

# Boletín del Centro Naval



FUNDADO  
EN MAYO  
DE 1882



REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO 135 - VOL. CXXXV N° 845 ENE / JUN DE 2017

REPÚBLICA ARGENTINA

# Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **845**

ENERO / JUNIO DE 2017



#### 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 (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  
Teléfax: (+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

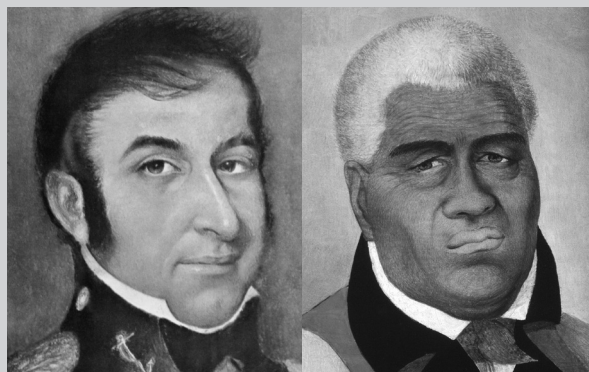


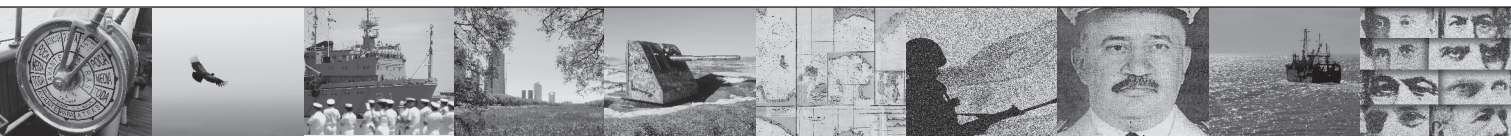
Imagen de portada:

El Capitán de Navío Hipólito Bouchard (REVISTA DEL MAR Nº. 116, INB)  
y el Rey Kamehameha I (WIKIPEDIA).

**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 (SCA)
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2009 por Nota Técnica CONICET / SCA
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2013 por Nota Científica
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2013 por Nota Técnica CONICET / SCA
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2013 por Nota de Bien Público
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2014 por Nota Técnica
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2016 Nota Técnica CONICET



# Índice

3	CARTA DEL DIRECTOR
4	CARTAS DE LECTORES
7	MARINOS ILUSTRES <b>Contralmirante Laurio Hedelvio Destéfani (1924-2017)</b>
8	<b>Las habilidades no técnicas en la gestión de los recursos del puente</b> Capitán de Navío Pablo M. Bonuccelli
21	Horarios y servicios de Sede Central
22	ESTELAS AJENAS <b>La defensa necesita construir capacidades</b> Por Juan Battaleme
24	<b>La política exterior de la Argentina y su territorio nacional</b> Embajador Raúl A. Ricardes
26	<b>Reflexiones sobre la Armada</b> Eduardo Carlos Llorens
32	Novedades sobre actividades culturales y académicas
34	<b>Sugerencia sobre obras complementarias en nuestra ex Costanera Sur y la Reserva Ecológica lindera</b> Ingeniero Augusto C. Noël
42	135° Aniversario del Centro Naval
45	Festejos de Mayo
46	Presencia de buques de la Flota de Mar en el Puerto de Buenos Aires
48	<b>Defensas costeras en Tierra del Fuego. Baterías de Ushuaia y el Canal Beagle</b> Capitán de Fragata (R) Alberto E. Gianola Otamendi
60	<b>Centenario de la Carta 31. Fondeaderos de la gobernación de Tierra del Fuego</b> Capitán de Navío VGM (R) Eugenio L. Facchin
70	<b>Azul y Blanco en Kealakekua</b> Capitán de Fragata IM VGM (R) Sergio G. Robles
81	LIBROS
82	<b>Realmente, ¿existió la doctrina de la seguridad nacional?</b> Capitán de Navío Alfredo Luzuriaga
89	ESTELAS AJENAS <b>Un mar de riquezas y oportunidades desaprovechadas</b> Editorial diario <i>La Nación</i>
90	<b>Intereses fluviales, marítimos y oceánicos argentinos</b> <b>Áreas de interés en tres etapas históricas distintas del mar</b> Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez
104	<b>Breve biografía del sr. Contraalmirante Arguindeguy</b> Capitán de Navío Contador (R) Víctor F. González
114	<b>¿Malos postulados políticos o malas ideas políticas?</b> Eloy Soneyra

- 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:**

Volvemos a encontrarnos a través de nuestros colaboradores, tratando de cumplir con el amplio espectro que nos plantea la necesidad de interesar a nuestros socios, de hacer llegar ideas originales a nuestros camaradas más jóvenes y de animarlos a escribir sobre los trabajos que realicen o los temas que les interesen.

En primer término y aprovechando una colaboración novelada, rendimos homenaje a Bouchard y a sus hombres de la fragata ARA *La Argentina* que el 9 de julio de 1817, zarparon y dieron la vuelta al mundo, luciendo la bandera azul celeste y blanca por el Pacífico, el Índico y el Atlántico Sur. Lograron hacer flamear el pendón de las Provincias Unidas del Sur en fuertes de América Central y de California. Combatieron contra buques de España, contra piratas y contra embarcaciones con esclavos. Bouchard tenía patente de corso del gobierno porteño. La sabia Constitución Argentina había incorporado el otorgamiento de patentes; no obstante, ello fue derogado en la reforma de 1994 por motivos diferentes.

Como es una tradición de nuestro Boletín, en este número recordamos, a través de nuestros colaboradores, a marinos de la talla del Contraalmirante D. Laurio Destéfani y del Contraalmirante Contador D. Pablo E. Arguindeguy, dos excelentes profesionales unidos por pasiones comunes: la Armada y la Historia. Ellos ilustraron a varias generaciones sobre los valores de nuestros próceres navales en forma metódica y nos mostraron lo profundo de su humanidad. Con ello, destacaron la grandeza de sus méritos y los fijaron como modelo para los más jóvenes.

Los intereses fluviales, marítimos y oceánicos son tratados con la habilidad del Capitán Domínguez, que siempre nos presenta sus trabajos como si fueran una clase magistral.

Muchas de nuestras páginas están ocupadas por lo que podríamos llamar una mirada al futuro de la Defensa en la Argentina. Destacadas plumas, como la de Juan Battaleme, el Embajador Raúl Ricardes y nuestro camarada el Capitán Llorens, son el primer paso a la discusión en profundidad sobre acciones a emprender para el rescate de un elemento esencial de la República: las herramientas militares del Poder nacional, imprudentemente dejadas de lado poco tiempo después de las acciones militares de la gesta del Atlántico Sur. Existen elementos complementarios e insustituibles en la recreación de capacidades militares que deberían ser discutidos: la derogación de la Justicia Militar, la anulación de los Tribunales de Honor y el Código de Honor Sanmartinianos.

El Capitán Luzuriaga refuta una afirmación aviesamente repetida sobre la llamada "Doctrina de la Seguridad Nacional", conque, a través de los años, se denostó a los soldados argentinos.

Operativamente, el aprovechamiento eficiente de los recursos del puente de comando nos es contado de manera y estilo directos por el Capitán Bonuccelli, quien se está transformando casi en un corresponsal.

El Servicio de Hidrografía Naval, tan caro a la vida marinera, publicó hace ya cien años la Carta 31, en la que están graficados los fondeaderos de Tierra del Fuego. Los de su edición eran tiempos añorados, en que la Armada completa participaba en la confec-



ción de esos documentos, en el que legos y técnicos pusieron su esfuerzo. El resultado está a la vista y un siglo después el Capitán Facchin nos recordó este éxito.

La antigua Costanera Sur, tan ligada a la comunicación directa del porteño con el río, que fue la entrada del mundo a la Patria, se ha transformado en una reserva ecológica sobre la cual el Ingeniero Noel nos entrega unas interesantes sugerencias.

Ya nos hemos ocupado de los aprestos militares existentes entre la Argentina y Chile, el Capitán Gianola Otamendi nos acercó al tema y, en este número, nos amplía el panorama de manera atractiva.

La experiencia en filosofía le permiten al Teniente Eloy Soneyra introducirse en temas políticos generales que apuntan a comprender cómo se puede caer en excesos, como los que anteriormente ha caído la humanidad, pero que esperamos no vuelvan a repetirse.

Hasta el próximo número.

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

## CARTAS DE LECTORES

Buenos Aires, 17 de junio de 2017

**Señor Director:**

De mi mayor estimación:

Con gran interés y no menor agrado he leído el excelente artículo del Sr. Jorge R. Bóveda, Diplomacia de Acorazados, publicado en la edición 831 de fines del 2011 del excelente Boletín del Centro Naval (BCN).

El trabajo, muy en la línea de los trabajos de gran calidad que acostumbra publicar el BCN, se centra en la situación creada por el rearme naval emprendido por Brasil en la primera década del siglo XX, con claros objetivos expansionistas y hegemónicos (es la verdad, aunque el Sr. Bóveda lo dice con más estilo y menos crudeza), y la muy entendible respuesta de la Argentina a ese desarrollo.

Al respecto, creo que no pecho de majadero si insisto en que es un excelente trabajo, que me ha ilustrado muchísimo respecto de la reacción argentina frente a aquel capricho ambicioso de

los brasileños. Y eso quiero dejarlo muy en claro, antes de ir a una pequeña crítica que tengo hacia ese artículo.

Mi crítica se refiere al párrafo que reproduzco aquí:

*“Argentina y Chile no estaban en condiciones de responder al desafío brasileño dada la vigencia del acuerdo de desarme suscripto en 1902, el primero en su tipo en el mundo, que vedaba a ambos países la posibilidad de adquirir nuevos buques por el término de cinco años. Sin embargo, no pasó mucho tiempo antes de que Chile renunciara a este acuerdo haciendo saber a la Argentina, a principios de 1906, que tenía intenciones de reforzar su escuadra con dos buques de gran porte. Argentina, la más renuente de las potencias sudamericanas a embarcarse en una nueva y costosa carrera armamentista, no podía ya ignorar el desequilibrio del poder naval que se cernía sobre la región.”*

El Sr. Bóveda cae allí en la repetición de una creencia errónea que he leído y escuchado más de una vez en la Argentina, respecto de que Chile desahució el Acuerdo de Limitación de

Armamentos Navales de 1902. No fue así. Fue el gobierno argentino el que comunicó en 1906 a su homólogo chileno que no renovaría ese acuerdo en 1907, cuando se cumplía el plazo de cinco años para su renovación, de acuerdo a lo establecido en ese tratado. Santiago entendió bien las razones de la decisión adoptada por Buenos Aires y no la tomó mal ni hizo ninguna crítica hacia ella. Y esto puedo decirlo con propiedad, porque hace algunos años pude revisar el archivo respectivo en la cancillería chilena.

No entiendo porque se repite esa versión errónea de los hechos, que es por lo demás inverosímil e ilógica. La razón que tenía a Chile al borde de iniciar una guerra contra la Argentina, a fines de 1901, era que no podía seguir manteniendo el ritmo que había alcanzado la carrera armamentista entre ambas naciones. Dicho con claridad brutal, Chile estaba pensando en golpear a la Argentina antes de que fuese demasiado poderosa. Y la razón de fondo era que la economía chilena se había estancado, mientras que la economía argentina estaba en franco crecimiento.

Afortunadamente para ambas naciones, se produjo una intervención diplomática de varias potencias extranjeras preocupadas por la guerra que se veía venir, que recibió el apoyo de ciudadanos notables e influyentes a ambos lados de la cordillera de los Andes. El resultado de ello fueron las conversaciones que dieron lugar a los Pactos de Mayo de 1902, que incluyeron mecanismos para la solución pacífica de controversias territoriales y el acuerdo de control del equipamiento naval, que puso término a la carrera que había en ese plano.

La economía chilena estaba en 1906 peor que en 1902, por lo que mal Santiago habría tomado la iniciativa de descartar el acuerdo naval para embarcarse en un programa de rearme. Y aún menos probable era que se hiciera eso en respuesta a las decisiones de Brasil, que era visto como amigo en Chile.

Muy al contrario, Chile intentó empujar la situación hacia un acuerdo ó alianza de defensa mutua entre los tres países, incluyendo la proposición de una fórmula para que cada país adquiriese un acorazado de características equivalentes, a fin de mantener los balances. Esa alianza, que fue el origen del proyecto conocido como ABC, estaba dirigida hacia contener a los Estados Unidos,

potencia de la que Chile venía recelando desde la Guerra del Pacífico contra Bolivia y Perú.

El ABC, como fue ideado en Santiago, llegó a incluir una alianza militar, diplomática y comercial, en el último caso con una concepción de mercado regional de régimen arancelario común que eventualmente debía abrirse a integrar a otros países de la región. Nada de eso se concretó, por la resistencia de Brasil, que buscaba aliarse a Estados Unidos, a fin de obtener el apoyo de este para sus ambiciones expansionistas y hegemónicas en América del Sur.

Chile fue el último de las tres naciones sudamericanas en concretar un pedido de acorazados, mucho después de Brasil y la Argentina. Es otro hecho concreto que va contra la versión de que Chile se apresuró a tomar la iniciativa de renunciar al acuerdo de 1902. Y cuando encargó los navíos lo hizo a duras penas, porque el estado de su economía y sus finanzas públicas no era nada favorable a tal emprendimiento. Y desde el principio se consideró la posibilidad de cancelar o vender el segundo navío a otro país. La decisión del almirantazgo británico de adquirir los dos acorazados chilenos en 1914, tras el inicio de la 1ra. G. M., fue providencial, porque liberó a Santiago de un gasto que habría sido aún más difícil de sobrellevar, por el negativo impacto que ese conflicto tuvo en el mercado del nitrato, principal producto chileno de exportación.

Tras el término del conflicto Chile pudo readquirir el primero de los acorazados que había encargado, pagando la mitad de su precio original. Pero rechazó la oferta del segundo, que había sido convertido a portaaviones. Algunas historias dicen que este último fue rechazado porque los almirantes chilenos querían un segundo acorazado. La verdad es que no había fondos para comprar ni lo uno ni lo otro, porque la economía nacional seguía en problemas.

Le agradeceré mucho, Sr. Director, que haga llegar está crítica, de espíritu muy amigable, al Sr. Jorge R. Bóveda.

Y por supuesto, le agradezco mucho su atención, reiterando mi aprecio y admiración por la calidad del Boletín del Centro Naval.

Muy atentamente,

Señor **José Higuera**

# Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 31 de marzo de 2017

Presidente	Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique MARTIN
Vicepresidente 1°	Contraalmirante VGM (R) Julio Alberto COVARRUBIAS
Vicepresidente 2°	Contraalmirante VGM (R) Carlos Bartolomé CASTRO MADERO
Secretario	Capitán de Navío (R) Mario I. CARRANZA HORTELOUP..... Presidente del Comité de Socios
Tesorero	Capitán de Navío Contador (R) Carlos Omar GONZÁLEZ ..... Jefe del Comité de Control de Gestión Económico-Financiero
Protesorero	Capitán de Navío Contador (R) Edgardo Edmundo MARTÍNEZ

## Vocales Titulares

Capitán de Navío (R) Héctor Julio VALSECCHI.....	Director del Boletín del Centro Naval
Contraalmirante VGM (R) Pablo Carlos ROSSI	
Contraalmirante VGM (R) Pablo Marcelo VIGNOLLES.....	Presidente del Instituto de Publicaciones Navales
Capitán de Navío VGM (R) Alberto Miguel SCOTTO ROCHA.....	Jefe del Comité de Deportes
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Alejandro PINGITORE.....	Jefe del Comité de Reglamentación
Capitán de Navío José Alberto MARTI GARRO	
Capitán de Navío (R) Pablo Ramón MARIN.....	Representante del Centro Naval ante la FEMFASE
Capitán de Navío Marcelo Ricardo FLAMINI	
Capitán de Navío VGM (R) Sergio SEPETICH.....	Director de Contacto de la Sede TIGRE
Teniente de Navío Martín Ignacio VILLALBA.....	Jefe de la Delegación BAHÍA BLANCA
Capitán de Navío Arturo MARTÍNEZ CORDEYRO	
Contraalmirante IM (R) Carlos Alberto COMADIRA	
Capitán de Navío IM (R) Pablo Eduardo FINAZZI.....	Comodoro YCCN
Contraalmirante VGM (R) Rafael Luis SGUEGLIA	
Capitán de Navío IM (R) Jorge Alberto NOBLEA LAMOGLIA.....	Jefe de la Delegación LA PLATA
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Luis ALESSANDRINI.....	Jefe del Comité Académico
Contraalmirante VGM (R) Eduardo Raúl CASTRO RIVAS	
Contraalmirante Cont. Juan José PALERMO.....	Director de Contacto de la Sede NUÑEZ

## Vocales Suplentes

Capitán de Fragata (R) Eduardo Enrique PIZZAGALLI
Capitán de Navío IM (R) Juan Pablo PANICHINI
Capitán de Navío Gabriel Rodolfo REMOTTI
Teniente de Fragata IM (R) Juan Alfonso PEGASANO

## Vocales Adscriptos

Capitán de Navío (R) Cristian Alberto PÉREZ COLMAN.....	Jefe del Comité de Actividades Culturales
Capitán de Navío Fabián Gerardo D'ANGELO.....	Jefe de la Delegación PUERTO BELGRANO
Capitán de Navío Gabriel GALEAZZI.....	Jefe de la Delegación MAR DEL PLATA

## COMISIÓN FISCALIZADORA

### Fiscalizadores Titulares

Comodoro de Marina Cont. Luis Norberto MARTÍNEZ REUMANN
Capitán de Navío VGM (R) Oscar Osvaldo BRANDEBURGO
Capitán de Navío Contador (R) Julio César CIARROCCA
Teniente de Fragata (R) Alberto Guillermo THOMAS

### Fiscalizadores Suplentes

Capitán de Navío (R) Gustavo Jorge SCARDILLI
Capitán de Navío VGM (R) Juan José MEMBRANA





# Contralmirante Laurio Hedelvio Destéfani

(1924-2017)

**N**ació en Junín, provincia de Buenos Aires, el 23 de octubre de 1924. Sus padres fueron Delio Destéfani y María Josefa Pellegrini. Ingresó en la Escuela Naval en 1943 y egresó en 1947 con la promoción 74. Fue Licenciado en Historia por la Universidad de Buenos Aires y Doctor *Honoris Causa* por la San Juan Bosco de la Patagonia (Comodoro Rivadavia). Durante cuarenta años, fue miembro de la Academia Nacional de Historia y se desempeñó como su secretario entre 1976 y 1990. Fue Jefe del Departamento de Asuntos Históricos Navales entre 1970 y 1984. Asimismo, fue Presidente del Instituto Browniano (1981-1983). Escribió unos 25 libros, entre ellos: *Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur* (traducido a seis idiomas), *Belgrano y el mar*, *Famosos veleros argentinos*, *Manual de Historia Naval Argentina*, *Los marinos en las invasiones inglesas*, *Eustaquio Giannini*, *Ingeniero Hidráulico*, *El Alférez Sobral y la soberanía argentina en la Antártica*, *Lo que debe saberse sobre el Beagle*, entre otros. Dirigió *Historia Marítima Argentina* (Editorial Cuántica, Bs. As., 1982), una obra de diez tomos redactada por especialistas y, acaso, lo máximo que se haya escrito sobre este tema. También nos legó unos 380 artículos de investigación publicados en el *Boletín del Centro Naval* y otras revistas, entre ellos, biografías de Horacio Ballvé, Segundo Storni, Alejandro Malaspina y el Alférez Sobral. Propició la conservación, reconstrucción y reconocimiento histórico de lugares afines a nuestra historia naval y la recuperación de los pecios históricos de la costa patagónica junto con la rehabilitación de las baterías históricas de la isla Martín García. Obtuvo la Cruz al Mérito con Fondo Blanco de España. Se casó con Blanquita Vásquez. Falleció el 6 de enero de 2017. ■



Parte del legado del Contralmirante Laurio H. Destéfani.



# LAS HABILIDADES NO TÉCNICAS EN LA GESTIÓN DE LOS RECURSOS DE PUENTE

---

Pablo M. Bonuccelli

**E**l concepto de *habilidades no técnicas* (*Non Technical Skills* [NTS, por su sigla en inglés]) designa una variedad de herramientas cognitivas, sociales y personales que, asociadas a un determinado grupo de procesos, modelan el comportamiento humano y complementan el conocimiento técnico, lo cual contribuye significativamente a fortalecer la seguridad en las organizaciones de alto riesgo, entre ellas, la industria marítima.

La trascendencia de estas habilidades en la mitigación de incidentes náuticos fue formalmente reconocida en 2012 con la implementación de una serie de cursos obligatorios para oficiales de cubierta (Saeed, 2014). En el presente artículo, se las define y se las caracteriza en función de sus atributos principales.

Por un lado, este análisis toma como base el trabajo de Max Long (*Development of the Nontechnical Skills for Officers of the Deck (NTSOD) rating form*: Calhoun, 2012) por su estrecha vinculación al ejercicio de estas NTS en los oficiales de la Armada Argentina. Por otro lado, se utilizan los conceptos elaborados por autores destacados en el estudio de las conductas y el desempeño del personal en organizaciones de alto riesgo, como Flinn (*Safety at the Sharp End: A guide to Non-Technical Skills*, 2008).

Para describir los criterios que caracterizan estas habilidades, se reproducirán las conclusiones del trabajo de la División de Investigación de Accidentes Marítimos, *Marine Accident Investigation Branch*<sup>1</sup> (MAIB, por su sigla en inglés), perteneciente al Departamento de Transporte del Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte sobre el accidente sufrido por el M/V Hamburg<sup>2</sup> en 2015.

## Gestión de los recursos del puente y habilidades no técnicas

*Bridge Team Management* (BTM), *Bridge Resource Management* (BRM) o Gestión de los Recursos del Puente es un concepto que designa una forma de gestión del trabajo en el puente orientada a consolidar la cultura de la seguridad<sup>3</sup> y a minimizar los accidentes marítimos causados por errores humanos.

Para Lynch (*"Focus: Bridge Resource Management"*: Department of Ecology State of Washington, 2009, S. 1), la gestión de los recursos del puente comprende:

«La gestión eficaz y la utilización de todos los recursos, humanos y técnicos, a disposición del personal de puente para garantizar la finalización segura del viaje del buque».

El autor enumera los recursos que, a su entender, integran el escenario que debe gestionar un oficial de cubierta. Es un listado abierto y varía de acuerdo con el tipo de buque, operación o tarea que se desarrolla, pero podría generalizarse de la siguiente manera:

El Capitán de Navío Pablo Martín Bonuccelli egresó de la Escuela Naval Militar con el grado de Guardiamarina en el año 1990 y pertenece a la promoción N°120 del Cuerpo de Comando.

Se graduó con distinción en la Universidad Marítima Mundial 2006-2007 (Malmö-Suecia), Maestría de Ciencias (MSc) en Intereses Marítimos, especialización "Manejo Costero y Oceánico Integrado" (ICOM).

Es Licenciado en Sistemas Navales (INUN) y Abogado de la Universidad Nacional de Mar del Plata.

Fue comandante de los buques oceanográficos ARA *Puerto Deseado* y ARA *Austral*; Comandante de la Agrupación Buques Hidrográficos y Director de la Escuela de Ciencias del Mar. Actualmente presta servicios en la Dirección de Intereses Marítimos.

1 <https://www.gov.uk/government/organisations/marine-accident-investigation-branch>

2 [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/575e893140f0b66bda000039/MAIBInReport-12\\_2016.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/575e893140f0b66bda000039/MAIBInReport-12_2016.pdf)

3 La Agencia Internacional de Energía Atómica (IAEA) acuñó el concepto de *Safety Culture* y lo define como: «El conjunto de características y de actitudes de las organizaciones y los individuos que establece que, como prioridad esencial, las cuestiones de protección y de seguridad reciban la atención que merecen por su importancia». Fuente: <http://www-ns.iaea.org/tech-areas/operational-safety/safety-culture-home.asp>



- I. Equipamiento electrónico
- II. Cartas y publicaciones
- III. Factores medioambientales (incluyen factores ergonómicos, diseño y características del buque)
- IV. Cartas electrónicas
- V. VTS Sistemas de monitoreo de tráfico marítimo (Vessel Traffic Services)
- VI. Derrota trazada y aprobada
- VII. Comunicaciones internas y externas
- VIII. Personal de puente y eventual (prácticos)

La gestión de los recursos del puente amalgama un conjunto de habilidades, calificaciones y competencias que deben estar presentes en cada uno de los integrantes del grupo para alcanzar los mejores estándares de seguridad náutica.

La International Chambers of Shipping (ICS)<sup>4</sup>, en relación con la gestión de recursos del puente, considera que:

«La organización eficaz de puente es el punto de partida para asegurar que un sistema está preparado para promover, garantizar y verificar su óptimo funcionamiento y, de este modo, garantizar la seguridad de la navegación. En todo momento, la navegación segura requiere efectivo ejercicio del mando, control, comunicación y gestión» (ICS, 2016, s. 16).

Se propone, con ello, una forma de hacer el trabajo de los oficiales en el puente basada en estándares mínimos que posibiliten la consolidación de una «cultura de seguridad» propia de la industria marítima. Esta se nutre de la adecuada interacción entre recursos materiales y humanos que, en un período de tiempo, están bajo la gestión de un oficial.

En lo que atañe a este artículo y desde el punto de vista de las personas, el BTM como concepto articula tres tipos de conocimientos: los conocimientos teórico-técnicos, la experiencia o conocimiento práctico –asociado a los anteriores– y un grupo de «saberes» no técnicos.

Tanto los conocimientos teóricos como la experiencia son condiciones o prerequisites de educación formal en escuelas. Las exigencias de formación para cada puesto están debidamente estipuladas en el Convenio de Formación de la Organización Marítima Internacional, y cada Estado implementa, a través de una normativa interna, los mínimos requerimientos de formación, titulación y certificación. De la misma manera, la Armada Argentina establece los estándares de instrucción y de adiestramiento sobre la base de criterios similares.

Adicionalmente, la gestión efectiva de los recursos del puente demanda el desarrollo y el ejercicio de habilidades no técnicas (NTS)<sup>5</sup>. Estas habilidades designan aquellas características del comportamiento humano que, sin tener un vínculo directo con el ejercicio de las tareas técnicas que se desarrollan en el puente de un buque, contribuyen significativamente a fortalecer la seguridad náutica.

En el mismo sentido, Flinn (*Safety at the Sharp End: A guide to Non-Technical Skills*, 2008, S. 1) enseña que «no existen nuevas habilidades ni las NTS representan un misterio: se trata de aquello que los calificados exponentes de cada actividad aplican para lograr los mejores desempeños en su labor diaria» y, luego, agrega que «es lo que cualquiera de nosotros haría en un buen día».

En relación con la naturaleza de estas habilidades, Saeed (2014) indica que «se componen tanto de elementos interpersonales como cognitivos». Para el autor, incluyen



**En todo momento, la navegación segura requiere efectivo ejercicio del mando, control, comunicación y gestión (ICS, 2016, S. 16).**

4 <http://www.ics-shipping.org/about-ics/about-ics> institución que «se ocupa de todos los asuntos vinculados al trabajo a bordo, de los aspectos técnicos, legales y de las cuestiones de política que pueden afectar el transporte marítimo internacional».

5 Los primeros estudios sobre NTS fueron producto de trabajos de la aviación civil y procuraron determinar aquellos aspectos trascendentes que, sin proceder de la formación técnica, influyen en el desempeño seguro de las tareas a bordo de las aeronaves (Lynch, 2009).

«conciencia situacional, trabajo en equipo, toma de decisiones, liderazgo, gestión y habilidades de comunicación». En situaciones críticas, un oficial con sólidas habilidades no técnicas reconocerá el problema o el peligro y actuará gestionando eficientemente los recursos disponibles para evitarlo o minimizar su impacto (Saeed, 2014).

En la adaptación y la aplicación del concepto de habilidades no técnicas a la industria marítima, las posiciones de los especialistas en la materia son coincidentes, ya que las concentran en cuatro categorías integradas por elementos representativos y, en definitiva, contribuyen a su conceptualización (Saeed, 2014), (Long, 2012).

Para el presente trabajo, tomaré la caracterización que hace Max Long por estar orientada al desempeño de oficiales de la Armada.

HABILIDAD NO TÉCNICA	CRITERIO	CONCEPTUALIZACIÓN
LIDERAZGO	Gestionar el grupo de puente	Establecer en forma efectiva los estándares de la guardia y verificar su cumplimiento.
	Lidiar con el estrés	Mantener una actitud tranquila cuando se está bajo presión y demostrar al grupo de puente que uno tiene el control.
COMUNICACIÓN	Proveer información	Transmitir información actualizada a otras estaciones operativas en todo el buque.
	Impartir órdenes	Dar órdenes a los miembros del grupo de puente y a todos aquellos que, sin formar parte del grupo de puente, estén subordinados por la función que desempeñan.
CONCIENCIA SITUACIONAL	Recopilar información	Recopilar activamente información para mantenerse actualizado respecto de la situación cambiante.
	Comprensión del contexto	Entender lo que significa y representar de manera apropiada la información disponible.
	Anticipar futuros eventos	Planificar para anticipar posibles problemas futuros.
TOMA DE DECISIONES	Llevar a cabo acciones analíticas	Generar mentalmente múltiples cursos de acción y compararlos para llegar a la solución óptima.
	Realizar el seguimiento de órdenes y de procedimientos	Realizar el seguimiento de procedimientos documentados o de órdenes directas de oficiales superiores.
	Llevar a cabo acciones intuitivas	Tomar decisiones rápidas basadas en la experiencia previa y la intuición.

