso de la Sede Central, con la magnificencia tradicional, se realizó la entrega de medallas por las Bodas de Oro a los socios Activos y Adherentes que cumplieron cincuenta años como tales. Agradeció en nombre de ellos el Vicealmi-



rante D. Álvaro Vásquez quien, con palabras claras, tuvo un recuerdo para aquellos camaradas que están siendo perseguidos por su actuación en defensa de la Nación.

Acto seguido se realizó el reconocimiento como socios Vitalicios a quienes cumplieron cuarenta y cinco años como socios Activos o Adherentes entregándoseles el Diploma de Honor y el carnet que los acredita como tales. Fue el Capitán de Navío D. Oscar Domingo Cabral quién agradeció al Centro Naval la distinción recibida con verba profunda plena de emotividad.

Finalmente se sirvió un vino de honor, desarrollándose una animada tertulia. ■





Cena del Bicentenario

Celebrada el 8 de julio en la Sede Central

En conmemoración y festejo del Bicentenario de la Independencia patria, el Centro Naval vistió sus salones para realizar una cena de gala. Participaron autoridades del club y presidentes o representantes de clubes amigos entre otros los Círculos Militar, de la Fuerza Aérea y de Oficiales de las Fuerzas Armadas y socios en general. La fiesta fue amenizada por un grupo lírico que interpretó un amplio espectro de canciones, algunas coreadas por la concurrencia, como el aria de la Bandera de "Aurora" y luego, a medianoche el Himno Nacional.



Para el brindis el Presidente del Centro Naval tuvo palabras de reconocimiento a los valientes que lucharon por la Patria y a los esforzados congresales que proclamaron la Independencia en Tucumán en aquellos difíciles días de 1816. También tuvo su reconocimiento para aquellos camaradas que sufren las consecuencias de una guerra cruel y manifestó su esperanza de que cese la persecución contra ellos.

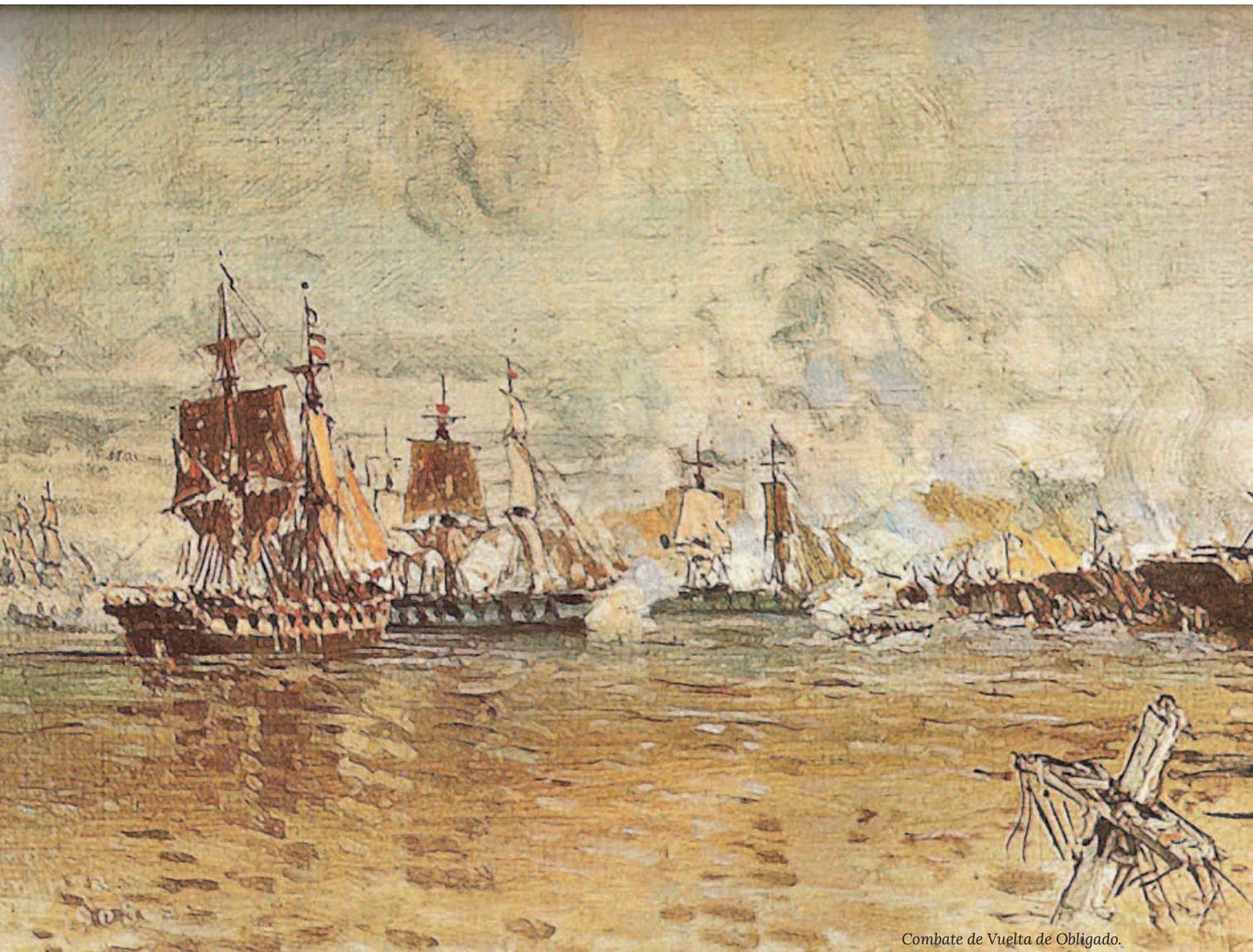
Este banquete evoca otro realizado en los mismos salones, con asistencia del Presidente de la Nación Don Victorino de la Plaza (izquierda), quién fue recibido por el Presidente del Centro Capitán Galíndez y el Ministro de Marina Vicealmirante Sáenz Valiente (derecha), y realizado en homenaje a las misiones extranjeras que concurrieron a la Argentina en el Centenario de su Independencia. Previamente los invitados habían asistido a una función de gala en el Teatro Colón.



El 11 de julio se realizó otra cena en agasajo a los marinos de los buques que concurrieron a la Revista Naval efectuada el 8 de julio; al término del ágape se sumaron socios y familiares que bailaron hasta la madrugada. ■

APRECIACIONES ERRÓNEAS, ESFUERZOS DISPERSOS E INCONSCIENCIA NAVAL

Jorge P. Barrales



Combate de Vuelta de Obligado.

Para el presente trabajo, he considerado el lapso histórico comprendido entre la Revolución de Mayo y la recuperación de la democracia (1810-1983), lo he dividido en seis períodos y he analizado los conflictos que tuvieron lugar en cada uno de ellos desde tres aspectos:

- Las apreciaciones equivocadas⁽¹⁾ y las suposiciones incumplidas adoptadas por el máximo nivel de conducción.
- La dispersión de esfuerzos en la resolución de conflictos.
- La falta de conciencia sobre la importancia del poder naval⁽²⁾ como factor contribuyente a la resolución de los conflictos mediante el empleo efectivo o disuasivo de la fuerza militar.

1. De la Primera Junta al Directorio (1810-1820)

La Revolución de Mayo pretendió suplantar el Virreinato del Río de la Plata por las Provincias Unidas del Río de la Plata regidas desde Buenos Aires según la concepción centralista de los revolucionarios, que se mantuvo “pura” durante los efímeros gobiernos que sucedieron a la Primera Junta⁽³⁾ hasta la caída del Directorio⁽⁴⁾. Cabe aclarar que, luego de su disolución (1820), la lucha contra España continuó en territorio argentino hasta el final de la Guerra Gaucha (1825) liderada por Martín de Güemes, aunque ese tramo final (1820-1825) ocurrió en el contexto de la Anarquía del Año 20.

Apreciaciones equivocadas

Tomaremos, como ejemplos de apreciaciones equivocadas por parte del máximo nivel de conducción del conflicto, las adoptadas respecto de las campañas al Paraguay y al Alto Perú.

- La campaña al Paraguay se desarrolló entre septiembre de 1810 y marzo de 1811, y fue conducida por Manuel Belgrano. Con relación a ella, la Junta adoptó la suposición de que la población local apoyaría masivamente la fuerza patriota y compensaría, así, su poder de combate relativo desfavorable. Al no cumplirse la suposición y al no contar con un plan alternativo para suplirla, la expedición no logró su propósito, y su suerte quedó sellada con la derrota de Tacuarí (9 de marzo de 1811), en la que el poder de combate relativo (PCR) era ampliamente favorable a los realistas⁽⁵⁾.
- Respecto de las acciones militares contra el Alto Perú, la historia argentina normalmente menciona tres campañas que el Cte. Pertusio⁽⁶⁾ interpreta como una sola con tres fases, marcadas, cada una de ellas, por importantes derrotas de las fuerzas patriotas:

CNIM VGM (R)
Jorge Paulo Barrales

(1) Estas apreciaciones, con el concepto moderno, entrarían dentro de la categoría de estratégicas (o políticas) y de estratégico-militares.

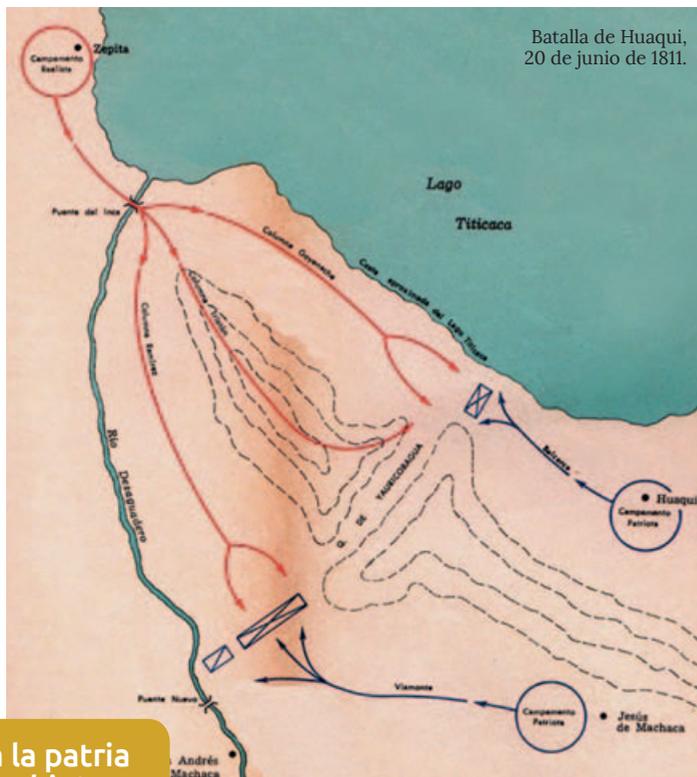
(2) El Poder Naval es el conjunto de medios militares que operan en el mar o desde el mar, incluyendo todo lo referente a su sostén”, Pertusio, Roberto (CL RE), *Estrategia Operacional*, Instituto de Publicaciones Navales, Cap. 5, 3.a Edición, 2005.

(3) Primera Junta: Del 25-5 al 18-12 de 1810 // Junta Grande: Del 18-12-1810 al 22-9-1811 // 1.er Triunvirato: Del 23-9-1811 al 8-10-1812 // 2.do Triunvirato: Del 8-10-1812 al 31-1-1814 // Directorio: Del 31-1-1814 al 11-2-1820.

(4) El Directorio fue la forma de gobierno establecida el 31-1-1814 por la Asamblea del Año XIII para las Provincias Unidas del Río de la Plata. Cesó en febrero de 1820 tras la derrota porteña en manos de los federales, en la Batalla de Cepeda (11-2-1820).

(5) Pertusio, Roberto (CL RE), *Estrategia Operacional a Nivel Regional*, Instituto de Publicaciones Navales, Parte II, Cap. 1, Edición 2009.

(6) Pertusio, Roberto (CL RE), *Estrategia Operacional a Nivel Regional*, Instituto de Publicaciones Navales, Parte II, Cap. 1, Edición 2009.



“Sirvo a la patria sin otro objeto que el de verla constituida; ese es el premio al que aspiro”, Manuel Belgrano.

- 1.ª fase (1810/11): Huaqui
 - 2.ª fase (1812/13): Vilcapugio y Ayohuma
 - 3.ª fase (1815): Sipe-Sipe
- En este caso, las fuerzas enfrentadas fueron numéricamente similares, pero la Junta apreció equivocadamente el impacto del medio geográfico (apunamiento) sobre nuestras tropas (de llanura) y la incidencia de la diferencia cualitativa claramente favorable al bando realista.

Dispersión de esfuerzos

Respecto de la dispersión de esfuerzos dentro del período adoptado (1810/20), he focalizado el análisis en la etapa final, correspondiente al Directorio, considerando que este representaba el gobierno de las Provincias Unidas.

- El Directorio declaró la Independencia en el Congreso de Tucumán el 9 de julio de 1816 con asistencia imperfecta, debido a que, excepto Córdoba, no asistieron las provincias de la Liga Federal⁽⁷⁾. Durante su vigencia, sucedieron los siguientes hechos, que dispersaron su pretendido esfuerzo centralizador:
 - 1) Los portugueses invadieron y ocuparon la Banda Oriental, considerada una de las Provincias Unidas, entre 1816 y 1820.
 - 2) Artigas, que combatió en inferioridad de condiciones a los invasores portugueses, fundó una confederación de provincias federales (Liga Federal), que cuestionó y combatió el proyecto centralista del Directorio.
 - 3) El Ejército de los Andes acantonado en Mendoza era la única solución para sofocar la rebelión federal artiguista, razón por la cual el Director Supremo Rondeau lo convocó para tal fin (1819), pero San Martín se negó, pues priorizó su campaña libertadora de Chile y Perú, y desestimó participar en una guerra civil. Privado de este recurso militar, el Directorio sucumbió militarmente ante la unión de los principales lugartenientes (y sucesores) de Artigas: Estanislao López (Santa Fe) y Francisco Ramírez (Entre Ríos).

(7) La Liga Federal, también conocida como Liga de los Pueblos Libres o Unión de los Pueblos Libres, fue una confederación de provincias aliadas dentro de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Fue liderada por José Gervasio Artigas. Estaba constituida por las provincias de Córdoba, Corrientes, Entre Ríos, la provincia Oriental, la de Santa Fe y los pueblos de Misiones.

La dispersión de esfuerzos tuvo las siguientes implicancias:

- Anuló la posibilidad de concretar, en ese momento, la organización nacional, que comenzaría a consolidarse a partir de la caída de Rosas, en 1852⁽⁸⁾.
- Favoreció la ocupación portuguesa de la Banda Oriental, dado que el Directorio no tenía capacidad militar para impedirlo, y porque la consideraba un mal menor en comparación con el anarquismo artiguista que se oponía a su proyecto.
- Favoreció indirectamente a Gran Bretaña con la campaña de San Martín contra España.



La batalla naval del Buceo, del 14 y el 17 de mayo de 1814

Poder naval

La primera vez que se evidenció el costo de carecer de poder naval fue durante el sitio terrestre de Montevideo, que resultaba ineficaz a raíz del control del Río de la Plata ejercido por los españoles aprovechando la falta de escuadra patriota. Esto decidió al gobierno porteño a improvisar una flota a partir de algunos barcos mercantes y ponerla bajo el mando de la persona más indicada, el Almirante Guillermo Brown, quien logró eliminar el poder naval realista en el Río de la Plata con la victoria de El Buceo (17 de mayo de 1814), con lo que abrió el camino a la caída de Montevideo.

**“Nada podemos esperar si no es de nosotros mismos”,
Gervasio Artigas.**

2. Del Directorio a Rosas (1820-1829)

En este anárquico período, se destaca la primera presidencia argentina (del 7-2-1826 al 9-8-1827) ejercida por Bernardino Rivadavia, quien promulgó la primera Constitución Nacional (1826) de corte unitario y enfrentó la guerra con Brasil (del 25-10-1825 al 28-8-1828), considerada perdida por su culpa en el campo diplomático, pese a la paridad militar (no admitida generalmente por nuestra historia oficial), resultante de la superioridad argentina en tierra y la superioridad brasileña en el mar.

Apreciaciones equivocadas

Antes del inicio del conflicto, Rivadavia adoptó dos suposiciones incumplidas respecto de Inglaterra⁽⁹⁾: que aceptaría la reincorporación de la Banda Oriental a las Provincias Unidas y que evitaría el bloqueo de la escuadra brasileña⁽¹⁰⁾.

Dispersión de esfuerzos

La Guerra Civil en el norte, en la que se destacan los enfrentamientos entre Quiroga y Lamadrid⁽¹¹⁾, afectó la concentración de las fuerzas terrestres para luchar la guerra contra el Imperio de Brasil. Los habitantes de aquellas provincias sentían que ese conflicto les era ajeno, y eran renuentes a ser reclutados para luchar en el.

Poder naval

Al inicio de la guerra con Brasil, el Imperio contaba con una poderosa flota con la que bloqueó el Río de la Plata, lo cual afectó seriamente el comercio porteño. Por su

(8) San Martín intentó, por intermedio de O'Higgins, una mediación conjunta ante Pueyrredón, Artigas y Estanislao López para detener la guerra civil. Esta fracasó por acción del Directorio.

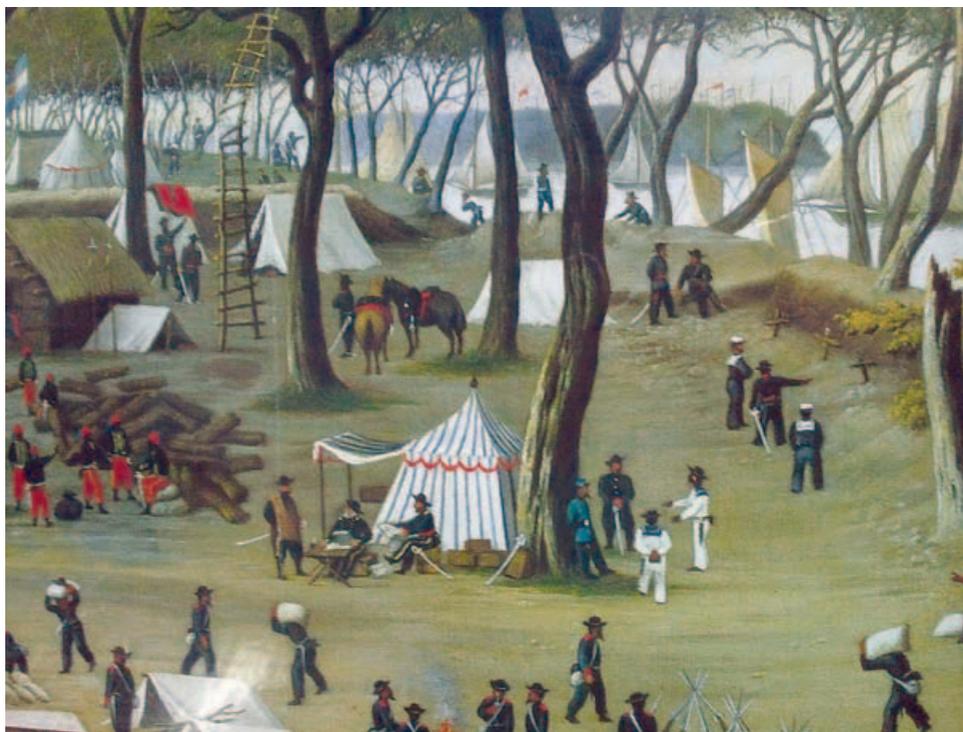
(9) Camogli, Pablo, *Batallas entre Hermanos*, Pág. 83, Editorial Aguilar, 2009.

(10) Cuando su Ministro de Gobierno insinuó la mediación británica, Londres solo intervino cuando el bloqueo brasileño comenzó a afectar los intereses de sus súbditos en Buenos Aires, Luna, Félix, *Los Conflictos Armados, La guerra con el Brasil*, pág. 40, Colección La Nación, 2003.

(11) *Batallas de El Tala (28-10-1826) y Rincón de Valladares (6-7-1827)*, Camogli, Pablo, *Batallas entre Hermanos*, págs. 83 y 84, Editorial Aguilar, 2009.

“Los hermanos sean unidos, porque esa es la ley primera, tengan unión verdadera, en cualquier tiempo que sea, porque si entre ellos pelean, los devoran los de ajuera”, Martín Fierro.

Ejército brasileño en el campamento de Curuzú durante la Guerra del Paraguay, 20 de septiembre de 1866, por Cándido López.



parte, nuestro gobierno carecía de escuadra para enfrentarla y debió improvisar una, que puso al mando de Guillermo Brown (repitiendo lo acontecido en la Guerra de la Independencia), cuya pericia y conocimiento del Río de la Plata (complementados por acciones de corso), lograron éxitos desproporcionados en función de los medios navales disponibles, resaltados adecuadamente en nuestra historia naval⁽¹²⁾. No obstante, la superioridad del poder naval imperial terminó reduciendo las operaciones navales argentinas a acciones de corso, y le permitió a Brasil compensar en el mar su inferioridad en tierra⁽¹³⁾.

3. La Era Rosista (1829-1852)

Podemos considerar la era rosista aquella que incluye los dos gobiernos de la provincia de Buenos Aires por Juan Manuel de Rosas y el breve interregno que los separa, en la que su influencia fue preponderante. La captura fortuita del General Paz (1831) lo alivió de su principal amenaza militar durante su breve primer mandato (1829-1832), y el asesinato de Facundo Quiroga en Barranca Yaco (1835) lo consolidó como indiscutido caudillo federal durante su extenso segundo mandato (1835-1852), en el cual encarnó a la Santa Federación en su lucha sin cuartel contra los “salvajes unitarios”, monopolizando la suma del poder público y las relaciones exteriores de las provincias de la Confederación. A sabiendas de que sería rechazada, presentaba anualmente su renuncia al gobierno, hasta que Urquiza lo sorprendió al aceptarla mediante su pronunciamiento⁽¹⁴⁾.

La Santa Federación fue, en realidad, un “revival gauchesco” del centralismo hegemónico ilustrado de los hombres de Mayo, mientras que los unitarios “salvajes” (no más que sus enemigos federales) reencarnaron la vieja oposición del interior contra el proyecto hegemónico porteño del Directorio, retomado por Rosas bajo fachada federal.

(12) Los pozos (junio de 1826), Juncal (febrero de 1827), Carmen de Patagones (marzo de 1827).

(13) Luna, Félix. *Los Conflictos Armados, La guerra con el Brasil*, pág. 43, Colección *La Nación*, 2003.

(14) Pronunciamiento de Urquiza (1-5-1852): Entre Ríos acepta la renuncia de Rosas y reasume su capacidad de conducir su comercio exterior y las relaciones exteriores. Adicionalmente, desestima los causales de demora para institucionalizar la Nación. Luna, Félix. *Los Conflictos Armados, La Época de Rosas*, pág. 128, Colección *La Nación*, 2003.