Fuente: (Long, 2012, S. 44)

A continuación, se definen las habilidades no técnicas referidas de manera individual, sin perder de vista que su ejercicio es interdependiente.

## I. Liderazgo

Stavridis, citado por Long (2012), señala que liderazgo se refiere a «la suma de las cualidades de intelecto, de entendimiento humano y de carácter moral que le permiten a una persona inspirar y gestionar un grupo de individuos con éxito». Agregó que el individuo debe poseer una caracterización psicológica tal que valide su aptitud para estar frente al desafío.

Long destaca, como aspecto crucial del liderazgo de los oficiales de la Armada, la gestión del estrés. Considera que «la vida en el mar puede ser un ambiente estresante para los



**Los especialistas coinciden en señalar cuatro categorías de habilidades no técnicas para la industria marítima: liderazgo, comunicación, conciencia situacional y toma de decisiones.**

oficiales de la Armada de guerra de superficie. Las responsabilidades de su división y los deberes colaterales se acumulan, y la fatiga a menudo se convierte en un problema. La capacidad de bloquear o de compartimentar los factores estresantes y de concentrarse en la guardia es crucial para el rendimiento efectivo del equipo de puente» (*Development of the Nontechnical Skills for Officers of the Deck (NTSOD) rating form*: Calhoun, 2012, S. 66).

El líder, independientemente de la tipología que adopte su configuración, es la persona designada o informalmente elegida para dirigir y coordinar el trabajo de otros en un grupo (Flinn, R. O'Connor, P. Crichton, M., 2008).

Flinn nos apunta que el liderazgo de un determinado grupo implica gestión de labores en un ambiente caracterizado por el reconocimiento de los valores de cada miembro, la empatía, el apoyo mutuo, la delegación de tareas, la calificación de cada integrante, la motivación y un elemento crucial, como es el desarrollo de conocimiento, de habilidades y de herramientas para el mejor desempeño de la tarea y el logro de los objetivos.

Para Hofmann y Morgeson, citados por Flinn (2008, s. 131), «un liderazgo efectivo ha evidenciado ser crucial para el mantenimiento de la seguridad en ambientes laborales». Los líderes tienen influencia decisiva en aspectos clave de las conductas seguras del grupo.

## II. Comunicación

La comunicación es una herramienta fundamental en el proceso de gestión del grupo de puente. Es una herramienta no técnica que se desarrolla en el marco de otras habilidades. En su desarrollo y su formación autónoma integra conocimientos, conceptos y experiencias que permiten, a quien comunica, discernir lo relevante de lo superfluo.

Existen ciertos mecanismos que permiten el adiestramiento de esta herramienta y, por lo general, son estandarizados para el tipo de ambiente laboral en el que la comunicación se materializa.

En términos precisos, la comunicación remite a un proceso, al «intercambio de información, retroalimentación o respuesta, ideas y sentimientos» (Flinn, R. O'Connor, P. Crichton, M., 2008, S. 69).

En términos académicos, Viera y dos Santos citan a Dickson y Hardy (2004) y señalan que «las habilidades de comunicación reflejan las competencias verbales y no verbales, estrategias sociales y escritas, utilizadas para interactuar, influenciar y resolver problemas» (Vieira & dos Santos, 2010).

Para Long (2012), la comunicación contiene dos elementos caracterizadores o criterios relevantes: proporcionar información y emitir órdenes. En el grupo de puente, el líder u oficial a cargo es responsable de proporcionar información. En este punto es interesante señalar que para esta habilidad no técnica no existen diferencias jerárquicas. La obligación de comunicar no proviene de la jerarquía, sino de la función. Incluso cuando el Comandante está a cargo de la operación tiene el deber de comunicar, dado que, según los criterios proporcionar información y emitir órdenes, lo hace para todo el grupo de puente y para otras áreas operativas del buque. «La capacidad de proporcionar la información de manera clara y concisa aumenta, en gran medida, la eficacia de la labor del grupo de puente y la confianza de la cadena de mando» (Long, 2012, S. 47).



**La obligación de comunicar no proviene de la jerarquía, sino de la función.**



### III. Conciencia situacional

Flinn considera que es la primera de las habilidades no técnicas y explica que consiste en «saber qué está pasando alrededor» (Flinn, R. O'Connor, P. Crichton, M., 2008, S. 17).

Endsley, citado por Flinn, define esta habilidad como «la percepción de los elementos en un ambiente contextualizado en tiempo y espacio, la comprensión de su significado y la proyección de su evolución en el futuro mediato» (S. 17).

Flinn señala que la conciencia situacional es un concepto que importa el desarrollo de varias tareas o acciones cognitivas, tales como el monitoreo o la evaluación continua del entorno, la advertencia sobre variaciones en el escenario y la aplicación de esta situación en el modelo de toma de decisiones. Es decir, no se trata de un saber técnico, teórico o práctico. Impone una acción consciente de evaluación y de análisis de opciones para orientar una adecuada previsión de medidas.

En su modelo, Flinn incluye, como elementos genéricos de la conciencia situacional, los siguientes:

- Recolección de información
- Interpretación de esa información
- Anticipación o previsión de efectos

En el mismo sentido que Flinn, los especialistas D. Gregory y Shanahan (*The Human Element: a guide to human behaviour in shipping industry*, 2010, S. 27) consideran que «la conciencia situacional depende de tres niveles de actividad mental, todos los cuales tienen lugar simultáneamente y están sujetos a los filtros mentales activos. Estos tres niveles son percepción, comprensión y proyección».

Long (*Development of the Nontechnical Skills for Officers of the Deck (NTSOD) rating form*: Calhoun, 2012) explica que, dependiendo del escenario planteado, en un puente de comando la situación varía continuamente. Frente a este contexto dinámico, el oficial de guardia dispone de gran cantidad de ayudas para asistirse en la tarea de interpretar adecuadamente el contexto. Long indica que el oficial de guardia «no es simplemente un recopilador de datos» (2012, S. 46). Su tarea exige el análisis de esa información y la posibilidad de pronosticar oportunamente efectos.

Para Flinn, las amenazas más significativas a la conciencia situacional provienen del estrés, la fatiga, la sobrecarga de trabajo y la distracción. Aclara también que es una habilidad que se adiestra en el aula o en un simulador (2008).

### IV. Toma de decisiones

La toma de decisiones es un proceso que culmina con la selección de una opción tendiente a lograr un objetivo (Flinn, R. O'Connor, P. Crichton, M., 2008). Agregan los autores que la preparación en la toma de decisiones está muy influenciada por la experiencia técnica, la familiarización con la tarea y la práctica en la resolución de problemas. Entienden que la toma de decisiones en un nivel operativo puede definirse como un proceso cognitivo de dos etapas (S. 57). La primera etapa está constituida por la evaluación de la situación, es decir, la interpretación y el correcto análisis del escenario, un claro entendimiento de este. La segunda etapa consiste en seleccionar la mejor solución para resolver la situación.

Los autores puntualizan que es muy importante la implementación del curso de acción seleccionado. Señalan que parece obvio, pero se han verificado ocasiones en las que las



**La conciencia situacional depende de tres niveles de actividad mental, todos los cuales tienen lugar simultáneamente y están sujetos a los filtros mentales activos. Estos tres niveles son percepción, comprensión y proyección** (*The Human Element: a guide to human behaviour in shipping industry*, 2010, S. 27).

personas «no reaccionan adecuadamente por distracción, se olvidan o se congelan» (Flinn, R. O'Connor, P. Crichton, M., 2008).

Finalmente, la toma de decisiones requiere una evaluación posterior que permita apreciar el grado de adaptación de la decisión a la situación. Es decir, analizar si ha sido eficiente, eficaz o no. En este punto, es interesante comentar también el trabajo de Long, ya que el autor abordó en profundidad el tema aplicado a los oficiales de puente de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica.

El autor se refiere a Klein (2008), quien propone tres niveles de toma de decisiones: «La toma de decisiones analítica, la toma de decisiones por seguimiento de órdenes y procedimientos y la toma de decisiones intuitiva» (*Development of the Nontechnical Skills for Officers of the Deck (NTSOD) rating form*: Calhoun, 2012, pág. 45).

La toma de decisiones analítica demanda la comparación de una serie de opciones posibles para llegar a la mejor alternativa. Es obvio que, en este caso, nos encontramos en una situación donde el tiempo no es un factor crítico. Long señala que la habilidad del oficial de guardia de seleccionar la mejor alternativa posible es una habilidad no técnica muy valorada.

En el caso de la toma de decisiones por seguimiento de órdenes y procedimientos, el autor destaca que gran parte de las situaciones que enfrenta el oficial de guardia están contenidas en una estructura muy dirigida que incluye órdenes, listas de chequeo, procedimientos operativos y demás, herramientas que facilitan su labor. En la toma de decisiones, es relevante la habilidad del oficial para emplearlas adecuadamente, tal como lo señala el autor. Ello implica un profundo conocimiento y comprensión de las órdenes y de los procedimientos en vigor.

La toma de decisiones intuitiva se refiere al caso en el que no hay tiempo para aplicar un análisis detallado ni para emplear procedimientos establecidos. Entonces, se requiere del oficial de guardia una decisión basada en la experiencia previa y la intuición. Long señala acertadamente que estas son las situaciones más críticas y que los Comandantes deben confiar en que el oficial a cargo es capaz de tomar la mejor decisión (Long, 2012).

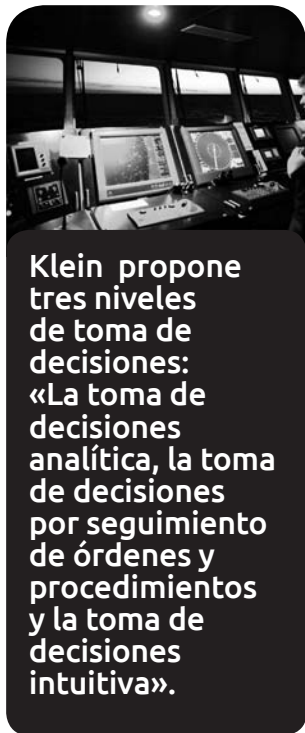
La toma de decisiones es una habilidad de naturaleza compleja. Integra una variedad de aspectos teóricos y prácticos. Tal como nos enseña Flinn, «es influenciada por el conocimiento técnico, la experiencia, la familiaridad con la situación y la práctica en responder a situaciones similares» (2008, pág. 57).

Finalmente, Flinn destaca que, al igual que la conciencia situacional, esta habilidad es afectada por factores tales como la fatiga, el estrés, el ruido y las distracciones. No deberá perderse de vista que la caracterización del individuo a través de su perfil psicológico es un aspecto de suma relevancia en el proceso de toma de decisiones.

## V. Estudio de caso: Buque *HAMBURG*. Conclusiones que ilustran debilidades en las habilidades no técnicas observadas en el caso

Presentación del caso:

Aproximadamente a las 13:30 del 11 de mayo de 2015, el buque de pasajeros *Hamburg*, registrado en las Bahamas, encalló sobre las rocas (dibujadas en las cartas cartografiadas) próximas a New Rocks, en el Estrecho de Mull, Escocia. El accidente causó daños considerables al casco y averías en la hélice, el eje y el timón.



Klein propone tres niveles de toma de decisiones: «La toma de decisiones analítica, la toma de decisiones por seguimiento de órdenes y procedimientos y la toma de decisiones intuitiva».

Vista del buque de pasajeros *Hamburg* en dique seco.

(MAIB, 2016, S. 1)



Vista de los daños a la hélice y el casco del buque de pasajeros *Hamburg*.

(MAIB, 2016, S. 1)





- a. NTS: Liderazgo; Criterio: Gestión de Puente; Conceptualización: Efectivo establecimiento de los estándares de la guardia y verificación de su cumplimiento.

*El capitán no exigía un alto nivel de prácticas de navegación de sus oficiales, lo que resultó en prácticas débiles entre el equipo de puente* (MAIB, 2016, S. 34).

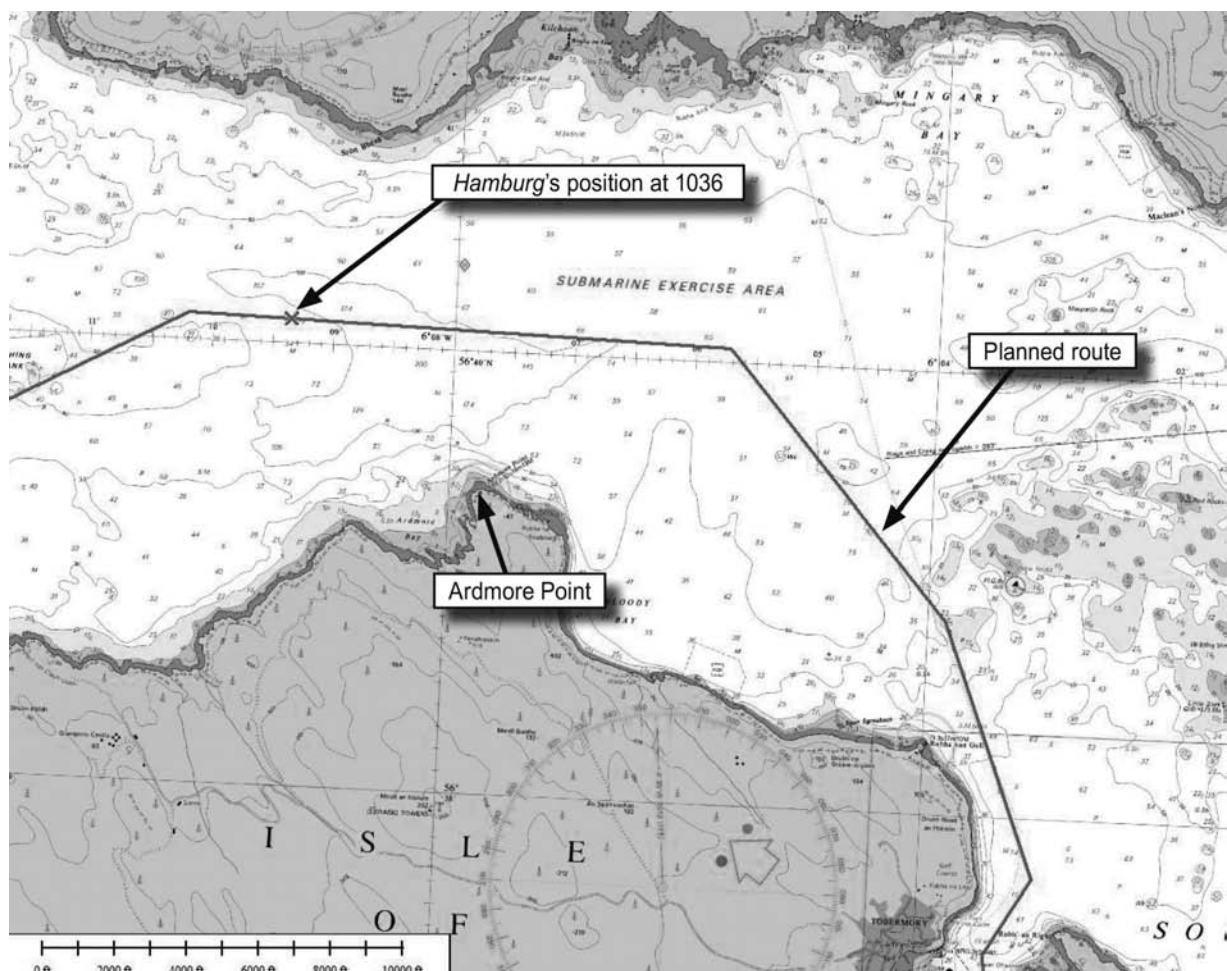
El informe cuestiona el liderazgo evidenciado por el capitán al indicar que no exigía, en el ejercicio de sus labores en el puente, los estándares acordes al adiestramiento y la experiencia que tenían los oficiales del buque. Ahonda en el cuestionamiento cuando indica que, de haberseles exigido, seguramente los oficiales hubiesen estado a la altura del requerimiento.

Como consecuencia de la referida debilidad, «cuando la derrota debió modificarse de manera intempestiva, las debilidades en el grupo de puente en el ejercicio de la navegación favorecieron la ocurrencia del incidente» (MAIB, 2016, S. 34).

Derrota planificada.  
La modificación de la derrota por la espera en la zona del círculo azul no fue incorporada en la carta.

(MAIB, 2016, S. 6).

El informe es más severo al puntualizar que «al aceptar y aprobar planes de viaje inadecuados y al no comprobar que el ECDIS (Electronic Chart Display System) se utilizara efectivamente o que el trabajo en las cartas fuera aceptable, el capitán estaba señalando a sus oficiales que no estaba preocupado por las normas de navegación a bordo y lo tomaron como una orientación de trabajo» (S. 34).



Se aprecia el valor que la agencia que investigó el accidente asigna a la actitud y al ejemplo como orientadores de las conductas de los subordinados.

El informe profundiza en sus conclusiones cuando señala las siguientes debilidades en la gestión de los recursos del puente, que, de haber sido oportunamente cuestionadas, podrían haber evitado el incidente (MAIB, 2016, s. 36):

- La derrota estaba incompleta y no seguía los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad de la Compañía.
- No se realizaron reuniones previas a cada maniobra importante para establecer claramente las responsabilidades y los detalles de maniobra.
- En su ingreso a la bahía Tobermory, el grupo de puente no fue posicionado acorde a la seguridad que la maniobra requería.
- La derrota no fue modificada cuando el capitán decidió mantenerse al garete al norte del Estrecho de Mull, a la espera del cruce con los buques que salían de la bahía Tobermory.
- Las posiciones en la carta colocadas por el segundo oficial y el cadete diferían significativamente, y el hecho no fue advertido.

b. NTS: Comunicación; Criterio: Impartir órdenes; Conceptualización: Dar órdenes a los miembros del grupo de puente y a todos aquellos que, sin formar parte del grupo de puente, estén subordinados por la función que desempeñan.

*Como resultado de la mala comunicación, el equipo de puente no pudo responder eficazmente a los desafíos derivados del desarrollo de la situación del tráfico en su aproximación al barranco New Rocks* (MAIB, 2016, s. 43).

De las grabaciones efectuadas por el sistema del buque, el informe señala que «era evidente que había muy poco flujo de información o discusión dentro del equipo de puente. Esto no es sorprendente, dado el hecho de que no tenían un entendimiento común del plan de llegada y trabajaban aisladamente en lugar de cohesionarse» (MAIB, 2016, s. 35).

Otro ejemplo que el informe brinda sobre las falencias en el criterio comunicación de las NTS quedó verificado en el informe con la transferencia del comando. De acuerdo con lo verificado, el capitán «no tomó el comando durante la guardia de 04.00 a 08.00, pero, durante el pasaje de guardia, el oficial de seguridad informó al segundo oficial (entrante) que el capitán había tomado el comando» (MAIB, 2016, s. 36).

Según el informe, esa toma del comando por parte del capitán no se registró en el Libro de Navegación, y el propio capitán, al firmar el libro, no corrigió ese error.

El informe elabora sobre la importancia de la comunicación para una efectiva gestión de los recursos del puente. En la comunicación, incluye toda la información que ofrezca elementos de juicio, así como los disensos o las diferencias profesionales de opinión. Para la agencia MAIB, estos disensos son esenciales en las operaciones seguras en un buque. «La ausencia de tal comunicación puede conducir a la producción de incidentes incluso en los grupos de puente más experimentados» (s. 36).

En la imagen siguiente, se evidencia la falta de comunicación y de manifestación del disenso. De acuerdo con el informe (MAIB, 2016, s. 8), el cadete de guardia colocó una posición en la carta náutica y, al notar que había una diferencia significativa entre su dato y el asentado por el oficial de guardia, la borró sin consultarlo.



**Las conclusiones del informe señalan, entre otras, que «Como resultado de la mala comunicación, el equipo de puente no pudo responder eficazmente a los desafíos derivados del desarrollo de la situación del tráfico en su aproximación al barranco New Rocks».**

Ello expresa claramente una falla en la comunicación, pero de manera adicional se relaciona con las fallas detectadas en el criterio liderazgo, ya que tanto la falta de seguridad del cadete como la incapacidad del oficial de guardia de generar empatía son aspectos representativos de ese criterio.

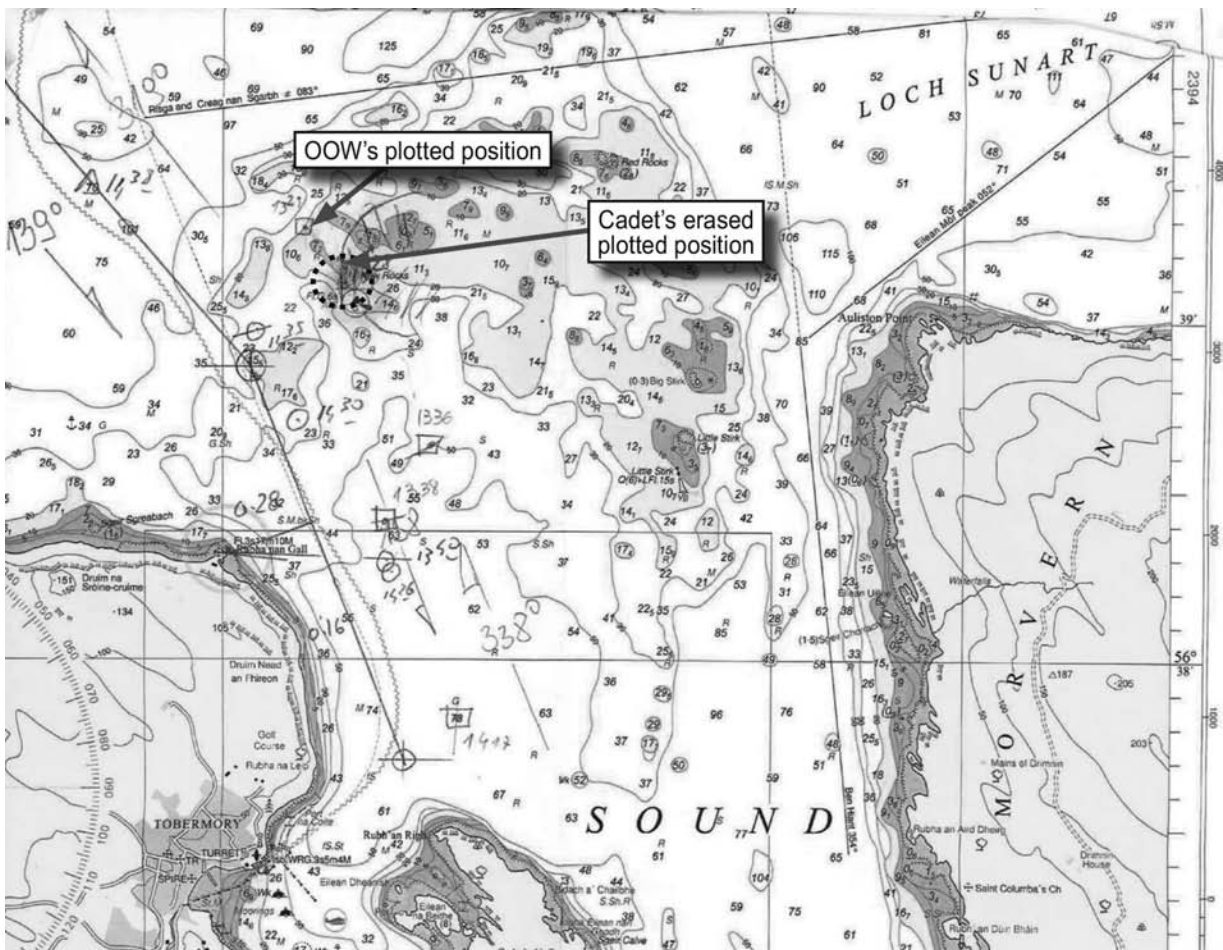
El informe cierra este punto sentenciando que «como resultado de la mala comunicación inherente, el equipo de puente del *Hamburg* no fue capaz de responder eficazmente a los desafíos resultantes de la situación de tráfico en desarrollo durante su acercamiento al banco de New Rock» (s. 36).

- c. NTS: Conciencia situacional; Criterio: Recopilar información;  
 Conceptualización: Recopilar activamente información para mantenerse actualizado con la situación cambiante.

*En el evento, no hubo suficiente personal en el puente para que el capitán mantuviera la conciencia situacional. Dado el número de oficiales certificados a bordo del Hamburg, habría sido conveniente que al menos un oficial de cubierta adicional se incorporara al grupo de puente una vez que el buque ingresó al Estrecho de Mull, con un rol específico, para la conducción de la navegación* (2016, s. 39).

En el período previo a la producción del incidente, el capitán del buque y el oficial de guardia estaban atentos a la situación de proximidad con otros tres buques. «Desde

Diferencia entre la posición reflejada por el cadete y por el oficial de guardia. (MAIB, 2016, s. 9)





su posición en el alerón de babor del puente, el capitán no veía ni la carta ni el ECDIS. Por consiguiente, si bien era consciente de la proximidad de la boya lateral de New Rocks, dependía de otros miembros del grupo de puente para proporcionarle informes oportunos y precisos sobre la posición del buque en relación con los peligros de navegación» (MAIB, 2016, S. 39).

En el marco de la NTS conciencia situacional y recordando que comprende para Endsley «la percepción de los elementos en un ambiente contextualizado en tiempo y espacio, la comprensión de su significado y la proyección de su evolución en el futuro mediato» (Flinn, R. O'Connor, P. Crichton, M., 2008, S. 17), el capitán necesitaba información que le permitiera hacer lo siguiente (MAIB, S. 39):

- Conocer la posición de su propia embarcación y las limitaciones en la maniobra.
- Conocer las posiciones de los buques que se acercaban y proyectar sus movimientos para entender sus obligaciones y maniobrar según correspondiera.
- Comprender las implicaciones de los puntos de pasaje próximos y sus consecuencias.
- Y, si fuera necesario, comunicarse con los buques que se acercaban para aclarar sus intenciones y coordinar las maniobras.

De acuerdo con el informe, el capitán se involucró en la situación de los buques próximos y perdió la visión general que debía mantener.

Agrega que aun cuando «el ECDIS hubiese sido empleado eficientemente, no había suficiente personal en el puente para las tareas que debían realizarse, los roles específicos de los individuos presentes no estaban claros y no se comunicaban efectivamente» (REPORT ON THE INVESTIGATION OF THE GROUNDING OF THE CRUISE SHIP HAMBURG IN THE SOUND OF MULL, SCOTLAND, 11 MAY 2015, S. 39).

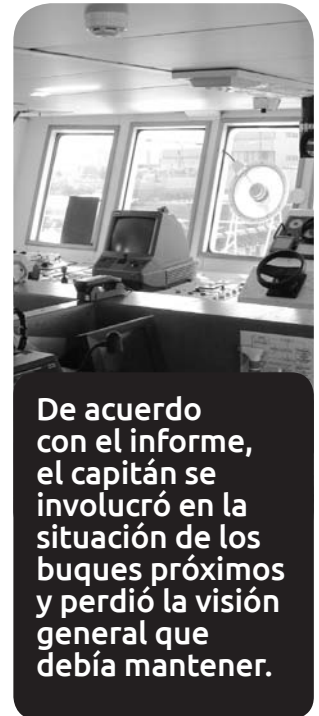
- d. NTS: Toma de decisiones; Criterio: Acción analítica; Conceptualización: Generación mental y comparación de múltiples cursos de acción para llegar a la solución óptima.

*La decisión del capitán de abandonar la bahía de Tobermory fue prematura, dado lo desconocido de la extensión del daño o su impacto en la seguridad del buque* (S. 43).

Con posterioridad al incidente, el capitán resolvió abandonar la bahía de Tobermory. Esta decisión para los autores del informe constituyó la toma de un riesgo elevado e innecesario, dado que no era posible dimensionar el daño y la capacidad del buque para navegar con seguridad.

Aun cuando era necesario buscar un lugar para reparar el buque y Belfast era una buena opción, «el *Hamburg* había encallado con suficiente fuerza para afectar los dos motores principales y dañar gravemente su sistema de propulsión» y el informe agrega que «aunque la evaluación inicial no encontró evidencia de vías de agua, la resistencia remanente de la estructura interna del buque no se había verificado, y la seguridad de la navegación del buque era desconocida» (MAIB, S. 38).

Finalmente, el informe se refiere a la falta de cuestionamientos al capitán por parte de los sistemas de monitoreo de tráfico y las autoridades en tierra bajo cuyo control se daba esta situación. Entiende la agencia MAIB que las autoridades de tierra deberían haber sido confrontados por su decisión, dadas las circunstancias.



**De acuerdo con el informe, el capitán se involucró en la situación de los buques próximos y perdió la visión general que debía mantener.**



## VI. Conclusiones

Inicialmente, es posible concluir que el ejercicio de las habilidades no técnicas influye de manera significativa la efectiva gestión de los recursos del puente. Estas habilidades constituyen procesos, y no acciones individuales, que se estructuran sobre externalidades positivas de la educación formal y, como herramientas de trabajo, admiten cierto grado de adiestramiento específico (por ejemplo: simuladores).

En su carácter de procesos, cada habilidad no técnica es un conjunto de las fases sucesivas en una determinada operación artificial. De esta manera, en la habilidad toma de decisiones, por ejemplo, se identifican una serie de fases, tales como análisis de la situación, factores determinantes, conclusiones, análisis de riesgos, modos de acción, entre otras. La reducción a fases posibilita identificar las fortalezas y las debilidades para orientar un eficiente adiestramiento.

Aun cuando están presentes en todos los integrantes del grupo de puente, la manifestación efectiva y el adiestramiento de las habilidades no técnicas exigen compromiso de los niveles gerenciales de la organización. Por tratarse de conductas rutinarias inherentes al servicio de los oficiales en el puente de comando, su aplicación es automática. La contracara de esta característica está dada tanto por la falsa asunción de la innecesariedad de su fomento como por la creencia de que su ejercicio se verá reflejado en todos los integrantes del grupo de puente sin necesidad de incentivos adicionales.

Como se observa en el caso de estudio adoptado para el presente trabajo, cada acción u omisión reflejada en el informe se corresponde con una habilidad no técnica, y su inobservancia afectó significativamente la eficaz gestión de los recursos del puente y, por ende, la operación segura del buque.

Los ejemplos tomados guardan similitud con el diario accionar de los grupos de puente en la Armada, y a partir de esta similitud es posible identificar falencias propias y encaminar su superación a través de la concienciación y el adiestramiento. ■

### BIBLIOGRAFÍA



















- Flinn, R. O'Connor, P. Crichton, M. (2008). *Safety at the Sharp End: A guide to Non-Technical Skills*. Burlington: EEUU de Norteamérica: Ashgate.
- Gregory, D. and Shanahan, P. (Abril 2010). *The Human Element: a guide to human behaviour in the shipping industry*. Von The Stationary Officers (TSO): [http://web.archive.nationalarchives.gov.uk/20110120060951/http://www.seasmart.org.uk/c4mca/lrgtxt/the\\_human\\_element\\_a\\_guide\\_to\\_human\\_behaviour\\_in\\_the\\_shipping\\_industry](http://web.archive.nationalarchives.gov.uk/20110120060951/http://www.seasmart.org.uk/c4mca/lrgtxt/the_human_element_a_guide_to_human_behaviour_in_the_shipping_industry) abgerufen
- Gregory, D., & Shanahan, P. (1. abril 2010). *The Human Element: a guide to human behaviour in shipping industry*. Abgerufen am 1. septiembre 2016 von <http://www.nautinst.org/>: [http://www.nautinst.org/filemanager/root/site\\_assets/forums/fatigue\\_forum/mca\\_the\\_human\\_element\\_a\\_guide\\_to\\_human\\_behaviour\\_in\\_the\\_shipping\\_industry.pdf](http://www.nautinst.org/filemanager/root/site_assets/forums/fatigue_forum/mca_the_human_element_a_guide_to_human_behaviour_in_the_shipping_industry.pdf)
- ICS. (2016). *Bridge Procedures Guide*. (I. C. Shipping, Hrsg.) London: Marisec Publications.
- Long, W. (12 2012). *Development of the Nontechnical Skills for Officers of the Deck (NTSOD) rating form: Calhoun*. Von Calhoun: The NPS Institutional Archive: [http://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/5071/10Dec\\_Long.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/5071/10Dec_Long.pdf?sequence=1&isAllowed=y) abgerufen
- Lynch, M. (01 2009). «Focus: Bridge Resource Management»: Department of Ecology State of Washington. Von Department of Ecology State of Washington: <https://fortress.wa.gov/ecy/publications/UIPages/Home.aspx> abgerufen
- MAIB. (2016). *Report on the investigation of the grounding of the cruise ship HAMBURG in the Sound of Mull, Scotland, 11 May 2015*. Southampton: Crown.
- Saeed, F. E. (06. 11 2014). *A proposed quantitative methodology for the evaluation: World Maritime International Journal*. Von <http://www.wmu.se/publications/wmu-journal>: <http://link.springer.com/article/10.1007%2Fs13437-016-0107-7> abgerufen
- Vieira, A., & dos Santos, I. (2010). *Communication skills: a mandatory competence for ground and airplane crew to reduce tension in extreme situations*. *Journal of Aerospace Technology and Management*, 2(3), 361-370.



**La manifestación efectiva y el adiestramiento de las habilidades no técnicas exigen compromiso de los niveles gerenciales de la organización.**



# Horarios y servicios de Sede Central

- 
**Salón de lectura y bar** .....Lunes 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 Naval** .....Ensayos 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.
- 
**Peluquería** .....Lunes, 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.
- 
**Biblioteca Sala "Capitán Ratto" (4to. Piso)**..Lunes a viernes de 1000 a 1600.
- 
**Baños** .....Lunes a viernes de 1300 a 2000.
- 
**Sauna** .....Lunes a viernes de 16:00 a 20:00, con turno acordado.
- 
**Masajes** .....Jueves 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.

# La defensa necesita construir capacidades

Por Juan Battaleme (\*)

CARI / Boletín del ISIAE | Nº 65 Marzo 2017

**E**xiste un renovado esfuerzo por quienes tenían incidencia directa en la formación de la política de defensa durante la administración anterior solicitando abrir un nuevo debate sobre el rumbo de la política de defensa de la actual administración. Al respecto dos artículos llaman la atención: “El País necesita una discusión sobre defensa”, (*La Nación*, 19-9-2016), y “Deuda de la Democracia: la defensa no tiene prioridad en la agenda pública” (*Perfil*, 3-12-2016).

Ambos comparten dos cuestiones claves: primero, ninguno toma en cuenta su rol en aquello que ellos llaman “la deuda de la democracia con la defensa en el país”; segundo, su debate aspira a continuar con un status quo desfavorable para las instituciones de la defensa nacional, manteniendo la parálisis existente en materia del desarrollo de las capacidades necesarias para cumplir con la misión principal de las FF.AA.: la preparación para la guerra en defensa de la integridad territorial, o como parte de una coalición en defensa de alguno concommitante con la comunidad internacional.

Todo debate demanda un punto de partida. En este sentido sería útil señalar el legado que se dejó en este campo desde la administración Menem, hasta Fernández de Kirchner. Primero, todos comparten la continuación sistemática de un presupuesto de menos del 1% del PBI, el cual resultó insuficiente para cumplir con la misión principal no solo por los escasos recursos asignados, sino también por el grado de ineficiencia en el gasto. Segundo, una pérdida consistente de medios. Desde fines de los ochenta que no hay un programa de equipamiento militar sostenido con las erogaciones que ello supone. Como consecuencia de nuestro retraso material se nos hace cada vez más difícil cooperar e interoperar militarmente con terceros países y cumplir con las múltiples misiones encomendadas por las leyes y el poder político.

El declive de las FFAA es profundo, ejemplo de ello, la aviación de combate es prácticamente inexistente; la capacidad de transporte aéreo es limitada, la insuficiencia de helicópteros pesados es un tema con consecuencias transversales tanto para la misión principal como las subsidiarias. La Fuerza Naval se encuentra en una situación similar, y el Ejército ha recibido medios, aunque la mayoría son capacidades “recuperadas”. En materia de capacidades, tal como se lo establece en el manual de planeamiento estratégico militar del EMCO el legado es inexistente.

Los debatientes pretenden “resguardar” el llamado “consenso democrático” acerca de la diferenciación entre defensa y seguridad producto de un contexto histórico determinado –la Guerra Fría y el impacto que tuvo en nuestras dictaduras– el cual se reflejó en la ley de defensa nacional 23.554, ha perpetuidad. El decreto de reglamentación vigente de Kirchner fue claramente un esfuerzo por cimentar esta visión disfuncional para el país.

Con argumentos que se reiteran y cercanos a lo falaz, se preocupan por el eventual empleo en misiones subsidiarias de apoyo a la autoridad civil en operaciones de seguridad. El argumento que utilizan es rústico: “no están entrenadas, ni poseen el equipamiento para hacerlo”. Sería bueno que lo refinan ya que se las puede entrenar y equipar a tal efecto; solo es cuestión de tiempo y voluntad.

Un ejemplo de ello proviene del entrenamiento para Misiones de Paz (OMP) el cual demanda entender los entornos urbanos complejos del Siglo XXI, y la coordinación efectiva con actores del campo de la seguridad y eso nuestras fuerzas lo han hecho con una gran capacidad cuando han sido desplegados. Reorientar el esfuerzo y no preocuparse por quién entra y quién debería quedarse afuera debería ser el eje de la acción política.

Si aquello que les preocupa es el hecho de que se concentrarían en una misión subsidiaria, cabría destacar que los llamados “replegados” han sido los mentores en la alteración de las prioridades haciendo que este tipo de misión sea actualmente la principal.

Comencemos por las OMP, se las entrenó y equipó, se lograron éxitos internacionales y luego -los hoy llamados “replegados”- decidieron retraerse de esa misión. Luego se instaló el “combate” a los desastres naturales, como nueva misión usando los escuetos recursos logísticos existentes de las FF.AA. para reemplazar operativamente los inexistentes de aquellos que deberían encargarse de tales eventos. Lamentablemente tampoco las equiparon bien para esta tarea. La logística militar ya se encuentra desbordada por las crisis ambientales actuales. Un ejemplo: la 7ª Fuerza Aérea nunca fue equipada con aviones hidrantes que tengan capacidad de respuesta frente a los incendios que azotan año a año al país. Ciertamente los replegados, devenidos en debatientes, prefieren una versión light de las FF.AA. cercana al cero.

Para una nación que se dice con “destino antártico”, la campaña antártica se tercerizó a Rusia, como consecuencia de una completa desidia en la reparación del Alte. Irizar, eso nos expone claramente la consideración que tenía la administración Fernández de Kirchner y sus gestores por el futuro de la integridad territorial del país.

Asimismo, los replegados cuestionan el tipo de asociación y con que países conviene o no cooperar. Recientemente, el CEMIDA denunció el acuerdo de cooperación firmado entre las FF.AA. y la Guardia Nacional de Georgia (EE.UU.) (Ámbito financiero, 21-12-2016) para mejorar la capacidad de acción en materia de desastres naturales, y cumplir eficazmente con la tarea encomendada, utilizando el familiar “peligro” para la soberanía. ¿Lo es?, ¿En que la afecta? EE.UU. al igual que otros países, suman capacidades para la Argentina. Debatible es cuales se pueden sumar en función de la misión, pero no la necesidad de cooperar, ya que por nuestra posición geográfica no tenemos grandes incompatibilidades y la generación de espacios de seguridad son compatibles con las políticas de orden internacional.

Ahora bien, los replegados se han mantenido en un pudoroso silencio cuando se hicieron los acuerdos que permitieron la instalación de infraestructura de eventual uso dual para el programa espacial chino. Dada la actual dinámica entre ambas potencias ese movimiento genera más problemas y constricciones para la soberanía nacional que un acuerdo marco con una guardia estadual.

Señalado lo anterior, cierto es que llegó la hora de construir un nuevo consenso: el cual llame a debatir cuantos recursos se van a destinar a la misión primaria de las FF.AA., que capacidades incorporar, y con que ventana de tiempo. Ya que la posibilidad de un conflicto territorial entre vecinos es baja, discutamos como deberíamos estructurarlas de cara a los desafíos que tenemos en los llamados espacios comunes donde existe un creciente posicionamiento internacional por parte de futuros competidores. ¿Debemos ampliar la fuerza de submarinos en los próximos 15 años?, ¿porque no equipamos a la Fuerza Aérea para que cumpla con misiones de interceptación y ataque naval mientras que mejoramos la aviación naval en función de tareas de identificación de buques, misiones SAR y tareas anti-submarinas, todas de largo alcance? ¿Vale la pena desarrollar capacidades Anti-acceso y Denegación de Área?. ¿cómo vamos a incorporar de robótica y la ciberdefensa en la estrategia operacional del país?. ¿Cómo vamos a mejorar el comando y control argentino? Asimismo porque no crear sinergia equipando a nuestras FF.AA. de forma concéntrica con capacidades logísticas, que le permitan desplegarse efectivamente en cualquier momento y lugar, luego aquellas que pueden servir de base material para operaciones relacionadas con los problemas intermésticos para finalizar con el aparato de combate propiamente dicho. Ello se puede hacer sin cambiar nuestra actitud estratégica la cual puede permanecer defensiva. Eso sería algo innovador a debatir, donde los replegados tienen poco que aportar, porque cuando estuvieron en la gestión no lo hicieron. Esto requeriría desarrollar capacidades, lo cual no implica apartarnos del consenso construido, pero dándole la actualidad necesaria para que no sea letra muerta. ■

*(\*) El autor es Licenciado en Ciencia Política (UBA); Magister en RR. Internacionales (FLACSO); Master en C. del Estado (UCEMA); Candidato a Dr. en Historia (UTDT); miembro del Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos del CARI.*



# LA POLÍTICA EXTERIOR DE LA ARGENTINA Y SU TERRITORIO NACIONAL



---

Raúl A. Ricardes

**L**os Estados nacionales elaboran sus políticas y sus estrategias, y definen sus objetivos coordinando sus tareas entre las distintas áreas y organismos de sus gobiernos. En el campo de las relaciones internacionales, esta coordinación se ha observado histórica y prioritariamente entre las áreas ministeriales de la Economía, las Relaciones Exteriores y la Defensa Nacional. En este sentido, la experiencia de nuestro país no ha sido distinta.

Por su situación interna actual de crisis así como también por la evolución rápida y compleja de las relaciones internacionales contemporáneas, se hace necesario, para trazar los nuevos rumbos de la política exterior argentina y definir sus objetivos, tomar especialmente en consideración tanto los precedentes históricos como las acuciantes realidades de nuestro país y de América del Sur. En efecto, la República Argentina finalizó, en forma parcial, la labor de definir sus fronteras terrestres, insulares y marítimas luego de terminada la guerra de la independencia nacional y los conflictos armados con el Brasil en 1826 y con el Paraguay en 1865, que concluyó con la celebración del Tratado de Límites con Chile en 1881 y con la incorporación de las islas Orcadas en 1904. El citado acuerdo con Chile significó la incorporación de más de ochocientos mil kilómetros cuadrados al

territorio soberano de la nación. Esa labor no está concluida. Nuestro país deberá atender las situaciones no resueltas con el Reino Unido respecto de la recuperación del ejercicio de la soberanía por la Argentina sobre las islas Malvinas y sus espacios marítimos circundantes, así como también la disputa de soberanía existente, también con el Reino Unido, con relación a las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur. La zona marítima y territorial austral comprende, además, la región antártica, área de vital importancia estratégica, económica y política para la Argentina.

En los últimos años, el fenómeno del calentamiento global de la Tierra ha dado lugar, en la Antártida, a un progresivo descongelamiento de los hielos de ese continente, similar al que ha tenido lugar en la región del Mar Glacial Ártico.

Nuestro país, como ya se indicó, ha estado presente en la región antártica desde fines del siglo XIX. El continente antártico está regulado por el tratado suscrito en 1959 y, desde entonces, la Argentina acentuó su presencia y su acción con el establecimiento de bases o de estaciones en las que se desarrolla una importante labor científica y técnica. Nuestro país ha aumentado, también, su gravitación con el establecimiento de la Secretaría Antártica en Buenos Aires, en el año 2000.

En su calidad de Estado reclamante de soberanía, la Argentina continuará reafirmando sus aspiraciones a lograr, en un tiempo futuro, el reconocimiento y el ejercicio de sus derechos sobre la porción del territorio reclamado a través de una acción continuada dentro de un marco de paz y de desarrollo en ese espacio y en sus áreas circundantes en conjunción, ante todo, con Chile y con otros Estados interesados.

La preservación, el uso, la navegación y la explotación racional de las aguas y de las rutas marítimas así como también de los recursos vivos, minerales y combustibles continuarán teniendo lugar en el área antártica de acuerdo con los convenios vigentes y con la participación principal, según nuestro ordenamiento institucional, de los Ministerios de Economía, de Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional, y de sus instituciones y organismos dependientes.

Esa relación de coordinación y de cooperación entre las tres áreas del Estado nacional arriba mencionadas se extiende, también, a otros campos internacionales, como son la preservación del medio ambiente y de sus diversos recursos en las extensas áreas del mar territorial adyacente a las costas argentinas.

Desde la adopción de la Carta de las Naciones Unidas en 1945, la responsabilidad de sus Estados miembro de contribuir al mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales obliga a los Estados a estar debidamente preparados, de acuerdo con sus posibilidades, para el cumplimiento de esas obligaciones. Quizá, en este sentido, el aspecto más positivo fue el apoyo que las Naciones Unidas dio, en 1956, a la creación de las Operaciones de Mantenimiento de Paz, que, con la adopción de nuevas modalidades y de objetivos surgidos en la década de los años 1990, ha permitido a la Organización mundial intervenir principalmente en acciones vinculadas con la terminación de conflictos civiles, la creación de nuevos Estados y la atención de desastres naturales. En este sentido, nuestro país tuvo un papel destacado desde que decidió crear uno de los primeros Centros de Capacitación de América Latina para la participación de las Fuerzas Armadas en Operaciones de Paz, en diversas regiones del mundo. Para ello, se estableció, también, un sistema eficaz de coordinación entre los ministerios de RR. EE., Defensa Nacional y Economía, que permitió una instrumentación adecuada para la participación de sus contingentes en los más diversos teatros de operaciones del mundo.

Estas labores conjuntas entre las mencionadas áreas de las Relaciones Exteriores, la Defensa Nacional y la Economía de la Nación son ejemplos de una senda abierta de cooperación que se prolongará en el futuro con las nuevas circunstancias y desafíos que nos presentará un mundo más abierto e integrado. ■

El Embajador Raúl A. Ricardes es abogado de la UBA, doctor en Derecho, Woodrow Wilson School for Public and International Affairs, de la Universidad de Princeton, Beca Albert Parvin Fellowship.

Se desempeñó como Subsecretario de Política Exterior; Embajador en el Reino de Dinamarca y de la República Helénica de Grecia; representante permanente ante la OEA; Enviado Especial a la República de Haití; representante permanente alterno ante de las Naciones Unidas.

Ha sido profesor en la UBA, Universidad Torcuato Di Tella y Escuela Superior de Guerra conjunta.

**La zona marítima y territorial austral comprende, además, la región antártica, área de vital importancia estratégica, económica y política para la Argentina.**

# REFLEXIONES SOBRE LA ARMADA

---

Eduardo Carlos Llorens

FOTOGRAFÍAS CORTESÍA DE GACETA MARINERA. ARMADA ARGENTINA.



La situación estratégica de fines del siglo pasado se caracterizó por el denominado proceso de globalización, motorizado por el impactante desarrollo de las tecnologías de la información y las comunicaciones. Este proceso continúa en los comienzos del tercer milenio y pone en evidencia aspectos muy positivos, pero también situaciones de crisis, generadoras de riesgos impensados aún para actores relevantes en el escenario internacional.

En este contexto, fueron muchos los que creyeron que surgía la renovada posibilidad de una convivencia pacífica basada en la cooperación y en la búsqueda de soluciones consensuadas a los grandes problemas que enfrenta la humanidad.

Sin embargo, el conflicto continúa presente en el escenario mundial y se caracteriza por un elevado grado de incertidumbre en cuanto a su naturaleza, por una gran imprevisibilidad en cuanto a su desencadenamiento y por una acentuada aceleración en su desarrollo.

Puede considerarse, sí, que han disminuido las probabilidades de conflictos generalizados de alta intensidad, pero, simultáneamente, han estallado conflictos regionales inter- o intraestadales de media o de baja intensidad y prolongados en el tiempo.

Además, la posesión de armas de destrucción masiva y de tecnologías relativamente accesibles que permiten vulnerar los más avanzados sistemas de control por parte de estados cuyos gobiernos resultan escasamente confiables y el incremento del factor religioso y el fanatismo asociado a él en determinados conflictos están configurando un escenario de inestabilidad global de gran riesgo.

Dentro de este marco y pese a los procesos de regionalización y de globalización, el Estado Nación continúa siendo el actor internacional indiscutible y, en la práctica, no restringe su soberanía ni renuncia a su deber y derecho indelegable de proveer a la defensa de sus intereses nacionales.

Muchos países han emprendido reformas o reestructuraciones en sus instrumentos militares tendientes a reducir gastos en un escenario distinto del que caracterizó el período de la guerra fría. Esas reformas, sin embargo, no han reducido en ningún caso su poder relativo cualitativo ni han hecho peligrar la eficaz defensa de sus intereses.

Podríamos sintetizar diciendo que se produjo una adecuación acorde a las nuevas amenazas percibidas, acompañada normalmente de un fortalecimiento cualitativo basado en el uso de altas tecnologías.

En el caso de nuestro país, el diseño de las Fuerzas Armadas se sustentó en las hipótesis de conflicto tradicionales, que configuraban un oponente y un teatro de guerra eventual determinado y que generaban un despliegue territorial, organización, medios y planes de

---

El Capitán de Navío IM  
VGM (R) Eduardo Carlos  
Llorens es Doctor en  
Ciencia Política.





**Los procesos de integración regional no han dado los resultados esperados.**

operaciones que servían o eran funcionales a esa finalidad. Es decir, se creaba un poder orientado hacia un fin específico que se iba retroalimentando como consecuencia de una percepción similar por parte del oponente, que adoptaba las medidas consideradas convenientes para reducir la amenaza. Esto daba origen a claras políticas de competencia y a carreras armamentistas que, en lugar de disminuir las posibilidades de enfrentamiento, acercaban a las partes peligrosamente al conflicto armado.

Esas hipótesis fueron paulatinamente decreciendo y suplantadas por políticas de cooperación y la tendencia a la integración regional.

Esto no significa, sin embargo, que el escenario sea menos riesgoso: el reordenamiento estratégico global dio origen a nuevas amenazas a la seguridad, pero estas no provienen necesariamente del tradicional enfrentamiento con un poder estadual orientado previo, sino de la explotación por parte de eventuales oponentes, estaduales o no, de las vulnerabilidades que un Estado Nación ponga en evidencia.

En este contexto, los procesos de integración regional, sin entrar en un análisis pormenorizado, no han dado los resultados esperados. El MERCOSUR no logró consolidarse y, después de las grandes expectativas que generó en su origen, hace más de un cuarto de siglo, su accionar se diluye en discusiones y en conflictos sectoriales. La UNASUR, organización regional que incorpora todos los países de América del Sur y que fue creada hace pocos años, pretende, además de ser un foro político, constituir una alianza estratégica orientada a la defensa regional.

Este último loable objetivo está, sin embargo, muy condicionado por dos problemas que podrían considerarse estructurales y determinantes: en primer lugar, la marcada asimetría en términos de poder de los actores involucrados y, en segundo lugar, las diferentes e incongruentes asociaciones y alianzas que esos mismos actores han formalizado en cuestiones de equipamiento militar y de adquisición de armamentos con actores muy disímiles y potencias extrarregionales.

En la Argentina, en concordancia con lo dispuesto en la Ley de Defensa Nacional, para proteger los intereses nacionales de agresiones externas, el instrumento militar debería estar en capacidad de disuadir y de ser empleado en forma efectiva si la disuasión fracasare, manteniendo una actitud estratégica militar defensiva según las reglas de juego internacionalmente aceptadas.

Esta actitud implica ceder siempre la iniciativa del empleo de los medios militares a cualquier eventual oponente para no constituirse en agresor.

Para disuadir, se debe estar en condiciones de producir una amenaza de daño a objetivos materiales que signifiquen un elevado costo para el oponente.

Para la opción de empleo efectivo, se debe estar en condiciones de destruir fuerzas, producir daño a objetivos materiales, y ocupar y controlar espacios de interés.

Los océanos y los territorios antárticos han incrementado su relevancia estratégica, lo que ha motivado que la mayoría de los estados, incluso aquellos con escaso o mediano desarrollo económico, renueven y potencien su poder naval. Por su condición de país ribereño, el Atlántico Sur constituye un espacio de importancia vital para la Argentina.

El ejercicio pleno de los derechos correspondientes en los espacios marítimos soberanos y jurisdiccionales y el cumplimiento de las responsabilidades emergentes de la condición de Estado ribereño enfrentan, sin embargo, desafíos de envergadura:



la ocupación colonial británica del territorio insular de Malvinas y Georgias del Sur, la indefinición sobre la soberanía antártica y la disminución de capacidades navales. Este último aspecto llegó a un punto tal que, en el contexto de las inversiones en armamento y las previsiones de rearme de países vecinos, se ha modificado sustancialmente la ecuación estratégica regional con un claro retroceso para la Argentina.

Debe considerarse, además, que para actuar en aguas de interés, es decir, en las jurisdiccionales o en aquellas localizadas en áreas donde deba contribuirse a sostener algún interés nacional, aún en forma circunstancial, nuestro país también carece de las capacidades mencionadas y no ha consolidado, hasta el momento, alianzas estratégicas que le permitan disminuir tal vulnerabilidad.

Una interpretación restringida y muy extendida acerca de la misión de la Armada expresa que su razón de ser, su finalidad, es la de proteger los intereses marítimos de la Nación. Ello es cierto, pero solo parcialmente; la Armada existe, se diseña y construye su especificidad en razón de una misión más amplia: la contribución a la protección o la obtención de los intereses nacionales, sin importar su localización espacial. Es decir, existe, se diseña y construye su especificidad en relación con el ámbito donde y desde donde debe actuar –el mar– y no en función de la localización espacial de los intereses que debe proteger.

**La Armada existe, se diseña y construye su especificidad en razón de una misión más amplia: la contribución a la protección o la obtención de los intereses nacionales, sin importar su localización espacial.**



**Los espacios marítimos pueden categorizarse en: soberano, como el mar territorial; jurisdiccional, como la Zona Económica Exclusiva, y el área de responsabilidad SAR; y de interés, como las aguas contiguas a las jurisdiccionales o las localizadas en áreas donde deba contribuirse a proteger, sostener u obtener un interés nacional.**

La Armada no encuentra su razón de ser en los intereses marítimos, sino en el hecho de que la Argentina sea un país ribereño con extensas costas, en la dependencia que el país tiene en las vías de comunicación marítima y en las fortalezas o las vulnerabilidades que tales condiciones imponen a los intereses de la Nación, aún a aquellos localizados en territorio continental. El mar es su ámbito, en él y desde él actúa.

Los espacios marítimos pueden categorizarse en: soberano, como el mar territorial; jurisdiccional, como la Zona Económica Exclusiva, y el área de responsabilidad SAR; y de interés, como las aguas contiguas a las jurisdiccionales o las localizadas en áreas donde deba contribuirse a proteger, sostener u obtener un interés nacional.

Podemos intentar definir la finalidad de la Armada respondiendo cuatro interrogantes sustanciales:

## ¿Qué debe hacer la Armada?

Contribuir a cumplir con el mandato constitucional de la defensa nacional integrando el instrumento militar.

## ¿Para qué debe hacerlo?

Para proteger o alcanzar los intereses nacionales que se determinen independientemente de su categoría y localización espacial. Encuentra sustento en la Constitución Nacional y en la Ley de Defensa Nacional.

## ¿Cómo debe hacerlo?

Según el texto de la Ley de Defensa Nacional, contribuyendo a lograr un efecto disuasivo para eventuales agresores externos y, si la disuasión fracasara, mediante el empleo efectivo de sus medios, que implica estar en condiciones de ejecutar las operaciones militares necesarias, sean estas específicas, conjuntas o combinadas.

## ¿Dónde debe hacerlo?

En y desde el mar, considerando tanto los espacios marítimos soberanos, aquellos donde ejerce alguna jurisdicción o los de interés, sea este permanente o circunstancial. El mar es su ámbito.

Entre los principales objetivos y tareas que la Armada debería estar en condiciones de satisfacer, podemos detallar:

- control y protección de los espacios marítimos soberanos y jurisdiccionales
- control y protección de las líneas de comunicación y de comercio internacional
- contribución al ejercicio pleno e irrestricto de la soberanía en las Islas Malvinas
- acceso y permanencia en los territorios antárticos e insulares
- control y protección de los pasos interoceánicos
- protección de la explotación sustentable de los recursos renovables y no renovables
- capacidad de presencia y acción en los espacios marítimos de interés
- contribución a la preservación del medio ambiente marino y antártico
- desarrollo científico y tecnológico asociado y de aplicación

A modo de síntesis, podríamos, entonces, ensayar una definición de la misión o el rol básico de la Armada: «Contribuir a la Defensa Nacional en forma disuasiva o efectiva, en y desde los espacios marítimos soberanos, jurisdiccionales o de interés, a fin de proteger y de garantizar de modo permanente los intereses nacionales».

Otras misiones o roles complementarios que debería satisfacer la Armada para el cabal cumplimiento de la Ley de Defensa y los compromisos adquiridos serían:

- Participar en operaciones de seguridad interior en los términos que prescribe la Ley 24.059.
- Participar en operaciones de paz o en coaliciones multinacionales por mandato de organismos internacionales.
- Participar en el desarrollo de medidas de cooperación y de confianza mutua para contribuir a la prevención de situaciones de conflicto.
- Cumplir con las responsabilidades de búsqueda y rescate en el espacio marítimo asignado.
- Apoyar la actividad antártica.
- Contribuir con sus medios en actividades de asistencia humanitaria.
- Contribuir con sus medios en actividades de apoyo a la comunidad.
- Contribuir a la preservación del medio ambiente marino y antártico.

Para poder cumplir con estas misiones, la Armada debería poseer, a mi criterio, dos capacidades genéricas: la de control de los espacios marítimos, sean estos soberanos, de jurisdicción o de interés nacional y la de proyección de fuerzas en y desde esos espacios.