Apreciaciones equivocadas

- El anacronismo del régimen: “Si en 1835 su presencia y su sistema pudieron ser una necesidad, en 1850 eran obstáculo para la organización y el progreso del conjunto argentino. Lo demuestra el hecho de que, ante el pronunciamiento de Urquiza en 1851, se defendió publicando en la prensa oficial la ‘Carta de la Hacienda de Figueroa’ que le envió a Quiroga en 1834 en la que le explicaba que no estaban dadas las condiciones para reunir una convención constituyente”⁽¹⁵⁾.
- El impacto de sus políticas⁽¹⁶⁾: La reticencia de Rosas a dictar una constitución federal, su oposición a la libre navegación de los ríos interiores, la defensa del monopolio aduanero porteño y su “apropiación” de las relaciones exteriores de la Confederación perjudicaban las posibilidades de desarrollo económico de las provincias (principalmente de las litorales) y chocaban con los deseos de Gran Bretaña y Francia de expandir su comercio por la vía fluvial interior negada⁽¹⁷⁾. Estos factores concurrentes, subestimados por Rosas, estuvieron presentes en la constitución de la alianza entre Corrientes, Entre Ríos, Uruguay (colorados) y Brasil, que terminó con su régimen en la Batalla de Caseros (3-2-1852) y en los cuatro alzamientos correntinos previos a este hecho⁽¹⁸⁾.
- La mazorca: El empleo de la mazorca⁽¹⁹⁾ como instrumento disciplinador y, ocasionalmente, eliminador de opositores fue un recurso que hoy se catalogaría como “terrorismo de estado” y que constituyó un “éxito táctico” (en el corto plazo) de Rosas que le generó una debilidad estratégica (en el largo plazo) al provocar una legión de emigrados que se refugiaron en Chile, Bolivia y Montevideo, y, desde sus respectivas posiciones fuera del alcance del “Restaurador de las Leyes”, estos jóvenes concentraron su agudo talento potenciado por su acendrado antirrosismo⁽²⁰⁾ sobre el objetivo de terminar con su régimen.
- Declaración de guerra a Brasil: Rosas le declaró la guerra al Imperio (17-7-1851) que estaba ya bastante consolidado como nación, tras subestimar dos hechos previos muy cercanos, tales como el pronunciamiento de Urquiza (1-5-1851) y la alianza de este con los colorados uruguayos y Brasil (29-5-1851)⁽²¹⁾. Estos tres hechos fueron determinantes para que Entre Ríos (Urquiza), Corrientes, Uruguay (colorados) y Brasil concretaran la alianza (21-11-1851) que sellaría la suerte de Rosas en Caseros (3-2-1852).

Dispersión de esfuerzos

- Durante su segundo gobierno, Rosas enfrentó tres conflictos internacionales⁽²²⁾, dos de ellos simultáneos (guerra contra Perú/Bolivia y bloqueo naval francés) y uno “mixto”, que terminó por derribarlo⁽²³⁾ en la Batalla de Caseros.
- Por otra parte, desde la conspiración de Maza y la rebelión del correntino Berón de Astrada (1839) hasta la derrota del también correntino Madariaga en Vences (1847), Rosas debió enfrentar militarmente a fuerzas “unitarias” comandadas por figuras tales como Lavalle, Lamadrid y Paz (el más talentoso), lo cual produjo una enorme sangría de recursos humanos en conflictos internos⁽²⁴⁾ que nunca se detuvieron y que coincidieron temporalmente con los conflictos externos citados precedentemente.

Poder naval

La falta de un adecuado poder naval (no desarrollado después de la guerra con Brasil) permitió que ocurrieran los siguientes hechos contrarios a las fuerzas rosistas:

- (15) Luna, Félix, *Los Conflictos Armados, La Época de Rosas*, págs. 45 y 46, Colección *La Nación*, 2003.
- (16) Luna, Félix, *Los Conflictos Armados, La Época de Rosas*, págs. 27, 43 y 46, Colección *La Nación*, 2003.
- (17) Luego de su triunfo en Caseros, Urquiza decretó la libre navegación de los ríos.
- (18) Los cuatro alzamientos correntinos terminaron vencidos con las siguientes batallas: Pago Largo (31-3-1839), Quebracho Herrado (28-11-1840), Arroyo Grande (6-12-1842) y Vences (26-11-47).
- (19) La Mazorca fue una organización parapolicial al servicio de Rosas entre 1833 y 1846 y utilizó el terror como instrumento de gobierno. Estaba muy asociada a la Sociedad Popular Restauradora, pero era relativamente independiente de esta. La cantidad de muertes que produjo varía según las fuentes (rosistas o antirrosistas) consultadas.
- (20) El odio y el convencimiento de que derrocar a Rosas debía primar sobre cualquier otra consideración llevó a un patriota como Lavalle a aceptar el apoyo de la flota francesa (que respondía a intereses de Francia) y a los emigrados a considerar este hecho como un mal necesario.
- (21) Luna, Félix, *Los Conflictos Armados, La Época de Rosas*, págs. 124/5, Colección *La Nación*, 2003 // Camogli, Pablo, *Batallas entre Hermanos*, págs. 180/1, Editorial Aguilar, 2009.
- (22) Conflictos externos: Confederación Peruano-Boliviana (1836-1839) // Bloqueo Francés (1838-1840) // Bloqueo Anglo-Francés (1845-1850).
- (23) Ejército Grande: Entre Ríos, Corrientes, Brasil y Uruguay (colorados)
- (24) En el período rosista, se libraron 83 batallas: las cinco más sangrientas de ellas acumularon más de 6800 muertos, Camogli, Pablo, *Batallas entre Hermanos*, gráficos 1 y 7 de págs. 315 y 321, Editorial Aguilar, 2009.

“Mi sable jamás será desenvainado para combatir a mis compatriotas”, San Martín al negarse a acatar la convocatoria de Rondeau para combatir el alzamiento federal contra Buenos Aires.

- 1) El apoyo militar de la escuadra francesa a Lavalle (1840)⁽²⁵⁾.
- 2) El fracaso del bloqueo naval a Montevideo ordenado por Rosas (1843)⁽²⁶⁾.
- 3) La victoria naval de la flota anglo-francesa (muy costosa) contra las defensas costeras argentinas en la Vuelta de Obligado (1845)⁽²⁷⁾.
- 4) La victoria naval brasileña del Paso del Tonelero (1851) contra defensas costeras de la Confederación, lo cual contribuyó a la maniobra de Urquiza contra Rosas.
- 5) El cruce del Ejército Grande a través del Paraná por la flota brasileña (del 24-12-1851 al 6-1-1852)⁽²⁸⁾.

Los puntos 3 y 4 indican que el poder naval argentino estaba en las baterías costeras y no, a bordo de los buques. Por otra parte, los puntos 4 y 5 reflejan el costo que pagó Rosas por la superioridad naval brasileña capitalizada por Urquiza.

4. Buenos Aires y la Confederación (1853-1861)

Durante este período, coexistieron la Confederación y Buenos Aires, liderados por Urquiza y Mitre respectivamente, que mantuvieron una disputa de “guerra fría”, donde la lucha político-económica prevaleció sobre la militar, hasta que se definió a favor de Buenos Aires, que comenzó la organización nacional bajo sus pautas⁽²⁹⁾.

Apreciaciones equivocadas

Si consideramos a Buenos Aires el Estado rebelde y a la Confederación el Estado legal⁽³⁰⁾, analizaremos las apreciaciones de su presidente, el General Urquiza:

- No comprendió que su escasa superioridad militar no podía compensar la superioridad político-económica de Buenos Aires en el mediano plazo.
- No explotó el éxito militar de Cepeda (23-10-1859), permitió que se diluyera en el Pacto de San José de Flores y le dio a Mitre dos años de margen para recomponerse y derrotarlo definitivamente en Pavón (17-9-61)⁽³¹⁾.

NOTA: No considero aquí las especulaciones históricas sobre la actitud de Urquiza en Pavón, referidas a “un acto de grandeza”, un “deterioro de salud” o una “imposición masónica” sobre ambos contendientes.

Dispersión de esfuerzos

Considerando que ambos Estados podrían haber sido uno a partir de la caída de Rosas, su rivalidad generó una lamentable dispersión de energías (fundamentalmente político-económicas), que demoró ocho años el “despegue” argentino como nación con vocación de grandeza.

Poder naval

Buenos Aires y la Confederación disponían de un poder naval muy modesto, siendo este último algo superior al porteño. No obstante, cuando el comandante de la escuadra federal⁽³²⁾ fue sobornado y se pasó con toda su flota al bando porteño⁽³³⁾, Urquiza perdió definitivamente la capacidad de bloquear el puerto de Buenos Aires y con ello perdió una valiosísima carta de triunfo. Urquiza falló en la magnitud de los recursos materiales y en la calidad de los recursos humanos de su poder naval.

(25) Camogli, Pablo, *Batallas entre Hermanos*, pág. 133, Editorial Aguilar, 2009.

(26) Camogli, Pablo, *Batallas entre Hermanos*, pág. 173, Editorial Aguilar, 2009.

(27) Luna, Félix, *Los Conflictos Armados, La Época de Rosas*, pág. 38, Colección La Nación, 2003.

(28) Luna, Félix, *Los Conflictos Armados, La Época de Rosas*, págs. 125/7, Colección La Nación, 2003.

(29) Camogli, Pablo, *Batallas entre Hermanos*, pág. 189, Editorial Aguilar, 2009.

(30) La Confederación sancionó la Constitución Nacional en 1853. Buenos Aires la desconoció y sancionó una propia en 1854.

(31) Camogli, Pablo, *Batallas entre Hermanos*, pág. 206, Editorial Aguilar, 2009.

(32) Coe, John H., marino norteamericano que participó en la Expedición al Perú y en la Guerra con Brasil a las órdenes de Brown.

(33) Camogli, Pablo, *Batallas entre Hermanos*, págs. 196 y 197, Editorial Aguilar, 2009.



“¡Fuego rasante que el pueblo nos contempla!”, señal izada en el palo de mesana de la 25 de Mayo, nave insignia del Almirante Brown, antes del Combate de Los Pozos (11-06-1826).

Cruce del Paraná por el Ejército Grande en la Guerra de la Triple Alianza.

5. Organización nacional y progreso (1862-1930)

Este período de 68 años seguidos de gobiernos constitucionales⁽³⁴⁾ se inicia con las denominadas “presidencias fundacionales”⁽³⁵⁾, que lograron lo que Pablo Camogli denomina “unidad a palos”⁽³⁶⁾, y pusieron a la nación en una senda de progreso que los sucesores continuaron. Esta etapa comprende 16 presidencias constitucionales⁽³⁷⁾ bajo el sistema albertiano de períodos de 6 años sin reelección, que evitó a los gobernantes la tentación de “trabajar para su reelección” (problema de la democracia vigente) y los concentró en “trabajar para el largo plazo” en un país que, a los ojos del mundo, crecía y se encaminaba a ocupar un lugar trascendente en los ámbitos regional y mundial.

La Guerra de la Triple Alianza fue el único conflicto externo de todo el período, y la participación argentina en ella correspondió, fundamentalmente, a la presidencia del General Mitre⁽³⁸⁾. Por otra parte, hubo una serie de conflictos internos⁽³⁹⁾ que, por estar escalonados en el tiempo, permitieron que el gobierno los encarara sucesivamente sin sufrir dispersión de esfuerzos en su solución militar, a saber:

- Rebeliones jordanistas⁽⁴⁰⁾: 1.^a) De abril de 1870 a enero de 1871 // 2.^a) De mayo a diciembre de 1873⁽⁴¹⁾ // 3.^a) Noviembre y diciembre de 1876.
- Revolución mitrista: De julio a diciembre de 1874.
- Conquista del Desierto (Roca): 1878-1885.
- Revolución del Parque (Radicales): 26-7-1890.
- Revolución Radical (Alem-Yrigoyen): Del 28-7-1893 al 25-8-1893.
- Conquista del espacio indígena chaqueño: 1870-1917.
- Semana trágica (Yrigoyen): Enero de 1919.
- Patagonia Rebelde (Yrigoyen): Del 1-11-1920 al 10-1-1922.

El análisis de las apreciaciones equivocadas, la dispersión de esfuerzos y el poder naval se focalizará en la Guerra de la Triple Alianza, en su calidad de único conflicto exterior de todo el período.

(34) Este ciclo constitucional termina con el golpe militar del General Uriburu (6-9-1930).

(35) Mitre (1862/68); Sarmiento (1868/74); Avellaneda (1874/80).

(36) Camogli, Pablo, *Batallas entre Hermanos*, págs. 217 a 220, Editorial Aguilar, 2009.

(37) Doce presidentes civiles (repitió Yrigoyen) y dos militares electos (repitió Roca).

(38) Los dos últimos años de esta guerra (coincidentes con el inicio del gobierno de Sarmiento) quedaron casi exclusivamente a cargo de Brasil.

(39) La Revolución de los Colorados fue el único conflicto interno que coincidió con la participación argentina en la Guerra de la Triple Alianza, por lo que es tratada en el subtítulo “Dispersión de esfuerzos”.

(40) Camogli, Pablo, *Batallas entre Hermanos*, Cap. 5, págs. 249 a 259, Editorial Aguilar, 2009.

(41) En 1873, el ejército nacional incorporó fusiles Remington, revólveres Colt, cañones Krupp y ametralladoras Gatling.



Derrota de Mitre en la batalla de “La Verde” (26-11-1874).

Apreciaciones equivocadas

- El presidente Mitre apreció erróneamente la predisposición de las provincias⁽⁴²⁾ del interior (levas forzosas) y del litoral (desbande de Basualdo)⁽⁴³⁾ para apoyar el esfuerzo bélico asumido inicialmente con gran entusiasmo por Buenos Aires a partir de la invasión paraguaya a Corrientes.
- También se equivocó al apreciar los alcances del conflicto, que duró mucho más de lo que prometió en su proclama al pueblo de Buenos Aires: “En 24 horas en los cuarteles, en 15 días en Corrientes y en 3 meses en Asunción”⁽⁴⁴⁾.

Dispersión de esfuerzos

En el transcurso de la guerra, estalló la Revolución de los Colorados (del 6-11-1866 al 10-4-1867)⁽⁴⁵⁾. Este movimiento, en el que se destaca la figura de Felipe Varela, generó la necesidad de distraer fuerzas del frente paraguayo para combatirlo⁽⁴⁶⁾ y respondió a la concurrencia de varias causas:

- 1) Rechazo del interior a la figura de Mitre y a la Guerra del Paraguay (y el consecuente reclutamiento forzoso).
- 2) Malestar por el contenido del Tratado de la Triple Alianza (que se pretendió ocultar).
- 3) Indignación por la catastrófica derrota de Curupaity (21-9-1866)⁽⁴⁷⁾.

Por otra parte, el retiro de estas fuerzas del frente paraguayo contribuyó a ceder a Brasil la preponderancia en el esfuerzo terrestre (en el esfuerzo naval, la tuvo siempre), que se consolidó claramente en la segunda mitad del conflicto⁽⁴⁸⁾.

Poder naval

Al inicio de la guerra, la Argentina carecía de escuadra, y Brasil tenía un poder naval consolidado, lo que lo hizo dueño del esfuerzo naval del conflicto y colocó al Almirante Tamandaré fuera de la dependencia orgánica de Mitre⁽⁴⁹⁾, que, por el Tratado de la Triple Alianza, era el comandante en jefe de las fuerzas terrestres que operaban el territorio argentino o paraguayo.

6. La alternancia cívico-militar (1930-1982)

- Este extenso período lo inicia el militar que protagoniza el primer golpe de Estado (Uriburu) y lo finaliza el último gobernante militar (Bignone). Comprende trece presidencias *de facto* ejercidas por generales y doce presidencias constitucionales,

(42) Luna, Félix. *Buenos Aires y el País*, Editorial Sudamericana, 1982, págs.151 y 152.

(43) Baratta, María Victoria. *Guerras de la Historia Argentina*, Cap. 9, Compilación de Federico Lorenz, Editorial Ariel, 2015.

(44) Duratioto, Francisco. *Maldita guerra, nueva historia de la Guerra del Paraguay*, Buenos Aires, Editorial Emecé, 2004, pág. 182.

(45) Se generó a partir de un conflicto policial ocurrido en Mendoza (9 de noviembre de 1866) que se extendió a las tropas de esa provincia reclutadas para ir al frente paraguayo y, luego, a las provincias andinas.

(46) Pertusio, Roberto (CL RE). *Estrategia Operacional a nivel Regional*, Instituto de Publicaciones Navales, Parte II, Cap. 4, Edición 2009.

(47) Camogli, Pablo. *Batallas entre Hermanos*, Cap. 5, pág. 235, Editorial Aguilar, 2009.

(48) El 2 de enero de 1868, falleció el vicepresidente Marcos Paz, y Mitre abandonó definitivamente el frente el día 18, tras transferirle el mando supremo al Duque de Caxias.

(49) Pertusio, Roberto (CL RE). *Estrategia Operacional a nivel Regional*, Instituto de Publicaciones Navales, Parte II, Cap. 4, 2009.

tres correspondientes a generales electos y nueve a mandatarios civiles. Todas ellas totalizaron 31 años de gobiernos constitucionales y 22 años de gobiernos *de facto*, en cuyo transcurso hay rasgos entremezclados de “pretorianismo”⁽⁵⁰⁾ y “cesarismo”⁽⁵¹⁾.

- En este lapso, se registraron dos conflictos internos con enfrentamiento entre militares argentinos: la Revolución Libertadora (1955) y la lucha entre Azules y Colorados (del 21-9-62 al 5-4-63).
- La Revolución Libertadora generó enfrentamientos entre las Fuerzas Armadas y dentro de ellas, según sus actores se identificasen como leales o rebeldes al gobierno del Presidente Perón. Desde el inicio del conflicto, la Armada fue mayoritariamente rebelde, mientras que el Ejército y la Fuerza Aérea estaban internamente divididos. A pesar de que el poder de combate relativo de las fuerzas terrestres favorecía a los leales, la dinámica del conflicto determinó el triunfo rebelde/revolucionario, en el que mucho tuvo que ver el decaimiento moral de Perón al no obtener un rápido triunfo que parecía seguro⁽⁵²⁾.
- El conflicto entre Azules y Colorados fue un resabio del conflicto anterior, en el que se enfrentaron los que apoyaban un regreso paulatino del peronismo a la política (Azules) y los que se oponían terminantemente a ello (Colorados).
- Ambos conflictos internos estuvieron temporalmente separados entre sí, y ampliamente separados del único y excluyente conflicto internacional de este período: la Guerra de Malvinas. No hubo, por lo tanto, dispersión de esfuerzos entre conflictos internos y externos. Por esta razón, el análisis de las apreciaciones equivocadas, la dispersión de esfuerzos y el poder naval se focalizará en la Guerra de Malvinas, que, con su resultado adverso, marcó el final de los gobiernos militares y abrió las puertas a la democracia vigente.

Apreciaciones equivocadas

- En la Guerra de Malvinas, la Junta Militar apreció equivocadamente la actitud de los Estados Unidos⁽⁵³⁾ y de Gran Bretaña⁽⁵⁴⁾ ante la invasión militar, y selló de antemano el resultado del conflicto, dado que los errores en los niveles estratégico-general y estratégico-militar (acumulados por la Junta) no pueden revertirse en el nivel operacional (con una “conjuntez” inexistente) ni en el táctico.
- Los Estados Unidos hubieran preferido que el conflicto no se desarrollara (costo regional transitorio), pero, una vez en marcha, cuando debió optar entre un país amigo y su aliado estratégico tradicional decidió, lógicamente, priorizando sus altos intereses. Con respecto a Gran Bretaña, el conflicto (y su victoria militar) resultó funcional al gobierno en crisis y a la Royal Navy, amenazada por una seria racionalización de medios.
- Asimismo, la Junta Militar también apreció erróneamente la actitud de Chile en el conflicto, desestimando o subestimando el apoyo del gobierno de Pinochet a los británicos⁽⁵⁵⁾, lo cual era esperable considerando que el conflicto del Beagle⁽⁵⁶⁾ no estaba cerrado durante la Guerra de Malvinas.

Dispersión de esfuerzos

Al estar abierto el conflicto por el Beagle, la posibilidad de que Chile quisiera explotar el empeñamiento argentino contra los británicos condicionó el pleno empleo del instrumento militar argentino en el teatro de operaciones Malvinas.

(50) Pretorianismo: Término que hace referencia a la influencia política de forma abusiva por parte del poder. “Es un militarismo hacia el interior, propio de las naciones de orden menor, que no pretende hacer ni ganar guerras, sino mantener su influencia en el sistema político, controlar las decisiones que afecten sus intereses o apoyar una facción política”. (Daniel R. Headrick).

(51) Cesarismo: “Sistema de gobierno centrado en la autoridad suprema de un jefe militar y en la fe en su capacidad, persona a la que atribuyen rasgos heroicos”.

(52) “...Y cuando uno de los nuestros caiga, caerán cinco de los de ellos”, Perón, 31 de agosto de 1955. // “Si mi espíritu de luchador me impulsa a la pelea, mi patriotismo y mi amor al pueblo me inducen a todo renunciamiento personal...”, Perón, 19 de septiembre de 1955.

(53) Con respecto a los EE. UU., a partir de la década del 40, nuestro país reemplazó la competitividad de la “Argentina próspera” muy vinculada a Gran Bretaña por una actitud confrontativa, sin considerar que la brecha de poder relativo respecto de los EE. UU. se había ampliado en nuestra contra y continuaba creciendo de manera irreversible, a lo cual debe agregarse la combinación de un discurso antiimperialista de buena acogida interna con un acercamiento transitorio empujado por la necesidad económica. Esta actitud general más la actitud puntual de resistir la propuesta/presión de los EE. UU. para ingresar a la Segunda Guerra Mundial a su lado y la pronta respuesta de Brasil al mismo requerimiento, motivó que los EE. UU. contribuyeran a resolver, en favor de Brasil, la vieja competencia argentino-brasileña por el liderazgo regional.

(54) “Si quieren venir que vengan, les presentaremos batalla”, (Gral. Galtieri).

(55) Este apoyo sería reconocido por Margaret Thatcher durante la detención de Pinochet en el Reino Unido, en 1998.

(56) Este conflicto tuvo su origen en 1888, casi provoca una guerra en 1978 (frenada por mediación del Vaticano) y finalmente fue cerrado en 1984 mediante el Tratado de Paz y Amistad.

“Espora: hoy tendremos un día glorioso, si todos los nuestros cumplen su deber, como espero lo haga este buque”, palabras del Almirante Brown a su capitán de bandera D. Tomás Espora, a bordo de la *25 de Mayo*, antes del Combate de Quilmes (julio de 1826).



2 de abril de 1982.
La Operación Rosario y rendición del Gobernador Rex Hunt en Malvinas.



2 de mayo de 1982.
El hundimiento del crucero
ARA General Belgrano.

Poder naval

A diferencia de lo señalado en los casos anteriores, al inicio del conflicto, el poder naval argentino se apoyaba en una Armada que, en el contexto regional, ostentaba un adecuado poder naval integrado, con capacidad de proyectar el poder militar a tierra, tal como sucedió en la Operación Rosario, pero no estaba en capacidad de enfrentar la flota británica, que la superaba incuestionablemente. Durante el desarrollo de la guerra, no sufrió pérdidas materiales determinantes (independientemente del hundimiento del noble y veterano crucero Belgrano) y, a partir de su finalización, incorporó nuevas e importantes unidades⁽⁵⁷⁾. No obstante, luego de esta transitoria mejora, siguieron más de 30 años de estrechez presupuestaria, que impactaron gravemente en el material naval

(57) Entre las incorporaciones más importantes, están los destructores MEKO-360, las corbetas MEKO-140 y los submarinos TR-1700, cuya construcción fue contratada antes de iniciar la guerra.

significativo que, por sus características, es el de mayor costo de adquisición, mantenimiento y operación dentro del instrumento militar argentino.

Conclusiones

Tras analizar el desempeño de las sucesivas clases dirigentes que debieron conducir conflictos internacionales a lo largo de nuestra historia, podemos concluir que:

- Fueron deficientes en sus apreciaciones estratégicas y su adopción de suposiciones vinculadas a ellas.
- En todos los conflictos externos, debieron atender un segundo frente (interno o externo) que impidió la concentración del esfuerzo militar.
- Nunca comprendieron cabalmente la necesidad de mantener un poder naval acorde a los intereses nacionales que debían defender y dejaron que se deteriorara cuando cesaba la urgencia que motivó su transitorio fortalecimiento.