Para satisfacer estas capacidades, una fuerza naval requiere:

- Estar integrada por personal idóneo, capacitado, adiestrado y con aptitud para el combate, en todos los niveles de conducción y de ejecución.
- Ser versátil y tecnológicamente desarrollada.
- En un ámbito cibernético hostil, poseer sistemas de comando, control, comunicaciones e inteligencia, capacidad de sostén logístico y doctrina de empleo que aseguren el accionar específico y garanticen la interoperabilidad necesaria para el accionar conjunto y combinado.
- Poseer una estructura flexible y una dimensión acorde a los intereses que deban protegerse, los roles que deban cumplirse, los espacios en los que deba operar, los tiempos de alistamiento y empleo que se le exijan, y la capacidad económica y tecnológica para mantenerla.
- Disponer de una adecuada capacidad de proyección de fuerzas y alta movilidad.

«Es imprescindible que la Nación, en su conjunto, tome conocimiento y conciencia de la situación en la que se encuentra el Sistema de Defensa Nacional por el deterioro de su instrumento militar y de la necesidad de actuar en brevísimo plazo para revertirla.

Los estados de colapso y de indefensión son las gravísimas consecuencias de las políticas y de las acciones o las inacciones adoptadas por la conducción de dicho sistema durante décadas.

Debemos, también, decir que dichas consecuencias deberían conllevar responsabilidades administrativas, políticas y hasta penales en caso de verificarse contravención al explícito mandato constitucional de la defensa».. ■



**La Armada debería poseer control de los espacios marítimos, sean estos soberanos, de jurisdicción o de interés nacional, y proyección de fuerzas en y desde esos espacios.**



# Novedades sobre actividades culturales y académicas

Desarrolladas en el primer semestre de 2017

## ACADÉMICAS

JUEVES 16 DE MARZO

**Guerra del Paraguay: operaciones en los ríos**

**Los ríos: ¿obstáculos o rutas?**

CN IM VGM (R) Hugo Jorge Santillán

JUEVES 23 DE MARZO

**El Asilo Diplomático y Naval Argentino durante la Guerra Civil Española**  
**Los marinos argentinos del torpedero Tucumán y crucero 25 de Mayo en 1936/1937**

CN (R) Mag. Tomás Merino

MARTES 28 DE MARZO

**Malvinas 82: Cómo y porqué**

Dr Alberto A. De Vita

MIÉRCOLES 5 DE ABRIL

**Operación Rosario: Un caso singular**

CNIM VGM (R) Hugo Jorge Santillán

JUEVES 20 DE ABRIL

SANIDAD EN COMBATE

**Presentación del libro: "Pelota de tenis"**

**Una historia de vida en Malvinas**

CNME VGM José A. Montivero  
Panel Cnel Médico Carlos Iglesias  
y Enfermera VGM Silvia Barrera

JUEVES 27 DE ABRIL

**El Bahía Paraíso en Malvinas**

Dr. VGM Carlos A. Bertini

y CNCO (R) VGM Fernando B. Santos

MARTES 9 DE MAYO

**El RI 12 del EA en el combate de Pradera del Ganso**

TCNL VGM (R) Alberto Frontera  
Panel de desertantes: My VGM (R) Arnoldo R. Buompadre, TCNL VGM (R) Juan C. Yorio, CAP VGM (R) Carlos F. Tamini y My VGM (R) Marcelo R. Colombo

MARTES 16 DE MAYO

**Testimonio de un corresponsal de guerra**

Nicolás Kasanzew

MARTES 27 DE JUNIO

**Los comandos del Ejército en Malvinas**

Integrantes de la Compañía de Comandos  
601 y 602 del EA

JUEVES 22 DE JUNIO

**La Aviación Naval de Ataque y Exploración en Malvinas**

CN VGM (R) Roberto Curilovic  
y CN VGM (R) Sergio Sepetich

MARTES 13 DE JUNIO

**Malvinas: La batalla aérea**

Expositor: CM VGM (R) Jorge N. Barrionuevo

MARTES 6 DE JUNIO

**Tumbledown:**

**El último combate**

CNIM VGM (R) Carlos Daniel Vázquez

MARTES 30 DE MAYO

**Grytviken y la Aviación Naval Antisubmarina embarcada en 1982**

CN VGM (R) Oscar O. Brandeburgo  
CN VGM (R) Guillermo Guerra  
CN VGM (R) Juan J. Membrana

MARTES 23 DE MAYO

**Los submarinos Santa Fe y San Luis en la Guerra de Malvinas**

CL VGM (R) Ricardo L. Alessandrini  
y CF VGM (R) Horacio A. Bicain

## CULTURALES

MARTES 4 DE ABRIL

**Concierto del pianista Ariel Sorrentino Quilici**

MARTES 18 DE ABRIL

**Camerata Vicente López "Encuentro de culturas"**

del Grupo "Alma Eslava", integrado por Alexander Dounaev (balalaika, dombra, mandolina, guitarra), Viera Kalinichenko (presentadora, cantante), Olga Sakovich (violín y voz), Margarita Dounaeva (piano, teclado, voz) y Pablo Goldstein (acordeón, flauta), acompañados por Mónica Vigo (castañuelas) y los cantantes líricos Liliana Vigo Lima y Víctor Betinotti.

MARTES 2 DE MAYO

**Concierto "Clásicamente Popular"**

ofrecido por la Orquesta Sinfónica del Consejo Profesional de Ciencias Económicas CABA, dirigida por el profesor Juan Carlos Stoppani.

MARTES 9 DE MAYO

**Concierto de Música europea de Eslovaquia-Hungría-República Checa-Polonia**

ofrecido por Oleg Pishénin (concertino), Lucrecia Herrero (violín II), Javier Portero (viola), Mariana Levitin (violoncello), Juan Ufor (piano) y el Coro Masculino Kodály (Alumnos del Conservatorio J.J. Castro), dirigidos por Sylvia Leidemann, auspiciado por la Embajada de Hungría, Fundación Bethlen y Ars Hungarica (Asociación Civil de Música y Cultura).

MARTES 6 DE JUNIO

**"Música para el recuerdo 1920-1970"**

ofrecido por la Orquesta Five For Jazz, dirigida por el profesor Juan Carlos Stoppani.

MARTES 27 DE JUNIO

**El Nacionalismo Musical Argentino: un recorrido por el tiempo**

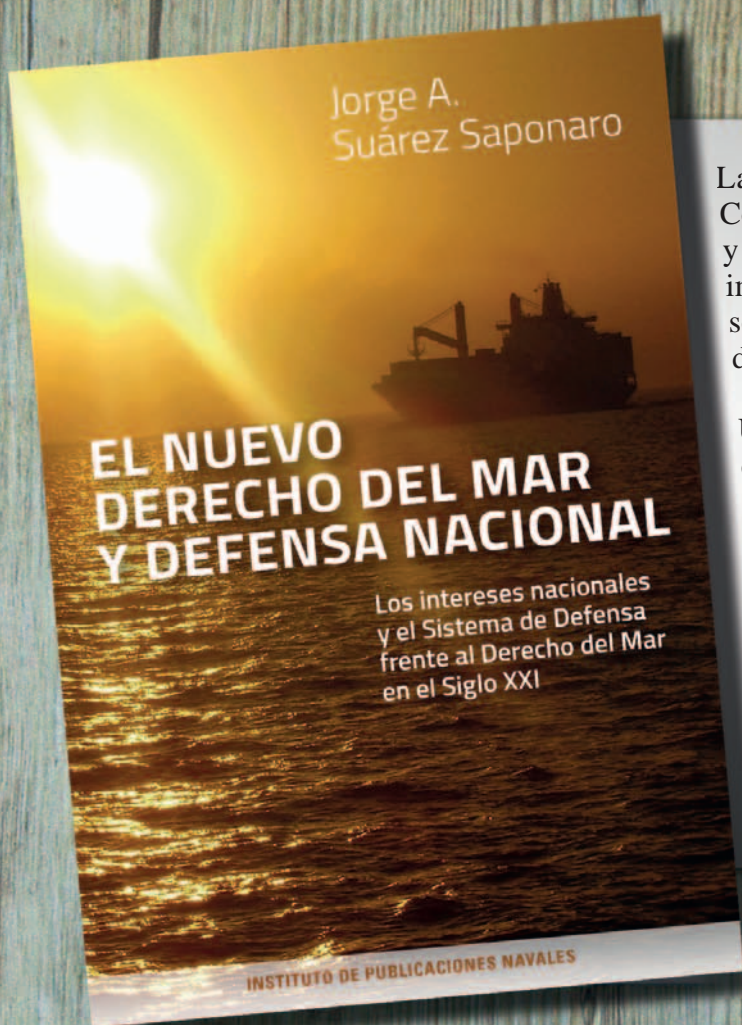
Concierto ofrecido por la soprano Johanna Padula, la mezzosoprano Luz Matas y el pianista Tomás Ballicora, a beneficio del Hogar Naval Stella Maris.

# 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](http://www.centronaval.org.ar/boletin/bcn-escriba.html)



La obra analiza el impacto que tiene la Convención del Mar, en los Intereses Nacionales y el Sistema de Defensa, poniendo de relieve la importancia del mar para el desarrollo y la seguridad del país. Además incorpora una serie de propuestas, muchas de ellas, inéditas.

Un libro que no puede faltar en su Biblioteca, especialmente para aquellos interesados en profundizar sus conocimientos en Intereses Marítimos, así como promover un debate constructivo sobre la importancia del Mar para el porvenir y seguridad de la Argentina.

**Adquiéralo en el Instituto de Publicaciones Navales**  
Galería Larreta Local 28, Florida 971 o San Martín 954  
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43  
Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800  
[info@ipneditores.com.ar](mailto:info@ipneditores.com.ar)





# SUGERENCIA SOBRE OBRAS COMPLEMENTARIAS EN NUESTRA EX COSTANERA SUR Y LA RESERVA ECOLÓGICA LINDERA

---

Augusto C. Noël





**E**l recuerdo, de la gente de mi generación y de quienes nacieron poco después, de lo que significaban las facilidades que ofrecía la Costanera Sur de la ciudad para el grueso de su población en cuanto a espacios para paseos y recreación, y la comparación con lo que dicha Costanera es en la actualidad me decidieron a hacer uso de mi primera oportunidad para expresarme en la Academia de Ingeniería sobre la situación de deterioro observada y para brindar una sugerencia que tiene plena relación con temas de incumbencia de nuestra profesión de ingenieros.

La oportuna decisión de aprovechar lo que originalmente fue un vaciadero de escombros sobre los embancamientos costeros frente a la Costanera Sur de la ciudad, en el año 1962, donde luego se desarrolló un bosque natural que dio sustento a la actual Reserva Ecológica, podría ser ampliamente complementada con algunas obras que permitieran a la población disfrutar más de la Reserva como lugar de esparcimiento, con una vista irrestricta del Río de la Plata y con mayor facilidad para observar la naturaleza.

A fin de interpretar mejor el alcance y los motivos de esta sugerencia, mostramos fotos de la disposición de la Costanera Sur de la ciudad de Buenos Aires y de su balneario en la primera mitad del siglo pasado y fotos de la misma área en la actualidad; asimismo, se incluirán esquemas de las obras propuestas.

## 1) Los objetivos de las obras sugeridas son los siguientes:

- a) Generar las facilidades para que una gran masa de la población pueda disfrutar de vivencias recreativas en tres espacios: lo que fue el Balneario Popular Costanera Sur, los límites de la Reserva y sus lagunas interiores.
- b) Crear o adaptar los espejos líquidos existentes –actualmente insuficientes en la ciudad– a fin de que puedan utilizarse para deportes náuticos.
- c) Devolver a la ciudad de Buenos Aires el carácter que tuvo como ciudad ribereña desde su fundación. Ello permitiría a sus habitantes volver a gozar de la visión irres-

El Capitán de Corbeta Ingeniero (R) Augusto C. Noël es Ingeniero Naval y Mecánico por la UBA.

Es Miembro de Número de la Academia Nacional de Ingeniería.

Se desempeñó como docente en los Talleres de la Base Naval Río Santiago, en la Escuela Industrial Ensenada, en la Escuela Naval, en la Facultad de Ingeniería de la UBA y en la Universidad Nacional del Sud.

Realizó decenas de proyectos, direcciones de obra y supervisión para empresas vinculadas a la ingeniería naval, entre las que se puede mencionar:

Astillero Alianza, Ugland (Noruega), SANYM, Plasmar, Turisur, Astillero Unidelta, Astillero Mestrina SA., A.C. NOËL y Asociados, Dirección Nacional de Planeamiento de Marina Mercante del MOSP, Puerto de Buenos Aires, etc.

Aplicó en numerosos catamaranes de turismo el principio *Wave-piercing*, de su creación.

También realizó estudios preliminares y de factibilidad en el Arroyo Pereyra (La Plata), en la desemboadura del Río Danubio (Rumania), en el área del Golfo Pérsico (Fuyaira, Emiratos Árabes), y en la bahía de Raz El Adaviya en el golfo de Suez (Egipto). Para estas estaciones receptoras, diseñó y dirigió los buques de ovejas en pie más grandes del mundo (entre ellos, el Dany F, capaz de transportar 120.000 animales), perteneciente a Rachid Fares Enterprise de Australia.

Fue Director de la empresa de navegación ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas).





La Costanera como balneario en las décadas de 1930 y 1940.



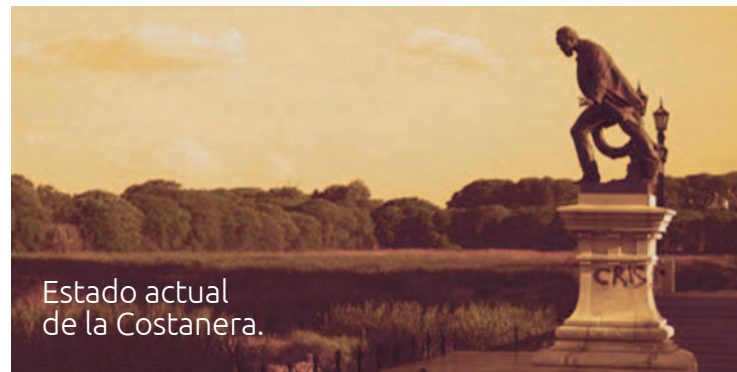
La gente que disfrutaba del río en el cercano pasado no podría creer que se le quitaría, sin razón expresa, la posibilidad del uso total que tuvo desde la fundación de Buenos Aires.

tricta de su río fundacional y la plena utilización de la tradicional Costanera Sur, de sus terrazas y las escalas de las avenidas, que volverían a estar al borde de un amplio espejo líquido y que, en la actualidad, son ignoradas como recreo ribereño.

- d) Colaborar en concientizar a la población en general sobre un concepto que hoy falta: que los ríos son parte importante de la naturaleza y que no debe considerarse inevitable que el aumento de la densidad poblacional y de la actividad industrial ribereña produzca una polución incontrolable sobre ellos y su consecuente degradación.
- e) Facilitar que el grupo de la población de la tercera edad pueda hacer amplias visitas a la Reserva, sin las actuales limitaciones que les generan las largas distancias que deben recorrer a pie o el uso de bicicletas, que muchos de ellos no pueden utilizar.

**2)** Mi sugerencia es generar un uso ciudadano más intenso de la Reserva Ecológica, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) Proponer espacios públicos de esparcimiento en áreas limitadas del relleno, sobre todo en el entorno de la Laguna de los Coipos. Esto generaría un nuevo y amplísimo espacio disponible para la población de la ciudad y los visitantes. Nótese que el desfase horario, existente entre los días hábiles y los feriados, de las actividades que se desarrollarán allí, así como también de las propias de la ciudad, permitirían el uso de los actuales sistemas de transporte sin producir sobrecargas vehiculares indeseables.
- b) Incrementar el ancho mínimo de espejo de la Laguna de los Coipos en el orden de 100 m mediante el dragado, lo que permitiría devolverle su carácter ribereño al viejo pa-



seo costanero. Esta laguna, con un largo posible en el orden de 2000 m, podría convertirse en una cancha de práctica y regatas para embarcaciones a remo y para pequeños veleros. En ella se excluiría la motonáutica para mantener el espíritu conservacionista y evitar las molestas marejadas y el ruido durante un apacible paseo.

c) Estudiar la posibilidad de generar canales que conecten las actuales Dársenas Norte y Sur o los antepuertos con la Laguna de los Coipos y que, desde esta, pueda accederse a las lagunas interiores ya existentes. Ello permitiría el uso de embarcaciones de paseo colectivas, eléctricas, silenciosas y limpias, que ofrecerían paseos náuticos –hoy día casi inexistentes– durante los cuales el grueso del público podría apreciar la particular flora y fauna. Esto también es aplicable a pequeñas embarcaciones personales, a remo o eléctricas.

d) Hacer realidad lo definido en el Plan Director de la ciudad del año 1962, que establecía incorporar una avenida perimetral de recreo en el relleno que se haría en el límite de la ciudad con el Río de la Plata. Aquí, vale comentar que Buenos Aires es una de las pocas ciudades al borde de un mar, estuario o río donde sólo se ve el espejo de agua en un corto tramo de sus vías públicas. En general, todas las ciudades costeras lo aprovechan como principal motivo paisajístico y de paseos, y así ocurría con la Costanera Sur hasta mediados del siglo pasado. En la actualidad, la vista que los habitantes de Buenos Aires tienen de su río fundacional es muy limitada. Se podrían proyectar, a lo largo de esta avenida, espacios de recreo y de servicios gastronómicos diseñados con una muy estudiada y estricta reglamentación restrictiva y uniformante que permita mantener el aspecto general del paisaje. Dado el fin estrictamente recreativo y paisajista de esta vía de circulación y de las interiores, y a fin de evitar el ruido y la polución atmosférica,

**Buenos Aires es una de las pocas ciudades al borde de un mar, estuario o río donde sólo se ve el espejo de agua en un corto tramo de sus vías públicas. En general, todas las ciudades costeras lo aprovechan como principal motivo paisajístico y de paseos, y así ocurría con la Costanera Sur hasta mediados del siglo pasado.**



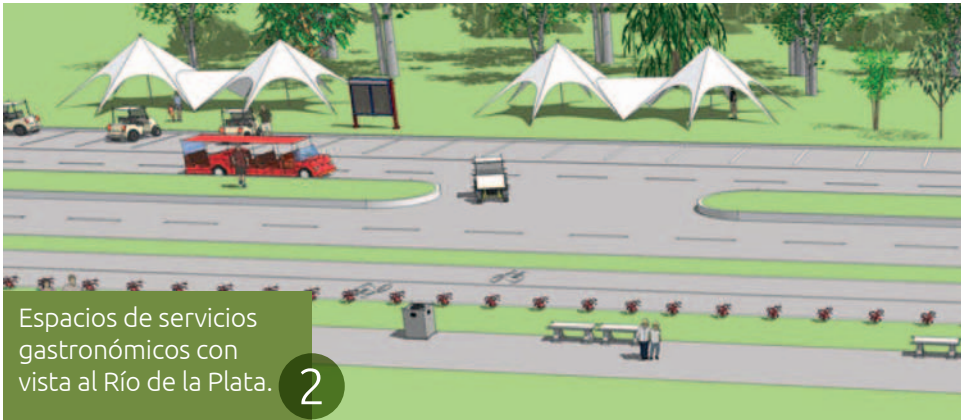
Amarradero de yates. 1



Playa solárium con natatorios flotantes de aguas tratadas. 5



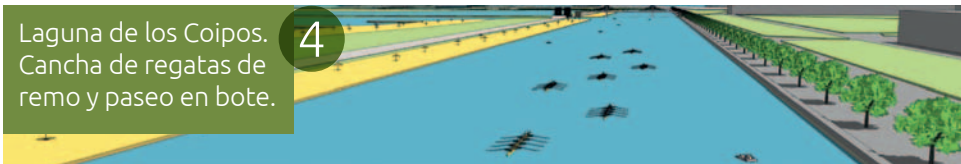
Espacios de servicios gastronómicos con vista al Río de la Plata. 2



Explanada para circulación peatonal con bicisenda y rompeolas. 3



Laguna de los Coipos. Cancha de regatas de remo y paseo en bote. 4



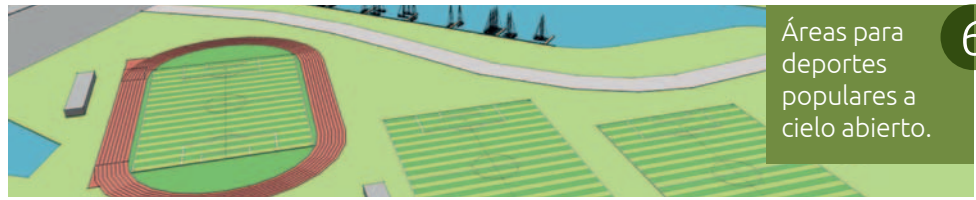
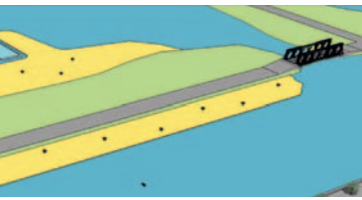
Nótese que las obras sugeridas pueden planearse sin generar interferencias en las obras actualmente propuestas y que existe una gran latitud en su proyecto.

la circulación de automotores podría limitarse sólo a aquellos de propulsión eléctrica, rentables en el lugar o privados. Asimismo, su estacionamiento en la vía periférica costanera podría restringirse a la mano interna o a pequeñas áreas reservadas al efecto. Con el mismo criterio y si se siguiera la alternativa de vehículos con motor térmico, la entrada y la salida a los caminos internos podría limitarse a una sola posición, para evitar el uso abusivo de ellos sólo para circular. No se excluye que pueda ser conveniente el cobro de peaje a los vehículos.

### 3) Entre otros comentarios, menciono los siguientes:

a) La Laguna de los Coipos y las dos lagunas interiores de la Reserva, luego de regularizada su profundidad, pueden organizarse para la libre circulación de corriente de marea con dispositivos de restricción parcial del sentido de la corriente para facilitar la limpieza espontánea de dichas lagunas, con el posible aditamento de redes flotantes controladas, retenedoras de basura flotante y de media agua.

b) En la costa norte de la Laguna de los Coipos, luego de su dragado y la definición de su ribera, podría refularse arena para crear una playa solárium y estudiarse la po-



Áreas para deportes populares a cielo abierto.

6



sibilidad de ampliarla, en conjunto con parte de las riberas de las lagunas interiores, y permitir la instalación de balnearios con natatorios flotantes y aguas tratadas.

c) También en esa costa norte de la Laguna de los Coipos o en las lagunas interiores, podrían generarse pequeñas dársenas y asignarse espacios en concesión a clubes para depósito de botes de remo y, eventualmente, en sus extremos norte y sur, instalarse amarraderos de yates. Todo esto debería hacerse manteniendo una estricta limitación de alturas y de estilos en las construcciones.

d) Si se deja a un lado la posición “absolutamente ecológica”, en muy limitadas partes del predio o en los predios vecinos a su extremo sur, podrían asignarse áreas para deportes populares a cielo abierto y para campos deportivos a universidades y colegios, aunque se mantendrían los entornos con vegetación natural y se especificaría que las canchas fueran de césped, y los vestuarios, semisubterráneos.

e) Debería elaborarse un estatuto racional de uso de los espacios, que, por ejemplo, restrinja la edificación de locales solo a aquellos necesarios para brindar los servicios básicos, con restricciones horarias de uso de áreas y de instalaciones, limitación estricta de la elevación de los edificios para cualquier destino a fin de no interferir con el

**Nótese que, sin interferir en la extensión de los parques naturales ya instalados, el paseo costanero sugerido puede ser tratado con la ampliación que se requiera para devolver a la ciudad su carácter de ribereña.**





paisaje actual y funcionalidad de los cercados para evitar intrusiones depredatorias, involuntarias o no, en el área estricta de la reserva ecológica.

**f)** El uso reglamentado de los espacios y los terrenos con su delimitación y cercados limitaría significativamente los intentos de ocupaciones ilegales.

**g)** Dado que el aspecto ecológico se funda, con énfasis, en la conservación de las especies autóctonas de animales y de árboles, el hecho de que estas también estén presentes en cantidad en las riberas al sur del Riachuelo y hacia el norte, a partir de la costa de San Fernando, reduce la importancia del efecto que podría tener la pérdida de esa pequeña área de reserva actual al ser utilizada en servicios, que sería menor si se compara dicho efecto con el que produce el incremento de personas que puede visitar el lugar.

**h)** A lo largo del agradable camino de borde de la Reserva actual, hay dispuestas pequeñas abras en el bosque natural, como lugar de descanso desde donde puede observarse el río. No obstante, lamentablemente allí aparece expuesta una ribera indefinida entre playa barrosa y un rompeolas constituido por inconfundibles escombros de demolición, que le quitan el aspecto natural y la elegancia al paseo. Allí, un remate razonable y elegante de la costa sería una explanada construida por fuera de las vías de circulación de automotores, preparada para la circulación peatonal, con bicisenda y un prolijo rompeolas.

**i)** Con las obras sugeridas, se reforzaría la posición conservacionista en cuanto a la subsistencia, en el largo plazo, de esta Reserva Ecológica ante la natural tendencia a la urbanización, pues se crearía en los ciudadanos el espíritu de mantener el dominio de uso público en la nueva área de recreación.

**j)** Nótese que las obras sugeridas podrían desarrollarse paulatinamente sin alterar, casi, el funcionamiento actual de la Reserva y sin interferencias de importancia en las actuales propuestas de trazado de la autopista ribereña.

Lamentablemente, no se ha encontrado otra razón para el comienzo de la pérdida para la ciudad de Buenos Aires de su ribera fundacional que la decisión de usar su playa para la disposición definitiva de escombros generados en la construcción de autopistas.

#### 4) En cuanto a la búsqueda de los caminos de gestión, considero que:

Lo expuesto es el resultado de la elaboración de una propuesta pretendidamente racional y preliminar, que se espera que pueda ser ampliada y enriquecida para lograr los objetivos ya comentados u otros que surjan, por lo que supongo conveniente:

**a)** que un organismo de amplia base creado al efecto por la administración correspondiente desarrolle un anteproyecto, previa discusión, con interlocutores válidos, de las sugerencias y los comentarios anteriores, y de otros que surgieran.

**b)** una vez aprobado el anteproyecto y tomando como mandatarias sus determinaciones, hacer un concurso de antecedentes y de propuestas en conformidad con las pautas establecidas, con el fin de generar y de adjudicar el proyecto de ejecución con indiscutibles razones y consenso.

Incluyo láminas que muestran aspectos tendientes a facilitar la comprensión general de la presente sugerencia. ■

# Boletín del Centro Naval en la Web

Acceda en pocos pasos  
y en forma gratuita a  
los contenidos del Boletín.



Están disponibles en formato PDF desde el año 2000 hasta la actualidad (BCN 802 al 844), al mismo tiempo que se está realizando la digitalización de toda la colección. Ya se encuentran online los primeros 41 tomos, que comprenden desde mayo de 1882 a abril de 1924 (BCN 1 al 445).

Visítenos en [centronaval.org.ar/boletin](http://centronaval.org.ar/boletin)

## Recepción de antiguos Boletines

### Sr. Socio / lector de Boletín:

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

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

Esperamos que ese patrimonio pueda reforzarse con vuestra colaboración.

La Redacción



# 135° Aniversario del Centro Naval



Uno de los hitos más importantes en la agenda del Centro Naval es el recuerdo de su fundación concretada el 4 de mayo de 1882, hace 135 años.

En esta oportunidad, el primer acto de conmemoración se realizó la mañana del 4 de mayo en la Catedral Castrense Stella Maris, donde el Capellán Mayor de la Armada Monseñor D. Germán Carmona celebró un servicio religioso de Acción de Gracias y recordatorio de los socios fallecidos en los últimos doce meses.

Por la tarde, en los salones del segundo piso de la Sede Central se llevó a cabo la entrega de medallas a los so-

cios que cumplieron sus bodas de oro con la institución y se hizo un reconocimiento de aquellos camaradas que arribaron a la condición de socios vitalicios.

La ceremonia, presidida por los miembros de la Comisión del Centro Naval, contó con la asistencia del Secretario General de la Armada Contraalmirante D. Jorge Lorenzo Cisneros y un numeroso grupo de invitados especiales y familiares de los socios homenajeados.

En primer término, hizo uso de la palabra el Presidente del Centro Naval, que tuvo un sentido recuerdo de los orígenes de la Institución, su acendrada unión con la





entonces Marina de Guerra y señaló los valores que el club atesora tanto en lo espiritual como en lo material. Asimismo, se refirió a la importancia que tiene en el servicio naval y su accionar en pro de la Patria. Finalmente hizo una ponderativa referencia a los socios que iban a recibir medallas y diplomas.

En sus discursos, el Contraalmirante el Contraalmirante D. Diego Leivas, por la promoción 93, el Capitán de Navío D. Héctor Julio Valsecchi, por la promoción 94, y el Contraalmirante D. Gustavo Adolfo Trama, por la promoción 100, agradecieron al Centro Naval. Los tres disertantes mencionaron con afecto su paso por

la Armada, expresaron su orgullo por haberla servido y recordaron a sus compañeros, algunos fallecidos, otros enfermos y varios presos como consecuencia de la lucha antiterrorista.

Al cierre del acto, se sirvió un vino de honor; socios y familiares confraternizaron, y el día se cerró entre bromas y recuerdos, en una animada muestra del «¡Uno para todos, y todos para uno!», que signa el rumbo fijado por los fundadores. ■

Este año se cumplen 135 años de la fundación del Centro Naval: el año anterior, la redacción cometió un error y se anticipó en doce meses. Esta mención pretende ser una errata y el reconocimiento a los socios que nos advirtieron.







# INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Desde 1961

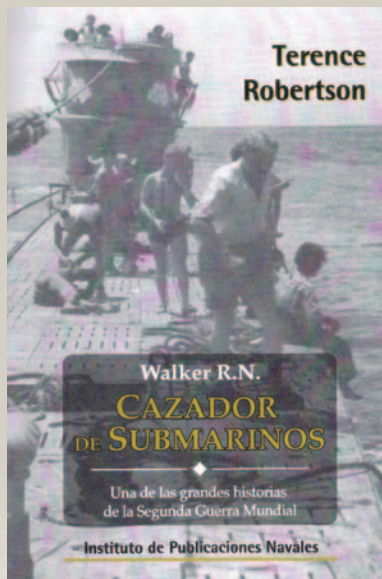
## Ultimos lanzamientos



### Los dilemas de la independencia de Vicente Massot

Para entender el rumbo independentista se hace necesario poner en entredicho una serie de nociones repetidas hasta el hartazgo y convertidas en verdaderas canónicas. Por de pronto, esa según la cual las revoluciones estalladas en Hispanoamérica en 1810 llevaban en su vientre la formación de los futuros Estados nacionales.

Este ensayo deja planteados -a modo de andamios- algunos de los problemas, disyuntivas e incertidumbres que hicieron presa de los hombres y de las elites dirigentes de esa época en el marco de un proceso en cuyo origen el reclamo independentista y el de la forja de una nueva nación resultaron difusos. Se trata de una interpretación acerca de una ruptura histórica tan rica en consecuencias como compleja en su desenvolvimiento.

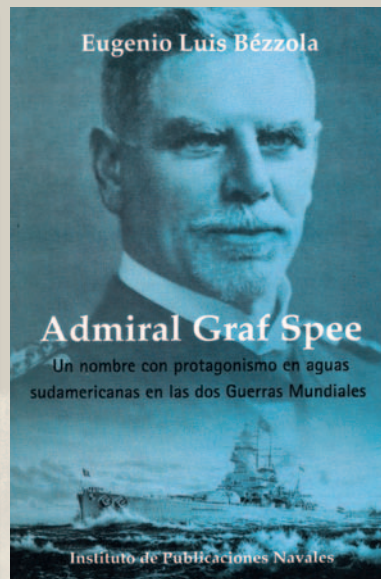


### Walker R.N. Cazador de Submarinos de Terence Robertson

Una de las grandes historias de la Segunda Guerra Mundial. Un magnífico e inspirador relato sobre coraje sin límites y devoción al cumplimiento del deber.

A lo largo de la amarga lucha que significó la Batalla del Atlántico, las tácticas ofensivas de los "pequeños buques" de la *Royal Navy* fueron inspiradas por los brillantes éxitos de un hombre, que según el almirantazgo, "hizo más que ningún otro oficial para liberar el Atlántico de la amenaza de los submarinos alemanes". Esta es la historia de ese hombre:

El capitán de navío Frederic John Walker, RN, CB, DSO.



### Admiral Graf Spee de Eugenio L. Bézzola

Una obra que expone casi medio siglo de historia naval alemana, en torno a un nombre paradigmático: Maximilian Graf von Spee.

En la primera parte aborda la trayectoria profesional de quien comandara la fuerza naval que enfrentó duramente a su par británica durante la Primera Guerra Mundial, con su punto cúlmine en la Batalla de las Islas Malvinas donde perdió la vida.

En la segunda, relata la "vida" del acorazado de bolsillo *Admiral Graf Spee* que terminara sus días también frente a costas argentinas durante la Segunda Guerra Mundial.

Aplicando un fuerte rigor histórico el autor sorprende aun a aquellos lectores que siguen habitualmente las publicaciones relacionadas con estos temas.

**Suscribese** y pague el 50% del precio de tapa de los libros editados

SOCIOS DEL  
CENTRO NAVAL  
**20%**  
DE DESCUENTO

#### Ventas:

Galería Larreta Local 28  
Florida 971 o San Martín 954  
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43  
Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800  
info@ipneditores.com.ar

#### Gerencia:

Florida 801, piso 3  
gerente.ipn@ipneditores.com.ar

[www.ipneditores.com.ar](http://www.ipneditores.com.ar)



# Festejos de Mayo



## Día de la Armada

La ceremonia realizada en ocasión del Día de la Armada tuvo lugar frente al mástil. Consistió en el izado del pabellón, la entonación del himno nacional argentino y una alocución por parte de un miembro de la Comisión Directiva. Asimismo, se tocó la marcha de la Armada. Posteriormente, se compartió con los presentes el tradicional chocolate naval.



## 25 de Mayo

El festejo oficial del Centro Naval por el aniversario de la Revolución de Mayo se realizó en el salón restaurante de la Institución en Olivos donde, al mediodía del día 25, se sirvieron empanadas y un locro tradicional. La reunión fue amenizada con música típica.

Durante la mañana, se había realizado una ceremonia, también en Olivos, donde se entonó el Himno Nacional, y un socio pronunció palabras referidas al grito de «¡Libertad!» que dieron los patriotas en Buenos Aires hace doscientos siete años.

## Desfile militar

Dos días después de la celebración de la Constitución de la Primera Junta de Gobierno, y al igual que el año anterior, cuando se celebró el bicentenario de la Declaración de la Independencia, las autoridades nacionales organizaron un desfile con las bandas militares extranjeras venidas para un carrusel de bandas al que se agregaron grupos militares y diferentes institutos. El nutrido grupo de ciudadanos congregados en la Avenida del Libertador aplaudieron calurosamente a sus tropas y a alrededor de una decena de aviones militares que volaron para homenajear a los hombres de Mayo.

El cierre del desfile fue emotivo y exaltó patrióticamente al público ya que, por segunda vez, participaron veteranos de la Guerra del Atlántico Sur, que volvieron a recibir el afecto que provocan en el público al recordar la gesta de las Islas Malvinas. ■



# Presencia de buques de la Flota de Mar en el Puerto de Buenos Aires

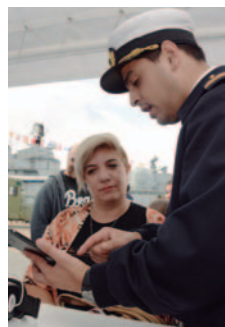
FOTOGRAFÍAS DE MILAGROS ORUEZABALA. CORTESÍA DE GACETA MARINERA. ARMADA ARGENTINA.



Como adhesión a los festejos del Día de la Armada y las Fiestas Mayas, unidades de la Flota de Mar amarraron en la Dársena Norte del Puerto de Buenos Aires, donde la ciudadanía pudo visitarlos. Un numeroso público se interesó por distintos aspectos de las actividades navales y embarcó en los destructores, las corbetas, el submarino y el aviso presentes. Miembros de la Comisión Directiva del Centro Naval, cumpliendo un antiguo rito marino, efectuaron una Visita de Cámara a los buques.

Por la noche del 15 de mayo, el Presidente del Centro Naval y miembros de la Comisión Directiva, siguiendo





una vieja tradición, agasajaron a las siguientes autoridades navales con una cena en salones de la Institución:

Comandante de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada, Contraalmirante D. Luis E. López Mazzeo; Comandante de la Flota de Mar, Contraalmirante D. Rafael G. Prieto; Comandante de la Fuerza de Submarinos, Capitán de Navío D. Claudio Villamide; Comandante del Comando Naval Anfibio y Logístico, Capitán de Navío D. Julio E. Sanguinetti; Comandante de la División de Destruyores, Capitán de Navío D. Gustavo F. Lioi Pombo; Comandante del submarino *San Juan*, Capitán de Fragata D. Pedro M. Fernández; Coman-

dante del destructor *Heroína*, Capitán de Fragata D. Damián G. Orgiazzi; Comandante del destructor *Sarandí*, Capitán de Fragata D. Federico Garat; Comandante de la corbeta *Robinson*, Capitán de Fragata D. Augusto S. Rivolta; Comandante de la corbeta *Rosales*, Capitán de Fragata D. Ricardo H. Orué y Comandante del aviso *Puerto Argentino*, Capitán de Corbeta D. Miguel R. Caviglia.

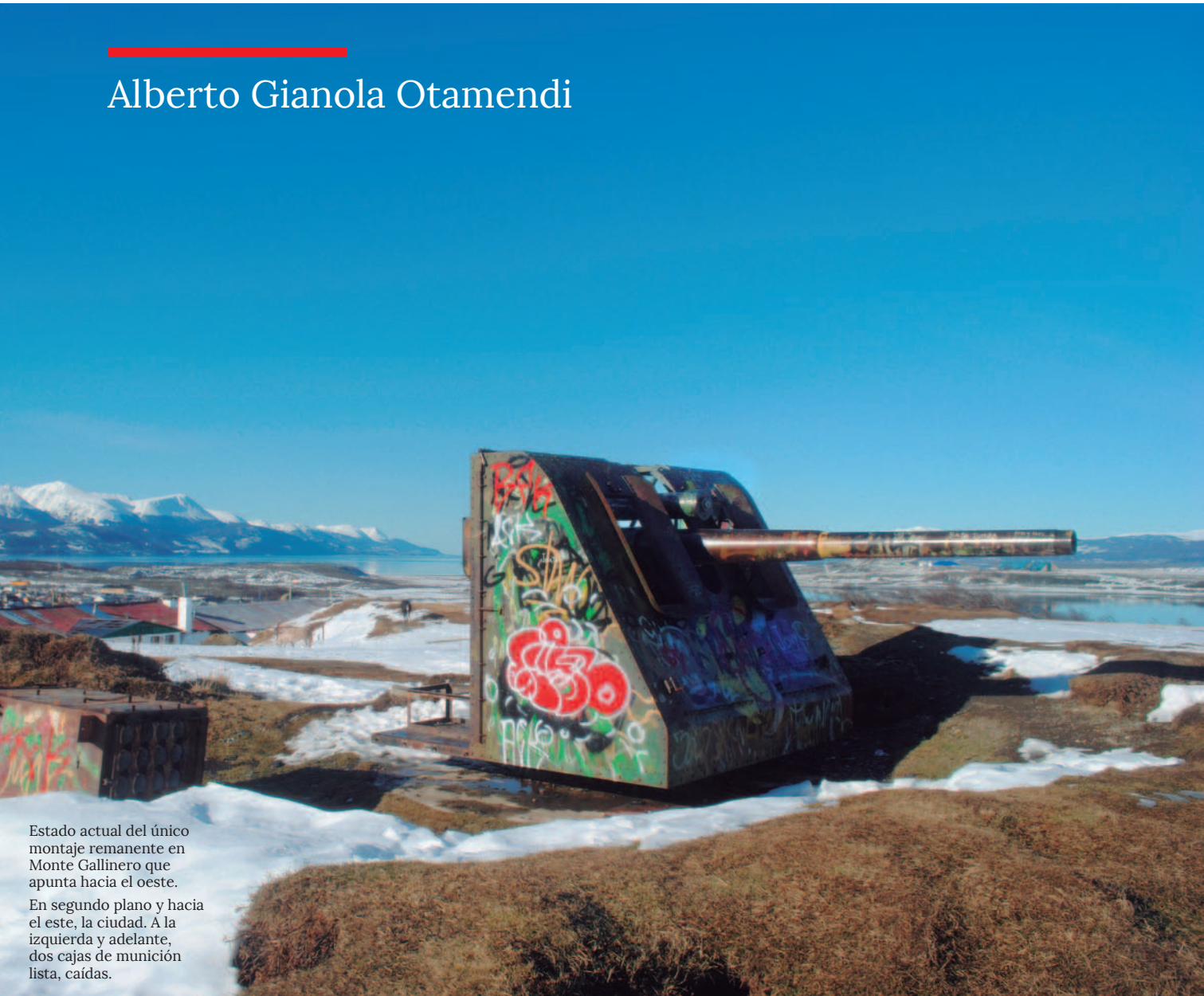
Tanto en la Visita de Cámara como en la cena, camaradas retirados y en actividad confraternizaron, recordaron actividades y cambiaron impresiones sobre aspectos de la vida naval. ■



# DEFENSAS COSTERAS EN TIERRA DEL FUEGO BATERÍAS DE USHUAIA Y EL CANAL BEAGLE

---

Alberto Gianola Otamendi



Estado actual del único montaje remanente en Monte Gallinero que apunta hacia el oeste. En segundo plano y hacia el este, la ciudad. A la izquierda y adelante, dos cajas de munición lista, caídas.

**N**uestra nación no es grande por casualidad: su tamaño se ha ganado palmo a palmo con el heroísmo generalmente anónimo de los verdaderos próceres que conquistaron nuestra independencia, el de los que la defendieron de agresores extranjeros y del asalto desde su interior, así como también el esfuerzo de los pioneros que poblaron sus lugares más remotos.

A lo largo de nuestra vida como país, la amenaza de esos ataques y el requerimiento de defender lo que ya era nuestro fueron casi constantes, tanto como la escasa atención política a esa necesidad. La custodia de la patria tiene un largo historial de diario sacrificio que pasa rápidamente al olvido, y los ciudadanos dan por hecho lo que para otros fue una dura conquista o tesonera vigilia.

Incluso en la Armada, muchas veces, en la vorágine de las actividades cotidianas se va descuidando la atención a los aspectos históricos que sirven de precedente a nuestra actividad. Simultáneamente, por la alta rotación del personal militar en los cargos, en forma progresiva se pierden documentos y datos que permiten resguardar esa valiosa información.

La historia evoluciona, y los conflictos de ayer, gradualmente superados por la vía diplomática, solo quedan en la memoria de los antiguos pobladores y veteranos de las dotaciones de las unidades que sirvieron de centinelas de los intereses de la patria. La mayor parte de esas unidades ya ha sido radiada, y el personal ha fallecido o pasado a retiro.

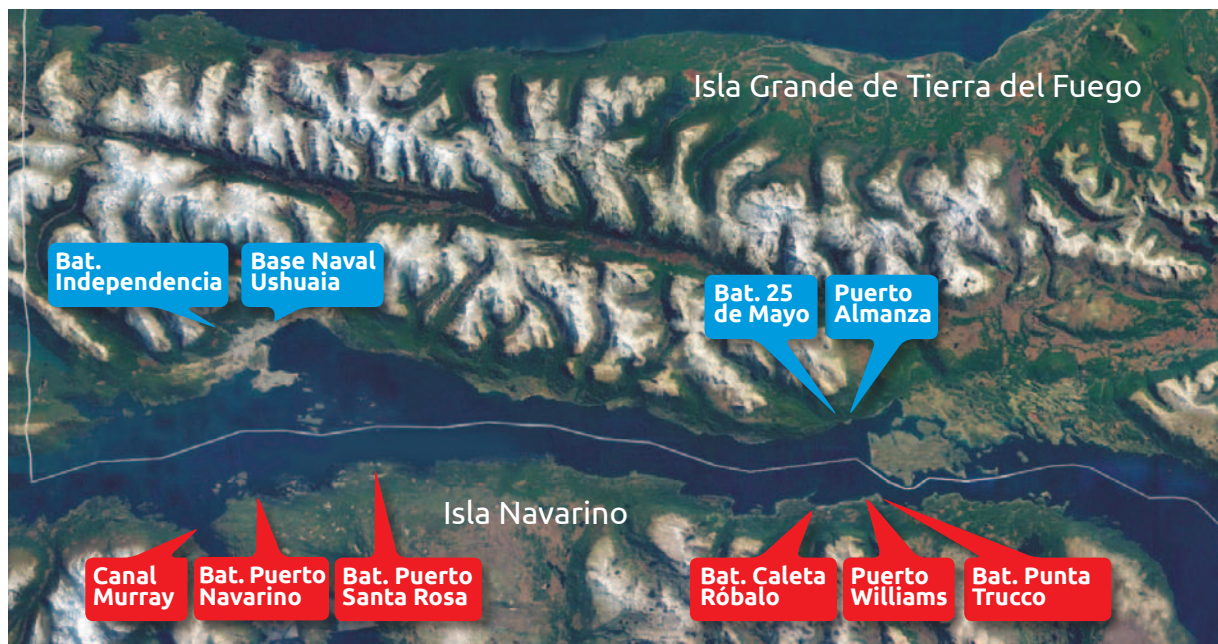
Las nuevas generaciones, con otras urgencias y preocupaciones, transitan junto a vetustos esqueletos de armas y de edificaciones, indiferentes a su utilización y su sentido. Seguramente esos vestigios ni siquiera alcanzan a despertar su interés, carentes del brillo y la llamativa presentación de las nuevas tecnologías que operan en sus medios más modernos o de las que conocen por la bibliografía de estudio del presente.

Así, se pierden definitivamente sitios y enseñanzas aprendidas antaño por la dura vía de la experimentación y del error, y se desvaloriza el tesonero trabajo de nuestros predecesores y el aprecio a las rudas condiciones en que vivieron y sirvieron. Se adopta lo actual como natural y normal.

Un brevísimo relato de un pasaje de la tradición de nuestra Armada en la Isla Grande de Tierra del Fuego nos remite a los días del conflicto con la República de Chile por la delimitación del Canal Beagle y su implicancia sobre los derechos de soberanía

---

Alberto E. Gianola Otamendi es Capitán de Fragata (R) de la Armada Argentina, Capitán de Ultramar y Capitán Fluvial. Asimismo, es Licenciado en Sistemas Navales, Perito Naval, Asesor Marpol y de Seguridad Marítima.



Los confines de la patria se han preservado por el esfuerzo de pioneros y la presencia de las Fuerzas Armadas.

sobre las islas Picton, Lennox y Nueva, además de sobre los grupos vecinos al Cabo de Hornos.

Esta situación llevó a una escalada militar que fue detenida en los días previos a la Navidad de 1978 por la mediación de S. S. el Papa Juan Pablo II, y por la acción de su delegado, el Cardenal Samoré, horas antes de las acciones de guerra previstas por ambas partes.

De aquel período, quedan en algunos lugares de Ushuaia, Almanza y su entorno, huellas que solo advierte el ojo perspicaz del observador inquieto. Restos que solo podrá entender quien haya conocido el cuadro de situación que se vivió entonces.

En ayuda a esos espíritus curiosos, hemos rescatado la historia del armado del sistema defensivo argentino del sur de la Isla Grande de Tierra del Fuego.

## Las defensas costeras de Ushuaia y el Canal Beagle

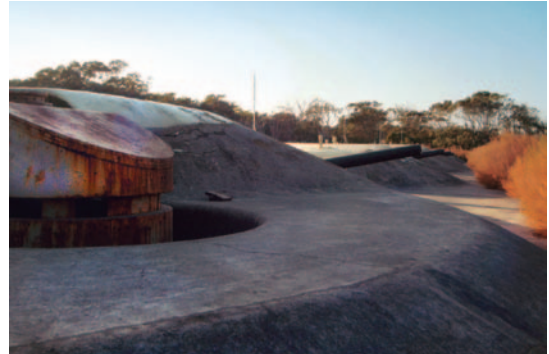
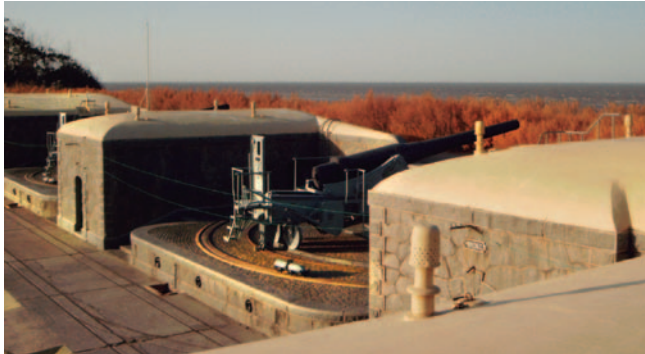
Cuando hablamos de defensas terrestres, la reciente novela de Arturo Pérez Reverte, *El Asedio*, nos ilustra magistralmente acerca de las vicisitudes de una ciudad sitiada, refiriéndose al acoso francés a la ciudad de Cádiz en 1811. De igual modo que las murallas gaditanas, gran cantidad de baluartes y de dispositivos defensivos han hecho historia; muchos se conservan aún.

Aparte de los conocidos castillos medievales europeos, podemos permitirnos citar algunos ejemplos de fortalezas, como las líneas francesas Maginot en el frente con Alemania (1931) y la Alpina en la frontera con Italia; la línea alemana Sigfrido, opuesta a la primera, y su predecesora homónima de 1916, la famosa Muralla del Atlántico en Normandía (de 1942 a 1945); la Panther-Wotan del frente oriental germano sobre el río Dniéper (1943); las líneas Gustav y Bernhardt del III Reich (en Italia, 1943); el fuerte Eben-Emael de Bélgica (1931-1940); la línea Mannerheim de Finlandia (1921-1940) y los fuertes de la costa este de los Estados Unidos, que siguen en pie. Hubo incluso



fortalezas marítimas construidas sobre rocas (por ejemplo: Fort Boyard de Francia) o sobre plataformas artificiales (como los fuertes Maunsell de Gran Bretaña).

Estas complejas obras de ingeniería, que los diseños del mariscal napoleónico Sebastien Bauban y el ingeniero francés Marqués René de Montalembert<sup>1</sup> transformaron en una ciencia particular, costosa y sofisticada, se han preservado como museos, parques y reservas naturales.



Baterías de la Ría de Bahía Blanca, Puerto Belgrano (1898)

**En el sur argentino, la Armada tuvo un rol destacado, como guardiana de la soberanía y custodia de sus límites.**

En Latinoamérica, se conocen los fuertes de Puerto Rico (San Felipe), Santo Domingo, Haití, Montevideo, El Callao (Perú), Valdivia (Chile) y Río de Janeiro (Brasil), por citar algunos ejemplos que han adquirido fama turística, aunque otrora cada ciudad y cada puerto eran defendidos por bastiones y murallas artilladas.

Incluso los hubo en nuestro propio país, aunque la mayoría de ellos hayan sido derribados para dar cabida al crecimiento urbano (el fuerte de Buenos Aires y de Bahía Blanca son elocuentes demostraciones de ello). Sin embargo, hay algunas excepciones, como la pequeña batería de la Ensenada de Barragán de la época colonial<sup>2</sup> que se conformó en un sitio histórico municipal. De igual modo, se conservan modestas reconstrucciones de algunos fortines del trazado de la zanja de Alsina y de otros de las campañas contra los devastadores ataques organizados de las tribus aborígenes.

Otro caso más sofisticado en nuestro territorio es el monumental frente de baterías costeras amuralladas en la ría de Bahía Blanca de 1898<sup>3</sup>, levantadas durante la génesis de los desacuerdos con Chile en el siglo XIX. Una de las baterías, completa, fue transformada

<sup>1</sup> Dos célebres construcciones del estilo impuesto por estos ingenieros son el Fort Boyard (La Rochelle, Francia, siglo XVII), famoso por estar montado en el mar, sobre un banco de arena, y por haber sido sede de una *reality show* de pruebas de destreza en TV en 1990, y otra es la Citadelle de Laferrière en el norte de Haití (1805), la fortaleza más grande de América, también patrimonio cultural de la humanidad (UNESCO). Los fuertes coloniales españoles del Caribe y de América del Sur llevaban sus conceptos de bastiones, caras anguladas y líneas de apoyo mutuo.

<sup>2</sup> Que resistiera la primera invasión inglesa al Río de la Plata.



Desde que la expedición del Comodoro de Marina Laserre fundó Ushuaia en 1884, la presencia de la Armada ha sido permanente. Al principio con una pequeña guarnición o subprefectura.

3 Esta línea de siete baterías en la boca del estuario de Bahía Blanca, donde se construía la gran Base Naval Puerto Belgrano, correspondía a defensas marítimas implementadas por los primeros conflictos con Chile de fines del siglo XIX. Hoy se conservan las estructuras de las cinco que alcanzaron a erigirse antes del armisticio de 1902, y una de ellas es museo con sus cuatro gigantes cañones Krupp de 24 centímetros de calibre. Véanse las fotos y la nota en [www.histarmar.com](http://www.histarmar.com) (Fuerzas Navales de Defensa y Seguridad. Armada Argentina. Artículos históricos y guías).

4 El obús es un arma de gran calibre, pero con tubo cañón más corto que el de los cañones. Es más liviano y transportable, pero la trayectoria de sus proyectiles es corta y muy curva (parabólica), por lo que pierde precisión.

en museo de la Infantería de Marina. Lamentablemente, esa ciudad bonaerense no ha conservado la Fortaleza Protectora Argentina, erigida en el centro de su casco urbano para contrarrestar los malones indígenas que la asolaban desde el sur y el oeste.

La Argentina, en Tierra del Fuego, tiene sus propios tesoros ocultos que guardan su esencia de pionera austral. En Ushuaia y en el precario puerto de Almanza, quedan todavía las huellas de la determinación de la Nación por resguardar su territorio: dos baterías.

En este marco geográfico sureño, la República de Chile hizo lo suyo en la vecina base naval de Puerto Williams, en la isla Navarino, con el emplazamiento de los obuses<sup>4</sup> de Punta Trucco y Caleta Róbaló, frente a Almanza, y de Santa Rosa, canal de por medio con Ushuaia.

Como dijimos antes, los accesos marítimos por el Canal Beagle a Ushuaia fueron cerrados desde ambas direcciones con defensas costeras artilladas que protegían la ciudad de la incursión por superficie de naves chilenas. Una de ellas, la batería Libertad iniciada en 1968, cubría el acceso oeste y el paso Murray, mientras que, en 1977, se montó otra para obstaculizar el ingreso oriental por el Paso Mackinlay, la batería Independencia, en Almanza.

Estas dos grandes baterías de cañones antisuperficie eran complementadas por otros tres cañones móviles de 105 mm sin retroceso Czekalski de la dotación de la Compañía de Infantería de Marina que brindaba seguridad a la Base Naval Ushuaia Almirante Berisso<sup>5</sup>, un dispositivo antiaéreo y un plan de minado marítimo (que se implementaría si se iniciaban acciones bélicas efectivas). Ello se sumaba al despliegue de una fuerza naval de superficie (origen de la Agrupación de Lanchas Rápidas), una escuadrilla de helicópteros aeronavales de ataque (EAH1), una unidad de Infantería de Marina (BIM 4 reforzado por una compañía del Ejército) y una unidad de fuerzas especiales de la Prefectura Naval (el recientemente creado Batallón Albatros), para cubrir los espacios terrestres y los objetivos vitales.

En la mitad boreal de la isla, se desplegó la Brigada de Infantería de Marina. Su orden de repliegue, al finalizar la operación, incluía la directiva expresa de tapar todas las fosas y las trincheras, remover los obstáculos contra blindados y volver las instalaciones y los campos a su estado original. Salvo algunos búnkers abandonados, solo quedan allí, pintados en blanco

sobre los techos de los galpones de esquila, los números asignados a las estancias para su identificación y la orientación de los pilotos aviadores, las cruces rojas de los hospitales y las banquetas ensanchadas para el aterrizaje en la ruta nacional.

Hacia fines del año 1978, cuando el desenlace militar era casi un hecho, se había completado la formación de dos baterías principales (Libertad y 25 de Mayo) con 4 piezas Bofors de 105/41 mm cada una y defensa aérea de 40/60 mm (tres en la primera y dos en la segunda de ellas), además de con dieciséis cañones antiaéreos en los otros objetivos en torno a la ciudad de Ushuaia y otras armas menores, con sus depósitos de munición, centrales de dirección de tiro y refugios para el personal de servicio de pieza, lo que demostraba que estaban listas para la defensa de la ciudad.



Krupp 88 mm (Flak 18/36/37/41)

## Características de las baterías y sus armas

### 1. Batería Libertad<sup>6</sup>

Esta batería fue armada a partir de febrero del año 1968 luego de un provocativo ingreso de la lancha torpedera *Quidora*, de la Armada chilena, a aguas interiores argentinas, en la Bahía de Ushuaia.

La primera medida posterior al citado incidente fue instalar un cañón de 40/60 mm<sup>7</sup> en la península del viejo aeropuerto con guardia permanente, que tenía comunicación telefónica alámbrica con la Central de Operaciones de Combate (COC) de la Base. Otras disposiciones presidenciales del Gral. Juan Carlos Onganía destinaron a esa ciudad austral dos lanchas torpederas argentinas, la ARA *Alakush* y la ARA *Towwora*, que conformaron las primeras unidades de combate con asiento permanente en el sur argentino y que fueron la simiente de la Agrupación de Lanchas Rápidas

Luego, a principios de los años 70, se instaló en la cima de Monte Gallinero (un sector alto en el límite oeste del ejido urbano de Ushuaia), sobre la base de los famosos cañones alemanes antitanque Krupp de 88 mm (Flak 18/36/37/41). Uno de ellos permanece como elemento decorativo en el mástil interno de la Base Naval Ushuaia; otros ornamentan la plaza de armas del BIM 5 en Río Grande.

En los prolegómenos del momento más álgido de tensiones, en 1978, se modernizó el complejo cambiando sus cuatro piezas principales por cañones Bofors de 105/41 mm<sup>8</sup>, de torre acorazada.