Actualmente, la Armada no contribuye de modo adecuado al cumplimiento de la misión principal de las FF. AA. (“...conjurar y repeler toda agresión externa militar estatal...”)⁽⁵⁸⁾ desde su ámbito específico, ni configura un instrumento útil para el Ministerio de Relaciones Exteriores en su manejo de la ecuación cooperación-competencia en su interacción con el mundo en general ni en su manejo del “conflicto Malvinas” en particular⁽⁵⁹⁾. A diferencia de lo que ocurría en el pasado, ahora es imposible “improvisar” una Armada para enfrentar una emergencia que requiera de su empleo. ■

(58) Directiva de Organización y Funcionamiento de las FF. AA., Decreto 1691/2006

(59) El Poder Naval puede constituir un eficaz esfuerzo secundario respecto de un esfuerzo principal diplomático dentro de la “Maniobra Política por Malvinas”.

Suscríbase a nuestra newsletter y entérese de todas las novedades del Centro Naval



Actividades académicas, sociales, culturales y deportivas. Contenidos del Boletín, lanzamientos del IPN. Toda la información para el Socio y mucho más.

Escríbanos a informes@centronaval.org.ar

Visite nuestra web www.centronaval.org.ar

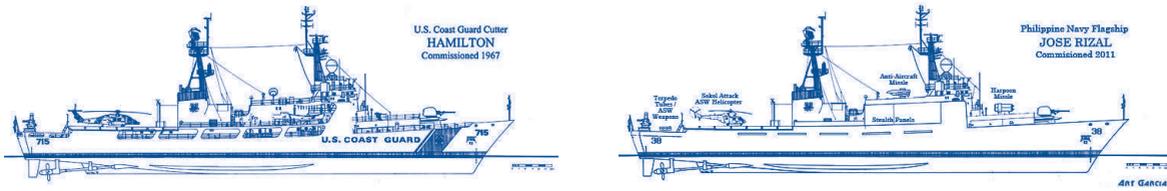
BUQUES CLASE HAMILTON PARA LA ARMADA ARGENTINA

¿UNA OPCIÓN PARA EL FRUSTRADO PATRULLERO OCEÁNICO MULTIPROPÓSITO?



Buques Hamilton
en Arsenal de USCG.
Fuente USCG

Jorge A. Suárez Saponaro



Plano de comparación de modificaciones hechas por la marina filipina. Fuente Philippine Navy.

La Armada Argentina es responsable de la defensa de un extenso espacio marítimo, a la cual se agregan responsabilidades SAR derivadas de una serie de acuerdos internacionales. Esto demanda medios adecuados, que deberán caracterizarse por su autonomía y sus condiciones marineras, en atención al exigente ambiente del Atlántico Sur.

Las responsabilidades en materia de seguridad marítima derivaron en una serie de requerimientos, especialmente el de contar con medios para la protección de los recursos marinos, la aplicación de las leyes en el mar, la protección del medio ambiente y la salvaguarda de la vida humana en el mar. Así nació, con sus diversos cambios de nombre, el programa Patrullero Oceánico Multipropósito, según el cual se llegó a contratar a los astilleros germanos FASSMER para comprar la licencia de construcción del casco del buque OPV 80, en servicio en las marinas de Chile y de Colombia (esto fue tratado ampliamente en medios especializados). A pesar de los constantes anuncios, todo quedó en la nada, mientras que el resto de los medios navales continuaron envejeciendo a un ritmo alarmante.

La situación económica que atraviesa el país constituye, sin ninguna duda, un serio condicionante para la modernización de los medios navales, pero ello no debe ser un obstáculo. La mejora de los vínculos con países centrales a raíz de la política de acercamiento propugnada desde el cambio de gobierno habilita, a nuestro juicio, poder sondear posibilidades para mejorar la situación de nuestra Armada.

En los países centrales, como los Estados Unidos y sus socios de la OTAN, la crisis económica ha significado la salida de servicio de medios con una vida útil importante a precios o condiciones realmente competitivos. Tenemos el ejemplo cercano de Chile y de Perú, que han adquirido fragatas con una modernización relativamente reciente y a un costo aceptable. Hay disponibles fragatas, buques anfibios, buques de guerras de minas y otros que pueden ser de utilidad para la Armada.

En este mercado de segunda mano, se encuentran medios del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos (USCG), algo que no es nuevo para nuestra Armada, que en su momento adquirió, de esa fuerza, tres buques multipropósito clase Red y lanchas patrulleras clase Point. Todos ellos, medios con excelentes resultados. Los buques que pronto estarán disponibles y que pueden ser de sumo interés para nuestra Armada son los de clase Hamilton. De ellos, seis son operados por las marinas de Filipinas, Nigeria y Bangladesh. En el caso de Filipinas, por el desplazamiento y las capacidades que tienen estos buques, se los clasifica como fragatas, y operan dos unidades adquiridas por un monto de US\$ 13 millones cada uno aproximadamente, según medios especializados.

Los buques filipinos fueron adquiridos en el marco del programa de exportación FMS, en una clara señal de los Estados Unidos de reforzar los medios de sus aliados en el Pacífico, en especial en el sudeste de Asia con el expansionismo chino en el Pacífico. Filipinas y China tienen una disputa de soberanía sobre las islas Sparty en el Mar de la

Jorge Alejandro Suárez Saponaro (nacido en 1980). Abogado egresado de la UCA, Salta, subse de Buenos Aires. Magíster en Defensa Nacional (Escuela de Defensa Nacional). Profesor invitado de la Cátedra Libre de Estudios sobre el Sahara Occidental, Instituto de Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de La Plata. Socio activo del Centro Aeronáutico de Estudios Estratégicos y socio adherente del Instituto Nacional Browniano. Columnista invitado en medios radiales sobre temas de seguridad internacional y defensa nacional. Autor de un centenar de artículos sobre política, seguridad internacional y análisis estratégico en sitios web de Argentina, Uruguay y España. En lo referente a la defensa nacional, ha publicado trabajos en la revista *Defensa y Seguridad*, dedicados al servicio militar, producción para la defensa, modernización naval, Malvinas, defensa del espacio aéreo y control de fronteras. También ha publicado artículos dedicados a la modernización de las Fuerzas Armadas y de la Infantería de Marina en el *Boletín del Centro Naval* y es autor de los siguientes libros: *Sahara Occidental. El conflicto olvidado*, de la Editorial Universitaria del Ejército (EUDE) y *El Nuevo Derecho del Mar y la Defensa Nacional*, del Instituto de Publicaciones Navales.



Buque 715 Hamilton, Primero de la serie.
Fuente USCG.



Buque Ramón Alcaraz, (ex Clase Hamilton) Marina Filipina. Philippine Navy.

China, en la cual intervienen otros estados vecinos, lo que genera frecuentes tensiones. La llegada de estos medios permite a la marina filipina patrullar las aguas disputadas por períodos prolongados, gracias a la formidable autonomía de estos sólidos buques.

Los Hamilton Class

Estos buques fueron construidos entre 1967 y 1972, y fueron actualizados con varios procesos de modernización que finalizaron en 1992. Entre las mejoras introducidas, merecen destacarse los sistemas de armas, sensores, comunicaciones, un moderno centro de comando y un hangar telescópico para los helicópteros. Estos buques formaron un grupo de doce unidades desplegadas en diversos puntos de la geografía de los Estados Unidos, y en la actualidad están apostados en bases de Alaska, California, Carolina del Sur, Hawaii y el estado de Washington. Tienen un largo historial operativo y, gracias a sus prestaciones, realizaron operaciones de control de tráfico de armas durante la guerra de Vietnam. Posteriormente, fueron empleados en operaciones de lucha contra el narcotráfico en alta mar, aplicación de las leyes de pesca, lucha contra migraciones ilegales, patrullado, interdicción marítima, misiones de seguridad nacional, operaciones en escenarios de guerra de baja intensidad, combate contra el contrabando y otras actividades ilegales, además de realizar operaciones de búsqueda y rescate fuera de las fronteras de los Estados Unidos.

Los barcos de la Clase Hamilton son clasificados como *high endurance cutter* en inglés, concepto que abarca buques de patrulla que se caracterizan por un desplazamiento similar al de una fragata, autonomía y capacidades para operar en aguas azules. Los *high endurance cutter* forman parte de una familia de buques que integra los citados clase Hamilton y la serie que los reemplazará, los NSC, conocidos como Clase Legend. En lo que se refiere a los Hamilton, tienen las siguientes características.

- Desplazamiento: 3250 toneladas;
- Eslora: 115 metros; manga: 13 metros;
- Propulsión: sistema diesel gas, planta motriz formada por dos motores diesel Fairbanks-Morse 38TD8-1/8-12 que generan 7000 hp (5200 kW) y 2 motores Pratt & Whitney FT4A-6 turbinas de gas que producen 36 000 hp (27 000 kW);
- Velocidad máxima: 26 nudos;
- Autonomía: 14 000 millas náuticas (26 000 km) a 12 nudos o 45 días operando lejos de sus bases.
- Tripulación: 167;
- Armamento: 1 Otobreda de 76 mm, 2 cañones de 25 mm, un sistema AA Vulcan Phalanx de 20 mm y 6 ametralladoras de 12,7 mm. (Los buques filipinos llevan cañones automáticos de 25 mm Bushmaster y AA de 20 mm Oerlikon en vez del Vulcan Phalanx). Un buque de la serie, el USCG Mellon, operó con misiles antisuperficie Harpoon.
- Helicóptero: 1 HH-60 J Hawk o 1 HH-65 Dolphin (en el caso de Filipinas, embarcan 1 Augusta AW109 Power versión navalizada).

El BRP Ramón Alcaraz, transferido a la marina filipina, tuvo un largo historial operativo en la US Coast Guard. Fue Veterano de la Guerra de Vietnam. Finalmente en 2011, el gobierno filipino por medio del programa FMS, adquirió el buque por US\$ 13 millones.



Buque Tuipo NSC (reemplazo de los Hamilton).
Fuente USCG.

La modernización ha permitido que estos buques cuenten con un sofisticado equipamiento electrónico, con un centro de comando para prevenir colisiones, con capacidades para realizar operaciones de búsqueda y rescate, navegación, seguimientos de blancos, además de tener comunicaciones con equipos de tecnologías punteras. Estos cambios les permitieron a dichos buques cumplir misiones en lugares sumamente exigentes, como los mares en Alaska, la extensa costa oeste de los Estados Unidos o las aguas del Pacífico, además de participar en ejercicios internacionales en el marco de la OTAN.

Un rápido repaso sobre las capacidades de estos medios, ante buques de la dimensión de una fragata con una importante potencia de fuego con su cañón de 76 mm, equipos electrónicos y sensores avanzados y algo que debe ser considerado: su gran autonomía (que supera a las fragatas y corbetas en servicio), lo que le permitiría ejecutar una amplia gama de misiones dentro y fuera de los espacios marítimos nacionales.

Los *Hamilton* en la Armada Argentina

La Armada podría adquirir estos medios en la modalidad de “leasing” o arriendo, incluyendo en el costo de alquiler el apoyo logístico, que garantice la operatividad de los buques, contando con los stocks de repuestos, etc. Su desplazamiento y capacidades, lo transforman en un medio para ser convertido en una fragata, dado que han sido experimentados lanzadores de misiles *Harpoon* en este tipo de buques. Por ende, no sería descabellado incorporar lanzadores de misiles antibuque. Por otra parte, el buque de por sí cuenta con un armamento que deber ser considerado, especialmente su artillería de 76 mm y el célebre sistema Vulcan Phalanx. Cabe destacar que, en los buques que fueron transferidos a países amigos, dicho sistema fue removido para satisfacer necesidades en materia de repuestos de la USCG. Ello demandará realizar estudios para su eventual reemplazo, pudiéndose barajar diversas posibilidades, como los cañones de 25 mm Bushmaster u Oerlikon, o sistemas de misiles como el RAM germano o el Barak israelí. Asimismo, el empleo de munición Vulcano, de OTO Melara, le permitiría al buque incrementar sustancialmente el alcance de la artillería principal y estar en capacidad de hacer frente a armas supersónicas, lanchas rápidas y blancos aéreos.

Los buques están habilitados para llevar un helicóptero, lo que demanda la necesidad de adquirirlo. No obstante, podrían embarcar los *Dauphin* de la Prefectura Naval para misiones SAR y para operaciones de control de pesca y de aplicación de la ley en el mar. Llegado el caso, podría pensarse en una aeronave de características similares, con capacidad para operaciones ASW (guerra antisubmarina) y ASuW (guerra antisuperficie), lo cual constituiría un verdadero multiplicador de fuerza.

Desde Naciones Unidas, el máximo responsable de las operaciones de Paz, ha hecho un llamado a la Argentina a mantener su compromiso histórico con dichas operaciones e, incluso incrementa su presencia, dado la excelente actuación de los cascos azules

La modalidad de leasing para la incorporación de nuevos buques militares es algo frecuente. Un ejemplo es el caso del patrullero HMS Clyde, que opera en aguas de Malvinas desde 2009.



Buque Ramón Alcaraz en Subic Bay.
Fuente: globalnation.inquirer.net

Los NSC (*Legend Class*) vienen a reemplazar los buques *Hamilton Class* en el marco de un ambicioso programa de modernización conocido como *Integrated Deepwater Program*. Está prevista la construcción de ocho buques por un costo aproximado de US\$ 700 millones cada uno.

argentinos, especialmente en los 90. El contar con medios de gran autonomía y versatilidad, habilitarían al país a participar en operaciones de lucha contra el tráfico de armas, la piratería, tráfico de personas, interdicción marítima en el marco de operaciones combinadas/multinacionales. Ello sin ninguna duda le devolvería al país visibilidad en el plano internacional, con sus beneficios, al operar buques especialmente diseñados para dichas tareas y con el apoyo de la sólida logística de Estados Unidos. Vale la pena recordar, por ejemplo, el caso de Colombia que ha participado en operaciones contra la piratería, gracias a sus modernos patrulleros tipo OPV. En el caso argentino no es una idea antojadiza, sino se relaciona con nuestro comercio exterior, que en muchos casos transita sobre rutas amenazadas por este flagelo.

Estos buques, por sus prestaciones, son ideales para cumplir con los acuerdos en materia de búsqueda y rescate que implican un área de aproximadamente 14 716 000 km², desde la longitud 10° W a la 70° W y la latitud 38° S hasta el Polo Sur.

La autonomía de los buques les permitiría realizar extensas patrullas a lo largo del Mar Argentino y conformar un elemento disuasivo debido a sus prestaciones frente a diversos actores externos con pretensiones sobre los recursos vivos y no vivos de la zona económica exclusiva y la plataforma continental.

Otra de las ventajas de los Hamilton es su tiempo de alistamiento: al estar operados por el USCG, como en el caso filipino, los tiempos de entrada en servicio en la Armada Argentina serían relativamente cortos.

Consideramos acertado, en el hipotético caso de que estos buques sean incorporados en la Armada, la creación del Comando de Vigilancia y Control de los Espacios Marítimos, organismo que unifique responsabilidades de control del tráfico marítimo, SAR, patrulla, vigilancia, protección de los recursos marinos en cooperación con otros organismos, salvamento, protección del medio ambiente y otras funciones de seguridad derivadas de los compromisos internacionales que haya asumido el país, ya sea con medios propios o en cooperación con otras instituciones (a semejanza de la Fuerza de Acción Marítima existente en España).

El concepto Patrol Frigate derivado de la experiencia de los buques del USCG

Los buques clase Hamilton han servido de base para una evolución: los NSC o *National Security Cutters*. Son buques de 4500 toneladas de desplazamiento, 127 metros de eslora y propulsión diesel gas. El armamento principal está conformado por un Bofors de 57 m, ametralladoras pesadas, un CIWS, además de dos helicópteros tipo *Dauphin*, y tiene una autonomía de 12 000 millas náuticas. Este extraordinario buque ha servido para que los astilleros Ingalls desarrollen el concepto de *Patrol Frigate* (PF), que es considerado un “concepto revolucionario” por muchos analistas navales.

La experiencia operativa de los Hamilton derivó en los NSC, buques muy marineros pensados para operar en escenarios exigentes, no solo geográficos y climáticos, que tienen la capacidad de dar rápidos cambios que permiten, en un breve tiempo, alcanzar velocidades elevadas y realizar múltiples misiones. Además, los nuevos NSC cuentan con la habilitación para operar lanchas interceptoras y con capacidad para operar helicópteros y vehículos aéreos no tripulados. Todas estas capacidades fueron trasladadas a las PF ofertadas especialmente al mercado asiático. El resultado fue la concepción de un buque de 4500 toneladas con 12 000 millas de autonomía que, con velocidades más elevadas, se reducen a 8000 millas, dotado de una elevada densidad de armamento, que

incluye una docena de misiles AA de mediano alcance, misiles antibuque, modernos sistemas de defensa antiaérea y antimisiles de corto alcance, entre otros, además de portar un helicóptero. El fabricante espera vender unos 260 cascos de la nueva fragata en el mercado mundial, no solo por su potencial en materia de armamento y de autonomía, sino por su calidad constructiva y su robustez, derivados de la experiencia de construir buques para el exigente USCG.

Este concepto puede ser de suma utilidad para pensar en el buque que reemplace las fragatas (llamadas destructores por la Armada) y combine, en un mismo medio, las capacidades de un OPV para tareas de seguridad en el mar con un moderno buque de combate tipo fragata.



Helicóptero Sikorsky HH60.
Fuente USCG.

Reflexión Final

Los limitados recursos y las responsabilidades asignadas a la Armada Argentina demandan contar con medios con un elevado nivel de flexibilidad y de polivalencia. Las limitaciones en materia de infraestructura al sur de la base Puerto Belgrano son otro condicionante para contar con fuerzas apostadas de manera permanente. Por ello, se requiere de medios de gran autonomía, con costos operativos aceptables para el siempre menguante presupuesto de defensa.

Los buques Hamilton, a pesar de sus años a cuestas y gracias a programas de modernización y un excelente sistema logístico, mantienen su vigencia y sus capacidades, como prueba el caso de Filipinas, que adquirió dos buques para los cuales prevé programas de modernización a fin de incrementar su capacidad de combate. A un costo moderado, la Armada obtendría un par de buques, lo cual le permitiría cumplir ampliamente con sus responsabilidades SAR en el Atlántico Sur, además de llevar a cabo misiones de protección de los recursos marinos, vigilancia, adiestramiento de tripulaciones y control del tráfico marítimo, y de realizar operaciones lejos de sus bases, al recorrer distancias que le permitan patrullar la ZEE propia por períodos prolongados. Asimismo, su amplio radio de acción le permitirá participar en operaciones fuera de las fronteras nacionales. A un bajo costo, la Armada suplirá la necesidad de construir patrulleros oceánicos o de altura. Estos buques con un poder de combate aceptable, modernos sensores y la posibilidad de incorporar un helicóptero con capacidades ASW o ASuW contribuirán a fortalecer la capacidad disuasiva de la Armada. Del mismo modo, podrá avanzarse en un concepto nuevo, como es el de *Patrol Frigate*, para un futuro no muy lejano, cuando llegue la hora de reemplazar las MEKO 360.

Esperemos que la Argentina no deje pasar oportunidades como en el pasado reciente –como sucedió con el Acuerdo de Cooperación de Defensa con Rusia, cuya aplicación hubiera significado importantes cambios y mejoras–, ni las posibilidades que ofrecía y sigue ofreciendo el mercado de segunda mano ni desperdicie oportunidades como los cuantiosos recursos que el Estado recaudó durante tanto tiempo de crecimiento económico y que no se tradujeron en inversiones en su seguridad, tanto interna como externa.

La Argentina cuenta con importantes espacios marítimos que precisan de la presencia permanente del Estado a fin de proteger los recursos existentes. La ausencia del Estado se traduce en la presencia de otros actores que se beneficiarán con la explotación intensiva de dichos recursos vivos y no vivos, lo cual hipotecará las generaciones venideras y las privará del uso de dichos recursos que, en muchos casos, tienen un alto valor estratégico. ■

El concepto *Patrol Frigate 4501* es un desarrollo de los astilleros Ingalls, basado en el casco de las NSC, con una serie de modificaciones, para poder operar con el armamento propio de una fragata. Este buque es ofrecido en reemplazo de los buques LCS.

PIRATERÍA. REALIDADES E HIPÓTESIS

Alberto E. Gianola Otamendi

Las imágenes pertenecen al libro *Los Piratas de Somalia* de Jay Bahadur, y se reproducen por gentileza de su autor, el fotógrafo Mohamed Dahir. Nuestro agradecimiento a ambos.



Registros de hechos de piratería en 2013



La piratería marítima se ha convertido en una noticia frecuente y reiterada en los avisos a los navegantes y en las gacetillas especializadas del ambiente marítimo. Es un flagelo que preocupa a los capitanes, las empresas navieras y todos los rubros afines, y que altera sustancialmente la operatoria marítima.

Idealizamos la piratería por la influencia de las descripciones épicas de Salgari⁽¹⁾ o la imaginería glamorosa de Hollywood⁽²⁾. La realidad está lejos de las ficciones literarias y fílmicas. Sabemos, de antemano, distinguir piratas de corsarios, porque el corso es una acción de guerra bajo bandera de un Estado beligerante contra el tráfico mercante enemigo. Por definición, en la misma Convención del Mar, la piratería es un acto privado cometido en alta mar o fuera de las aguas de jurisdicción nacional⁽³⁾; esa es, al menos, una disquisición teórica legal.

Los politólogos y estrategas militares pueden asociar la piratería moderna a una modalidad de las guerras de cuarta generación, a un uso acotado de la fuerza por grupos relativamente débiles, con diversos fines, contra la economía de grandes potencias imperiales o de poderosos gobiernos centralistas. Por ese lado, podemos aproximarnos a un enfoque parcial y a algunas estrategias paliativas coordinadas por comandos operacionales, con fragatas y fuerzas especiales.

Abogados y politólogos, pragmáticos, encuentran en los modernos bucaneros una antigua práctica delictiva, tipificada legalmente. Ese enfoque vale para el tratamiento de los aspectos jurídicos. Con seguridad, harán hincapié en las jurisdicciones marítimas (alta mar y mar territorial), las implicancias y los derechos en las aguas internacionales o jurisdiccionales, las responsabilidades de las banderas de tratamiento y de los Estados litorales, los medios legítimos de protección y los procedimientos represivos, etc.

Sin embargo, la piratería presenta, en cada región y aun dentro de áreas particulares, diferencias sustantivas en cuanto a causales, organización, operación y grado de violencia, aunque claramente actúa con procedimientos similares dentro y fuera de las 12 millas de las líneas de base costeras, ignorando los límites abstractos de las jurisdicciones de la Ley del Mar.

Así descubrimos que la inspiración prioritariamente económica de los asaltantes que operan en los pasajes y los estrechos del sudeste asiático poco tiene que ver con las demandas políticas de los Tigres Tameses de Sri Lanka, la antigua Ceylán. En Malasia e Indonesia, los objetivos difieren respecto del Golfo de Adén. Vemos que, desde el cuerno africano, se exporta *know-how* al África Occidental, y no se procede igual en Somalia que en Nigeria. Incluso en el inmenso delta del Níger, difieren Boko Haram (movimiento fundamentalista islámico) de su contraparte en el otro extremo del arco ideológico, el MEND (Movimiento para la Emancipación del Delta Nigeriano), o las bandas particulares de Bayelsa o Escravos. Desde la Ensenada de Benín, la acción de los piratas se expande hacia el sur y el oeste, pero tampoco se equipara completamente

Alberto E. Gianola Otamendi es Capitán de Fragata (R) de la Armada Argentina, Capitán de Ultramar y Capitán Fluvial. Licenciado en Sistemas Navales y Perito Naval. Security Advisor en el Golfo de Guinea.