Los montajes de recambio fueron traídos desde el Taller de Armas Navales (o estaban depositados en la Base) y pertenecieron a unidades de mar radiadas del servicio

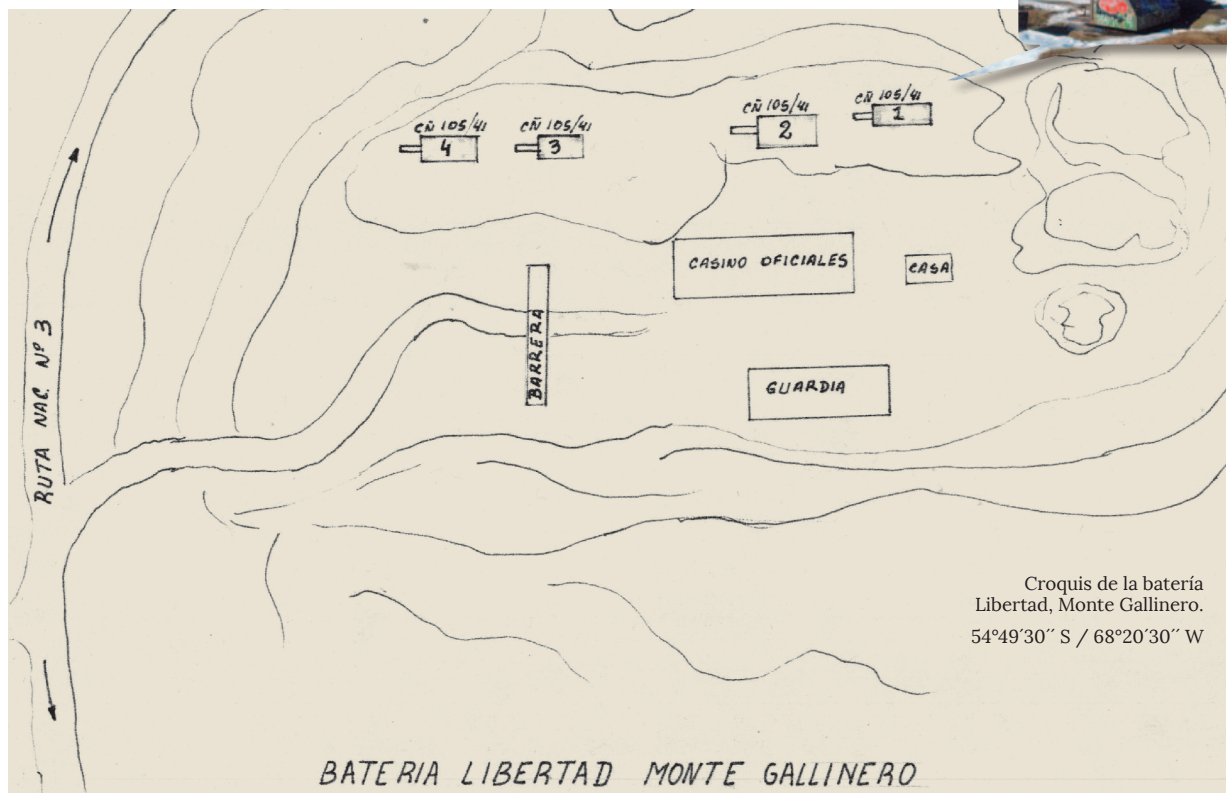
La Infantería de Marina argentina moderna fue concebida como Cuerpo de Artillería de Costas.

5 Nombre que honra al Vicealmirante Emilio Rodolfo Berisso, asesinado por las Fuerzas Armadas Revolucionarias (FAR) en 1972.

6 En 1812, el Gral. Manuel Belgrano erigió una batería con este mismo nombre en la Villa del Rosario.

7 Ver "Notas artilleras" al final del trabajo. Bofors es la famosa empresa sueca diseñadora y fabricante.

8 El primer número es el calibre (diámetro del ánima) del tubo; el segundo valor indica el largo del cañón al referir la cantidad de calibres (41 x 105 mm = 4305 mm, es decir 4,30 m).



Croquis de la batería Libertad, Monte Gallinero.  
54°49'30" S / 68°20'30" W

Cañón de 105 mm de la batería en acopio en la BNUS (año 2009)



Cañón de 40/60 mm de la batería en acopio en el IBUS (año 2009), con capas de tubos.



9 Información extraída de los historiales de los cañones depositados en el Dto. Artillería de la Base Naval Ushuaia Almirante Berisso.

10 Nunca se verificó fehacientemente su uso efectivo, siquiera en calidad de pruebas o de ejercitaciones.

11 El obús es un arma de calibre grueso, pero de cañón corto. Esto implica que el tiro tendrá grandes parábolas, pero menor alcance y precisión. Igualmente, es suficiente para la distancia de ancho del Canal Beagle.

12 Mencionar a los oficiales a cargo implica omitir la nómina completa del personal involucrado. Esto puede resultar injusto y conllevar olvidos. Lamentablemente, es imposible mencionar la totalidad de las dotaciones que cada operación implica. En la estructura naval-militar, como en cualquier otra, cada acción es el fruto del esfuerzo y de la sinergia de toda la tripulación, en buena medida catalizada y conducida por sus jefes y comandantes. De allí la costumbre, a la que me acojo por razones de tiempo, espacio y facilidad. Pero honro a todos por igual.

activo (las viejas fragatas *Piedrabuena*, *Heroína*, *Sarandí* y *Hércules*, y el rastreador *Azopardo*). Los tres afustes antiaéreos Breda Bofors de 40/60 mm tipo B dobles (bitubo, estabilizados transversalmente y con corazas de 5 mm) artillaban originalmente –en sucesivas transferencias– a los cruceros *Almirante Brown* y *La Argentina*, al portaaviones *Independencia*, al rastreador *Granville*, a los destructores *Entre Ríos*, *San Luis*, *Misiones* y *Cervantes*, y a la fragata *Santísima Trinidad*<sup>9</sup>.

La batería ya estaba instalada en una elevación conocida como Monte Gallinero, sobre los límites de la ciudad de Ushuaia, y cubría el acceso occidental del canal, la boca del Paso Murray, la Bahía Golondrina y, por tiro por sobre elevación, la Bahía Ushuaia. Se había previsto el fuego de contrabatería sobre los puestos de Santa Rosa y de Navarino, en la isla homónima, donde se sabía, gracias a la inteligencia naval y la fotografía aérea, que había una batería chilena<sup>10</sup> de obuses<sup>11</sup> de 120 mm.

El reemplazo de los cañones Krupp comenzó en 1977 con las órdenes del entonces TN Molina Carranza, Jefe del Departamento Armamento de la Base Naval. Luego, por imperio de variadas circunstancias, quedó a cargo el TFIM Juan Roberto Marín, cuya función original era la de Jefe de la Compañía de Seguridad, con la secundía del Teniente de Fragata (Comando Naval) Juan José Gómez Meunier<sup>12</sup>.

Para los grandes cañones de 105 mm hubo que construir plataformas de hormigón con sus pistas de ronza y bulones de fijación.

Hay que imaginar las complicaciones de la época para efectuar el traslado y el ensamblado de esas tremendas piezas de más de 14 000 kg de peso total en pleno invierno, en un terreno agreste y blando de turbal, montañoso y nevado.

Se construyeron trineos de madera que fueron remolcados por un viejo tractor de la Base, que recorrió sigilosa y lentamente, metro a metro, muchos kilómetros de ascendente camino precario de tierra en el monte helado. Debemos recordar que se pretendía, además, mantener los sitios lo más ocultos posible, tal como lo requiere una situación de combate.

La colocación para calzar la base del cañón en su base, en los respectivos afustes de hormigón, exigía una precisión milimétrica. Para ello, se empleó una antigua grúa y se improvisaron andamios, los que no permitieron, sin embargo, resolver las dificultades técnicas prácticas.

### Nota de la Redacción:

Con el mismo espíritu que anima al autor, mencionado en su nota 12, hemos creído conveniente resaltar la acción de gran parte del personal de la Base Naval Ushuaia que intervino en la construcción de las obras de arte necesarias para la instalación y el completamiento de las baterías. El entusiasmo, la dedicación, los ingentes y duros esfuerzos para llegar a tiempo con la finalización de las construcciones fue un común denominador del personal civil y militar que intervino. Merecen destacarse especialmente la acción del Capitán de Navío Osvaldo Joaquín Calomarde (entonces Teniente de Navío) y del Ingeniero Civil Tavaronne, que trabajaban en el terreno, y el apoyo permanente desde la Base del Capitán de Fragata Héctor Dallas (entonces Capitán de Corbeta). Los mencionados han fallecido hace ya varios años.



Por fortuna, y aquí talla la anécdota, el padre del TFIM Marín era supervisor civil de la Armada en Aviación Naval, en Puerto Belgrano. Como estaba visitando a su hijo en la isla (época en la que había vuelos aeronavales regulares), este le pidió que se sumara al equipo para aportar su experiencia técnica y ayudar en las tareas de montaje de los cañones en sus plataformas.

Justamente fueron la dirección y la veteranía de Juan Marín (padre) las que, al fin, permitieron el éxito de esta maniobra de armado de los afustes y la puesta en batería. De este modo, el padre civil y el hijo militar dirigieron estas complicadas labores, que requirieron pericia e ingenio, pero, sobre todo, determinación y esfuerzo.

Para terminar esta posición defendida, se excavaron, en el suelo pedregoso y húmedo, trincheras de arrastre entre todas las armas, alojamientos y santabárbaras. Los túneles fueron protegidos con una cubierta superior de troncos, chapas y tierra. Esto permitía vincular en forma segura y sigilosa todos los sitios ocupados por el personal, incluso del fuego directo, además de mantenerlos ocultos y enmascarados desde el cielo.

Al terminar, se probaron todos los cañones con salvas de adiestramiento, según indicaban las normas del momento, hasta agotar, incluso, el doble de la cantidad de munición prevista. Todas las ejercitaciones de tiro fueron evaluadas por la Dirección de Armas Navales, que certificó la eficacia de la batería y la aprobó para su uso operativo.

Esta batería tenía, así, una conformación de armas similar a la que todavía puede observarse instalada abordo del patrullero ARA King, en la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires.

La dotación –a cinco hombres por arma– estaba constituida por artilleros navales, gente de mar y la totalidad de los efectivos de la Banda de Música (entonces, más de 130 instrumentistas) dirigidos por personal de control tiro de la Base Naval.

Luego, en el año 1978, se construyeron una Central de Dirección de Fuego (CDF) entre las piezas 3 y 4 (con un reloj conservador de distancias tipo Rocor de Lutz-Ferrando para mantener ángulos de tiro sobre blancos móviles y un anemómetro para determinar viento en superficie), túneles de arrastre zigzagueantes protegidos, depósitos de munición lista y defensas. Más tarde, se instaló un episcopio para telemetría proveniente del crucero ARA 9 de Julio.

El polvorín principal estaba en la cárcel, complementado con pozos de munición distribuidos en la ciudad.

Se efectuaron pruebas y prácticas de tiro según se indicaba en el MYNACA (publicación reglamentaria de Métodos y Normas de Adiestramiento y Control de Artillería) sobre la península y sobre las islas Casco, Conejo, Dos Lomos y Bridges.

Al momento de desafectarse, cerca de 1983, los cañones de 105 mm habían disparado entre 93 y 215 tiros, mientras que los de 40/60 oscilaban entre 169 y 1912 salvas, casi siempre para pruebas de calibración.



Cañón de 105 mm  
en acopio en la BNUS  
(año 2009)

Nótese que, en esta foto,  
no posee freno de boca  
ni apagallamas

Las baterías artilleras de la Armada demostraron su utilidad en la Batalla de Malvinas, cuando el HMS *Glamorgan* fue seriamente averiado por un misil MM38 lanzado desde la costa.





Telómetro de campaña Carl Zeiss usado en la época por la IM.

Patio central o rotonda (nótense las barandas de la planta alta en las esquinas superiores) del Presidio de Ushuaia en 1978, cuando era usado como depósito de munición.



Las baterías Libertad y 25 de Mayo, en Ushuaia y Pto. Almanza, respectivamente, tienen un gran valor histórico y simbólico que debería ser preservado.

## 2. Batería 25 de Mayo<sup>13</sup>

Las complicaciones constructivas de erigir una defensa de costas se multiplicaron cuando se decidió instalar una segunda batería sobre el acceso oriental a la ciudad, en Almanza, frente a Puerto Williams, que era (y todavía es en el comienzo del siglo XXI) un apostadero de la Armada de Chile. Allí, ese país había establecido sus propias líneas de artillería en punta Trucco y caleta Róbaló, y cerrado el paso Mackinlay con obuses de 120 m. En esa segunda posición, que se conserva como museo abierto, la Central de Dirección de Fuego (CDF) estaba improvisada en un vehículo anfibio a oruga de IM comúnmente conocido como «Vinchuca» que había sido enterrado.

Esta nueva línea se denominó 25 de Mayo, aunque en algunas referencias se la nombra como Independencia. Fue montada en proximidades del Puesto de Vigilancia y Control del Tráfico Marítimo (PVyCTM) Almanza en el año 1978 y contaba con 4 torres de 105/41 mm Bofors con coraza.

Se complementó con una batería móvil de 3 piezas antitanque de 105 mm sin retroceso Czekalski y 2 montajes móviles bitubo de 40/60 mm Breda Bofors para su propia defensa antiaérea de punto. Además, se construyó una plataforma para la operación de helicópteros.

El camino terrestre hasta Almanza era una estrecha senda de tránsito muy limitado que llegaba solo hasta bahía Brown, de paso hacia la estancia Harberton, y estaba enteramente cubierto de hielo y de nieve.

El visionario gobernador militar de aquel momento ya vislumbraba el destino turístico de Tierra del Fuego y proyectaba que los contingentes, que habían empezado a llegar de visita, prolongaran su permanencia en la ciudad de Ushuaia. Para entonces, ya se disponía de un día de recorrido por el Parque Nacional de Lapataia y otro hacia el este, hacia el lago Fagnano, por lo que el estadista planeaba una tercera jornada de paseo terrestre por la margen del Canal Beagle, a lo largo de un camino costero que llegara hasta Moat.

<sup>13</sup> También llamada Independencia.



El autor en la batería chilena de Caleta Róbalo. Obús de 120 mm y taquillas de munición lista.

Vehículo anfibio chileno usado como CDF

Esta ruta no existía, entonces, y como apoyo del objetivo militar de armar las baterías costeras, la gobernación dispuso el inicio de esta vía que dio origen a la ruta complementaria «K» y abrió la brecha desde la bahía Brown hacia Almanza. A ese fin, entregó explosivos plásticos (350 kg de gelamón) al grupo de ingenieros anfibios de la Compañía de Seguridad de Infantería de Marina de la Base Naval.

Con esto, en arduas y riesgosas faenas de demolición, abrieron un paso de 110 metros de largo por 10 de ancho y volaron casi 15 metros de altura de la ladera del cerro que llegaba hasta la línea de agua en el comienzo del tramo. Los escombros sirvieron para ganar más asiento firme sobre la orilla y, así, nivelar el acceso de vehículos al predio llano que hoy ocupa el asentamiento pesquero. Esto constituye el mayor hito en la conformación de ese núcleo habitacional y productivo actual.

Las naciones orgullosas de su identidad preservan su pasado como homenaje constante a sus abnegados predecesores.



Croquis de la batería 25 de Mayo en Almanza  
54°52'13" S / 67°33'57" W





Cañones Bofors de 105 mm en Almanza (2010).



Vista de una pieza de 105 y su campo de tiro frente a Almanza.

**Nota artillera 1****Cañón 105 L41 mm  
Mod. 1945 D.P.**

(doble propósito: antisuperficie y antiaéreo)  
Bofors, con coraza de protección.

(Tablas de Tiro de 1947 redactadas por la Comisión Naval Argentina en Suecia, Karlskoga).

*Peso de la pieza:* 4750 kg. *Peso total de la batería con coraza:*

Aprox. 14 000 kg

*Campo de tiro horizontal:* 360°

*Campo de tiro vertical:* de -10° a 60°

*Alcance máximo:* 16 000 metros para 45° de ángulo de tiro

Ánima estriada con 32 estrías de paso derecho constante

*Peso del tiro completo:* 23,5 kg (tiro fijo)

*Largo del tiro completo:* 1,042 m

*Carga explosiva:* pólvora

*Velocidad inicial de tiro:* 720 +/-4 m/seg

Espoleta de percusión (impacto)

Disparo eléctrico o mecánico a pedal

Posteriores obras realizadas en ese trayecto de ripio permiten hoy alcanzar puerto Remolino desde el lado este. Sin embargo, no se llega desde Remolino a la ciudad capital, pues falta el segmento Baliza Escarpados-Remolino.

La unión entre Harberton y Moat se concluyó muchos años después, a fines de la década del 80, por un contrato entre el gobierno provincial y el Ejército Argentino, que dispuso una compañía de ingenieros para la obra<sup>14</sup>.

Finalmente, la batería fue instalada por personal del Departamento Armamento de la Base Naval Ushuaia, que transportó las piezas Bofors de 105 mm en carretones y en trineos (tipo anguilera) remolcados desde Ushuaia. Los cañones de 40 mm se llevaron sobre carros de Krupp modificados.

<sup>14</sup> Esta compañía se apoyó en la Base Naval Ushuaia, que alojó a sus efectivos.

Todos los montajes y los dos carros de transporte de las armas AA se encuentran aún instalados en Almanza en estado operativo y son mantenidos por la Base Naval Ushuaia Almirante Berisso.

Su dotación estaba conformada por personal de refuerzo en la zona trasladado en previsión del conflicto y de las áreas de servicios de la Base Naval, a 5 hombres por pieza.

No se efectuaron tiros de práctica para que permaneciera oculta.

### 3. Dispositivo de Defensa Aérea

Para la protección del resto de los puntos estratégicos del sur de Tierra del Fuego, configurados en Ushuaia por el aeropuerto, la planta de combustibles Orion de YPF, la Intendencia Naval (con sus acopios logísticos), el muelle y la misma Base Naval, la tarea fue más compleja, aunque se limitó al establecimiento de la defensa aérea puntual, con los mismos cañones Bofors 40/60 y ametralladoras dobles de 20 mm.

En primer lugar, hubo que determinar la mejor ubicación para las baterías antiaéreas en las cercanías de cada objetivo que debía custodiarse. Si bien



Cañón antitanque argentino Czekalski de 105 mm sin retroceso de dotación de las unidades de línea de Infantería de Marina (IM) y Ejército Argentino.





Montaje de 40/60 de Almanza con capa en tubos sobre afuste de Krupp 88. Atrás se nota el albardón de un cañón de 105 mm.



Carro de transporte de cañón Krupp modificado. Expuesto en el PVCTM Almanza mm en Almanza (2010).

el corredor marítimo estaba delimitado por el Canal Beagle, las otras vías de aproximación aéreas, en cambio, tuvieron que establecerse en forma práctica, basadas lógicamente en los valles montañosos. Para poder hacerlo, se destinaron cuatro helicópteros navales SA 316 B Alouette III armados con misiles AS-12 y ametralladores de 7,62 mm (eran parte de la EAH1 a cargo del entonces CC Juan Imperiale, con el TNCD Carlos Espilondo de segundo comandante) sin limitaciones de horas de vuelo. Operaron desde el campamento del valle de Andorra, que fue montado por el CC (R) Juan Pechar, movilizado con otros oficiales retirados para ese despliegue<sup>15</sup>. Estas aeronaves sobrevolaron diariamente cada uno de los objetivos importantes y reprodujeron en sus vuelos los perfiles de ataque de los aviones de bombardeo; de este modo, encontraron la posición ideal para cada pieza de defensa aérea.

La defensa antiaérea (AA) se diseñó con la distribución de 21 montajes 40/60 mm Breda Bofors fijos (bitubo tipo B); uno de ellos era monotubo (tipo C de 1700 kg de peso) y 4, móviles (sobre afustes modificados pertenecientes a los viejos cañones antitanque KRUPP 88).

El sistema, meticulosamente diseñado, se distribuyó según el siguiente orden:

- a. Siete (7) piezas en la península para protección del viejo aeropuerto (único entonces, 1978) y la Base Aeronaval Ushuaia.
- b. Nueve (9) en la Base Naval para defender el Comando, la Intendencia Naval, el Hospital Naval y la Planta de Combustibles Orion de YPF. Todavía se visualizan restos de una pieza sobre el Hospital Naval y los terraplenes de protección de otras junto a la usina eléctrica auxiliar de la Base Naval y en el perímetro de la Intendencia Naval. ■

#### Nota artillera 2

### Cañón 40 L60 mm antiaéreo Breda-Bofors tipo B

(montaje bitubo para buques de superficie con estabilización transversal y coraza; peso: 3700 kg)

(Tablas de Tiro de 1947 redactadas por la Comisión Naval Argentina en Suecia, Karlskoga).

Cañón–ametralladora antiaérea, con coraza de protección de 5 mm

*Campo de tiro horizontal:* 360°

*Campo de tiro vertical:* de -10° a 90°

*Alcance máximo:* 11 200 metros para 45° de ángulo de tiro

*Altura máxima:* 7800 metros para 85° de elevación del tubo

Ánima estriada con 16 estrías de paso derecho constante

*Peso del tiro completo:* 2,1 kg (tiro fijo)

*Largo del tiro completo:* 446,8 mm

*Carga explosiva:* trotyl

*Velocidad inicial de tiro:* 850 +/-5 m/seg

Espoleta de percusión (impacto) penetrante o gran explosiva

(A.E.A.T.), con dispositivo de autodestrucción selectable

Disparo mecánico a pedal

**Las guerras y los alistamientos para enfrentar las amenazas comunes demuestran el carácter de las sociedades.**

<sup>15</sup> Entre ellos, los CC(R) César Dennehy y Osvaldo Pedroni, a cargo de otros aeródromos auxiliares de la isla.

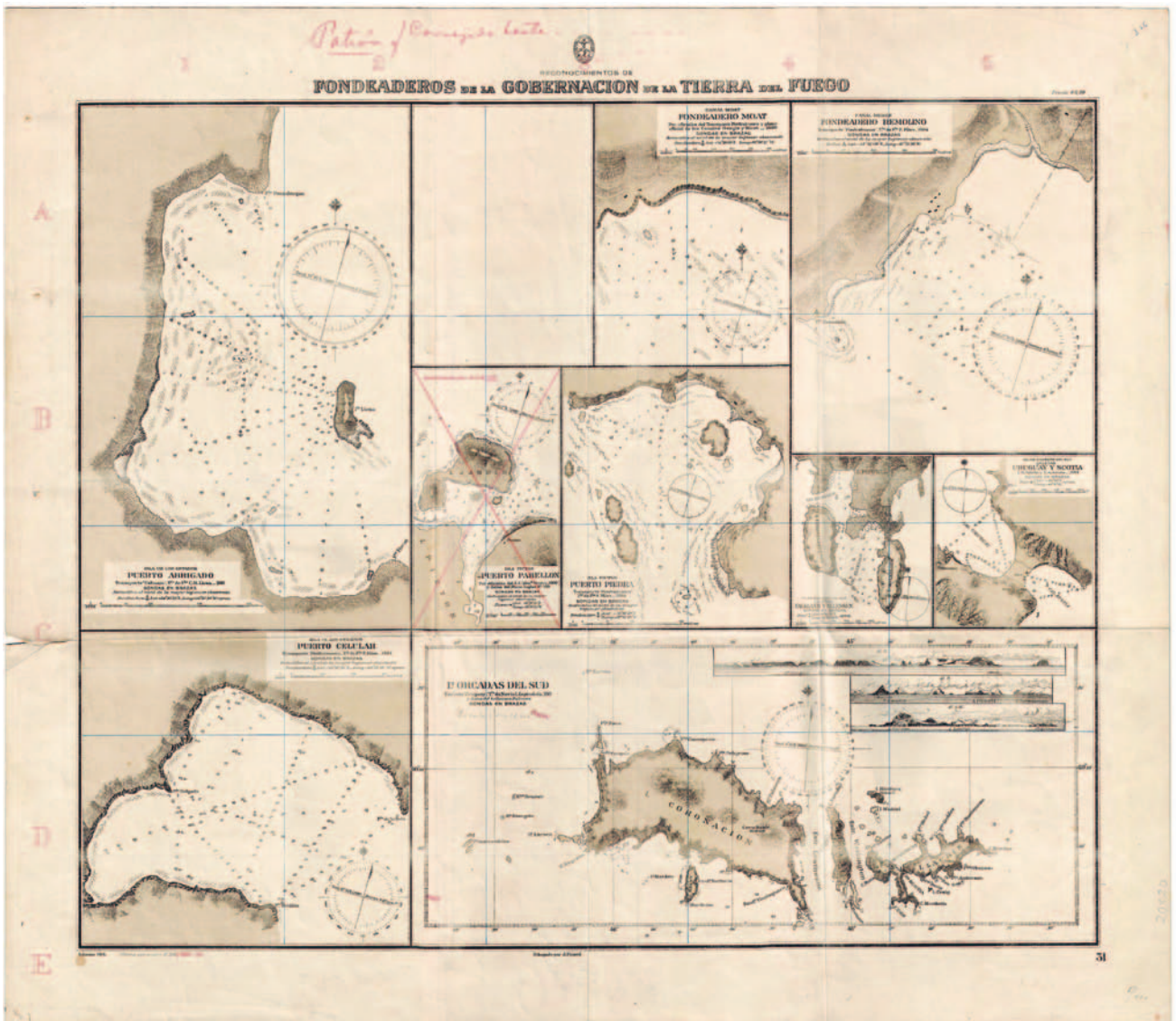
# CENTENARIO DE LA CARTA 31

## FONDEADEROS DE LA GOBERNACIÓN DE TIERRA DEL FUEGO



Eugenio L. Facchin

Se agradece especialmente al Servicio de Hidrografía Naval y al Sr. CN (RS) Daniel Della Rodolfa por su apoyo para el desarrollo de esta investigación.



**1916** Plena Primera Guerra Mundial, se desarrollan cruentos enfrentamientos como en Galípoli, Verdún y en los Lagos Masurianos. Por su lado Alemania decreta guerra submarina irrestricta en aguas británicas, como respuesta al bloqueo inglés.

En 1915 los alemanes comenzaron a utilizar en forma masiva armas químicas, pero no es hasta 1916 que controlan adecuadamente los vectores y las formas de dispersión, resultando letales con el uso de artillería de largo alcance.

Simultáneamente se hacen avances tecnológicos importantes, como el uso de cámaras especiales, fijadas a las aeronaves, que permitirán efectuar reconocimiento aéreo, para lo cual se desarrollan, además, las técnicas de foto interpretación. Francia avanza en la tecnología de los hidroaviones e Italia mejora sustancialmente las técnicas del bombardeo aéreo que creara en 1911. Es en 1915 cuando en Inglaterra se inventa el tanque, pero en 1916 se lo perfecciona y comienza su producción en serie y en Estados Unidos, Browning inicia la fabricación en serie de rifles automáticos, que deja fuera de uso a los ataques con oleadas a bayoneta y se inician los de grupos pequeños con armas automáticas. Los alemanes perfeccionan los lanzallamas y se desarrolla la munición trazadora, se logra la sincronización de las ametralladoras con las hélices de los aviones, que además cuentan con equipo de radiocomunicaciones abordo y pueden ser embarcados ya que Inglaterra cuenta con el primer portaaviones, el HMS *Furious*.

En el mundo de la ciencia, Albert Einstein postula la Teoría de la Relatividad; en Alemania se diseña la primera mano ortopédica; en Bélgica se logra una transfusión de sangre sin la presencia del donante; en Argentina Luis Agote crea una variedad de instrumentos para la transfusión de sangre que mejora la calidad y eficiencia de las mismas. Raúl Pateras de Pescara, de origen argentino, produce el primer helicóptero eficiente de la aviación mundial, sus desarrollos se producen en Italia, Francia y España. Quirino Cristiani produce, en Argentina, el primer largometraje de dibujos animados de la historia del cine mundial. Marie Curie ideó los equipos de RX portátiles que son transportados en vehículos hasta el frente de combate.

## Cartas Antárticas Argentinas

Hasta no hace mucho tiempo, se consideraba que la Carta 31 era la primera carta argentina de la Antártida; no obstante, posteriores descubrimientos permitieron probar que el Alférez de la Armada José María Sobral había confeccionado dos cartas en proyección de Mercator con una escala aproximada de 1:5.300.000 que habían sido publicadas en 1904. Estas están desprovistas de información náutica, aunque poseen abundante información histórica sobre las expediciones anteriores a la fecha de impresión. (<http://www.histarmar.org/Antartida/DosCartasAntarticasArgde1904.htm>)

La Carta 31 fue desarrollada con fines náuticos específicos y por el organismo rector del tema.

## Introducción

Las cartas náuticas reúnen, en lo que físicamente es un trozo de papel o un soporte magnético, varios elementos de muy diversas materias e importancias. El primero y el más inmediato es el que compete al quehacer náutico y, como tal, ofrece a los nave-

05'

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

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

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

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

Es autor de artículos publicados en revistas especializadas y de los libros *Un buque, dos banderas, mil combates* y *Antártida más allá de la soberanía*.

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

Actualmente se desempeña como profesor de navegación en la licenciatura en cartografía que se dicta en la Escuela de Ciencias del Mar.



gantes una inmensa variedad de datos que les permiten trazar derrotas, buscar puntos de referencia, navegar por lugares seguros –según sea la embarcación que tripulan–, verificar datos de mareas y, en otros casos, de vientos y de corrientes predominantes, de declinaciones magnéticas y de una variedad de cuestiones que llevan a lo más importante para un marino: la seguridad náutica.

La confección de una carta según ciertos criterios o estándares impuestos por la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) representa la capacidad de un país de concretar ciertos relevamientos en tiempo y forma con un mínimo de calidad de modo que los buques cada vez más grandes y sofisticados puedan navegar con seguridad náutica y se eviten grandes catástrofes, tanto materiales como personales, y se preserve, así, el entorno natural, sus especies y la diversidad existente. En esto contribuye grandemente la Organización Marítima Internacional (OMI), que hace su aporte desde el diseño de buques y las exigencias a los tripulantes.