La disquisición entre Piratería y Delito Común es meramente jurisdiccional.



- (1) Autor de *Sandokán, el célebre pirata de Malasia, y Los Tigres de Mompracem*.
- (2) Más por la serie *Piratas del Caribe* que por la reciente *Capitán Phillips* (basada en un hecho real).
- (3) Es decir, fuera de las 12 millas náuticas de los Estados ribereños.



Un esquema de seguridad debe ser integral y abarcativo, sin distinciones artificiosas.



los delincuentes de la Costa de Marfil con los de Camerún. Y es totalmente distinta la versión centroamericana con su modalidad de piratería caribeña, orientada a blancos menores, yates deportivos y turistas.

De manera equivalente, podríamos establecer notorias diferencias entre las capacidades que se instrumentan para combatir la piratería desde los Estados costeros y por parte de organismos internacionales u organizaciones no gubernamentales. Camerún posee fuerzas de seguridad eficientes, mientras Somalía es un “estado fallido” con una estructura estatal ineficaz. En el Golfo de Guinea conviven fuerzas de un pacto regional, con medios estatales, complementados con empresas de seguridad privadas.

Si se incursiona en las estadísticas que lleva la OMI ⁽⁴⁾, los denominadores comunes para el desarrollo de la piratería nos permiten apreciar la problemática con una perspectiva local.

Una lista no exhaustiva ni priorizada incluye:

- Corrupción estatal amplia y diversificada (política, judicial y policial);
- fuerzas armadas debilitadas o con divisiones internas;
- fuerzas de seguridad incapaces, anarquizadas o retenidas;
- alto nivel de violencia delictiva (movimientos revolucionarios o bandas organizadas);
- conflictividad social de base (étnica, religiosa, de “clase”, partidaria);
- pobreza y desocupación;
- geografía propicia para el despliegue y el posterior ocultamiento de rehenes o buques;
- facilidades costeras (muelles, embarcaderos, fondeaderos, varaderos);
- alto tráfico marítimo o fluvial;
- vías de salida comercial, o
- mercado negro.

(4) Fácilmente se obtienen de la página web oficial de la OMI (IMO, por su sigla en inglés) o de las páginas web de empresas de seguridad marítima, como Risk Control o Risk & Co.

Como se advierte, estas condiciones no sólo existen en lugares remotos, sino que podrían asimilarse a vastas áreas de nuestro propio continente, con sus imponentes cuencas fluviales centrales (Orinoco, Amazonas, Paraguay-Paraná, Uruguay).



Accesoriamente, se ha comprobado que los grupos clandestinos, incluso los orientados a actividades específicas, luego amplían el espectro de su operatoria delictiva. Los grupos revolucionarios mutan al narcoterrorismo, la prostitución se expande a la trata de mujeres y al secuestro de menores, el robo de autos requiere de desarmaderos, mercado negro y contrabando, el juego clandestino auspicia otros vicios y nichos ilegales, etc. Algunas de estas estadísticas ya son muy elevadas en Latinoamérica, incluso en nuestro patio fluvial. Sin embargo, la piratería excede a los piratas que se ven: es un negocio millonario que no termina con los rescates.



Los encapuchados con AK47 que abordan los buques desde botes rápidos son meros operadores o, mejor dicho, los agentes del mostrador. Detrás de los pagos extorsivos, las expresiones de fundamentalismos religiosos, las declamaciones anticolonialistas o las banderas independentistas, hay organizaciones complejas.

Una segunda línea, de carácter legítimo, normalmente no es considerada: grandes aseguradoras, empresas de seguridad, ejércitos privados que proveen desde guardias armados hasta lanchas de patrulla artilladas, agencias de reclutamiento y capacitación, proveedores de equipamiento IT (sensores, alarmas, SSAS, AIS, LRIT) y talleres de producción e instalación de hardware. Miles de personas en trabajos legales se benefician de la inseguridad marítima. Sus salarios a veces superan los de los capitanes de barco. Existen, incluso, compañías de negociación con los secuestradores, que llevan porcentajes de los rescates o del valor de naves y fletes. Aun las mineras y las petroleras hacen aportes significativos al presupuesto y al equipamiento de las fuerzas militares y de seguridad costeras. Todo eso es legal.

Las fuerzas de seguridad y las fuerzas armadas deben actuar complementadas.



Podemos continuar pensando en la piratería como un problema de zonas que conocemos gracias a *National Geographic* o que afecta a grandes multinacionales. Podemos. No obstante, los capitanes ya tenemos otra preocupación en mente.

Finalmente, alguno podrá asumir que el ISPS⁽⁵⁾, la radarización y los controles del tránsito marítimo⁽⁶⁾, algunas alarmas (tal es el caso específico del SSAS⁽⁷⁾) y los patrullajes de guardias costeras resolverán el problema desde la disuasión. Ello reduce las probabilidades, cierto, pero no las anula.

Hace 20 años, el narcotráfico era cosa de las películas y las series de Miami; la trata de blancas era trama de *best sellers* o de dramas cinematográficos. Hoy, son parte de nuestra agenda.

Cuando se denuncie aunque sea un caso de piratería en nuestras costas, habrá cambiado la tendencia. No importará si el hecho ocurrió en un muelle, a trece millas de la costa, en Rada la Plata o en el Paraná Guazú. Estará en los avisos del Navtex, del Fleet-net y en las estadísticas de la OMI. Consecuentemente, se habrán incrementado los riesgos operacionales y los costos asociados: las pólizas de seguros, los cargos extraordinarios de equipamiento, los medios de vigilancia y de seguridad portuarias y costeras, las dotaciones específicas, los servicios de consultoras y asesores, etc. Todos los que integran el mercado marítimo pagarán el precio: empresarios navieros, exportadores- importadores, bolsas de comercio y sindicatos navales.

(5) ISPS: Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

(6) Como el CONTRASE.

(7) SSAS: Ship Security Alert System.

Los países establecen cuarentenas para el ébola, supongo que también deben pensar y actuar preventivamente con otras amenazas virales.

Las medidas antipiratería

La piratería y el accionar terrorista en el ámbito marítimo alteran, en forma notoria, las condiciones de los mercados, del tráfico y de la operatoria en el mar. Afectan directamente a las empresas navieras e indirectamente al comercio internacional. Presentan, en cada región y aun dentro de áreas particulares, diferencias sustantivas en cuanto a sus móviles, su organización y su operación. Dado que los objetivos y, por tanto, la violencia que aplican y el *modus operandi* varían, cambiarán las medidas preventivas e, incluso, las opciones de rechazo.

Pueden apuntar al secuestro de tripulantes extranjeros (con especial interés en europeos o en americanos) con fines de pedir recompensa, al robo de naves o a la carga por el pago de rescate, a la obtención de combustibles o de mercancías para la reventa, o a lograr un efecto mediático o político para grupos terroristas, facciones separatistas, sectores insurgentes, partidos independentistas o fundamentalistas religiosos. En cada caso, se deben elaborar los planes particulares y desarrollar las medidas paliativas específicas.

Una autoridad marítima eficaz debe disponer la suma de las herramientas de información y de acción.



Cuando la piratería tiene por meta réditos económicos por pagos extorsivos a cambio de la devolución de tripulantes raptados, hay una preocupación de todas las partes involucradas por mantener a los marinos secuestrados con vida y en buenas condiciones. La recuperación de las personas es esencial en la negociación. Si, en cambio, sólo interesa la carga o el buque, la vida humana de la dotación capturada pierde valor y puede ser, eventualmente, sacrificada. En los casos de propender al logro de actos simbólicos, presentaciones mediáticas de determinación, difusión publicitaria o golpes de efecto en la política o la opinión pública, los rehenes también tienen menos probabilidades de supervivencia o su cautiverio será más prolongado y tortuoso. Esas opciones condicionan las mediaciones o las acciones de rescate. También incidirán en el tipo de medidas preventivas y en las opciones que cada empresa, capitán y tripulación adopten para disminuir los riesgos de caer en las garras piratas.

Es válido aclarar que los piratas utilizan un gran grado de violencia inicial, tanto para intimidar como para bloquear mentalmente las reacciones del comando del buque víctima. Con ello, aunque sean demostraciones que no causen víctimas, pretenden dominar la voluntad y el espíritu del capitán y su tripulación.

Accesoriamente, se ha comprobado que las dotaciones piratas actúan, por lo general, bajo efectos de estupefacientes y de alcohol, lo que altera su lucidez. De poco vale aclarar que su aversión al riesgo es tan baja como su aprecio por la vida ajena. Viven en ambientes marginales, sociedades donde impera la violencia extrema, sobreviven en condiciones intrínsecamente duras y hasta crueles. No es de esperar sutilezas de trato ni consideraciones de cortesía.

Desde la guerra del Golfo y, particularmente, desde los atentados del 11 de septiembre de 2001 y posteriores se ha establecido el código ISPS⁽⁸⁾, orientado tanto a la seguridad portuaria como a la de las naves, en vistas a evitar actos terroristas, robos, e ingreso de polizones e intrusos. Sus normativas, constantemente actualizadas, contribuyen y complementan otras iniciativas más específicas para el caso que tratamos.

Cuando analizamos las medidas específicas contra la piratería, podemos hacer una serie de clasificaciones típicas: pasivas o activas, de sistemas (software) o de equipos

(8) International Ship and Port Facilities Security Code. Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias. Organización Marítima Internacional.

(hardware), externas (portuarias, empresariales, policiales) o internas respecto del buque. Sólo valen para manuales y, en todo caso, para ordenar ideas.

Así, cuando se trata de los desarrollos tecnológicos, enumeramos los medios de identificación de las naves (AIS, LRIT, etc.)⁽⁹⁾ y la alarma automática (SSAS)⁽¹⁰⁾. Sin embargo, este progreso no alcanza a todas las embarcaciones. Pesqueros costeros, naves deportivas, yates de recreo, lanchones de pequeño porte, veleros, canoas, botes y lanchas no disponen de esta tecnología. Y las naves más empleadas por la piratería son justamente de ese tipo. Por otra parte, por lo mismo que esos sistemas sirven para identificar los buques, establecer su carga y destino, y determinar su cinemática, muchos capitanes deciden mantenerlos apagados como medida de discreción. Se han codificado señales especiales de auxilio para el sistema integrado de comunicaciones GMDSS⁽¹¹⁾ (VHF DSC, MF/HF DSC, Inmarsat) y se envían informes periódicos y alertas por Inmarsat y Navtex.

Al considerar las prevenciones estructurales, notamos que los buques se fortifican como las antiguas murallas, con alambradas electrificadas o de púas (*barbed wires*) y concertinas filosas (*razor wires*), sensores, rejas en accesos, portales, pasillos y escaleras, dispositivos de blindaje y de bloqueo de ojos de buey y de portas, barreras antiescalamiento, trabas y candados blindados, líneas de vapor y chorros de agua. Más aún, se construyen “ciudadelas” acorazadas con comunicaciones exteriores, reservas de agua, botiquines y sanitarios, como las *panic rooms* de los edificios, o se adaptan espacios para ese fin.

Aparte de las medidas materiales, cuando se trata de los esfuerzos humanos, se incrementan las guardias con vigías, alertas radar, visores nocturnos, asesores de seguridad (*Security Advisors*) o custodios armados embarcados (PSSC⁽¹²⁾). Empresas privadas ofrecen costosos servicios con personal veterano de fuerzas especiales, tropas de asalto y servicios de inteligencia, retirados de las filas militares; por ejemplo, de los cuerpos de comando marino de Francia, el SAS/SBS británicos, infantes de marina y navy seals (buzos tácticos) de los EE. UU. o exagentes de la célebre Mossad. Normalmente, se agrupan en las compañías, en función de su nacionalidad y de su fuerza de origen.

(9) AIS: *Automatic Identification System*, transmisión automática de datos identificatorios propios de las naves, por un canal específico de VHF, asociado a posicionamiento GPS. LRIT: *Long Range Identification and Tracking*.

(10) SSAS: *Ship Security Alert System*.

(11) GMDSS: *Global Maritime Distress and Security System*.

(12) PSSC: *Private Security Services Company*.

Las amenazas existen aunque sean ignoradas. La piratería es una de ellas.





Por la Convención del mar los buques de las Armadas tienen responsabilidad directa en la lucha contra la piratería y otros delitos internacionales.



(13) OMI: Organización Marítima Internacional.

(14) *High Risk Areas*: Áreas de Alto Riesgo de piratería.

(15) ReCAAP: *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*.

(16) MOWCA: *Maritime Organization for West and Central Africa*, integrada a la OMI y compuesta por 25 Estados.

(17) *Maritime Liaison Office*, Oficina de Enlace Marítima de la US Navy, en Bahrein, integrante del U.S. Naval Forces Central Command.

En las gerencias operativas de tierra de las empresas navieras, como en sus bases logísticas, campamentos petroleros y plataformas de exploración/explotación, se establecen estructuras específicas de seguridad (*Security Management Departments*) para establecer contactos y mediar con las comunidades costeras, las autoridades portuarias, los efectivos policiales y las marinas locales, además de coordinar esfuerzos con otras compañías que operan en la zona y con los barcos propios. Integran actividades de inteligencia de todas las fuentes disponibles, coordinan esfuerzos estatales, regionales y privados, además de asesorar a la propia flota.

Entre las principales medidas pasivas, la propia OMI⁽¹³⁾ y las autoridades marítimas europeas, globalmente, determinan zonas de mayor peligrosidad, las HRA⁽¹⁴⁾, en función de un mapa de riesgo basado en las estadísticas de ataques. Las autoridades de cada Navarea emiten regularmente alertas e informes de piratería, y establecen los niveles de seguridad ISPS por Navtex y Avisos a los Navegantes.

Como parte del empeño activo, se han conformado comandos internacionales de alarma y de despliegue de medios de rescate. El más conocido es el que Gran Bretaña ha montado en Dubai, el *United Kingdom Maritime Trade Operations Centre* (UKMTOC). Incluso se han conformado fuerzas de tareas internacionales, como la EU NAVFOR europea, que lleva adelante la Operación Atlanta o Atalante para proteger el tránsito marítimo en el golfo de Adén y el cuerno de África. En el sur de Asia, opera desde Singapur el ReCAAP⁽¹⁵⁾ *Information Sharing Centre*. En el ámbito subregional, algunos Estados ribereños han establecido acuerdos de intercambio de información y de cooperación de sus armadas, como en África Occidental con la MOWCA⁽¹⁶⁾.

Naciones aisladas empeñan sus propios medios. Los EE. UU. disponen de una fuerza de tareas antipiratería en el Índico oriental coordinada por el MARLO⁽¹⁷⁾, oficina que, además, emite semanalmente un informe denominado *Piracy and Threat Summary* (PATS).

Patrulleros oceánicos de la Marina de Francia suelen navegar en cercanías de las costas de sus antiguas colonias africanas, donde operan empresas petroleras de su bandera. Rusia también destaca unidades de superficie para escoltar las naves mercantes y proteger a los tripulantes de su nacionalidad, con procedimientos muy peculiares. Incluso la 31.ª Flota de la Armada de Irán opera en el golfo de Adén con periódicos éxitos. Nigeria despliega la *Joint Task Force "Pulo Shield"* ⁽¹⁸⁾.

La OMI, a través del *Maritime Safety Committee*, ha elaborado su manual práctico de *Best Management Practice Guidelines*, con un compendio de consejos elementales de precauciones, equipamiento y accionar de los buques en tránsito por las HRA. De la OMI depende, también, el *International Maritime Bureau*, que asesora todo el tiempo a los capitanes de barcos y produce informes periódicos de piratería a través del PRC (*Piracy Reporting Centre*), y ayuda a marinos víctimas de actos de piratería por medio del MPHRPC (*Maritime Piracy - Humanitarian Response to Piracy Centre*). El *Nautical Institute* se ha sumado a la ola y editado una guía, *Coping with Piracy, Maritime Security Handbook*.

Las "buenas prácticas" antipiratería se complementan con otras que surgen como si se desempolvaban los viejos procedimientos antisubmarinos desarrollados en las guerras mundiales. Resucitan de la doctrina de la Batalla del Atlántico, acciones como el ruteo del tráfico marítimo y fluvial (*Passage Plans* y derrotas seguras), convoyado de los buques vulnerables, cortinado de los convoyes, canales de comunicaciones de emergencia, códigos de identificación ("santo y seña"), de alerta y socorro, establecimiento de redes de vigilancia en estaciones costeras y plataformas marítimas. A bordo, probablemente extraídos de las mismas fuentes, se aplica el oscurecimiento de luces de navegación, de cubierta y de superestructura, la evasión mediante zig-zag de piernas largas y, ante ataques, el ondeo/bordeo para evitar el abordaje. A falta de artillería, se repele con los monitores Fi-Fi ⁽¹⁹⁾, capaces de tumbar un esquife o de derribar a una persona de una tartana a más de 100 metros de distancia.

Todos esos enormes recursos, costosos en equipamiento, salarios y honorarios, sólo contrarrestan una parte del problema de la piratería. Neutralizan parcialmente el golpe de puño de la mano negra pirata, la de los que llegan a bordo en frágiles embarcaciones rápidas con sus AK 47 y RPG.

Deben adoptarse otras prevenciones para contener y remediar las condiciones sociales y políticas que dan pie a la piratería, relacionada directamente con la acción de grupos sediciosos, terroristas y delictivos. La lucha contra la corrupción y, fundamentalmente, el fortalecimiento de las instituciones judiciales, policiales, navales y militares, seguramente encabezarán esa segunda lista. ■

Las organizaciones delictivas mutan y se reacomodan a las vulnerabilidades de cada sociedad.



(18) Sólo en 2013, en el delta del río Níger, la JTF *Operation "Pulo Shield"* destruyó más de 1950 depósitos de combustible robado y de refineras ilegales, y capturó más de 1850 ladrones, traficantes y piratas. Sigue operando.

(19) Fire Fighter equipments (120 m de alcance, 1200 m³/h).

Actos de celebración del Bicentenario de la Independencia

Desfile militar



Retornando a una antigua tradición, el 10 de julio se realizó en la Avenida del Libertador, en la Capital de la República, un desfile militar para conmemorar el Bicentenario de la Independencia.

Primero marcharon, frente al pueblo, bandas militares extranjeras de Bolivia, Chile, España, Estados Unidos, Francia, Marruecos, Paraguay, Perú, Uruguay e Italia; luego, lo hicieron argentinas y formaciones de institutos de la Armada, la Fuerza Aérea, el Ejército y de fuerzas de seguridad y policía. Todas estas agrupaciones fueron ovacionadas por la multitud congregada en ambas aceras de la avenida. Cerrando la ceremonia y por primera vez después del fin de la Guerra del Atlántico Sur, desfilaron los veteranos. El pueblo porteño, emocionado, los vitoreó y agradeció su participación en la gesta heroica.



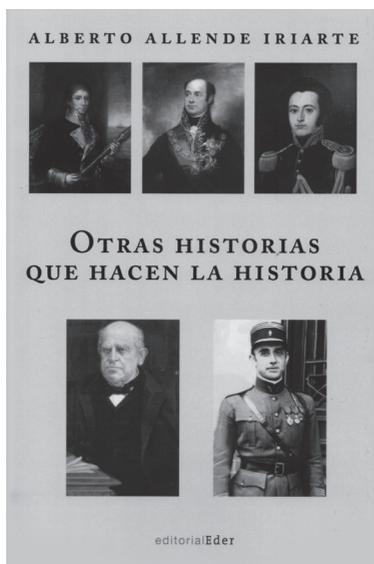
IMÁGENES CORTESÍA ARMADA ARGENTINA. ANALÍA OBREGOSO / JUAN PABLO RUIZ.





Poco después, las bandas participantes del desfile intervinieron en un vistoso carrusel realizado en el Campo Argentino de Polo, espectáculo al que concurrió el Presidente de la Nación y Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, Ingeniero Mauricio Macri. ■





Otras historias que hacen la historia

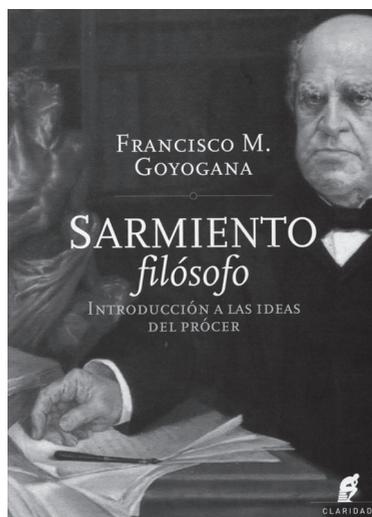
Alberto Allende Iriarte

Editorial Eder

Varias son las historias comentadas por el autor en este libro: el combate naval de Santa María, que cruzó trágicamente a dos grandes guerreros en sus primeros años de vida (Carlos María de Alvear y Tomás de Iriarte), anécdotas y personajes novelescos de las Invasiones Inglesas, cortos recuerdos biográficos de Iriarte y de Sarmiento, un artículo sobre la figura valiente y poco conocida de Vicente Almandos Almonacid, un trabajo sobre los orígenes y la creación de la Academia Nacional del Notariado y una importante contribución a la historia grande al escribir sobre la grandeza y la decadencia de la Argentina, un resumen de los gobiernos nacionales con la visión de un argentino de bien, descendiente de patricios que lucharon desde distintos puestos por la gloria del país.

Allende Iriarte tiene una pluma elegante y trasunta la emoción que le produce escribir sobre los personajes y los hechos que evoca; particularmente, se advierte en relación con quienes combatieron en las Invasiones Inglesas, sus antepasados, la resistencia de los leales a la corona española en Córdoba, los gobiernos autoritarios de Rosas, Perón y los Kirchner y, fugazmente, algún hombre brillante, como Emilio Hardoy, o un oscuro personaje, como Carlos Mujica. Maneja el sabor especial de combinar la seriedad de la historia con la simpática picardía de la *petite histoire*.

La presentación de esta obra, realizada en el Colegio de Escribanos de la Ciudad de Buenos Aires, fue una brillante continuidad del espíritu de las ideas históricas y políticas de Allende Iriarte. Introdujo al autor el Dr. Ricardo Balestra, ofreció el podio el presidente del Colegio Dr. Carlos Ignacio Allende y presentaron el libro el Escribano General de Gobierno de la Nación Dr. Carlos D'Alessio, el Dr. Rosendo Fraga y el ex Presidente de la Nación Dr. Fernando de la Rúa que, con calidez, destacó disensos y acuerdos republicanos que honraron al presentado y al presentador.



Sarmiento filósofo.

Introducción a las ideas del prócer

Francisco M. Goyogana

1º edición, abril de 2016, Editorial Claridad, Buenos Aires.

Francisco Goyogana, hombre de severa formación filosófica, científica y militar, nos introduce, en esta obra, en el mundo de las ideas de Sarmiento, hace referencia a los intelectuales que tuvieron influencia en él y al modo en que interpretó dichas ideas.

Este libro es un verdadero compendio de filosofía, que analiza personaje por personaje y las corrientes de pensamiento en relación con las ideas sarmientinas al respecto. Valga un ejemplo que el autor cita: "Adam Smith, que ha fundado toda la economía política en la demanda y en la oferta, aplicándola a todos los casos de la riqueza y de los valores, ha hecho una sola excepción: 'menos para la educación', porque la educación será demandada, tanto más, cuanto más educados sean los pueblos que la piden, y la rechazaría el ignorante que más la necesita. Se trastornan, pues, todas las normas de economía de los pueblos, tratándose de educación: el ignorante no quiere educarse él, ni quiere educar a sus hijos, y el educado quiere cuanto más educación puede obtener a favor suyo. Entonces es legítima la intervención del Estado, y el Estado puede compeler a los pueblos a educarse, porque la educación es necesaria para la industria, para el uso de las instituciones libres y para todos los casos que constituyen la prosperidad". He aquí una manera de dar fortaleza a los argumentos de la Ley 1420, que tanto influyó en el éxito de la generación del 80, que instituyó la educación pública en gratuita y obligatoria.

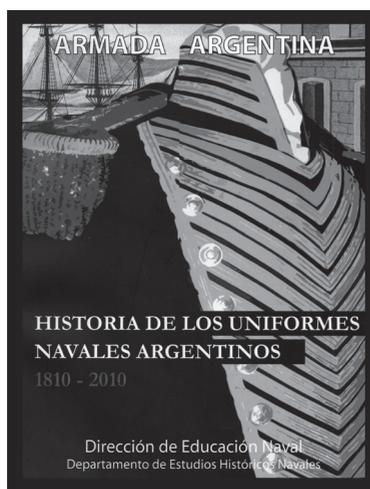
El análisis de las ideas arma una panoplia completa que incluye la antigüedad, la escolástica española, Kant, Santo Tomás de Aquino, los pensadores anglosajones, los filósofos franceses, los holandeses,

los alemanes, los italianos, los norteamericanos, los románticos y los positivistas.

La importancia de esta obra radica en su sentido esencialmente didáctico y que revaloriza las acciones de Sarmiento en las múltiples actividades que desarrolló, por su sentido de pensar el futuro e incansablemente luchar por lograrlo, por convertir sus sueños en realidades y por mostrar siempre sus 'puños llenos de verdades'.

El autor es socio activo del Centro Naval.

La biblioteca del Centro Naval posee un ejemplar donado por el autor.



Historia de los uniformes navales argentinos

Julio M. Luqui-Lagleyze

Dirección de Educación Naval, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 2016.

El uniforme es un elemento sin igual en las tradiciones de las fuerzas armadas de todos los países del mundo: identifica en general y diferencia dentro de un grupo similar. Permite mostrar de qué país es su portador, a qué arma pertenece, qué categoría y qué especialidad tiene, qué cursos ha realizado, qué menciones y qué distinciones ha merecido en su carrera. Todo ello se identifica con botones, charreteras, galones, distintivos y condecoraciones y, en algunos casos, con la espada o el sable que el soldado porta a su siniestra.

Al respecto, el Capitán de Navío (VGM) Guillermo A. Oyarzábal precisa en la presentación de la obra:

Los uniformes son resultado de motivaciones tendientes a reflejar la ideología imperante

y no sólo modifican el aspecto de quienes los visten, sino que los identifica como integrantes de un grupo de características propias y definidas por su cultura y sus valores. En el medio militar, deben reunir las condiciones de funcionalidad, por su empleo en la tarea específica, y de simbolismo, en tanto que, por sus elementos y sus colores, distinguen a la nación que representan.

El Profesor Julio M. Luqui-Lagleyze debió encarar una ardua tarea de investigación, dado el volumen de material que tuvo que consultar y el diferente origen de las fuentes históricas existentes. Seleccionó una enorme cantidad de daguerrotipos, fotografías, láminas, dibujos y obras pictóricas que adornan una edición de calidad, sumamente atractiva.

El autor muestra poseer una pluma donde la gracia y la sencillez se conjugan con un preciso lenguaje técnico cuando es necesario usarlo. De este modo, comparten espacios comunes la reproducción de severas ordenanzas navales, esquelas y cartas personales, datos curiosos y anécdotas.

Valga la consideración de que esta historia de los uniformes navales trasunta la experiencia y el conocimiento profesional de Julio Luqui-Lagleyze, que aquilata años de estudios en bibliotecas y archivos diversos del país y del exterior.

Este libro sobre los uniformes militares es una obra imprescindible en las bibliotecas militares y un elemento que contribuye al fortalecimiento de las tradiciones de la Armada Argentina.

Esta obra se encuentra en la Biblioteca del Centro Naval

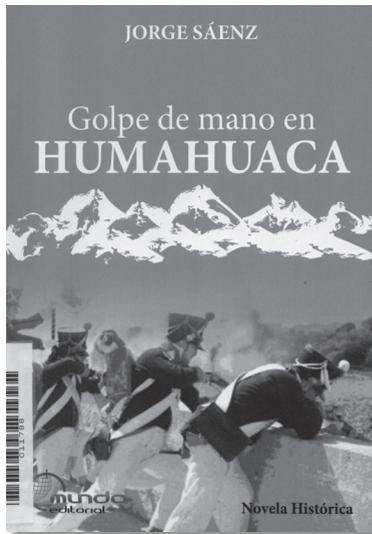
Golpe de mano en Humahuaca*

Jorge Sáenz

Mundo Gráfico Salta Editorial, Salta, 2016.

Esta obra es una novela histórica que nos introduce en la Quebrada de Humahuaca, en sus poblaciones, villas y parajes a través de descripciones cargadas de emotividad y denotando un cariño al terruño por parte del autor, que nos hace sentir el polvo en el viento, el barro en los pies y el ruido de los truenos lejanos en las serranías mediante oraciones sencillas y metáforas.

Los personajes son seres de la vida común que obran con naturalidad y dialogan con llaneza en su



a las conversaciones y humaniza a los interlocutores de manera convincente. Son actores, en algunos casos, con papeles no buscados e impuestos por el destino. De acuerdo con la necesidad táctica, transforma a los milicianos ecuestres, los heroicos gauchos del General Güemes, en improvisados infantes con palos, cuchillos y alguno que otro fusil. La figura histórica, real, del Coronel Arias está tratada con la altura que merecen sus decisiones estratégicas y su alto sentido de la responsabilidad, y se manifiesta digno subordinado del general salteño.

Este es un libro interesante para nuestros lectores. El Capitán de Navío Jorge Sáenz, infante de Marina, ha unido sus conocimientos profesionales, el conocimiento histórico y el amor por la región en la que se desarrolló la acción militar que narra. ■

propio idioma: el colla o el castellano, ambos sin demasiada sutileza. Esta característica da credibilidad

**Este volumen se encuentra en la Biblioteca del Centro Naval, donado por su autor.*

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

CARTAS DE LECTORES

FE DE ERRATAS: Reproducimos nuevamente esta carta, aparecida en nuestro número 842, por figurar incorrectamente el apellido de la Licenciada Cristina Pagnanelli

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

^(*) BCN 841.



ABANDERAMIENTO EN MALVINAS

Enrique Aramburu

Registrar un buque es incorporarlo en la matrícula de un Estado, que le otorga el derecho de enarbolar su pabellón.¹ De esta manera, el Estado documenta y autoriza el buque. Para la ley argentina, “la inscripción en la matrícula nacional confiere al buque o artefacto naval la nacionalidad argentina y el derecho de enarbolar el pabellón nacional”.²

El principio de que debe haber una relación auténtica³ entre el buque y el Estado se traduce en que también la debe haber entre los armadores del buque y el Estado de bandera. Dicho principio se remonta a la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958, cuyo artículo 5 requería que “el Estado debe ejercer efectivamente su jurisdicción y control en temas administrativos, técnicos y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón”. Las Naciones Unidas trataron de solidificar el concepto⁴ con la Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones para el Registro de Buques. Esta requiere que el Estado de abanderamiento esté ligado con sus buques, ya sea porque él o sus nacionales tienen una participación en la propiedad de los buques que han de abanderarse o porque les provee tripulantes nacionales de ese Estado o residentes en él.⁵

El otro principio es el de la exclusividad: dos Estados no pueden tener abanderado un mismo buque o, dicho de otro modo, un buque no puede poseer dos nacionalidades a la vez.⁶



Enrique Aramburu es Licenciado en Letras por la Universidad de Buenos Aires y obtuvo el título de Abogado en la misma Universidad. Especialista en Relaciones Internacionales (Inst. del Servicio Exterior de la Nación - Fondazione di Ricerche e Studi Internazionali). Realizó una pasantía en la Secretaría de la Corte Internacional de Justicia en el año 2001, realizando tareas de actualización del Repertorio de Aplicación del Reglamento de la Corte. Fue Consultor para el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo en Montevideo. Residió en el Sidney Sussex College de la Universidad de Cambridge para realizar un Curso de Métodos Legales Ingleses. Miembro titular de la Asociación Argentina de Derecho Internacional donde fue Consejero Suplente; es Director de la Sección de Relaciones Internacionales. Es miembro de número de la Academia del Mar y miembro del Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas.

El Estado del pabellón ejerce control regulatorio sobre la nave y debe inspeccionarla regularmente, certificar la navegabilidad del buque y la capacidad de la tripulación, y emitir documentos de seguridad y de prevención de la contaminación.

Las organizaciones que registran los buques se conocen como “registros”⁷ y pueden ser agencias gubernamentales o privadas; incluso, pueden concesionarse las inspecciones a una entidad privada.⁸

Un registro abierto solamente a buques de la propia nacionalidad se conoce como registro tradicional o registro nacional; los que están abiertos a buques de propiedad extranjera se conocen como registros abiertos, algunos de los cuales pueden considerarse “banderas de conveniencia”, en tanto no tienen demasiadas exigencias en el control que deben realizar sobre los buques registrados. Hay países que tienen ambos registros o cuyos registros admiten las dos categorías de buques.

Obviamente, los buques operados ilegalmente (piratas, narcosubmarinos, pescadores furtivos) por lo general no están registrados, y hay que tener en cuenta que un buque debidamente registrado puede ser capturado o utilizado subrepticamente para propósitos ilegales.

1 Art. 91 de la CONVEMAR.

2 Art. 51 de la Ley de Navegación 20.094.

3 Art. 91, 1 de la CONVEMAR.

4 Denominado en inglés *genuine link*.

5 La Convención de 1986 requiere cuarenta firmantes cuyo tonelaje combinado pase del 25% del tonelaje mundial para entrar en vigor. Al día de hoy, solamente la han firmado catorce países.

6 Art. 92, 1 de la CONVEMAR.

7 En la Argentina, el Registro Nacional de Buques (Art. 158 de la Ley de la Navegación).

8 Como, por ejemplo, hace el Programa de Cumplimiento Alternativo de los EE. UU.



Registrar un buque es incorporar en la matrícula de un Estado, que le otorga el derecho de enarbolar su pabellón. De esta manera, el Estado documenta y autoriza el buque. Para la ley argentina, "la inscripción en la matrícula nacional confiere al buque o artefacto naval la nacionalidad argentina y el derecho de enarbolar el pabellón nacional".

Los registros nacionales requieren que un buque sea propiedad de intereses nacionales y que esté tripulado, al menos parcialmente, por ciudadanos del Estado de registro. Los abiertos no tienen estos requisitos, y algunos ofrecen registro *on-line* y hasta garantía de que se inscriben en el día.⁹

El sistema argentino es de registro cerrado o tradicional, pues los buques extranjeros no se pueden inscribir si no es contra certificación de cese de bandera (o pasavante de navegación,¹⁰ si fue construido en el extranjero, pero no está registrado todavía en ningún país).¹¹ Para las embarcaciones deportivas, nuestro país tiene otro registro, el Registro Especial de Yates.

Pabellones británicos

Básicamente, el Reino Unido tiene un sistema de tres clases de pabellones, el blanco, el azul y el rojo, que designan un buque británico. Los tres tienen la bandera de la Unión (la *Union Jack*, consecuencia de la Ley de Unión de 1801, que unificó en un solo Estado la unión de Inglaterra y Escocia con Irlanda) en el ángulo superior izquierdo y un campo blanco para la marina, azul para buques especiales y rojo para los buques mercantes. Fuera de la esfera náutica, los pabellones pueden designar otras unidades militares, departamentos de gobierno o divisiones administrativas. Estas banderas están tomadas de las anteriores, pero modificadas con la adición de un escudo u otro símbolo.

La bandera de la Unión o *Union Jack* sola es usada por los buques de la Armada Real cuando están amarrados, al ancla, engalanados, o cuando el monarca o un almirante de la flota está a bordo. Puede señalar, también, que una corte marcial se está desarrollando. Su uso en buques mercantes sigue siendo ilegal desde los tiempos de Carlos II.

En orden descendiente de exclusividad puede clasificarse su uso moderno por el pabellón blanco, el azul, el azul modificado, el rojo modificado y el rojo.

El uso de estos colores viene de la época en la que la Armada estaba dividida en tres escuadrones, el rojo, el blanco y el azul, cada uno con su almirante, vicealmirantes y contralmirantes. El rojo patrullaba generalmente el Caribe y el Atlántico Norte; el blanco, las costas de Bretaña, Francia y el Mediterráneo; y el azul, el Atlántico Sur, el Pacífico y el Índico. Sin embargo, desde la reorganización de la Marina del almirante Blake en 1852, a partir de 1864 el uso del pabellón blanco se restringió a buques, submarinos e instalaciones en tierra de la Armada Real.

El pabellón azul se reservó para los buques cuyos capitanes fueran de la Real Reserva Naval y, modificado, para el Cuerpo de Cadetes de Mar. Asimismo, también lo usa una serie de departamentos de gobierno agregando su escudo en el campo, así como también lo hacen los gobiernos coloniales con el suyo y varias organizaciones y clubes de *yachting*.

Los buques mercantes y los barcos privados registrados en las colonias, en las dependencias y en muchos lugares del *Commonwealth* enarbolan el pabellón rojo modificado con el escudo de su territorio. Sin modificar, el pabellón rojo es para el uso de toda la marina mercante y naves privadas; además, es la bandera de cortesía que deben enarbolar los buques extranjeros en aguas del Reino Unido. Los buques mercantes de los territorios británicos de ultramar y las dependencias de la Corona pueden usar el pabellón rojo con el escudo de su territorio.

El uso de los territorios británicos de ultramar por parte de buques públicos proviene de que, de 1867 a 1869, órdenes reales en Consejo estipulaban que el pabellón para cual-

9 Lo cual, como es fácil imaginarse, facilita el cambio de bandera, inclusive mientras el buque va de un puerto a otro. Cf. Art. 4, 5 de la Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones para el Registro de Buques.

10 El principio es que los buques no pueden navegar sin la pertenencia a algún Estado.

11 Artículo 53 de la Ley de Navegación.

quier buque al servicio de cualquiera de las colonias británicas debería ser el pabellón azul con el escudo de la colonia. Por lo tanto, cualquier colonia con buques a su servicio tenía una razón para usar el pabellón azul.

Los territorios británicos de ultramar que hoy usan el pabellón azul incluyen: Anguila, Bermuda (los buques; en tierra usan el rojo), Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Islas Malvinas, Gibraltar (los buques; en tierra, es más común otra bandera no basada en el pabellón), Montserrat, Islas Pitcairn, Santa Elena y las Islas Turcas y Caicos. Hay banderas nacionales basadas en el pabellón azul: Australia (y muchos de sus estados), Nueva Zelanda, etc.

El pabellón rojo

El pabellón rojo es, como dijimos, el pabellón civil del Reino Unido. Aparecen registros de que, ya en 1620, la Armada encargaba la costura de esas banderas y de que, en 1674, Carlos II la confirmaba como la apropiada para los buques mercantes.

En 1854, la ley de la marina mercante incluía una provisión con su uso para estos buques, la que se fue repitiendo en la sucesiva legislación (por ejemplo, en 1889, 1894 y 1995). Hasta 1864, también era usado por el escuadrón rojo de la Armada Real y por los no asignados a ningún escuadrón (o sea, los buques que navegaban bajo un comando independiente).

Hoy en día, pabellones rojos con el emblema local pueden ser usados por los buques registrados en varios de los componentes del Grupo del Pabellón Rojo (*Red Ensign Group*): Bermuda, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Malvinas, Gibraltar, Guernsey, Jersey e Isla de Man.

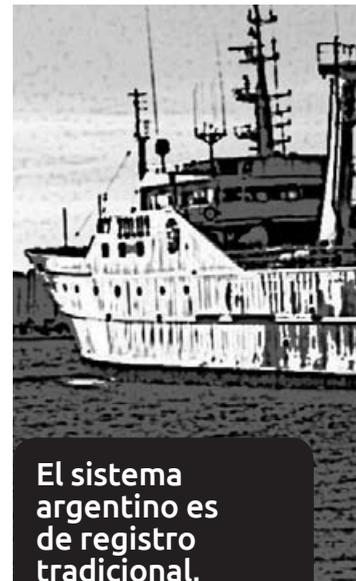
El Grupo del Pabellón Rojo

El Grupo del Pabellón Rojo es un grupo de registros de buques británicos constituido por el Reino Unido, sus dependencias de la Corona (islas de Man, Guernsey y Jersey) y sus territorios de ultramar (Anguila, Bermuda, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Islas Malvinas, Gibraltar, Montserrat, Santa Elena e Islas Turcas y Caicos), que operan registros en sus jurisdicciones. Todo buque registrado en el Reino Unido, una dependencia de la Corona o un territorio de ultramar es un buque británico y tiene el derecho de enarbolar el pabellón rojo.

La Ley de Transporte Mercante de 1995, a través de la Orden de 2008 de Transporte Mercante (Categorización de Registros de Posesiones Británicas Relevantes) (Enmienda),¹² dispone una categorización por tonelaje para las posesiones británicas.

La categoría I (tonelaje, tipo y tamaño ilimitado) incluye Bermuda, Gibraltar, Islas Caimán, Isla de Man y el propio Reino Unido. La categoría II incluye Anguila, Islas Vírgenes Británicas, Malvinas, Guernsey, Jersey, Montserrat, Santa Elena y las Islas Turcas y Caicos. Pueden registrar buques de hasta 150 toneladas de registro bruto y barcos de placer (es decir, los que no se operan comercialmente) de hasta 400 toneladas de registro bruto.

El registro de Malvinas está así descrito oficialmente por el Grupo del Pabellón Rojo: Malvinas (ellos dicen Falkland, obviamente, porque hablan en inglés) ha operado su propio registro del pabellón rojo desde 1861. El 15 de septiembre de 2003, un arreglo re-



El sistema argentino es de registro tradicional, pues los buques extranjeros no se pueden inscribir si no es contra certificación de cese de bandera.

¹² Merchant Shipping (Categorisation of Registries of Relevant British Possessions) (Amendment), Order 2008.



Los registros que admiten buques de propiedad extranjera se conocen como registros abiertos, algunos de los cuales pueden considerarse "banderas de conveniencia", en tanto no tienen demasiadas exigencias en el control que deben realizar sobre los buques registrados.

El registro de cuatro partes similar al operado en el Reino Unido comenzó cuando Malvinas adoptó las partes I y II de la Ley de Transporte Marítimo de 1995 (con modificaciones) del Reino Unido.

Términos de referencia

El Secretario de Estado para el Transporte (el ministro del ramo) del Reino Unido tiene la superintendencia general sobre el Grupo del Pabellón Rojo en todos los temas relacionados con el transporte mercante y la gente de mar. La Agencia Marítima y de Guardacostas tiene autoridad delegada por él para asegurar que los registros del Grupo del Pabellón Rojo mantengan los más altos estándares internacionales de acuerdo con sus obligaciones bajo los tratados y de acuerdo con la política del Reino Unido. La Agencia cumple esta función a través de visitas de monitoreo de rutina a cada uno de los registros del grupo del pabellón rojo. Como parte de esta función, también facilita la ligazón y los análisis técnicos entre los registros británicos y facilita una conferencia anual de todos los registros británicos, conocida como Conferencia del Grupo del Pabellón Rojo. También el Reino Unido representa los intereses de cada miembro del grupo en los foros internacionales, tales como la OMI y la OIT.

El grupo existe para asegurar coherencia de calidad, establecer estándares comunes, compartir la mejor práctica y representar los intereses del Secretario de Estado para el Transporte del Reino Unido, bajo cuya supervisión general se les permite operar a los registros. Existe, además, para promover el pabellón rojo británico como una bandera de calidad para el mundo.

En términos actuales de flota en todo el grupo, la flota combinada del pabellón rojo comprende 2614 naves, que representan un total de 46,8 millones de toneladas de porte bruto, lo que la posiciona en el sexto registro combinado más grande del mundo por su tonelaje.

Publica algunos textos con normativa y manuales, como un código de prácticas para yates, y su sitio de Internet es: www.redensigngroup.org

Conferencia anual

Los miembros del Grupo del Pabellón Rojo realizan una conferencia anual durante varios días. Esta apunta a proveer una oportunidad de intercambio rico y abierto entre los delegados de los registros y los de los distintos departamentos gubernamentales relativos a la política marítima y las dependencias de la Corona y los territorios británicos de ultramar. Busca fortalecer la relación marítima entre los miembros, y apunta a diseminar y a promover las mejores prácticas dentro del Grupo del Pabellón Rojo. Provee un foro para que los delegados analicen políticas y asuntos técnicos para el diseño de la normativa internacional vigente, la legislación marítima, la prevención de la contaminación y el bienestar de los tripulantes, tanto para buques registrados bajo el pabellón rojo como para buques bajo otras banderas que visitan los puertos de miembros del Grupo. Los ítems de la agenda para la Conferencia incluyen temas significativos sugeridos por la Agencia Marítima y de Guardacostas británica, por los mismos miembros del Grupo del Pabellón Rojo y por los departamentos participantes del gobierno (a través de la delegación del Reino Unido), entre ellos el *Foreign and Commonwealth Office* y un *Department of Constitutional Affairs*.

La Conferencia se realiza una vez por año (usualmente en mayo) en alguno de los países miembro. Un programa adelantado se conviene, al menos, con doce meses de

anticipación. Se han desarrollado conferencias del grupo en Guernsey (2007), Islas Caimán (2008), Gibraltar (2009), Anguila (2010), Jersey (2011), Douglas, Isla de Man (2012), Islas Vírgenes (2013), Gibraltar (2014) y, este año, en Grotto Bay (Bermuda). Debemos estar siempre atentos por si se adopta alguna forma de declaración sobre el pabellón de Malvinas.

Un ejemplo: el registro de las Islas Caimán

Dos palabras sobre el Registro Náutico de las Islas Caimán. Fue establecido en 1903, cuando George Town, la capital, fue reconocida formalmente como puerto de registro británico. Obtuvo la categoría I del registro británico (que hoy incluye Bermuda, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Gibraltar, Isla de Man y el Reino Unido) el 25 de julio de 1991 y, como tal, puede registrar naves de cualquier tipo, siempre que lleguen a los estándares internacionales. Actualmente, el registro es una división de la Autoridad Marítima de las Islas Caimán, a su vez una corporación formada por la Ley de la Autoridad Marítima de las Islas Caimán (2005), que entró en vigor el 1.º de julio de 2005.

Completamente propiedad del gobierno de las islas, pero gobernada por un directorio nombrado por el gobernador, la Autoridad Marítima de las Islas Caimán reporta al gabinete de las Islas Caimán a través de la cartera de Finanzas y Economía. El Secretario de Estado del Reino Unido para el Transporte, sin embargo, retiene la supervisión para asegurar que se apliquen y se mantengan estándares adecuados respecto de las convenciones y los tratados internacionales y otros instrumentos relacionados. Esta supervisión está ampliamente ejercida en nombre del Secretario de Estado por la Agencia Marítima y de Guardacostas del Reino Unido. Las convenciones mencionadas, suscriptas como acuerdos internacionales por el Reino Unido, fueron extendidas por este a las Islas Caimán (en tanto territorio británico de ultramar) y se tornan efectivas a través de la legislación caimanés o mediante la adaptación de la legislación pertinente del Reino Unido.