De igual forma, la cartografía posee una veta política insoslayable que tiene que ver con la soberanía de las zonas cartografiadas, lo cual conlleva una responsabilidad ineludible sobre la cobertura, la calidad y las adecuadas escalas; no obstante, al ser este un tema técnico excluyente, será soslayado por considerarse que los países hacen todo lo que esté a su alcance para ofrecer a los navegantes los mejores productos para navegar, entre ellos y como más importantes, las cartas.

Cuando la Argentina promulgó, en 1916, su Carta 31 denominada «Fondeaderos de la gobernación de Tierra del Fuego», consideraba que los fondeaderos allí contenidos estaban dentro de su jurisdicción y que la Antártida, cuyos límites políticos y geográficos no estaban taxativamente definidos, era parte del territorio nacional.

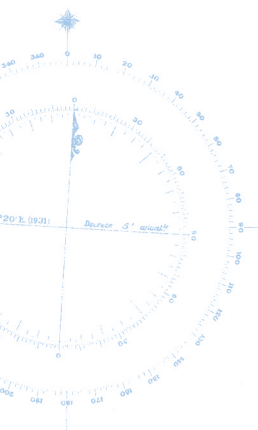
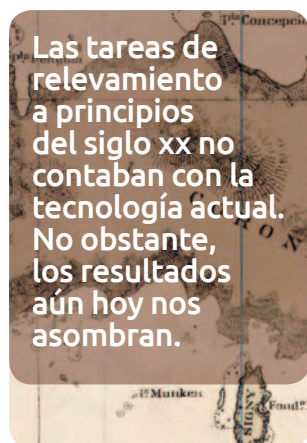
Los prestigiosos historiadores argentinos Pierrou, Capdevilla, Comersi y Quevedo Paiva, cuando mencionan este tema, expresan que *costa patagónica*, *patagónicas*, *costas del sur*, *islas al sur del Cabo de Hornos* y otras designaciones eran denominaciones ambiguas, genéricas o imprecisas, y que la carencia de topónimos provocaba esa ambigüedad. Lo cierto es que el gobierno nacional consideraba que esos territorios eran parte integrante de la gobernación de Tierra del Fuego. Con el tiempo, al efectuar el reclamo de soberanía, los argumentos científicos y políticos expuestos resultaron absolutamente coherentes con la inclusión de esos sectores geográficos a la, por entonces, gobernación de Tierra del Fuego y actual provincia de Tierra del Fuego, la Antártida e islas del Atlántico Sur.

En este aspecto, puede observarse que la exploración era insipiente y, en la medida en que esta iba avanzando y brindando precisiones, la definición de esos sectores era más y más consistente.

Un paralelo de ello son las enormes mejoras en las descripciones de los suelos marinos, sus accidentes y los contornos de la costa. Con el avance tecnológico, las imprecisiones y las incertidumbres fueron literalmente demolidas. En la actualidad, con el uso del GPS diferencial, equipos inerciales, sondas de muy diversas frecuencias y la posibilidad de una visualización 3D de todo lo que se encuentra debajo de la superficie, ha aumentado enormemente la seguridad náutica, sin que ello cambie en nada el aspecto político de la cuestión.

## Los relevamientos en aquella época

Las tareas de relevamiento a principios del siglo xx no contaban con el apoyo de la tecnología que se posee en la actualidad; no obstante, los resultados poseían una precisión que aún hoy no deja de asombrarnos.



Se desplazaban, en oportunidades, grupos de treinta personas o más con lo necesario para pasar largas temporadas en lugares que, generalmente, eran inhóspitos, estaban alejados de cualquier centro urbano y tenían climas muy rigurosos. Allí se instalaba el campamento que, en el mejor de los casos, contaba con una cocina alimentada a kerosén, y la iluminación era suministrada con faroles y velas. Las carpas eran de una pesada lona y poco protegían de las inclemencias meteorológicas.

La primera labor que debía desarrollarse era la observación de mareas y la instalación, en puntos predeterminados, de las bases para ubicar los teodolitos.

Las mareas eran tomadas cada 10 minutos, y se clavaban estacas de colores rojo, blanco y negro desde la bajamar hasta la pleamar procurando que siempre una estaca estuviera con algún nivel de agua, es decir, que cuando una fuera cubierta, la siguiente ya contara con 10 cm de agua. Las observaciones se desarrollaban durante todo el período de permanencia de la comisión en el lugar y durante las 24 horas cada 10 minutos. Se debían elegir muy bien los lugares donde clavar los estacones de metal, ya que, en suelos de roca maciza, pedregullo, arena o barro, las alternativas eran muy diferentes; eran sujetados con vientos de acero y se nivelaban. El mantenimiento de ese rudimentario mareógrafo no era tarea sencilla y, sin importar el estado meteorológico o del mar, debía estar siempre en funcionamiento

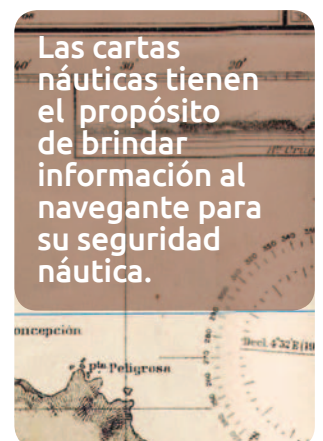
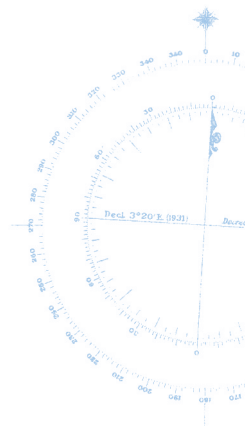
Finalizadas las tareas del clavado de estacas para la medición de mareas y la construcción de las bases para los teodolitos, y tras observar y verificar varias veces la situación geográfica de cada una de ellas, era hora de que el grupo de hidrógrafos iniciara las tareas de sondaje y los cartógrafos confeccionaran los primeros croquis del contorno de la costa, mientras que se tomaba la altura de las mareas cada 10 minutos con relojes sincronizados para poder, luego, efectuar la reducción de los sondajes.

Luego, en un bote a remos, diminuto e incómodo, los hidrógrafos con una sonda en mano y escandallo tomaban la profundidad según lo previamente planificado con el jefe de la comisión. Otro miembro del bote levantaba una banderilla, y los teodolitos tomaban la hora y los ángulos correspondientes para luego poder ubicar el punto. Este trabajo se mantenía hasta que la falta de luz o la marejada impedía continuar con las tareas. El izado de la sonda, en cada toma, era realmente el peor de los castigos: el agua helada penetraba cualquier guante que el sondador vistiera; con el transcurrir de las horas y pese a los cambios, las manos dejaban de ser percibidas como parte del cuerpo.

Más tarde, en el croquis se verificaba que los ángulos indicados por los teodolitos conformasen un minúsculo triángulo en caso de contarse con tres teodolitos o un punto donde ubicar el sondaje; si así no sucedía, se debería repetir el punto para evitar inconsistencias o indeterminaciones.

Si el grupo no contaba con un cocinero, alguno de los hidrógrafos debía cubrir el puesto y desempeñarse en los dos ámbitos con la misma eficiencia, so pena de convertirse en el blanco de todas las críticas. El asado y los guisos se alternaban con los fideos con manteca o salsa y algún arroz.

A veces, debían transcurrir varios días dentro de las carpas por temporales que azotaban la costa, sorpresivas nevadas o la avería de los botes en restingas o en rocas sumergidas. Entonces, se aprovechaba para repasar los datos obtenidos y volcarlos prolijamente en las planillas que después servirían para que los cartógrafos, verdaderos creativos y artistas, produjeran una carta náutica para regocijo y alegría de los navegantes, ya que la carta náutica es la puerta de entrada a una zona antes vedada.



1 <http://www.hidro.gov.ar/nautica/gralcartas.asp?op=1>



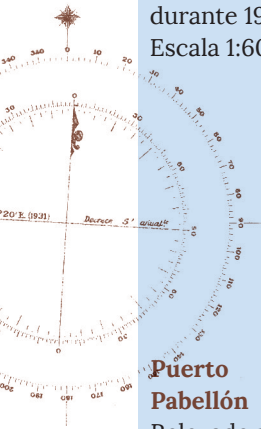
# Desarrollo: La carta en cuestión contiene nueve cuarterones de diferentes escalas:



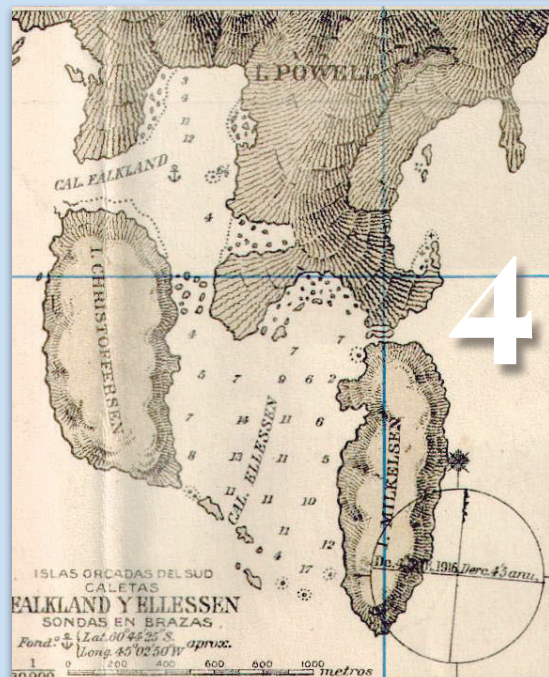
**1 Puerto Celular**  
 Relevado por el transporte Piedrabuena a cargo del Teniente de Fragata Fliess durante 1904; Escala 1:6000.



**2 Puerto Abrigado**  
 Relevado por el transporte Ushuaia a cargo del Teniente de Fragata CM Llosa durante 1910; Escala 1:3750.



**3 Puerto Pabellón**  
 Relevado por el guardacostas Almirante Brown durante 1900, sin datos del responsable del relevamiento y datos del plano inglés N°. 559; Escala 1:21750.



**4 Islas Orcadas del Sur**  
 Relevadas por la corbeta Uruguay a cargo del Teniente de Navío I. Espíndola durante la campaña de 1915; Escala 1:38.000.





### Puerto Piedra

Relevado por el transporte Piedrabuena a cargo del Teniente de Fragata Flies durante 1904; Escala 1:3750.

### Fondeadero Moat

Relevado por el transporte Piedrabuena y plano oficial de los Canales Beagle y Moat durante 1900, sin datos del responsable de la tarea; Escala 1:10.000.



### Fondeadero Remolino

Relevado por el transporte Piedrabuena a cargo del Teniente de Fragata Flies durante el año 1904; Escala 1:6000.

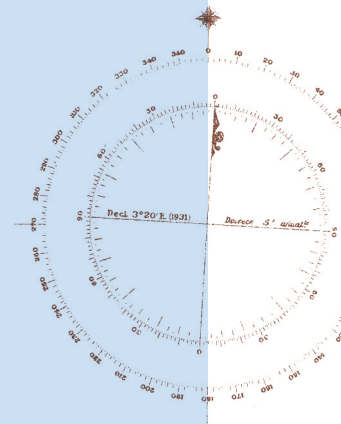


### Islas Orcadas del Sur

Relevamiento de las caletas Falkland y Ellessen, sin datos del buque ni del responsable de la tarea; Escala 1:30.000.

### Islas Orcadas del Sur

Relevamiento de las caletas Uruguay y Scotia desarrollado por L. H. Valette y H. A. Acuña durante el año 1904, primera invernada argentina en la Base Orcadas; Escalas 1:30.000.



## Las sucesivas modificaciones a la Carta 31

Las cartas náuticas tienen el único propósito de brindar información al navegante para su seguridad náutica y para planificar las derrotas que seguirán los buques que tripulan. Con ese objeto, se las grafica en diferentes escalas que tienen diversos usos.

La siguiente clasificación es la que utiliza el Servicio de Hidrografía Naval, órgano rector de la cartografía náutica de la República Argentina.<sup>1</sup>

- **Cartas Oceánicas:** Cartas de escala menores de 1:3.000.000 inclusive.
- **Cartas de Ruta:** Comprendidas entre 1:3.000.000 y 1:1.000.000 inclusive.
- **Cartas de Recalada:** Comprendidas entre 1:1.000.000 y 1:300.000 inclusive.
- **Cartas Costeras:** Comprendidas entre 1:300.000 y 1:100.000 inclusive.
- **Cuarterones:** Cartas de escala mayor de 1:100.000.

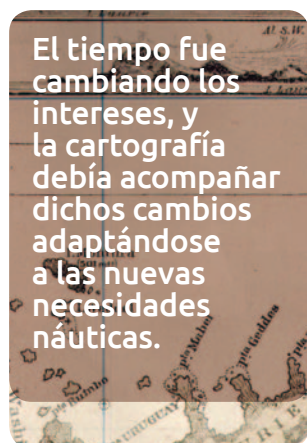
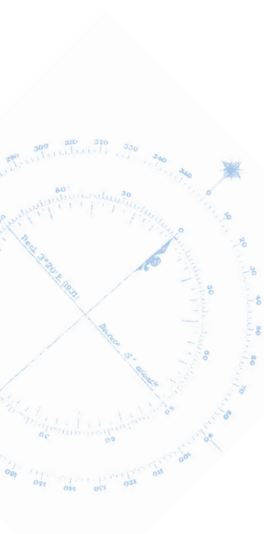
En la primera edición de la Carta 31, en el año 1916, se compendiaron una serie de fondeaderos utilizados en la época que servían de refugio para guarecerse en momentos de mal tiempo o tenían el fin de servir a los buques para la carga o la descarga de diversas mercancías que se comercializaban en dichos lugares o simplemente para realizar los fletamentos acordados por comerciantes o particulares de la zona. Incluso muchos de esos fondeaderos servían para proveer apoyo logístico a investigaciones científicas, al registro de datos de diversa índole, a la proyección de grupos para el relevamiento de determinadas zonas, o a la seguridad y la defensa de la soberanía.

El tiempo fue cambiando los intereses, y la cartografía debía acompañar dichos cambios adaptándose a las nuevas necesidades náuticas. De este modo, en la segunda edición de la Carta 31 del año 1930, esta contaba con tres partes, todas referidas al archipiélago de las Islas Orcadas del Sur, con sectores bien diferenciados y cuya importancia y razón se describen a continuación:

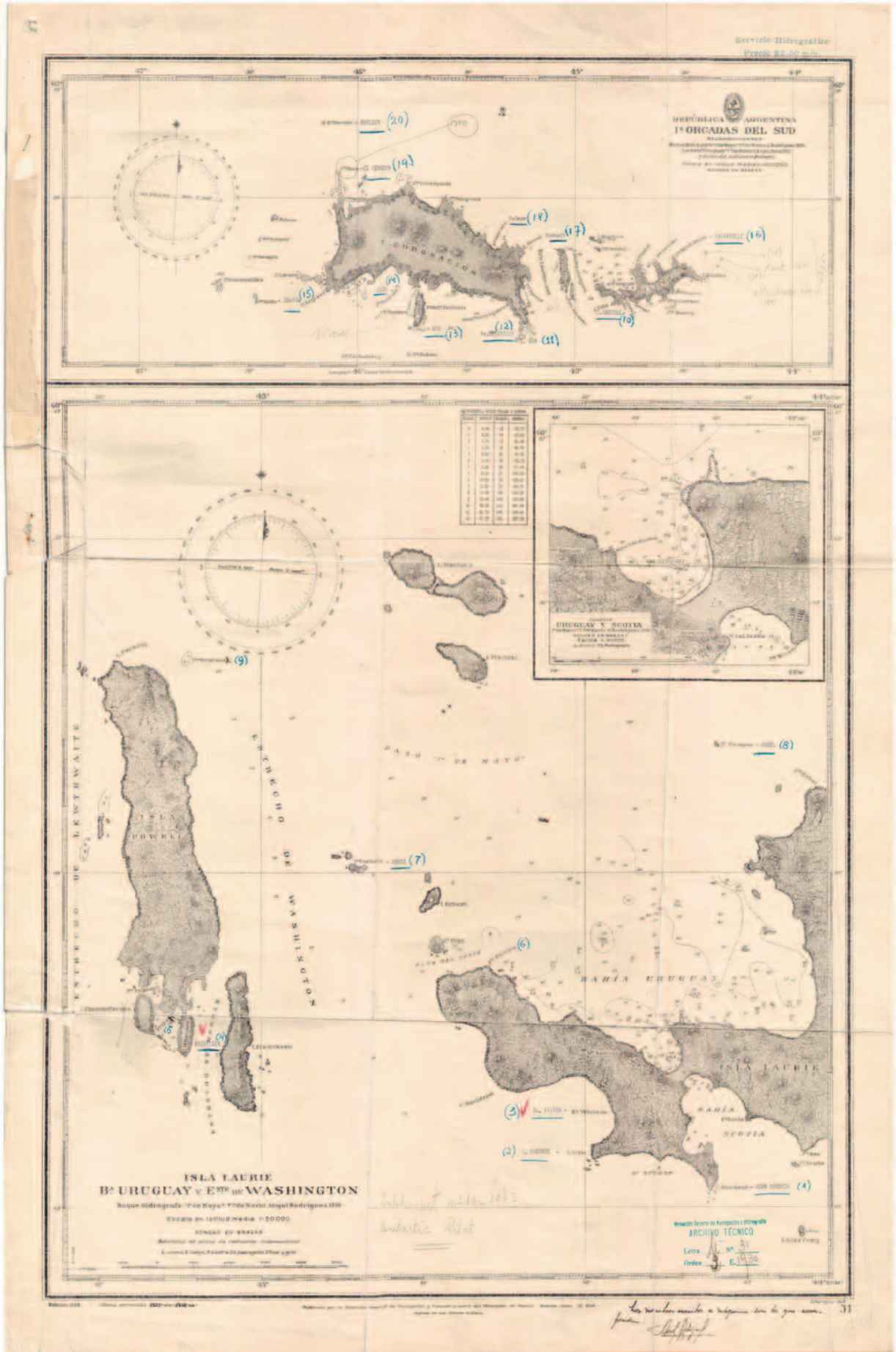
La primera parte es un plano general del archipiélago en escala 1:450.000 con datos obtenidos por el buque hidrográfico *1º de Mayo*, relevamiento que estuvo a cargo del Teniente de Navío A. Rodríguez en el año 1930; por la corbeta *Uruguay*, cuyo relevamiento estuvo a cargo del Teniente de Navío I. Espínola en el año 1915; y por el ballenero *Palmers*, sin fecha.

La segunda parte es la que comprende la zona al oeste de la isla Laurie, la bahía Uruguay y todo el estrecho de Washington. Esta carta, en especial, tenía una razón de mucho peso para su uso: en general, se descargaba la logística y se realizaba el recambio de personal de la Base Orcadas por la bahía Uruguay, situada al norte de la base. No obstante ello, se comprobó que la bahía Scotia era de mucha utilidad y estaba más protegida que la Uruguay de las inclemencias o las colas de los temporales que se suscitan en el estrecho de Drake; por este motivo, se relevó el pasaje que lleva a la bahía Scotia en forma segura y rápida desde la bahía Uruguay. Hoy se utiliza la bahía Scotia como lugar de desembarco, y hasta el helipuerto se ha construido en las proximidades de la playa sur del istmo. Además, los informes de los buques que transitaban el estrecho daban cuenta de la existencia de bajos fondos, islotes y rocas, y aquellos eran nuevamente modificados por los siguientes buques. Se consideró necesario efectuar un relevamiento detallado, ya que se había intensificado el tránsito en el lugar.

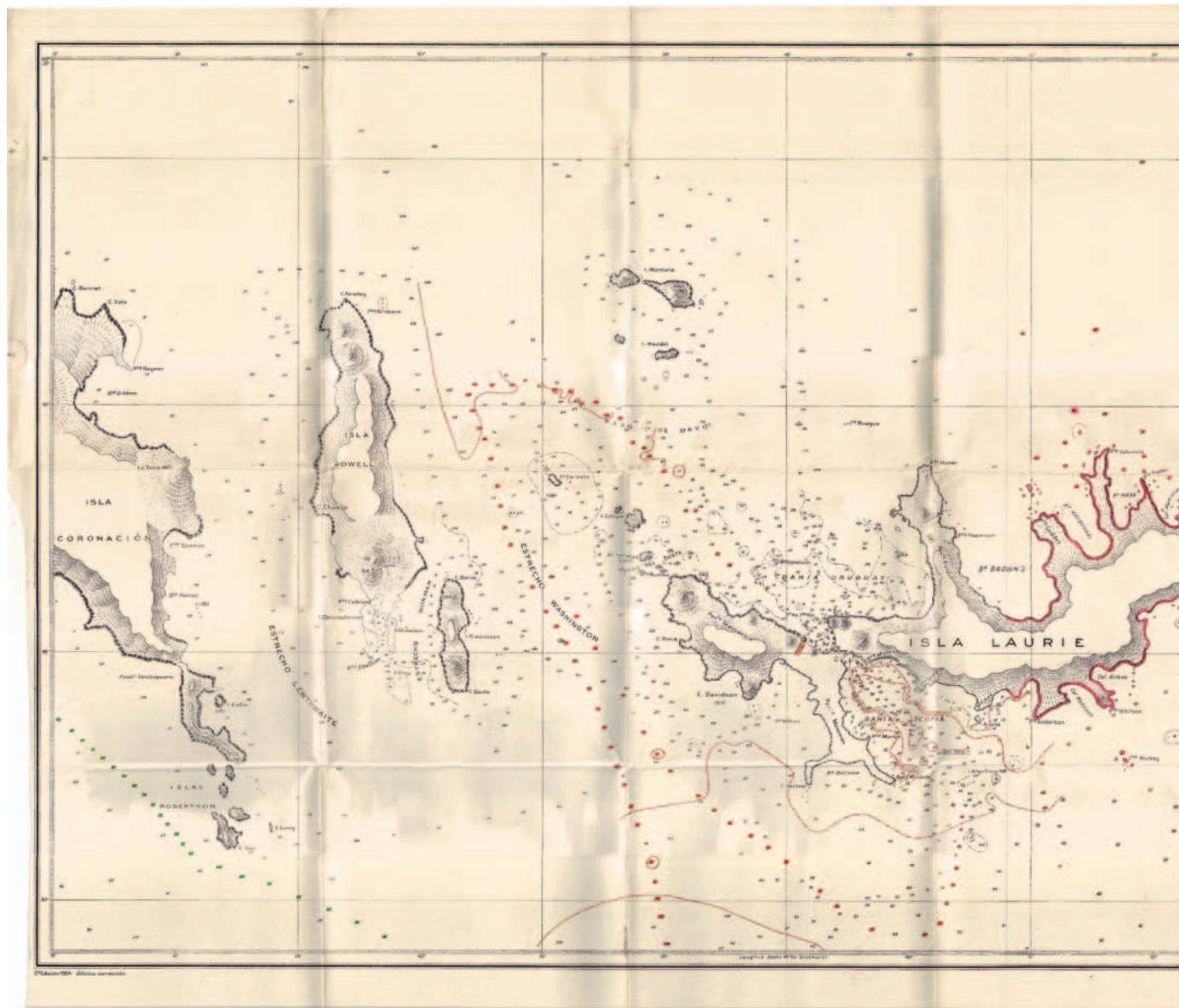
No obstante lo indicado, la bahía incluida es la Uruguay, ya que, en ese momento, era la bahía en la que habitualmente se efectuaban las actividades logísticas. El relevamiento de esta parte de la carta fue desarrollado por el buque hidrográfico *1º de Mayo* bajo la







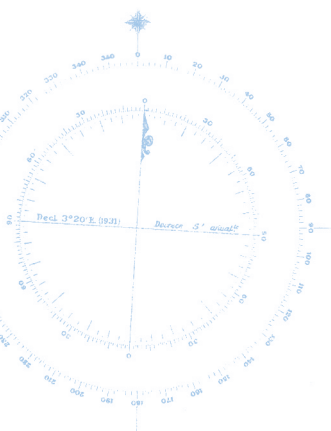




responsabilidad del Teniente de Navío A. Rodríguez durante el año 1930. La escala utilizada es 1:50.000 y es la que ocupa la mayor superficie de la impresión.

La última parte es un cuarterón de las caletas Uruguay y Scotia, también relevadas por el buque hidrográfico *1º de Mayo* bajo la responsabilidad del Teniente de Navío A. Rodríguez durante el año 1930. La escala utilizada para este cuarterón es de 1:20.000. Nuevamente aquí, con observar el gráfico, se puede apreciar que la bahía, en la carta denominada caleta Uruguay, era de preponderante importancia y que, con el transcurrir del tiempo, se iba a modificar de modo que la Scotia fuera la utilizada para las actividades logísticas y científicas.

La tercera y última edición de la Carta 31 es la del año 1954, donde se condensan todos los relevamientos hechos hasta ese momento por una diversidad de buques. La Carta es de escala de 1:50.000. Fue denominada Islas Orcadas y va desde el estrecho de Lewthwaite hasta la bahía Fitchie (extremo este de la isla Laurie).





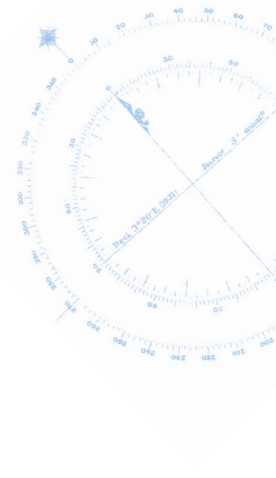
En el extremo este de la isla Coronación, contiene la mayor de las islas del archipiélago de Orcadas del Sur y la totalidad de la isla Laurie, donde está ubicada la base de Orcadas, y una considerable porción de océano al este de esta.

Aquí nuevamente puede apreciarse que la Carta fue hecha a medida de las necesidades de los navegantes del momento. Brinda información adecuada para navegar los estrechos de Lewthwaite, de Washington y el este de la isla Laurie.

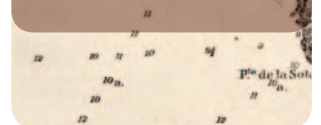
En oportunidades, la presencia de hielo y de fortuitas condiciones de viento obstruyó el paso hacia la bahía Scotia y demoró o impidió la operación de las unidades logísticas; incluso, demoró durante años los nuevos relevamientos hidrográficos del área –que se vieron en cartas posteriores a la 31– que presentaba grandes zonas geográficas sin sondeos y rodeadas de advertencias que indicaban que eran zonas sin relevar y que era peligroso entrar en ellas.

Incluso la cantidad de océano dispuesto en la carta al este de la isla Laurie permitiría al navegante acercarse por el este, siempre con posibilidades de tener puntos de referencia adecuados para posicionarse con seguridad.

Con la información allí disponible, existía la posibilidad de acercarse a ambas bahías, la Uruguay y la Scotia, sin estar condicionado por la situación glaciológica, que es absolutamente determinante en la zona, ya que una enorme y permanente cantidad de témpanos circulan de sur a norte provenientes del mar de Weddell y que, según las condiciones de mar y de viento, pueden obstruir alguno o todos los canales que separan las islas que limitan estos estrechos, a saber: Coronación y Powell, que conforman el estrecho de Lewthwaite, y Powell y Laurie, el de Washington.



Es la voluntad emprendedora de los líderes profesionales que reconocen necesidades lo que mejora el servicio a la comunidad.



## Conclusión

Mientras el mundo se debatía en sangrientas guerras, un pequeño grupo de hombres, tanto en el campo como en los gabinetes, trabajó en forma silenciosa, pero profesionalmente, para lograr un pequeño hito que aseguraría a todos quienes surcaran las aguas de la gobernación de Tierra del Fuego –que incluía a la Antártida– un elevado grado de seguridad náutica en el uso de los fondeaderos recomendados. De tal calidad fue ese trabajo que aún hoy, si utilizáramos esa cartografía con buques de similares dimensiones a los utilizados en aquella época, la Carta nos sería de gran utilidad.

De este modo, por la voluntad emprendedora de líderes profesionales que reconocen necesidades para el mejor servicio de la comunidad, se llevan a cabo trabajos de relevamiento, investigaciones, tareas técnicas y científicas en aras de preservar la vida humana en el mar, evitar la contaminación, y mejorar los servicios y la seguridad náutica. ■



# AZUL Y BLANCO EN KEALAKEKUA

Sergio G. Robles



Vista de Kealakekua Bay desde Ka'awaloa en 1820 (Wikimedia).



**E**l marino, engalanado con su vistoso uniforme de chaqueta azul adornada con galones dorados y pantalones también azules, observó al grupo de mujeres y de niños sin detenerse. En la arena, iban quedando marcadas las huellas de su caminar desde el bote varado en la línea de agua. Lo acompañaban dos hombres de la tripulación de su fragata, y otros dos habían quedado junto a la embarcación.

En un pequeño grupo de palmeras, lo esperaban los nativos.

—Otro día caluroso —les dijo a los dos hombres que lo seguían, al tiempo que sintió en su espalda el comienzo de la transpiración. El sol no estaba muy alto en el cielo, pero ya hacía calor. Las nubes estaban casi totalmente ausentes en el cielo matutino.

Algunos nativos habían estado en el agua verde azulada salpicándose unos a otros, entreteniéndose a un grupo de niños, pero abandonaron el mar cuando vieron que el bote se alejaba del barco anclado que se mecía con las ondas del mar. Poco a poco, se acercaron a los guerreros que esperaban entre las palmeras, desplazándose al mismo ritmo que los extranjeros. Sin embargo, por respeto o, acaso, para mirarlos cómodamente, permanecieron a una distancia desde la cual podían verlos, y tal vez oírlos, sin interferir en el encuentro entre los extranjeros y su propia gente. Las mujeres que integraban el grupo no mostraban ninguna inhibición por sus pechos al aire. Lucían igual que todas las que habían visitado la fragata.