Para cumplir sus fines, la autoridad marítima tiene llegada a varios organismos internacionales a través de enlaces y de participación en sus reuniones y, cuando es adecuado, asiste con las delegaciones británicas a las reuniones donde se acuerdan políticas y estándares. Los principales organismos incluyen: la OMI, la OIT, el Comité del Caribe de Control del Estado del Puerto, entre otros. Hay otros actores cuyas actividades tienen significativo impacto en el negocio marítimo internacional y afectan a los buques con bandera de las Islas Caimán: la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, la Guardia Costera de los EE. UU., muchos signatarios de *memoranda* regionales en control del Estado del Puerto y, crecientemente, la Unión Europea.

Se da efecto a la implementación de convenciones internacionales y de instrumentos relacionados a través de la sanción de legislación nacional primaria (leyes) o la puesta en vigor de legislación derivada acorde (reglamentación). De esta manera, las Islas Caimán han desarrollado, en consecuencia, su propio régimen de legislación marítima. El Comité Consultivo del Sector Marítimo (Transporte) provee un mecanismo formal a través del cual el sector privado puede evaluar todos los aspectos de los servicios marítimos y aportar consejo y recomendaciones. El Consejo Asesor de Armadores de las Islas Caimán incluye el Comité de Yates y es un foro para establecer y mantener diálogo e intercambiar ideas entre ellos y la Autoridad con el propósito de mejorar la calidad del Registro de las Islas Caimán y de promover sus intereses en general.



El sistema de las Malvinas está restringido a naves mercantes que no excedan un tonelaje de 150 toneladas de registro, a pesqueros y a buques menores cuyos armadores o fletadores tengan una conexión con las Malvinas y, excepto en el caso de estos últimos, todas las solicitudes requieren la aprobación del gobernador. ¿Será para que no se registren yates argentinos?

ANEXO I**Buques comerciales con bandera ilegal¹⁸****1. Buques españoles¹⁹**

Argos Galicia
 Argos Marine
 Argos Marine²⁰
 Argos Pereira
 Argos Vigo
 Beagle Fi
 Capricorn
 Castelo
 Golden Chicha
 Golden Touza
 Igueldo
 John Cheek
 Kalatxori
 New Polar
 Paradanta
 Petrel
 Robin M. Lee
 Sil
 Venturer

2. Orígenes no determinados

Baffin Bay
 Beagle F. I.
 Burwood F. I.
 CFL Gambler
 Concordia Bay (Ro-Ro)
 De Giosa T
 El Greco
 Ernest Shackleton (científico)
 Ferralemes
 Jacqueline F. I.
 James Clark Ross (científico)
 Lyn
 Mila
 Murtosa
 Pardelhas
 Protegat

ANEXO II**Buques públicos malvinenses con bandera ilegal²¹**

Ernest Shackleton, buque científico.
 Protegat, buque de control de pesquerías.
 James Clark Ross, buque científico.

Otras particularidades de los registros británicos

En una somera mirada a cómo anuncian los británicos las ventajas de sus múltiples registros,¹³ hemos podido advertir que el de Bermuda se publicita como “una pequeña isla situada convenientemente costa afuera de los EE. UU., posicionada para ser capaz de hacer negocios a la mañana con Europa y a la tarde con los EE. UU. La moneda es el dólar de Bermuda, equiparado con el norteamericano, y se usan indistintamente. Tiene excelentes vínculos aéreos con el Reino Unido (vuelos diarios) y con los EE. UU. (vuelos diarios a las mayores ciudades de la costa este)”.

Del registro de Gibraltar se dice que su Autoridad Marítima en el formato actual fue establecida como registro de buques en 1997, que obtuvo estatus de lista blanca bajo el memorándum de entendimiento de París sobre Control del Estado del Puerto y que es un registro de miembro de la Unión Europea, lo que lo capacita para registrar buques de cabotaje de la Unión.

Nos enteramos de que, al presente, Anguila tiene registrados 161 buques comerciales y 155 de placer, y que Santa Elena posee dos pesqueros.

En su momento, en ocasión de la inauguración de la conferencia en el peñón, el ministro Joe Holliday expresó preocupación por el no reconocimiento, en los puertos españoles, del pabellón rojo de Gibraltar, a la vez que se felicitaba por participar de la reunión. De los cambios en el Grupo, continuó diciendo que hacía diez años Gibraltar tenía 39 buques y dos empleados y que en ese momento tenía 280 buques y doce empleados.¹⁴

El sistema de las Malvinas

Como ya dije, el 15 de septiembre de 2003 un arreglo registral de cuatro partes similar al operado en el Reino Unido comenzó cuando las Malvinas adoptaron las partes I y II de la Ley de Transporte Marítimo de 1995 (con modificaciones) del Reino Unido. Normalmente, está restringido a naves mercantes que no excedan un tonelaje de 150 toneladas de registro, a pesqueros y a buques menores cuyos armadores o fletadores tengan una conexión con las Malvinas y, excepto en el caso de estos últimos, todas las solicitudes requieren la aprobación del gobernador. ¿Será para que no se registren yates argentinos?

La dirección del registro es: The Registrar of Ships, Customs and Immigration Department, Byron House, 3 “H” Jones Road, Stanley, Falkland Islands. Tel: (500) 27340 Facsimile: (500) 27342. Email: admin@customs.gov.fk.

La operatoria pesquera, en general, es así: los buques son propiedad de empresas mixtas constituidas por capital extranjero con socios en las islas que explotan los derechos que el gobierno del archipiélago adjudica ilegalmente. Luego de la captura en el caladero argentino, los buques van a Montevideo, lugar donde descargan.¹⁵ De allí, la captura va hasta Vigo en contenedores para ser procesada por los socios españoles y comercializada en el mercado europeo. Otra parte se exporta directamente desde Uruguay al mercado asiático, donde Vietnam y China son los principales compradores.

La bandera que enarbolan los buques registrados en Malvinas es un pabellón rojo con la *Union Jack* en el ángulo superior izquierdo y modificado con el escudo de las islas; está vigente desde el 25 de enero de 1999 en virtud de la Orden de Transporte Mercante (bandera de las Islas Malvinas) de 1998.¹⁶

La actual¹⁷ bandera de las islas es el pabellón azul con el escudo cuyo lema es *Desire the right*, y la bandera del gobernador es la *Union Jack* con el escudo de las islas en el centro rodeado de laureles.

Hallazgos

Por la atribución del Artículo 91 de la CONVEMAR y por el principio de que ningún buque puede navegar sin bandera, el vínculo entre un buque y la bandera que lleva es una nota típica de la soberanía estatal.

La práctica del registro de buques es un procedimiento típico de los Estados y, por la situación en alta mar, una de las manifestaciones de soberanía. Por ejemplo, un buque abanderado en Malvinas que llevara una carga de billetes de libras malvinenses falsas estaría bajo la jurisdicción malvinense y, por paradójico que parezca, si fuera capturado por autoridades argentinas aún en la zona contigua al mar territorial argentino, debería ser entregado a las autoridades de las islas para su juzgamiento. Recíprocamente, si fuese encontrado por un buque del gobierno de las islas, que tiene poder para detener un buque en el mar para inspeccionarlo de acuerdo con el derecho de visita, con un cargamento de billetes argentinos falsos, podría permitírsele seguir viaje como si nada, si así lo decidieren las ilegítimas autoridades malvinenses. Y no estarían contraviniendo el Derecho Internacional.

Encontramos, en el curso de esta pequeña investigación, que Santa Elena tiene registrados dos buques pesqueros, lo que constituye toda una novedad; pero puede ser un futuro puerto de registro para los buques que quieran operar en aguas malvinenses y no tener problemas en el continente al que pertenecen las islas.

Conclusiones

Dado que el registro malvinense es producto de un acto normativo ilegal, sus efectos también lo son; en este caso, el abanderamiento. Ello es una consecuencia de la situación legal en la que se encuentran las islas, reconocida por los Estados reunidos en las Naciones Unidas, y que consiste en que están bajo una disputa internacional.

Otra conclusión que se desprende de lo hallado sería que los buques malvinenses tranquilamente pueden registrarse en otro registro, es decir, pueden cambiar de bandera, inclusive en uno británico y muy cercano, con lo cual estarían eludiendo la prohibición decretada por los países de Sudamérica. Aunque parezca que, de esa manera, el llamado “bloqueo” sería ineficaz, no es eso lo que se perseguía con las medidas tomadas, ya que el objetivo era, y sigue siendo, no consentir con la posibilidad de que las islas se constituyan en sede de un registro de buques, con las connotaciones que esto tiene en Derecho Internacional.

Un abanderamiento ilegal no debe ser reconocido, so pena de prestar conformidad con él. Obviamente, esto no quiere decir que deberíamos implicar a otros países en la falta de reconocimiento de todas las normas (por ilegales que sean). Por ejemplo, la ordenanza que da nombre a una calle de Stanley; sin embargo, dado lo mencionado en primer lugar en el apartado anterior sobre que el vínculo entre un buque y la bandera que enarbola es una nota típica de la soberanía estatal, el caso del abanderamiento reviste una entidad mayor que hace necesario tomar algunas previsiones superiores, ya que, además, afecta la disputa que mantenemos con el Reino Unido y sus posibilidades de evolución. ■

13 En el correspondiente sitio web.

14 En: http://www.panorama.gi/localnews/headlines.php?action-view_article&article-4444

15 Hace poco, el puerto de Montevideo anunció la construcción de una terminal de pesca con mil metros de muelle y capacidad de refrigeración en tierra.

16 Merchant Shipping (Falkland Islands Colours) Order, 1998.

17 E ilegal por ahora.

18 Cuando no se especifica otra cosa, se entiende que son pesqueros. Actualizada en el año 2012, no ha cambiado mucho.

19 Tomados de: *Puerto, Mar del Plata*, Número XX, del 12.1.12. Según la fuente, tienen una producción anual de cien mil toneladas con una facturación de 100.000 (sic) millones de euros. Debe tratarse de un error de cien millones de euros.

20 Hay dos *Argos Marine*, el de indicativo de llamada UJTN y el ZDLP2.

21 Si estuvieran registrados en otro registro del Reino Unido, serían buques públicos con bandera legal que ejercerían actos ilegales.

Dado que el registro malvinense es producto de un acto normativo ilegal, sus efectos también lo son; en este caso, el abanderamiento.

BIBLIOGRAFÍA

Revista *Puerto, Mar del Plata*, Número XX.

NORMATIVA

- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), Montego Bay, 1982.
- United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, en: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/registration1986.html>, bajado el 27.3.12
- Ley de Navegación (N.º 20.094)
- Merchant Shipping (Falkland Islands Colours) Order, 1998.

SITIOS WEB

<http://www.vesselfinder.com>
<http://www.marinetraffic.com>
<http://www.redensigngroup.org>

VETERANOS DE GUERRA: JUEGOS OLÍMPICOS Y RIESGO CARDÍACO

Eduardo C. Gerding



Importancia de la actividad física

El mensaje de la comunidad científica es claro, inequívoco y unificado: *el sedentarismo es un factor de riesgo para la enfermedad cardiovascular, y su prevalencia constituye un elemento sumamente importante de la salud pública.*⁽¹⁾

El 46,2 por ciento de los adultos argentinos no realiza actividad física. Siete de cada 10 británicos tampoco realizan actividad física.⁽²⁾ En la Argentina, se producen anualmente 39.000 muertes por causas asociadas a la falta de actividad física en personas de entre 40 y 79 años.⁽³⁾

Para promover y conservar la salud, todos los adultos de entre los 18 y 65 años deben realizar una actividad aeróbica de intensidad moderada durante un mínimo de 30 minutos, cinco días por semana, o una actividad aeróbica intensa durante por lo menos 20 minutos, tres veces por semana.⁽⁴⁾

En este artículo, cuando hablamos de participantes que no son atletas, nos referimos a individuos que no participan regularmente en actividades competitivas, lo cual incluye a personas sedentarias o a aquellos que hacen deporte únicamente en forma recreativa.⁽⁵⁾

Los Juegos Olímpicos y Paralímpicos para Veteranos de Guerra

Nuestros veteranos de guerra, cuya edad promedio los 52 años, vienen organizando anualmente, desde 1999 y en distintas provincias, un encuentro anual denominado *Juegos Olímpicos y Paralímpicos para Veteranos de Guerra*, destinado a estimular la práctica deportiva y la socialización, a compartir vivencias y a reencontrarse con sus compañeros.

La *Asociación Nacional de Deporte para Veteranos de Guerra* tiene un reglamento que especifica que los VGM que deseen inscribirse deberán hacerlo a través de un Centro de Veteranos de Guerra, ya que no se aceptan inscripciones individuales.

En estos Juegos, se reúnen más de 1000 veteranos de guerra de las 23 provincias de la República Argentina. Las disciplinas son las siguientes: fútbol, natación, tenis, tenis de mesa, ciclismo, vóley, básquet, tiro, atletismo, bochas, pesas, truco, ajedrez y damas, entre otros.⁽⁶⁾

En los EE.UU., las inscripciones en gimnasios revelan un importante incremento del segmento de la población que va de los 35 a los 55 años y más aún (1997 *IHRSA/American Sports Data Health Club Trend Report*. Hartsdale, NY: American Sports Data; 1997).

Nota:

Los Juegos Paralímpicos son una competición olímpica oficial fundada por Ludwig Guttmann en 1960 para atletas con ciertos tipos de discapacidades físicas, mentales o sensoriales, como discapacidades motoras, amputaciones, ceguera, parálisis cerebral y deficiencias intelectuales.

El CCME (R) Eduardo C. Gerding es Jefe de la División Prestacional de la Subgerencia de Veteranos de Guerra y fundador del Grupo Nottingham-Malvinas.

(1) Balady, Gary et al., AHA/ACSM Scientific Statement, Recommendations for Cardiovascular Screening, Staffing, and Emergency Policies at Health/Fitness Facilities.

(2) Gerding, Eduardo, "The War Veteran's silent killers", *The International Review of the Armed Forces Medical Services*, September 2010, Vol 83/3.

(3) Telam. En la Argentina, se producen anualmente 39.000 muertes por causas asociadas a la falta de actividad física en personas entre 40 y 79 años. <http://www.telam.com.ar/nota/32241/>

(4) Haskell, William et al., Physical activity and public health: Updated, Recommendation for Adults from the American College of Sports Medicine and the American Heart Association, University of South Carolina, Scholar Commons, *Circulation* (116)9, 1081-1093.

(5) Curtis Anne et al., "ECG Screening Is Not Warranted for the Recreational Athlete", *JACC*, Volume 63, Issue 19, May 2014.

(6) Sánchez, Carlos VGM (Comunicación Personal).

En 2014, un joven de 26 años que realizaba *crossfit* falleció en un gimnasio de Recoleta. Esta actividad de alto rendimiento nació en los EE. UU. en 2001 y se utilizó inicialmente para entrenar a los policías de California; luego, pasó a ser utilizada por bomberos y por militares.⁽⁷⁾

Riesgos de la actividad física

El Dr. Paul D. Thompson, Jefe de Cardiología del Hospital Hartford en Connecticut (EE. UU.), dice: “El ejercicio incrementa las posibilidades de muerte súbita si existe una anomalía cardíaca, ya sea que el participante sea o no un atleta”.⁽⁸⁾

Si bien la posibilidad de que se produzca una muerte súbita antes de los cuarenta años es muy pequeña –alrededor de 13 casos por cada 2.700.000 personas que hacen actividad física–, es algo que, cuando sucede, resulta trágico.

Según estadísticas internacionales, en las maratones se produce una muerte cada 50.000 a 100.000 participantes. Un estudio británico reveló que, en 19 ediciones de la maratón de Londres, con más de 440.000 corredores, 10 personas sufrieron paros cardíacos, 5 de las cuales pudieron resucitarse.⁽⁹⁾

De acuerdo con datos difundidos por el Instituto Cardiovascular de Buenos Aires basados en estadísticas del Ministerio de Salud, en nuestro país, uno de cada diez argentinos muere a causa de muerte súbita, y un 20 por ciento de la población sana desconoce que puede morir por esta causa.

Nota:

Se llama muerte súbita a un deceso no traumático que se produce en forma abrupta dentro de la primera hora del comienzo de los síntomas.

Argentina lidera el *ranking* latinoamericano de mortalidad cardiovascular: Una de cada 3 muertes en mujeres se produce por causa cardiovascular, según datos del Ministerio de Salud de la Nación. Además, en los últimos años, se ha incrementado el número de casos de infarto agudo de miocardio en mujeres.

Particularidades de los Veteranos de Guerra

Un estudio de Cohen y col. reveló que los veteranos de guerra de Irak y Afganistán con alteraciones mentales padecían de una mayor prevalencia de factores de riesgo cardiovascular.⁽⁹⁾ Turner y col. demostraron que el estrés postraumático estaba relacionado con alteraciones isquémicas del miocardio.⁽¹⁰⁾

Para cuando nuestros veteranos de guerra cumplan 66 años, se espera que 7 de cada 10 muertes sea por enfermedades no transmisibles, entre ellas, la enfermedad coronaria, dado que el accidente cerebrovascular es la cuarta causa de decesos.⁽¹¹⁾

Un estudio realizado en 1995 reveló que el 58% de los veteranos de guerra argentinos experimentaron episodios de depresión relacionados con el conflicto, y 28% tuvieron ideas de suicidio. Entre 1990 y 1998, 150 miembros de las fuerzas británicas fueron dados de baja por padecer de estrés postraumático.^{(12) (13)}

Sabemos que un porcentaje de pacientes sin antecedentes de depresión se deprime después de un ataque cardíaco y, a su vez, pacientes deprimidos sin enfermedades cardíacas previas desarrollan cardiopatías con mayor frecuencia que la población general.⁽¹⁴⁾

(7) Bär, Nora, “Muerte súbita: un cuadro entre la tragedia y la falta de prevención”, en *La Nación*, 22 de abril de 2014.

(8) Heart screening: What about young non-athletes? American Heart Association News. <http://blog.heart.org/heart-screeningwhat-about-young-non-athletes/>

(9) Cohen, Beth E. et al., “Association of Cardiovascular Risk Factors With Mental Health Diagnoses in Iraq and Afghanistan War Veterans Using VA Health Care”, *JAMA*, 2009;302(5):489-492. doi:10.1001/jama.2009.1084.

(10) Turner, JH et al., “Objective evidence of myocardial ischemia in patients with posttraumatic stress disorder”, *Biol Psychiatry*. 2013 Dec 1;74(11):861-6. doi: 10.1016/j.biopsych.2013.07.012. Epub 2013 Aug 23.

(11) Gerding, Eduardo, “The War Veteran’s silent killers”, *The International Review of the Armed Forces Medical Services*, September 2010, Vol 83/3.

(12) Gerding, Eduardo, “The 1982 conflict’s aftermath”, *The International Review of the Armed Forces Medical Services*, Vol. 75/2, 2002, p. 84-94.

(13) Las emociones y el corazón http://entremujeres.clarin.com/vida-sana/salud/corazonsalud_cardiovascular_0_1334271308.html

(14) Ziegelstein, Roy, Depression and heart disease, John Hopkins Medicine. http://www.hopkinsmedicine.org/heart_vascular_institute/clinical_services/centers-excellence/womens_cardiovascular_health_center/patient_information/health_topics/depression_heart_disease.html

Los individuos deprimidos experimentan cambios en su sistema nervioso y en su equilibrio hormonal que los hace más propensos a padecer de arritmias cardíacas. La combinación de depresión y de cardiopatía los torna más susceptibles de padecer una arritmia fatal. Los pacientes con depresión poseen plaquetas extremadamente adhesivas, lo cual acelera el proceso de aterosclerosis.^{(15) (14)}

La angustia, el enojo y la ira son sentimientos displacenteros vinculados a situaciones de perturbación que, si permanecen en el tiempo sin posibilidad de dar una respuesta satisfactoria, involucran una serie de mecanismos que, en su conjunto, corresponden al disestrés. Este, a su vez, puede conducir a una enfermedad o agravar su curso. También se pueden desencadenar, debido a las emociones displacenteras, enfermedades metabólicas, como la diabetes, las dislipidemias y las enfermedades autoinmunes, todas patologías que, a su vez, tienen repercusión en el aparato cardiovascular.

Mian Li y col. han identificado alteraciones del sistema nervioso autónomo como causantes de la disnea posesfuerzo en veteranos de guerra del Golfo.⁽¹⁶⁾

En la actualidad, la Administración de Veteranos de los EE. UU. apunta a prevenir sobre las enfermedades cardíacas en veteranas de guerra, dado que 1 de cada 30 mujeres muere por cáncer de mama, mientras que 1 de cada 3 muere por una enfermedad cardiovascular.⁽¹⁷⁾

15) Tristeza y salud cardiovascular. ¿El corazón duele? http://entremujeres.clarin.com/vida-sana/salud/tristeza-corazoncardiovascular-depreesion_0_1334272457.html

16) Li, Mian et al., "Self-reported post-exertional fatigue in Gulf War veterans: roles of autonomic testing", *Neurosci.*, 7 January 2014.

17) VA Fights to Prevent Heart Disease in Women Vets, US Department of Veterans affair. <http://www.va.gov/health/newsfeatures/20121210a.asp>

En la actualidad, la Administración de Veteranos de los EE. UU. apunta a prevenir sobre las enfermedades cardíacas en veteranas de guerra, dado que 1 de cada 30 mujeres muere por cáncer de mama, mientras que 1 de cada 3 muere por una enfermedad cardiovascular.



(Gentileza del VGM Carlos Sánchez)

18) Pelliccia, Antonio, "Outcomes in Athletes with Marked ECG Repolarization Abnormalities", *The New England Journal of Medicine*, January 10, 2008.

19) Marijon, Eloi, "Long QT Syndrome", *The New England Journal of Medicine*, May 1, 2008.

20) Corrado, Domenico, "Cardiac Screening for Young Athletes before Participation in Sports Should Include a History, Physical Examination, and ECG, Clinical Decisions", *The New England Journal of Medicine*, November 21, 2013.

Se dice que, hasta la fecha, no existe un método de *screening*, sea un ECG u otro método, que se haya probado que salve vidas. Sin embargo, si un ECG detecta una alteración que puede ocasionar una muerte súbita, entonces bien podemos decir que el ECG le salvó la vida a la persona.

A la hora de detectar una tendencia a sufrir de muerte súbita, los factores de riesgo que hay que tomar en cuenta son: antecedentes de muerte súbita en la familia, infartos previos, insuficiencias cardíacas, diabetes, colesterol alto, hipertensión, obesidad y tabaquismo.

El *screening* cardiológico

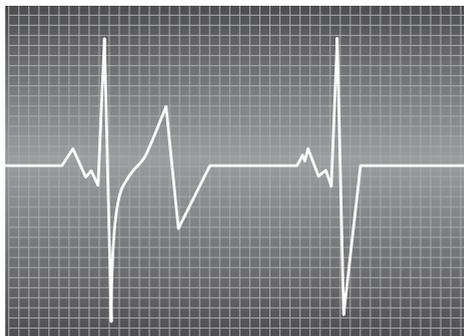
La Asociación Cardiológica Americana y el Colegio Americano de Cardiología (en una posición controvertida) se oponen a la realización obligatoria y preventiva de electrocardiogramas para los atletas jóvenes o para aquellos que no son atletas.⁽⁸⁾

No obstante, el estado de New Jersey obliga a los médicos, a partir de una legislación, a realizar un examen físico con orientación cardiológica a todos los jóvenes menores de 20 años, ya sea que participen o no en actividades competitivas.⁽⁹⁾

Se dice que, hasta la fecha, no existe un método de *screening*, sea un ECG u otro método, que se haya probado que salve vidas. Sin embargo, si un ECG detecta una alteración que puede ocasionar una muerte súbita, entonces bien podemos decir que el ECG le salvó la vida a la persona.

Un ECG anormal en un atleta sano o en un joven puede ser la expresión de una miocardiopatía y ameritar un seguimiento.⁽¹⁰⁾

Asimismo, las personas afectadas con Síndrome de QT Prolongado no deben participar en deportes competitivos.⁽¹¹⁾



Cuando el ECG es realizado por un médico experimentado, la posibilidad de un falso positivo es del orden del 2% al 6%, dependiendo de la edad, tipo de deporte, sexo y raza de los atletas participantes.^{(8) (20)}

Según el doctor Héctor Kunik, presidente de la Asociación Metropolitana de Medicina del Deporte, las evaluaciones son diferentes dependiendo de la edad. En menores de 35 años, se requiere un examen clínico, una historia clínica personal y familiar, y un electrocardiograma en reposo. «Esto es algo muy importante en personas jóvenes con antecedentes de familiares directos. Cuando esto sucede, en general es por enfermedades congénitas», dice Kunik. En los mayores de 35 años, se exigen los mismos estudios más una ergometría, que mide la función cardíaca en condiciones de esfuerzo.⁽⁷⁾

Ergometría con consumo máximo

La ergometría o prueba de esfuerzo es una técnica diagnóstica fundamental que



se utiliza principalmente para diagnosticar angina de pecho en pacientes con dolor torácico y para valorar la respuesta del corazón ante el ejercicio. Su uso en la enfermedad coronaria se fundamenta en la capacidad de poner de manifiesto alteraciones cardiovasculares no presentes mientras el paciente está en reposo y que pueden ocurrir con el ejercicio físico.

Cuestionario básico para participantes de actividades físicas ⁽¹⁾

Este es el denominado **PAR-Q** (*Revised Physical Activity Readiness Questionnaire*):

Si contestó que **Sí** a alguna de estas preguntas, debe consultar al médico antes de realizar ejercicios.

	Sí	No
1. ¿Le ha dicho su médico alguna vez que padece de una enfermedad cardíaca y le recomendó sólo actividad supervisada médicamente?		
2. ¿Le duele el pecho cuando realiza actividades físicas?		
3. ¿Ha tenido dolor de pecho en el pasado mes?		
4. ¿Ha perdido la conciencia más de una vez o se ha caído por mareos?		
5. ¿Tiene algún problema de huesos o articulaciones que pueda agravarse por la actividad física?		
6. Su médico, ¿lo ha medicado por hipertensión arterial o por cardiopatía?		
7. ¿Es consciente, por su propia experiencia o por consejo médico, de cualquier motivo físico que le impediría realizar ejercicios sin supervisión médica?		

Maratón en la ciudad de Buenos Aires

Existen nueve factores que nos permiten predecir la enfermedad coronaria: la herencia, el hecho de ser varón, la edad avanzada, el tabaquismo, la hipertensión, la diabetes, la obesidad, el sedentarismo y niveles altos de colesterol en sangre. Los tres más graves son el tabaquismo, la hipertensión y los valores elevados de colesterol.⁽⁹⁾



(Gentileza del VGM Carlos Sánchez)

Existen nueve factores que nos permiten predecir la enfermedad coronaria: la herencia, el hecho de ser varón, la edad avanzada, el tabaquismo, la hipertensión, la diabetes, la obesidad, el sedentarismo y niveles altos de colesterol en sangre. Los tres más graves son el tabaquismo, la hipertensión y los valores elevados de colesterol.



El 60% de las enfermedades cardiovasculares están vinculadas a valores de colesterol superiores a los 200 mg/dl, lo cual incrementa en un 49% la posibilidad de sufrir de un infarto agudo de miocardio. La prevalencia de hipertensión arterial entre los 50 y 59 años es del 49,7%, pero se incrementa a 65% en mayores de 60 años.

El 60% de las enfermedades cardiovasculares están vinculadas a valores de colesterol superiores a los 200 mg/dl, lo cual incrementa en un 49% la posibilidad de sufrir de un infarto agudo de miocardio. La prevalencia de hipertensión arterial entre los 50 y los 59 años es del 49,7%, pero se incrementa a 65% en mayores de 60 años.⁽²⁾

Clasificación de los postulantes para actividades físicas ⁽¹⁾

Clase A: Aparentemente sano. No existen evidencias de riesgo cardiovascular para realizar ejercicios. ⁽¹⁾

Clase B: Enfermedad cardiovascular conocida con bajo riesgo para una actividad vigorosa, pero mayor que para una persona aparentemente sana. (Por ejemplo: bypass coronario, angioplastia coronaria transluminal, valvulopatía, etc.).

Clase C: Riesgo de moderado a alto por complicaciones cardíacas durante el ejercicio y/o personas que sean incapaces de autorregular su actividad o comprender el nivel de actividad prescripta. (Por ejemplo: arritmias ventriculares complejas, insuficiencia cardíaca, etc.).

Clase D: Restricción absoluta de actividad por estado inestable. (Por ejemplo: isquemia inestable, insuficiencia cardíaca descompensada, estenosis aórtica severa, etc.).

Nota:

Cabe aquí recordar la Ordenanza Municipal 39.884/84 de la ciudad de Bs. As.: *Plan de salud integral para ex combatientes que residan en todo el territorio nacional*; la Ley 1.636/05 de la ciudad de Bs. As.: *Programa permanente de salud para ex combatientes de Malvinas*; la Resolución 142/84 de la Secretaría de Salud Pública y Medio Ambiente de la ciudad de Bs. As.: *Sector de asesoramiento y atención médica, social, económica y cultural para ex combatientes de Malvinas*. ■

Resumen de noticias de NUESTROMAR

1.º de mayo al 6 de septiembre 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



Primeros pasos hacia una regulación internacional para la protección de la biodiversidad en alta mar

La implantación de las medidas de la

Organización Marítima Internacional (OMI) para la protección de la diversidad biológica en alta mar ha sido analizada en una reunión al más alto nivel orientada a la elaboración de instrumentos jurídicos de aplicación en dicho campo. Se trata de un paso previo a la elaboración de un instrumento jurídico en el que está trabajando la ONU. 01/09/16



Declaran a Isla de los Estados reserva natural silvestre

La Isla de los Estados fue declarada este martes reserva natural silvestre por el presidente Mauricio Macri . El

lugar ya era reserva provincial desde 1991, cuando se creó la provincia de Tierra del Fuego, por sus condiciones ecológicas, históricas y turísticas, lo cual consta en la propia Constitución Provincial.

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

Hanjin Shipping va a la quiebra en medio de la negativa de varios puertos a recibir sus buques

(FNM) Tras haber perdido el apoyo de sus bancos y en circunstancias en que puertos desde China a España niegan el ingreso a sus buques, la naviera surcorea-



na Hanjin Shipping Co Ltd inició un procedimiento de quiebra que abre paso al posible congelamiento de sus activos. El martes, un grupo de bancos liderado por el estatal

Banco de Desarrollo de Corea (KDB) retiró su soporte a la séptima mayor empresa naviera de transporte de contenedores del mundo, al considerar que el plan de financiación propuesto por su grupo matriz resultaba inadecuado para enfrentar una deuda que, a fines de 2015, se ubicaba en torno a los USD5.000 millones. 01/09/16

INDUSTRIA NAVAL



Aprueban R\$1.300 millones del Fondo de la Marina Mercante para proyectos de industria naval (Brasil)

(FNM) El Directorio del Fondo de la Marina Mercante (FMM)

aprobó la provisión de cerca de R\$1.300 millones para el financiamiento de proyectos para la industria naval. La cifra fue definida en la 32ª reunión ordinaria del organismo, llevada a cabo el pasado jueves en Brasilia. Del total, R\$ 976,8 millones serán para proyectos relacionados con apoyo marítimo, R\$ 202,9 millones para apoyo portuario, R\$ 71,5 millones para carenado y reparación y R\$ 42 millones para navegación interior. 30/08/16



Presentan nuevo concepto para el desmantelamiento de plataformas petroleras

(FNM) En medio de una caída de la industria

del petróleo y gas en el Mar del Norte que parece no tener fin, no sorprende que una cantidad de empresas complicadas con ese mercado en retroceso, busquen otros ámbitos que les permitan desarrollar negocios. Energía eólica, acuicultura y hasta “turismo petrolero”, son algunas de estas nuevas áreas. 31/07/16

PESCA Y ACUICULTURA



Menos obstáculos para exportar langostino argentino a China

Gracias a las gestiones iniciadas por la Argentina, China aprobó el límite máximo para sulfitos

(metabisulfitos de sodio) en langostinos, lo cual permitirá la exportación del crustáceo capturado en aguas argentinas “sin los obstáculos que enfrentó en los últimos dos años para ingresar en el mercado de este gigante asiático, informó el Ministerio de Agroindustria de la Nación. 16/08/16



Mar del Plata: se desploman desembarques de pescados que valen cada vez menos

En los primeros siete meses del año las

descargas de productos pesqueros en el puerto marplatense descendieron un 33% en relación al mismo período de 2015. El precio en muelle no acompañó la inflación como sí lo hicieron los costos de producción. Crece participación de congeladores. 12/08/16

POLÍTICA Y ECONOMÍA



El Tribunal de La Haya decide en contra de China y sus pretensiones en el Mar del Sur de China

Las fricciones entre China y sus vecinos

respecto de la soberanía sobre el Mar del Sur de China conforman una de las más preocupantes amenazas a la paz y seguridad internacional. Como las que Rusia –por su parte– provoca en el Mar Báltico y en el Mar Negro, las tensiones marítimas de China también preocupan a todos. 22/07/16

ENERGIA Y MINERALES



El futuro del petróleo y el gas está en el mar

La mayor parte de la nueva demanda mundial de crudo se

concentrará en Asia y la revolución del gas natural licuado anticipa una globalización del mercado y una gasificación de las economías desarrolladas y parte de las emergentes. Ambos fenómenos multiplicarán las necesidades de utilizar el transporte en barco para comunicar a los países productores y consumidores. 7.500 buques petroleros y 1.700 gaseeros componen la flota global actual. 01/09/16



Entra en funcionamiento el primer generador mareomotriz modular de 3,4 megavatios (China)

Tras haber sido desarrollado en forma

independiente por China, el 15 de agosto comenzó a generar electricidad el primer generador mareomotriz de 3,4 megavatios modular del mundo instalado en el mar, cerca de la isla de Xiushan, en Zhoushan, provincia de Zhejiang. La energía mareomotriz es una fuente reconocida de energía limpia. La mitad de los recursos mareomotrices de China se encuentran en la provincia de Zhejiang, y el 96% de los recursos energéticos mareomotrices de Zhejiang están en Zhoushan. 19/08/16

CIENCIA, TECNOLOGÍA Y EDUCACION

En la Facultad de Ingeniería desarrollan un simulador de submarino para la Base Naval (Mar del Plata)

A principios de 2014 la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Mar del Plata y la Escuela de Submarinos y Buceo de la Base Naval de Mar del Plata comenzaron a desarrollar un Simulador Integrado de Submarino (SIS). El simulador será utilizado para el entrenamiento riguroso de los futuros

submarinistas y la práctica de maniobras complejas por aquellos experimentados. 01/09/16



Un experimento 'transforma' CO2 en piedra

El trabajo, puesto en práctica de Islandia, logra solidificar en

meses el dióxido de carbono. Un grupo de científicos ha encontrado una forma rápida e inteligente de limitar las emisiones y contribuir a frenar el cambio climático transformando el dióxido de carbono (CO2) en piedra. El experimento, conocido como proyecto CarbFix, se ha realizado en la central eléctrica de Hellisheidi (Islandia) y sus resultados se han publicado este jueves en la revista Science. 14/06/16

DEFENSA, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN



Australia se une a EE.UU., Nueva Zelanda y Francia para combatir la pesca ilegal

El compromiso de Australia con sus socios internacionales

para combatir la pesca ilegal, no declarada y no regulada (INDNR) ha quedado demostrado de nuevo en la Operación Nasse, una operación multilateral de vigilancia marítima en la que participó junto con Francia, Nueva Zelanda y Estados Unidos. 16/08/16

ANTÁRTIDA



Argentina fletará dos barcos para abastecer a sus bases antárticas

Argentina analiza cuatro ofertas para el alquiler de un rompehielos y un buque polar

que transporten todo el combustible y los materiales necesarios para abastecer, durante la próxima Campaña Antártica de Verano (CAV), a las 13 bases que el país sostiene en su territorio del continente blanco. 06/09/16



A diferencia del Ártico, los Miembros Consultivos del Tratado Antártico reafirman prohibición de la minería

(FNM) Los 29 miembros

consultivos del Tratado Antártico reafirmaron unánimemente el pasado miércoles, su compromiso con la prohibición de las actividades mineras en la Antártida. Algunos de esos países, empero, permiten y promueven, el mismo tipo de actividades en el igualmente frágil y crítico ambiente del Ártico. 04/06/16



MAR CALMO

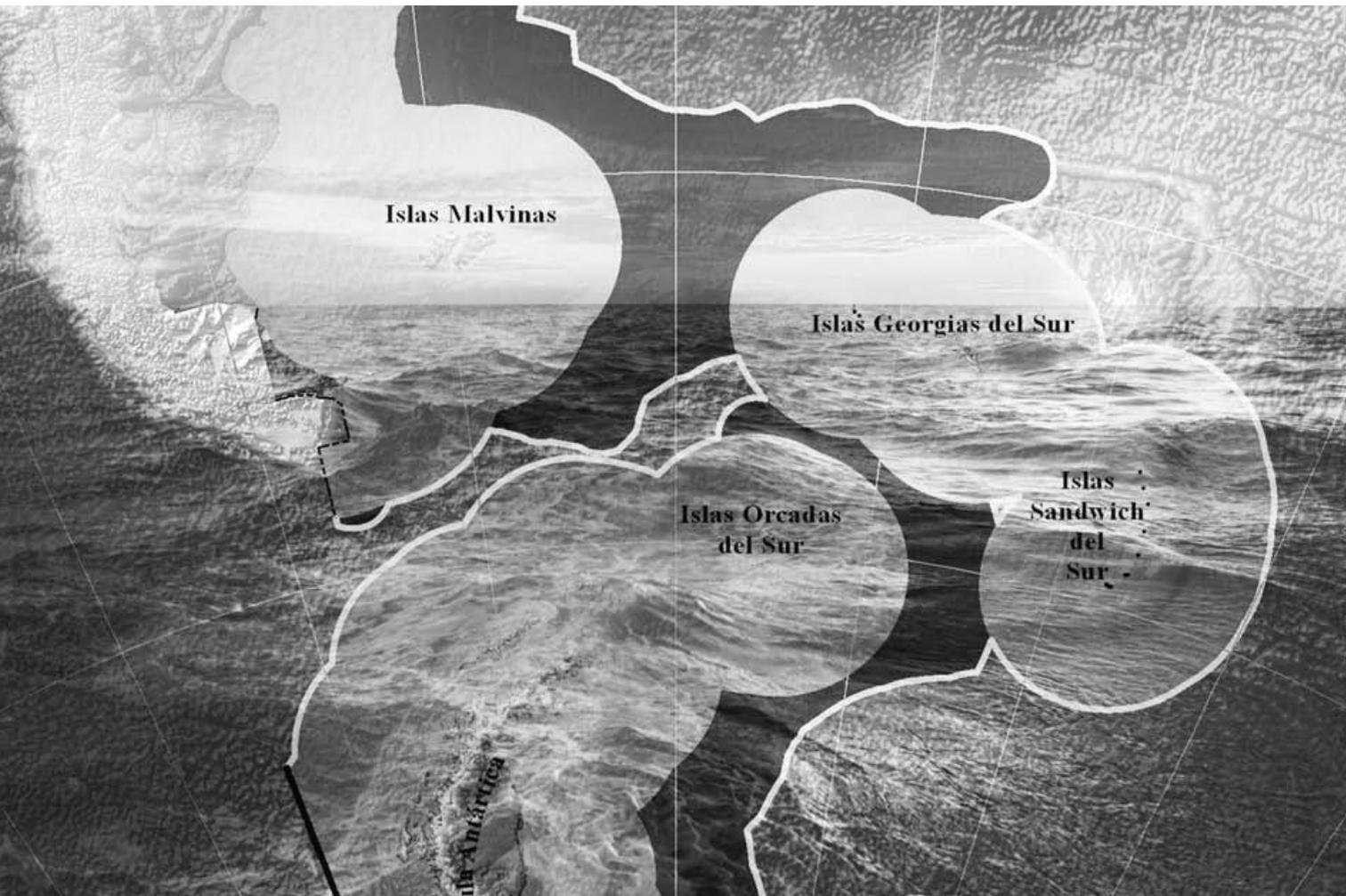
(Noticias para leer sin estrés)

Yachting: segunda medalla de oro para la Argentina

Santiago Lange y Cecilia Carranza ganaron la medalla de oro olímpica en la clase Nacra 17 en yachting y le dieron a la Argentina la cuarta medalla en los Juegos Olímpicos de Río 2016. 17/08/16

PRESENTACIÓN DEL LÍMITE EXTERIOR DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL: SIGNIFICADO Y DESAFÍOS

Eduardo A. Rodríguez



La presentación pública del límite exterior de la plataforma continental argentina, concretada por el Palacio San Martín el pasado 28 de marzo, abre un nuevo capítulo en el largo y complejo camino hacia la consolidación jurídica de los espacios marítimos de jurisdicción nacional.

Para resaltar el fiel cumplimiento de las normas consagradas internacionalmente en el Derecho del Mar, la Cancillería organizó el acto en coincidencia con el anuncio de un auspicioso conjunto de recomendaciones adoptadas por un órgano técnico de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR o UNCLOS, por su sigla en inglés).

Dichas recomendaciones, cuyos lineamientos generales se conocieron a fines de mayo, habilitarían la Argentina a convalidar internacionalmente el límite exterior de una fracción de su extensa plataforma, más precisamente, aquella sobre la que no existen controversias con terceros Estados.

Las circunstancias brevemente enunciadas reflejan logros y avances significativos en el camino señalado en el párrafo inicial que serán expuestos en este artículo, procurando reflejar su real dimensión.

Con el mismo énfasis, conviene señalar los serios y numerosos desafíos que aún quedan por resolver –de antigua data algunos y producto de la nueva situación otros– y que han sido soslayados por el tratamiento, en general facilitista, con el que la prensa local difundió el asunto.

Un poco de historia

Algo más de cuatro décadas mediaron entre las primeras declaraciones formales de países que reivindicaban como propia una porción del suelo marino adyacente a sus costas y la institución de la plataforma continental, consagrada en la Parte VI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), adoptada en Nueva York a fines de abril de 1982.

Esta relativamente breve, pero muy rica historia del desarrollo de la doctrina y el régimen jurídico de la plataforma continental ha sido analizada en varias obras, entre las que se destaca, por su claridad y concisión, la elaborada por el Dr. Alberto Luis Davèrède¹, publicada poco tiempo después de la aprobación de la Convención. El trabajo –de lectura indispensable para los interesados en la materia–, reseña y analiza aquellos primeros intentos apuntados a dar fundamento a los derechos del Estado ribereño sobre estos espacios. Y es bueno recordar con el autor que “tanto en el terreno doctrinario con Segundo R. Storni y J. L. Suárez– como en el legislativo –con el decreto 1386/44–, le cupo a nuestro país el honor de ser reconocido en numerosas publicaciones como pionero en la materia”.

Sin embargo, recién a partir de la proclamación del gobierno de los Estados Unidos –en septiembre de 1945– de una política reivindicatoria sobre los recursos de su plataforma, se disparó una seguidilla de declaraciones unilaterales similares por parte de otros países y, consecuentemente, un intenso debate que se encauzaría, finalmente, en el seno de la ONU.

A partir de 1956, se inicia en ese ámbito la etapa definitiva en el proceso de la codificación del Derecho del Mar que culminaría, tras 25 años de negociaciones y tres conferencias sucesivas, con la adopción de la CONVEMAR.

Fue, más exactamente, en el marco de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1973/1982) donde se asumió el desafío de “legislar en forma

El contraalmirante (R) Eduardo Amadeo Rodríguez pertenece a la Promoción 98 de la Escuela Naval Militar. Es Licenciado en Oceanografía (ITBA) y efectuó cursos de especialización en Geofísica en la UBA y en los EEUU.

Desarrolló gran parte de su carrera en actividades relacionadas con su orientación, tanto a bordo de buques oceanográficos, como en el ámbito del Servicio de Hidrografía Naval (SHN). Graduado del Curso de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval, integró el Estado Mayor General de la Armada en el área de Políticas y Estrategia y se desempeñó como Agregado de Defensa a la Embajada Argentina en Londres.

Fue Jefe del SHN, Subsecretario de Intereses Marítimos de la Armada y Jefe de Planeamiento Estratégico y Políticas del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

¹ Davèrède Alberto Luis, *La Plataforma Continental*, EUDEBA, 1983.

omnicomprensiva y a todo efecto sobre los derechos y las obligaciones del Estado tanto en los espacios marítimos sometidos a su jurisdicción como en los espacios marítimos que se encuentran sustraídos a ésta”.

Este enfoque global hizo que las negociaciones adquirieran las características de un “paquete”, en el que debía procurarse compatibilizar infinidad de intereses encontrados y una multitud de opciones y de criterios. Esta circunstancia y la modalidad de consenso adoptada para la negociación explican que esta Tercera Conferencia se haya constituido en una de las más prolongadas de la historia del derecho. Explican, también, ciertos resultados “discutibles” en el texto final de la Convención. En el caso particular de la plataforma continental, se han cuestionado aspectos como el uso de una definición “legal” que difiere de la generalmente aceptada en el sentido “geológico”, el complejo conjunto de reglas a las que debe ajustarse el Estado ribereño para establecer el límite exterior o el título jurídico del que goza el Estado ribereño sobre ese espacio marítimo (derechos de soberanía vs. soberanía), por citar algunos ejemplos.

En la obra citada, Davéréde –quien integró la delegación argentina durante los últimos seis años de la Conferencia– brinda numerosos y muy esclarecedores detalles de aquellas negociaciones y de los porqués de los resultados que, vale la pena aclarar, satisficieron en alto grado las aspiraciones originales de la Argentina.

La plataforma continental comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural del territorio hasta el borde exterior del margen continental.

La plataforma continental y el establecimiento de su límite

El límite exterior de la plataforma continental presentado al público por la Cancillería es el producto de un largo y trabajoso estudio científico y técnico, orientado según definiciones y lineamientos básicos de la Convención, que vamos a repasar sucintamente.

Según los términos del Artículo 76 de la CONVEMAR: “la plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y todo a lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia”.

Como se advierte, esta definición faculta a países con márgenes continentales amplios a establecer el límite de su plataforma más allá de las 200 millas en aquellas áreas donde la extensión de dicho margen las supere, una circunstancia verificable en la mayor parte de nuestro litoral marítimo.

Para proceder en estos casos, el mismo Artículo 76 de la Convención fija dos “fórmulas” que el Estado ribereño puede aplicar para determinar el límite de su plataforma continental más allá de las 200 millas. La aplicación de cualquiera de las dos fórmulas –que pueden, incluso, utilizarse alternativamente en distintos sectores del margen continental, según resulte más conveniente a los intereses del Estado ribereño–, demanda, previamente, determinar la ubicación del “pie del talud continental”.

Se tendrá en cuenta, por último, que los puntos fijos que darán forma al trazado no podrán extenderse más allá de un límite máximo². Para determinarlo, la Convención permite escoger entre dos “restricciones” posibles: 350 millas desde las líneas de base o 100 millas desde la isóbata de 2500 metros.

Cabe aclarar aquí que, en el afán de simplificar conceptos poco familiares, se ha popularizado la figura de las 350 millas como “la distancia máxima”. Sin embargo, y tal como

2 Narra Davéréde sobre el particular que “esta limitación máxima fue un factor decisivo (en la Tercera Conferencia) para vencer la resistencia de la Unión Soviética y del resto de los países del grupo socialista, que fue uno de los factores que demoró la negociación por varios períodos”.

se verifica en varios tramos de la plataforma argentina, la aplicación de la restricción alternativa –100 millas medidas desde la isóbata de 2500 metros–, permite superar la distancia de las 350 millas.

Al igual que con las “fórmulas”, también las “restricciones” son escogidas por el Estado ribereño, que puede, incluso, utilizarlas alternativamente en distintas zonas del margen continental. Se trata, en pocas palabras, de combinar “fórmulas” y “restricciones” en la forma que más convenga a los intereses del Estado ribereño.

Para el colectivo de la investigación científica marina, fue claro, desde un principio, que la elaboración de la tarea en el prolongado y complejo margen continental argentino requeriría de una ingente cantidad de información científica (en esencia, geológica y geofísica) rigurosamente procesada y de un profundo y agudo trabajo de interpretación y de análisis.

Presentaciones, plazos y una febril actividad

La definición de una fórmula de plataforma que incluyera la totalidad o gran parte del margen continental fue muy resistida en las discusiones de la Tercera Conferencia, y su aceptación sólo se logró bajo condicionamientos. Uno de estos fue que su extensión pudiera ser definida con fórmulas y límites máximos precisos, como los ya comentados. Otro condicionamiento –sustentado por los Estados Unidos y formalmente propuesto por Irlanda– obligó a constituir un organismo que velara por controlar que los límites de la plataforma fijados por el Estado ribereño se ajustaran a las disposiciones de la Convención. He allí la génesis de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) y de la presentación de información que los Estados ribereños deben cumplir, enunciadas en el inciso 8 del Artículo 76 en los siguientes términos: “El Estado ribereño presentará información sobre los límites de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, establecida de conformidad con el Anexo II sobre la base de una representación geográfica equitativa. La Comisión hará recomendaciones a los Estados ribereños sobre las cuestiones relacionadas con la determinación de los límites exteriores de su plataforma continental. Los límites de la plataforma que determine un Estado ribereño tomando como base tales recomendaciones serán definitivos y obligatorios”.

También se fijaron plazos. La Convención dispuso que los Estados que se propusieran establecer el límite exterior de su plataforma continental más allá de 200 millas marinas debían presentar “a la Comisión las características de ese límite junto con información científica y técnica de apoyo lo antes posible, y en todo caso dentro de los 10 años siguientes a la entrada en vigor de esta Convención respecto de ese Estado...” (Artículo 4 del Anexo II).

Para la Argentina, la entrada en vigor operó el 31 de diciembre de 1995, fecha en la que comenzaría, por tanto, a correr el plazo de diez años para concretar la presentación.

Merced a la iniciativa y el accionar incansable de un pequeño grupo de legisladores y de funcionarios del Servicio Exterior y de la Armada con plena conciencia de la monumental tarea por cumplir, se arribó, en abril de 1997, a la sanción de la Ley 24.815, por la que se creó la Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA), bajo la dependencia y la presidencia del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto e integrada, además, por representantes del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas y del Servicio de Hidrografía Naval.

Por fin, la comisión se constituyó formalmente en abril de 1998, con el mandato de elaborar una propuesta definitiva para establecer el límite exterior de la plataforma continental argentina.

Argentina firmó la CONVEMAR el 5 de octubre de 1984 y la aprobó por Ley 24.543, sancionada el 13 de septiembre de 1995.

Hasta allí, el proceso de gestión parlamentaria y administrativa necesario para la puesta en marcha de los estudios había tomado algo más de dos años y había consumido casi una cuarta parte del total de los diez años inicialmente disponibles para elaborar y formalizar la presentación.

Esta tardanza, que idealmente debió evitarse, no fue, sin embargo, privativa de la Argentina: la tarea de organización y de constitución de la CLPC demandó a la ONU casi tres años a partir de la entrada en vigor de la Convención³. Y debieron pasar dos años más hasta que sus 21 miembros –todos expertos en geología, geofísica o hidrografía, elegidos por los Estados Parte de la Convención respetando una representación geográfica equitativa–, adoptaran un conjunto de “Directrices científicas y técnicas” que proporcionarían a los Estados ribereños una idea clara de cómo preparar sus presentaciones. Ello recién ocurrió el 13 de mayo de 1999.

3 La CONVEMAR entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, un año después de la 60.ª ratificación realizada por Guyana. La elección de los miembros de la CLPC se verificó en marzo de 1997.

La presentación del límite exterior de la plataforma continental argentina fue entregada a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) el 21 de abril de 2009, dentro de los plazos estipulados, con una completa fundamentación científica, acompañada de los datos que la justifican.

Consecuentemente, los Estados Parte de la Convención resolvieron –durante su undécima reunión– correr la fecha de inicio del plazo de 10 años para hacer presentaciones a la Comisión y la llevaron precisamente al 13 de mayo de 1999, una medida que sería de aplicación para todos los Estados respecto de los cuales la Convención hubiere entrado en vigor antes de esa fecha.

Esta oportuna y sensata medida facilitó el desarrollo del trabajo no sólo a nuestro país, que “ganó” tres años y medio, sino a un buen número de Estados. Esto quedó en evidencia en el ritmo de las presentaciones que, tras haberse mantenido lento entre 2001 y 2007 (apenas nueve presentaciones durante todo ese período), comenzó a acelerarse en 2008 (con siete presentaciones más), para “explotar” en la primera mitad de 2009 con la formalización de otras treinta y cuatro presentaciones (incluida la argentina) entre el 1.º de enero y el 13 de mayo de ese año.

El esfuerzo científico concretado por COPLA merece un reconocimiento muy especial. En primer lugar, porque abarcó uno de los márgenes continentales más extensos del mundo. En este sentido, la decisión de incluir el sector antártico en la presentación “elevó la vara” de las exigencias. Otros países reclamantes de soberanía antártica optaron, en cambio, por postergar el trabajo y “reservarse el derecho” de hacer presentaciones sobre esa región en el futuro.

A la consideración de la extensión, debe agregarse la de la significativa complejidad del escenario para analizar, en el que se suceden y, a veces, combinan varios tipos diferentes de márgenes reconocidos por la geología y por las directrices de la CLPC.

Por último, cabe señalar que, para cumplir cabalmente con las pautas exigidas en materia de información científica y técnica de apoyo a la presentación, fue necesario obtener una significativa cantidad de información de campo nueva, ya fuera por no disponerse de ella o por la necesidad de validar datos previos mediante tecnologías actualizadas. Así, durante los once años del estudio, se obtuvo alrededor de un 70% del volumen total de las observaciones utilizadas en la presentación, lo que demandó organizar, financiar y ejecutar una docena de campañas oceanográficas.

La presentación del límite exterior de la plataforma continental argentina fue entregada a la CLPC el 21 de abril de 2009, dentro de los plazos estipulados, con una completa fundamentación científica, acompañada de los datos que la justifican. La presentación abarcó el límite exterior de la plataforma continental de todo el territorio argentino: continental, islas del Atlántico Sur y sector antártico argentino. El área encerrada incluye una extensión de cerca de 1.782.000 kilómetros cuadrados de plataforma continental ubicada más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base.

Fue un día de intensa emoción y alegría para quienes participaron en su realización y de positiva expectativa en relación con los intereses argentinos en el mar.

La CLPC: ni “peticiones”, ni “fallos”

Los lineamientos para la constitución y el funcionamiento de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC), a cuya génesis y razón de ser ya se ha hecho referencia, se formulan en la Parte VI de la Convención (Art. 76) y en uno de sus Anexos, dedicado específicamente al tema (Anexo II: “Comisión de Límites de la Plataforma Continental”).

Su carácter, funciones y facultades han sido, con frecuencia, erróneamente interpretados. En varios análisis recientemente publicados por la prensa, se asimiló al organismo con una suerte de tribunal que recibe “peticiones” de los Estados ribereños y, luego de considerarlas, emite “fallos” “aprobatorios o no” respecto de tales “peticiones”. Probablemente motivada en un ejercicio de simplificación informativa, esta mirada está lejos de reflejar la realidad. En rigor, la CLPC ha sido concebida como un órgano de carácter eminentemente técnico y no, judicial. Sus funciones, además de “examinar los datos y otros elementos de información presentados por los Estados ribereños respecto de los límites exteriores de la plataforma continental cuando esta se extienda más allá de 200 millas marinas”, incluyen la obligación de “prestar asesoramiento científico y técnico, si lo solicita el Estado ribereño interesado, durante la preparación de los datos”. En ambas funciones, la CLPC debe velar por la adecuada aplicación de las prescripciones técnicas fijadas por el propio Artículo 76, para el establecimiento del borde exterior del margen continental.

El resultado del trabajo de examen de la CLPC se traduce en recomendaciones, a las que se arriba después de un proceso interactivo con los representantes del Estado ribereño, que incluye pedidos de aclaraciones, presentación de informaciones adicionales, anticipo de conclusiones e intercambio de opiniones entre ambos, tanto por correspondencia como mediante reuniones de trabajo. En este sentido, el rol de la Comisión se asemeja mucho más al de un facilitador que al de un árbitro.

En cualquier caso, la letra y el espíritu de la Convención reflejan muy claramente que la determinación del límite exterior de la plataforma continental es un acto privativo del Estado ribereño, por lo que no existen “peticiones” del Estado a la CLPC, ni “aprobaciones” o “fallos” por parte de esta en relación con las presentaciones, como se ha indicado equivocadamente.

Cabe recordar, además, que las recomendaciones no son obligatorias para el Estado y que ni siquiera le es necesario aceptarlas o rechazarlas expresamente.

Sin embargo, para que el límite exterior de la plataforma continental establecido por un Estado ribereño sea considerado “definitivo y obligatorio” para la comunidad internacional, será necesario que tome como base las recomendaciones de la Comisión.

De allí que, para mantener siempre abiertos los canales para el intercambio y la discusión técnica entre Estado y Comisión, se haya previsto un mecanismo que contempla que *“en caso de desacuerdo del Estado ribereño con las recomendaciones de la Comisión, el Estado ribereño hará a la Comisión, dentro de un plazo razonable, una presentación revisada o una nueva presentación”* (Art. 8 del Anexo II de la CONVEMAR).

La CLPC y las presentaciones en casos de controversias entre Estados

Una vez constituida en 1997, la CLPC se abocó a la confección de su propio reglamento, tarea que planteó varios debates. Uno de ellos se generó al considerar qué actitud de-

La CLPC es un órgano de carácter estrictamente técnico. El resultado de su trabajo de examen se traduce en recomendaciones, a las que se arriba después de un proceso interactivo con los representantes del Estado ribereño.

bería adoptar la Comisión frente a presentaciones en las que existieran controversias de distintos tipos, como las territoriales o las marítimas. ¿Debía la Comisión tratar y expedirse técnicamente sobre estas presentaciones o habría de abstenerse de hacerlo?

Tras un considerable período de discusión, la cuestión se resolvió y se incorporó en el Reglamento de la CLPC, en los siguientes términos:

“La Comisión reconoce que la competencia sobre las cuestiones relativas a las controversias que surjan en cuanto a la determinación del límite exterior de la plataforma continental reside en los Estados” (Punto 1 del Anexo I del Reglamento de la CLPC).

“En los casos en que, en relación con una presentación, exista una controversia respecto de la delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas situadas frente a frente o adyacentes u otras controversias territoriales o marítimas pendientes, la Comisión: a) Será informada de esa controversia por los Estados ribereños que hayan hecho la presentación;...” (Punto 2 del Anexo I del Reglamento de la CLPC).

“En caso de que haya una controversia territorial o marítima, la Comisión no considerará ni calificará la presentación hecha por cualquiera de los Estados parte en esa controversia. No obstante, la Comisión podrá considerar una o varias presentaciones respecto de las zonas objeto de controversia con el consentimiento previo de todos los Estados que sean parte en ella” (Punto 5.a del Anexo I del Reglamento de la CLPC).

El primero de los textos reglamentarios que acaban de citarse reitera claramente que la Comisión carece de competencia en cuestiones relativas a controversias entre Estados. Mal podría interpretarse, por tanto, que sus recomendaciones “respaldan” a alguna de las partes de una controversia.

Los otros dos párrafos transcriptos explican por qué, en su sesión del 26 de agosto de 2009, la CLPC decidió que no se hallaba en condiciones de considerar ni de calificar aquellas partes de la presentación argentina que estuvieran sujetas a controversias, es decir, las referidas a las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ni tampoco las relacionadas con la plataforma continental antártica, dado el especial estatus legal y político de la Antártida.

Un temperamento idéntico se adoptó poco después en relación con la presentación efectuada por el Reino Unido a la CLPC el 11 de mayo de 2009 respecto de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. En efecto, en el análisis preliminar efectuado en su sesión del 7 de abril de 2010, la Comisión “decidió que, de conformidad con su reglamento, no podía examinar ni calificar la presentación”.

La Comisión actuó –en este y en todos los casos similares– de forma absolutamente previsible: al tomar formalmente conocimiento, por vía de los propios Estados ribereños, de la existencia de una controversia, se abstuvo, sin más, de avanzar en el examen de las presentaciones o de las zonas de las presentaciones comprendidas por la controversia.

El examen de la presentación argentina y sus resultados

El proceso de examen de presentaciones en el seno de la CLPC se desarrolla a través de subcomisiones integradas por siete miembros designados por la propia Comisión para cada caso, elegidos de entre sus 21 miembros. Las subcomisiones efectúan el análisis de la presentación asignada a través de un procedimiento que incluye instancias de inte-

La CLPC carece de competencia en cuestiones relativas a controversias entre Estados. Mal podría interpretarse, por tanto, que sus recomendaciones “respaldan” a alguna de las partes de una controversia.

racción con los representantes del Estado ribereño. Terminada la tarea, la subcomisión eleva sus conclusiones a la Comisión para su consideración y aprobación, que requiere una mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes.

La subcomisión encargada de examinar la presentación argentina se estableció en agosto de 2012 y finalizó su análisis tres años después. Durante ese período, se celebraron ocho rondas de sesiones de trabajo que incluyeron 31 reuniones con la delegación argentina.

El análisis –limitado a las partes de la presentación que están libres de controversias– se concentró fundamentalmente sobre la zona del margen continental “pasivo volcánico” que se extiende desde las proximidades del límite, aún no demarcado, entre las plataformas continentales de Argentina y de Uruguay, hacia el sur, hasta aproximadamente la latitud de Comodoro Rivadavia. Una segunda zona analizada, mucho más pequeña, se extiende desde el límite entre las respectivas soberanías sobre el mar, lecho y subsuelo de Argentina y de Chile, hasta un punto ubicado un centenar de millas hacia el este, aproximadamente. El margen continental en este sector es del tipo “combinado”.

La superficie de ambas zonas comprende unos 350.000 kilómetros cuadrados de plataforma continental ubicada más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base, algo así como una quinta parte de la superficie total de la plataforma continental (ubicada más allá de las 200 millas), incluida en la presentación de abril de 2009 y presentada públicamente en marzo último (1.782.000 km²).

Finalizado el análisis de la subcomisión –en agosto de 2015–, se inició la etapa de consideración de sus recomendaciones por parte de la CLPC, que las aprobó por consenso el 11 de marzo de 2016.

Tal como lo informó el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, las recomendaciones de la Comisión sobre las partes examinadas implican mínimas modificaciones respecto del límite cuyo establecimiento fue presentado en 2009.

El resumen de las recomendaciones que acaba de publicar la CLPC muestra, además, que dichas modificaciones se fueron estableciendo en el transcurso de la interacción entre la subcomisión encargada del examen y la delegación argentina.

El resultado constituye un motivo de legítima y gran satisfacción, pues implica el exitoso término de un proceso de examen con significativos desafíos técnicos. En efecto, las características del escenario considerado llevaron a la nada sencilla utilización de las dos fórmulas y las dos restricciones contempladas por la Convención, combinadas de modo de ofrecer el trazado más conveniente.

Más significativo aún es el hecho de haber logrado esgrimir con éxito, ante los especialistas de la CLPC, la evidencia geológica y la argumentación científica utilizadas por nuestros científicos para determinar la ubicación del “pie del talud continental” (FOS, por su sigla en inglés) en una parte del sector analizado. Se trata del primer caso en que la CLPC acepta que la ubicación del FOS sea determinada por un planteo científico distinto del tradicionalmente utilizado, que es el “punto de máximo cambio de gradiente en la base del talud”. La Convención sugiere utilizar este último criterio, “salvo prueba en contrario” (Art. 76.4.b).

El estudio argentino identificó pruebas “en contrario”, que le permitían ubicar el FOS en una posición más favorable para la extensión del límite de su plataforma, y las planteó y justificó científicamente con éxito.

La Subcomisión designada para considerar la presentación de Argentina estuvo compuesta por los siguientes miembros: Lawrence Awosika (Nigeria), Galo Carrera (México - Presidente), Martin Heinesen (Dinamarca), Mazlan Bin Madon (Malasia), Jair Alberto Marques (Brasil), Isaac Oduro (Ghana) y Yong Park (República de Corea).

Los logros y los desafíos pendientes

Las recomendaciones aprobadas por la CLPC el 11 de marzo pasado constituyen un hito positivo y relevante para los intereses de la Nación. En primer lugar, porque habilitan al Estado argentino a establecer –si así lo decide– un límite de carácter definitivo y obligatorio para terceros Estados sobre una fracción considerable de su plataforma continental, que incluye espacios más allá de las 200 millas. Y aunque se trate sólo de una porción del total, vale recalcar que comprende la totalidad del espacio que la CLPC está en condiciones de considerar según su reglamento en las presentes circunstancias. En principio, no habrán de esperarse análisis sobre nuevas extensiones en el seno de la CLPC hasta tanto se registren avances en la resolución de la disputa de soberanía con el Reino Unido sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes, o hasta tanto se modifique el especial estatus legal y político actual de la Antártida bajo las disposiciones del Tratado Antártico.

En segundo lugar, el hecho de que la CLPC haya validado la metodología, los procedimientos y los criterios aplicados por nuestro país sobre las áreas de la presentación examinadas fortalece la confianza en la exactitud técnica del resto del límite elaborado y presentado por nuestro país, al tiempo que genera una auspiciosa expectativa, para el momento en que sea posible el examen de otras partes de la presentación, una vez superadas las controversias pendientes.

Un tercer logro, para nada menor, radica en la extensión y la profundidad de los relevamientos y los estudios realizados, que permitieron un gran avance en el conocimiento de la geología del margen continental argentino y que incorporarán un importante conjunto de nuevos datos para uso y adicional evaluación por parte de organismos técnicos y la comunidad científica.

Todos estos progresos –y su legítima celebración– no deben, empero, confundirnos. Ni la presentación del límite de la plataforma continental argentina ni las recomendaciones de la CLPC modifican objetivamente el estatus previo de la disputa de soberanía con el Reino Unido en los territorios insulares o en los espacios marítimos circundantes. Tampoco, desde ya, se ha producido alteración alguna sobre el estatus legal y político del territorio antártico del que somos reclamantes, ni de sus espacios marítimos asociados.

La tarea que queda por delante –fundamentalmente en el campo diplomático– es en relación con estos dos temas, muy grande.

Cabe recordar que tampoco ha quedado resuelta la demarcación del límite entre la plataforma continental argentina y la uruguaya más allá de las doscientas millas contadas desde las líneas de base. Esta tarea aún pendiente es una operación necesariamente bilateral a la que tendrán que abocarse ambos gobiernos en forma oportuna.

Los desafíos no se agotan en el campo de la diplomacia. El título jurídico que la CONVEMAR adjudica a un Estado ribereño en relación con su plataforma continental se refiere al ejercicio de derechos de soberanía a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales, concretamente: “minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquellos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con el lecho o el subsuelo”. La evaluación de esos recursos de la plataforma y de sus posibilidades de explotación es una materia largamente pendiente, tal como lo demuestra la proverbial negligencia argentina en relación con la exploración de recursos minerales en el mar, esencialmente petróleo y gas.

Es menester encarar un programa consistente y continuado dirigido a la exploración y la evaluación de recursos del lecho y subsuelo marinos que permita superar el alto componente especulativo de nuestras actuales apreciaciones en la materia.

Los esporádicos y fugaces esfuerzos exploratorios del pasado y alguna explotación costera en aguas fueguinas de baja profundidad constituyen apenas módicas excepciones a esta histórica desaprensión por los recursos no vivos del mar.

Debe recordarse, también, que más allá de los límites de nuestra plataforma se extienden fondos marinos y oceánicos cuyos recursos son patrimonio común de la humanidad. Brasil ya se prepara para ocupar un lugar en el grupo de los Estados que se proponen comenzar, en breve, la exploración de recursos minerales en esos espacios; por su parte, la Argentina está ausente.

Es menester, por tanto, encarar un programa consistente y continuado dirigido a la exploración y la evaluación de recursos del lecho y subsuelo marinos que permita superar el alto componente especulativo de nuestras actuales apreciaciones en la materia. La tarea de determinación del límite de la plataforma continental implicó un notable impulso científico que bien podría aprovecharse y sostenerse con este fin.

Finalmente, una lista corta de los grandes desafíos aún pendientes no puede carecer de una referencia a la presencia, el control y las responsabilidades de apoyo que competen al Estado en la plataforma continental. La reivindicación de los derechos de soberanía sobre recursos pertenecientes al dominio de las grandes profundidades, distribuidos en dilatadas superficies que se proyectan a largas distancias de nuestras costas, nos confronta al complejo desafío de garantizar la habilidad para proceder a su exploración, control y administración.

Cabe preguntarse, entonces, cómo habremos de materializar una apropiada presencia y operación en tan dilatado escenario submarino y si no habrá llegado la hora de evaluar y de establecer una política oceánica nacional que incluya planes serios y concretos para recuperar capacidades perdidas o seriamente disminuidas en las últimas décadas y para desarrollar otras que nunca hemos tenido realmente, como las vinculadas con la tecnología y el adiestramiento para llevar a cabo actividades en las grandes profundidades, por citar apenas un ejemplo.

El acto de presentación del límite exterior de la plataforma continental argentina celebrado en marzo refleja la legítima decisión gubernamental de anunciar y de afirmar públicamente un límite, que fue establecido con fiel apego a las normas internacionales y en el espacio soberano que, por derecho, nos corresponde. En sus palabras introductorias, la canciller Susana Malcorra sostuvo acertadamente que “esta es una ocasión histórica para la República Argentina, ya que hemos dado un gran paso en la demarcación del límite exterior de nuestra plataforma continental: el límite más extenso de la Argentina y nuestra frontera con la humanidad”.

Efectivamente, este gran paso nos muestra con precisión el escenario y permite verificar su amplia extensión, comprobar su carácter esencialmente marítimo e inferir su gran valor patrimonial.

No menos importante, el nuevo trazado resalta con palmaria evidencia cuál –y cuán amplio– es el ámbito geográfico en el que el ejercicio pleno de los derechos de soberanía, en paz y armonía con la humanidad, resulta para la Argentina un objetivo todavía pendiente. El camino para alcanzarlo está demandando nuevos y sostenidos esfuerzos a los que, con el estímulo de los buenos logros celebrados, debemos abocarnos sin demora. ■

La reivindicación de los derechos de soberanía sobre recursos pertenecientes al dominio de las grandes profundidades, distribuidos en dilatadas superficies que se proyectan a largas distancias de nuestras costas, nos confronta al complejo desafío de garantizar la habilidad para proceder a su exploración, control y administración.



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.