La mente del marino dejó atrás el motivo de su desembarco, y sus ojos se apartaron de la arena y del grupo de nativos. Mientras seguía avanzando en forma automática, sabiendo que no enfrentaba ningún tipo de peligro, su mirada barrió por completo todo el panorama a su alrededor.

La bahía no solamente era hermosa, sino que también estaba protegida. No en vano los tripulantes de la corbeta que había hallado al llegar a la isla la habían elegido para fondear. El terreno ascendía rápidamente hacia el interior, en dirección este, hasta culminar en un pico montañoso que, al parecer, dominaba toda la isla. Las palmeras se extendían a ambos lados de la playa y también terreno adentro, en dirección al valle, hasta donde podía verse. Hacia el norte, había una zona de altos acantilados después de la cual había otra extensión de arena.

La distancia con los nativos se había acertado lo suficiente como para escuchar —aunque sin entender— algunos comentarios. Observó a los hombres y vio las pequeñas volutas de humo que no había percibido antes. A un lado del grupo que lo esperaba, había una hoguera.

Uno de los hombres que lo seguía rompió el silencio de la caminata:

—Capitán, parece que están cocinando algo. Espero que nos inviten.

—Yo también. Por el aroma, parece pescado.

—Pescado y algo más —respondió el subordinado—. ¡Cerdo, si no me equivoco!

---

El Capitán de Fragata IM VGM (R) Sergio Gustavo Robles egresó de la Escuela Naval Militar en diciembre de 1970.

Prestó servicios en batallones de IM, Agrupación de Comandos Anfibios, Centro de Instrucción y Adiestramiento de IM y Fuerza de Apoyo Anfibio.

Fue Comandante de la Agrupación de Comandos Anfibios, Jefe del Servicio de Operaciones Navales Especiales y Comandante del Batallón IM N° 2.

Se desempeñó como profesor en la Escuela de Oficiales de la Armada y en la Escuela de Guerra Naval.

Realizó el Curso de Comando y Estado Mayor en la U.S. Marine Corps y obtuvo la Maestría en Estrategia de Seguridad Nacional en la National Defense University (Washington, EE.UU.). Es un frecuente colaborador de este *Boletín* y de otras publicaciones de la Armada con artículos propios y traducciones del inglés. El Círculo Militar publicó su traducción del libro *Manual de la Guerra de Maniobras*. Pidió su pase a retiro a fines de 1996.

Es autor del libro *El Asalto Anfibio a Malvinas – A 30 Años*.

Figura 1:  
Bahía Kealakekua en la isla Hawái, en la actualidad.  
(HawaiiByAir, Aerial Photography)



**El europeo habló al nativo usando el idioma local, incomprendible para los marinos.**



El Capitán sintió que su frente, así como había hecho su espalda, le recordaba que hacía calor. Una gota de transpiración se infiltró en su ojo derecho, y su mirada se hizo borrosa por un instante. Abandonando la empuñadura de su sable, se sacó el sombrero con la mano derecha y se peinó los cabellos con la izquierda, más que nada para refrescar su cabeza con la brisa que venía del valle. Él y los dos hombres que lo escoltaban cubrieron los últimos metros.

El nativo que se apartó del grupo venía acompañado por un hombre de apariencia europea. El marino sonrió al nativo, que inclinó levemente su cabeza en señal de saludo, le estrechó la mano al europeo y se dirigió a uno de sus hombres que había desembarcado con él en un español correcto, pero con acento:

—Dile que es un placer volver a verlo en este hermoso día.

El subordinado habló al europeo en inglés mientras su Capitán volvía a mirar al nativo de piel oscura, quien ya había respondido a su sonrisa con la suya. El europeo habló al nativo usando el idioma local, incomprendible para los marinos, y obtuvo su respuesta, que llevó más tiempo e incluyó un gesto hacia el grupo de nativos que esperaba detrás. El marino creyó percibir todas las vocales en las distintas palabras, pero solamente algunas de las consonantes<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> El idioma hawaiano solamente usa las consonantes k, l, m, p y w. También usa la h, pero con sonido de j. Una vocal obligatoriamente sigue a las consonantes. Esto hace que todas las palabras terminen en vocal.

- También nosotros nos alegramos de verlos nuevamente. Ikaika espera que quieran compartir con nosotros nuestra comida.
- Desde luego –respondió el marino sin dudar un instante y pensó: «Más comida fresca en lugar de la comida salada de a bordo será un manjar».
- ¿Cómo se llama esta bahía?
- Kealakekua<sup>2</sup> –respondió el europeo.

Todos se aproximaron al lugar donde estaba la fogata. Los nativos que estaban esperando levantaron unas hojas grandes y dejaron al descubierto varios grupos de frutas diferentes. Cada uno de ellos estaba colocado sobre las partes de las hojas de palmera que las habían mantenido adheridas a los troncos. Tenían un color marrón claro.

Todos se sentaron y comenzaron a comer los platos asados y las frutas. Para los marinos, que habían estado navegando durante varios meses por el Pacífico, era un banquete.

Las conversaciones se sucedieron. Los temas eran variados: pesca, aves, canoas, barcos. Se hablaba de todo, menos del tema principal que había traído al marino a la playa: la requerida conversación con el Rey local. Tan solo dos días antes, el Comodoro Bouchard se había enterado de que la corbeta *Santa Rosa* de las Provincias Unidas estaba en esa bahía. La tripulación se había sublevado en las costas de Chile, y los amotinados habían desembarcado al Capitán y habían pirateado desde entonces. Al llegar a las Islas Sandwich<sup>3</sup>, le habían vendido el buque al Rey local.

No sabía si el Rey aparecería o no. El día anterior, había manifestado su deseo de hablar con él a los nativos hawaianos con los que se había reunido durante la tarde. Le dijeron que le avisarían al monarca. Audaz, exigente y agresivo en los menesteres de la guerra, el marino sabía ser paciente cuando se trataba de negociar algo, en este caso, con los nativos de las islas. Ellos tenían lo que él quería.

Finalmente, terminaron de comer. Tal vez ahora hablarían de negocios. Pero, ¿dónde estaba el Rey?

Ikaika, el líder del grupo de nativos hawaianos, terminó de beber de un envase que parecía una calabaza, se limpió la boca con una mano y pasó una vez más el envase al marino. Este bebió, agradeció con un movimiento de cabeza y pasó el envase a otro indígena que, a su vez, bebió y luego pasó el envase a otro marino.

Ikaika se dirigió al europeo, el europeo, al Capitán.

- Comodoro<sup>4</sup>, el Rey manifestó ayer que está dispuesto a negociar sobre el tema. Si usted está de acuerdo, podemos guiarlo hasta donde se encuentra, pero le aviso que va a tomar bastante tiempo caminar hasta allí.
- No tengo inconveniente, pero me gustaría saber adónde vamos.
- Vamos a Kailua, un lugar al norte, también sobre la costa– respondió el europeo.
- ¿Pueden venir dos hombres conmigo?

Después de consultar con Ikaika, el europeo, Peter Corney, respondió:

- Puede usted traer a sus dos hombres. Iniciaremos la marcha en aproximadamente quince minutos. Usted y sus hombres pueden prepararse. Les recomiendo que se aligeren de ropa: vamos a caminar alrededor de treinta kilómetros y, a pesar de que lo haremos bajo la sombra de los árboles de la selva, algunas veces van a sentir calor con toda esa vestimenta.

**Audaz, exigente y agresivo en los menesteres de la guerra, el marino sabía ser paciente cuando se trataba de negociar...**



<sup>2</sup> James Cook, el marino inglés que descubrió las Islas Sandwich, fue ejecutado por los hawaianos en esta misma bahía en 1779. Un modesto monumento recuerda el lugar y el hecho.

<sup>3</sup> José María Píriz, el Capitán a cargo de las tropas de Infantería de Marina a bordo de La Argentina, las llama «San Ducho» en sus memorias. Píriz era montevideano.

<sup>4</sup> Vamos a utilizar en esta historia la denominación dada a Bouchard por Peter Corney en su libro *Voyages in the Northern Pacific*.



Figura 2:

Kailua-Kona en la actualidad. La residencia de Kamehameha I se encontraba en el extremo norte ([lovebigisland.com/kailua-kona/](http://lovebigisland.com/kailua-kona/))



...más atrás, los marinos foráneos: el comandante del buque extranjero, Comodoro Bouchard, el jefe de las tropas embarcadas, José María Píriz, y el pilotín de 18 años, Tomás Espora.

- Me parece una buena idea. –Cuando se volvió hacia sus hombres, vio en ellos una mirada de preocupación.
- ¿Treinta kilómetros, Capitán? –inquirió el más maduro.
- Píriz –dijo el Comodoro ignorando la pregunta– sáquense las chaquetas y las gorras y arremánguense la camisa. Martín, regresa hasta el bote y dile a Tomás Espora que venga... preparado para caminar. Dile a Gerard que regrese contigo a la fragata. Vengan a recogernos mañana por la mañana. La caminata es larga, y tendremos que dormir antes de regresar.
- Comprendido, Capitán –respondió el subordinado y comenzó su camino de regreso al bote. Dos marineros esperaban sentados en la arena, en proximidades de la embarcación, bajo la sombra de una palmera.

Quince minutos después, todos iniciaron la marcha. Tres hawaianos iban al frente, luego Ikaika y Corney, y, más atrás, los marinos foráneos: el comandante del buque extranjero, Comodoro Bouchard, el jefe de las tropas embarcadas, Capitán José María Píriz, y el pilotín de 18 años, Tomás Espora. Cerraban la columna otros cuatro hawaianos.

El grupo partió directamente hacia el este bordeando la orilla norte de un arroyo, y pronto la playa quedó atrás, aunque no las palmeras. El sendero llegó a una bifurcación, y los caminantes torcieron hacia el norte dejando atrás el curso de agua. El marino vio un par de cardenales a su derecha y luego unos pequeños pájaros amarillos que nunca había visto antes.

–Píriz, ¿te parece que estamos caminando paralelamente a la costa? –preguntó el Comodoro a su subalterno mientras se esforzaba por vencer el ascenso del sendero. Ambos transpiraban profusamente, a pesar de la sombra que brindaban los árboles.

–Yo creo que sí, Capitán –respondió el interrogado.

Un tiempo después de haber alcanzado un terreno a nivel, la vegetación cesó bruscamente y pudieron ver, a la izquierda, la extensión del mar. El Comodoro miró hacia atrás al tiempo que el europeo que los guiaba y actuaba de traductor con los hawaianos, Peter Corney, le decía:

–Comodoro, mire su barco allá abajo.

El Capitán y los otros dos marinos argentinos observaron el navío en el que habían navegado durante más de ocho meses antes de arribar a la cadena de islas en el medio del Pacífico. La fragata *La Argentina* se recortaba contra las aguas azules de la bahía. El agua era tan clara que aun a la distancia podía verse como la cadena del ancla se iba hundiendo hacia el fondo. También era posible observar la corbeta *Santa Rosa* fondeada a no mucha distancia de la fragata.

Unos segundos más tarde, Corney agregó:

–Vamos a descansar ahora durante veinte minutos más o menos. Esto va a ser lo rutinario: una hora de marcha, veinte minutos de descanso.

–Está bien. Un descanso nos hace falta. No estamos acostumbrados a estas caminatas –respondió el Comandante de *La Argentina*. Inmediatamente se sentó sobre una piedra enfrentando el mar para aprovechar, así, la brisa refrescante que subía hasta donde estaban.

Corney sonrió, se acercó luego al líder hawaiano e imitó al Comodoro. El pilotín Espora bebió agua de un envase de cuero que llevaba colgado a su espalda y luego convidó a su Capitán. Este bebió y pasó el envase a Ikaika, quien le agradeció y bebió a su vez después de mirar el envase con curiosidad. El Comodoro esperaba que los gestos de amistad fueran valiosos al tiempo de llevar adelante las negociaciones.

El Comodoro observó que Píriz sacaba un cuaderno de una pequeña bolsa que colgaba de su hombro derecho y seguidamente comenzaba a escribir en él. Desde un arbusto detrás del Capitán, un cardenal con plumas completamente rojas lo observaba con curiosidad. Píriz continuó escribiendo sin percatarse de la presencia del ave. En el cuaderno podía leerse: «18 de agosto de 1818».



**V**arias horas más tarde, el grupo tuvo ante sus ojos la bahía Kailua, en cuyo extremo norte el Rey Kamehameha I había levantado su residencia, Kamakahonu<sup>5</sup>. Cuando llegaron al complejo, el Rey estaba sentado sobre una piedra al lado del mar. El Comodoro argentino se sorprendió al ver el atuendo del Rey hawaiano: un uniforme de capitán del Ejército Británico.

–Esperen aquí –dijo Corney y se adelantó solo hasta donde estaba el Rey. Junto a él, había otra persona de apariencia europea.



Figura 3:

Página del manuscrito de José María Píriz que se encuentra en el Museo Mitre (<http://partido-pirata.blogspot.com/>)



**La fragata *La Argentina* se recortaba contra las aguas azules de la bahía.**

<sup>5</sup> En idioma hawaiano, "El ojo de la tortuga." Se lo llamó así porque en el lugar había una roca que tenía la forma de una tortuga (honu) (Wikipedia).

El Rey, Corney y la tercera persona mantuvieron una breve conversación y, luego, el primero se levantó: tenía piel oscura, cabello blanco y ojos de mirada penetrante. Bouchard le calculó más de setenta años, posiblemente ochenta; irradiaba respeto y poseía una buena presencia. Era más alto que Corney y que él mismo. Corney le indicó con un gesto que se aproximara.

El Comodoro repasó mentalmente la palabra que su intérprete le había enseñado antes de iniciar la marcha hacia el sitio donde se encontraban ahora. Corney le había explicado que era el saludo acostumbrado en las islas y que usarla para saludar al Rey sería un buen comienzo de las negociaciones.

Dos indígenas que habían estado parados detrás del monarca mientras él observaba el mar se habían movido acompañando su desplazamiento y observaban atentamente a los visitantes.

–Aloha –dijo el Comodoro Bouchard.

–Aloha –respondió el Rey, y al marino le pareció percibir una sonrisa.

Bouchard lo visualizó veinte o treinta años antes luchando por la unificación de las islas como un guerrero de temer.

–Buenas tardes –dijo la tercera persona en un perfecto español que sorprendió a Bouchard–. Me llamo Francisco de Paula y Marín<sup>6</sup>.

–Mucho gusto –respondió el marino de las Provincias Unidas.

–Soy español, pero no se preocupe. Estoy alejado de los problemas políticos de mi país de origen. Lo ayudaré en sus negociaciones con Kamehameha.

–Muchas gracias –respondió Bouchard. Luego continuó, dirigiéndose al Rey–tienen una isla hermosa.

–Tenemos varias islas hermosas.

–Lo siento, no he tenido tiempo aún de visitar las otras –respondió el Comodoro y vio una oportunidad para recordarle a su interlocutor el motivo de su larga caminata hasta Kailua–. Estoy preocupado por el otro buque y su tripulación.

–¿Cuál es el motivo de su visita a estas islas? –preguntó el monarca.

–Mi país, las Provincias Unidas del Río de la Plata, está luchando por su independencia de España. Las instrucciones de mi gobierno me indican atacar a los buques españoles y respetar a los demás. Hace ocho meses que estamos navegando. Además, me encargaron recuperar la corbeta.

–¿Ha visto a los tripulantes que la trajeron? –inquirió el Rey.

–Solamente a los que estaban a bordo, pero necesito reunirme con todos ellos. «No puedo permitir que los desertores se salgan con la suya, no sería un buen ejemplo para mi propia tripulación», pensó el Comodoro.

–Los distribuí por todas las islas –respondió el Rey– y los puse bajo el control de jefes subordinados, incluso en Kauai, que aún mantiene a su Rey Kaumuali'i.

–Los hombres que ahora se encuentran en las otras islas han hecho algo incorrecto de acuerdo con nuestras leyes y no tenían derecho a venderle el barco en el que llegaron aquí –dijo Bouchard.

–La verdad es que no hablé mucho con ellos. No son muy comunicativos. ¿Qué puedo hacer por usted, Comodoro?

–Necesito recuperar la corbeta para continuar mi expedición con más posibilidades de éxito en futuras acciones contra los españoles. Para demostrar las consecuencias de acciones en contra de la disciplina militar, necesito apresar a todos los amotinados.

Los dos hombres se miraron en silencio. No hacían falta las palabras para explicar las consecuencias que esperaban a los amotinados. Tal vez el Rey pensaba en Ka'iana, su

–¿Cuál es el motivo de su visita a estas islas? –preguntó el monarca.



6 Francisco de Paula y Marín había nacido en Jerez de Andalucía. Llegó a Hawái en 1791 y se incorporó a la corte del Rey hawaiano como secretario e intérprete. Tenía conocimientos de medicina y atendió al Rey en la enfermedad que le costó la vida. De Paula y Marín falleció en 1837. Su diario sobre su vida en las islas se perdió.





Figura 4:  
El Capitán de Navío  
Hipólito Bouchard  
(Revista del Mar N.º. 116, INB)  
y el Rey Kamehameha I  
(Wikipedia).

antiguo aliado que había optado por combatirlo y había hallado la muerte en Nu'uaniu Pali, en la isla Oahu.

- Comodoro –intervino don Francisco– el Rey compró la corbeta a los hombres que la trajeron. Nada sabía de los sucesos anteriores a su arribo a las Hawái<sup>7</sup>.
- Tengo entendido que se pagó un precio en madera de sándalo –respondió el marino de las Provincias Unidas.
- Así es –respondió el español.

Bouchard, a pesar de hablarle a don Francisco, no le quitaba los ojos de encima a Kamehameha I. «¿Qué estará pensando? ¿Pretenderá que le devuelva la madera? ¿Qué más querrá?», se preguntaba.

–Y, además, debe considerar usted –prosiguió don Francisco– los gastos de manutención de todos esos hombres.

Bouchard apretó los dientes mientras evaluaba posibilidades de negociación. La verdad es que, además de la corbeta, el Rey podía proveerle los víveres que necesitaban para continuar el viaje y, tal vez, hasta algunos hombres para completar las tripulaciones. Dado que vivían en el medio del océano Pacífico, seguramente eran buenos marinos.

- Comodoro –dijo don Francisco sacando a Bouchard de sus cavilaciones –pienso, por otro lado, que podemos juntar la mayoría de los objetos que los amotinados les han entregado a los hawaianos de una u otra manera.
- ¿A qué se refiere? –preguntó el marino representante de las Provincias Unidas.
- Crucifijos, rosarios, cálices y otros elementos del culto católico.

Las negociaciones continuaron y, al término de ellas, el Comodoro accedió a pagar al Rey 600 quintales de madera de sándalo por la corbeta, que era lo mismo que el Rey había pagado. Además, acordó compensar a los hawaianos por los gastos de sustentación de los amotinados. El monarca hawaiano también puso a disposición de los navegantes

**Bouchard, a pesar de hablarle a don Francisco, no le quitaba los ojos de encima a Kamehameha I.**



<sup>7</sup> El Capitán inglés Cook llamó a las islas Sandwich en honor a su amigo el Cuarto Conde de Sandwich. El nombre cambió a Hawái después de que Kamehameha I unificó todas las islas bajo su reinado.

un grupo de nativos para tripular los buques de las Provincias Unidas y prometió devolver todos los elementos religiosos que pudieran recuperarse. Rey y Comodoro firmaron, además, un acuerdo de paz, guerra y comercio.

–Comodoro, enviaré instrucciones a mis jefes para que mantengan bajo control a todo el grupo. Le proveeré guías que lo lleven a los distintos lugares donde se encuentran –dijo Kamehameha I.

–Es usted muy amable –respondió Bouchard.

–Comodoro, quiero que sean mis huéspedes esta noche. Me interesan las historias que pueda contarme sobre su viaje, tan diferentes seguramente de las que vivimos en mis islas –dijo el monarca hawaiano.

–Será un placer, pero ¿hay forma de avisar a mi tripulación? Ellos me esperan esta noche. Puedo poner algunas instrucciones por escrito.

–Hágalo, y yo enviaré un mensajero a Kealakekua.

–Acepto entonces. Un descanso nos vendrá bien antes de continuar la navegación hacia el este.

Mientras Bouchard le dictaba a Píriz el mensaje que enviaría a la fragata, el Rey habló a uno de sus guerreros, y este llamó a otros dos. Corney recibió el mensaje escrito de Píriz, lo envolvió en una fina corteza de árbol y se lo entregó a uno de los dos guerreros hawaianos. Estos, con un trote corto, comenzaron a desandar el sendero que el Comodoro y su grupo habían usado para llegar. Pronto se perdieron de vista.

–Ahora, vamos a refrescarnos antes de cenar –dijo el Rey y comenzó la marcha sin esperar contestación. Dos guerreros lo precedían en el sendero con unos estandartes que lucían plumas rojas y amarillas. Nadie se movió hasta que el Comodoro se puso en marcha detrás del monarca.

Luego de una corta caminata por un sendero que olía a vegetación en descomposición y donde se oía el canto de diferentes aves, al doblar por un recodo del sendero apareció, ante los ojos del Comodoro, una cascada con una pequeña laguna al pie. En un claro en el bosque, había un grupo de hawaianos que, apenas vieron al monarca, lo saludaron. Era obvio que estaban esperando la llegada de la comitiva. El Capitán pudo ver comida ya preparada en el centro de un sitio despejado, al costado izquierdo de la cascada.

El monarca no se detuvo más que para deshacerse del uniforme inglés. Su vestimenta era ahora el acostumbrado malo. Inmediatamente se introdujo en el agua sin detenerse.

–Vamos, Comodoro, ¡venga a refrescarse!

Bouchard no se hizo repetir la invitación. Colgó la camisa de una rama y luego se sacó las botas y los pantalones, y se puso un malo que le alcanzó uno de los hawaianos. Entonces, se introdujo en el agua y ahogó un grito de sorpresa al comprobar cuán fría estaba. Don Francisco y Corney fueron a juntarse con quienes estaban cocinando.

Dos horas más tarde, la cena había terminado. El Rey y sus ayudantes inmediatos y el Comodoro con los suyos se encontraban sentados alrededor de una fogata.

–Su Majestad, esta será una tarde inolvidable. Cuando iniciamos la marcha allá en la playa, no tenía idea de lo hermosa que es esta isla. Y usted nos ha tratado con gran amabilidad.

–Somos gente pacífica si nos tratan bien. Usted parece ser un hombre respetable, Comodoro. Cuénteme sobre su viaje.

**El Rey y sus ayudantes inmediatos y el Comodoro con los suyos se encontraban sentados alrededor de una fogata.**



Durante las siguientes dos horas, el Comodoro habló sobre las Provincias Unidas del Río de la Plata y su guerra contra España para lograr la independencia. Agregó, luego, anécdotas del viaje que había iniciado a mediados del año anterior para acosar el tráfico comercial español. Para ayudarse en su explicación, había tomado un trozo de rama y había dibujado en el suelo un mapa con la posición de las Provincias Unidas, África, las Filipinas y las islas donde se encontraban. Al terminar, la trayectoria de su barco estaba marcada con pequeñas hojas verdes que el Capitán había ido cortando de la rama y colocado en el suelo a medida que su narración progresaba.



**D**e regreso en Kealakekua, el Comodoro Bouchard pasó los siguientes ocho días alistando la *Santa Rosa*. Luego, con ambos buques, comenzó a navegar de isla en isla buscando a los amotinados. Estos fueron capturados, juzgados y azotados como castigo.

Uno de los cabecillas del motín era el Primer Oficial Henry Griffiths y fue uno de los últimos en ser capturado en la isla Kauai, luego de una prolongada gestión del mismo Píriz. El consejo de guerra lo condenó a muerte, pero, cuando fueron a buscarlo a la mañana siguiente, no pudieron encontrarlo.

–Pero ¿dónde está? –preguntó el exasperado Comodoro cuando le informaron la novedad.

–El Rey Kaumuali'i lo tiene protegido.

–Vamos a tierra –respondió el Comodoro con cara de pocos amigos. Una vez en ella, se dirigió inmediatamente a donde estaba el Rey.

–Si en exactamente seis horas no tengo al señor Griffiths en mi poder, voy a bombardear este lugar con todos los cañones de ambos barcos –expresó sin muchos preámbulos.

A pesar de cierta resistencia pasiva, el Rey entregó al condenado después de haber recibido información de que ambos buques estaban, efectivamente, preparando sus cañones y balas. A las once de la mañana del día siguiente, un pelotón de tiradores puso fin a la vida de Griffiths en la playa, frente a un gran número de hawaianos.

Después de cargar víveres y de recibir a casi cien hawaianos para completar las tripulaciones de los dos barcos, había llegado el momento de partir. Habían pasado casi cinco meses en las islas Hawái. Para fortalecer los vínculos con el soberano, Bouchard le había enviado una espada y un uniforme de regalo, y lo había nombrado Teniente Coronel del Ejército de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Primero los nativos en la playa, luego las palmeras y más tarde las montañas se fueron perdiendo de vista a medida que las embarcaciones surcaban las aguas transparentes del océano Pacífico rumbo a California. Al mando de la corbeta *Santa Rosa*, estaba ahora el británico Peter Corney.

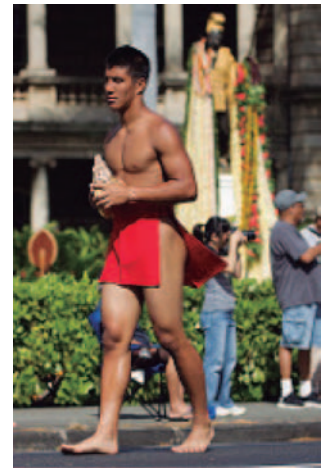


Figura 5:  
Este hombre viste el malo hawaiano. Detrás, puede verse la estatua de Kamehameha I en Honolulu.

**–Si en exactamente seis horas no tengo al señor Griffiths en mi poder, voy a bombardear este lugar con todos los cañones de ambos barcos.**





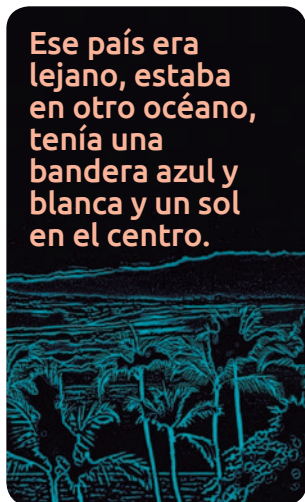
**E**n el medio del océano Pacífico, un niño se despertaba con el sol saliente en un lugar rodeado de palmeras. Vio a su padre sentado junto a una fogata, mirando las olas que se desplazaban hacia la orilla y rompían sin cesar. El niño observó por unos instantes los pequeños cangrejos, casi transparentes, que huían del mar que se les tiraba encima y, luego, corrió hacia el hombre y le echó los brazos al cuello.

—Papá, ¿vas a contarme otra historia hoy?

—Por supuesto, hijo mío. Tienes que recordar estas historias para que puedas contarlas a tus propios hijos, y ellos a los suyos. —Le acarició el cabello al niño y sonrió—. Esta es una nueva historia. Una vez, llegó aquí un buque, y su capitán se lo vendió a tu abuelo. Días después, llegó un segundo buque del mismo país. Ese país era lejano, estaba en otro océano, tenía una bandera azul y blanca y un sol en el centro. El Comodoro recién llegado pidió hablar con tu abuelo...<sup>8</sup>

El Rey Kamehameha II continuó caminando junto al mar en la bahía Kailua mientras relataba la visita del Comodoro Hipólito Bouchard<sup>9</sup> a las islas del Pacífico. ■

**Ese país era lejano, estaba en otro océano, tenía una bandera azul y blanca y un sol en el centro.**



**Nota del autor:** En 1997 me mudé a Honolulu, capital del estado de Hawái. Sabedor de que Hipólito Bouchard había andado por estas tierras, le pedí al Capitán de Corbeta IM (RE) Luis A. Pons que me enviara información sobre él. Lo hizo y, por varios años, los papeles quedaron guardados. Hace poco, los revisé y decidí escribir algo sobre Bouchard y Kamehameha I. Grande fue mi sorpresa y, por qué no decirlo, emoción, cuando mi investigación me llevó a expandir las fuentes de información y encontré el libro de Corney (del cual compré una copia en Inglaterra a través de la Internet), que incluye cartas de Bouchard, los originales de las fuentes utilizadas por Lewis W. Bealer en el artículo del BCN (los Papers de la Hawaiian Historical Society y el almanaque hawaiano de 1882) y la cuasicerteza de que documentos de Bouchard se encuentran en algún archivo en Honolulu.



## BIBLIOGRAFÍA

- 8 El Rey Kamehameha I murió al año siguiente de la visita del Comodoro Bouchard. Siguiendo antiguas costumbres, dos de sus íntimos amigos lo sepultaron en un lugar desconocido, y sus restos nunca fueron encontrados.
- 9 El Capitán de Navío Hipólito Bouchard no regresó a las Provincias Unidas. Por unos años, estuvo al mando de la Armada del Perú hasta que decidió retirarse. Murió asesinado por un esclavo en enero de 1837. Sus restos fueron hallados en una iglesia de Nazca y repatriados a la Argentina en 1962. Se encuentran en el Panteón del Centro Naval, cementerio de Chacarita.
- Arguendeguy, Pablo E., *Capitán de Navío, Apuntes Sobre los Buques de la Armada Argentina*, Buenos Aires, Comando en Jefe de la Armada, 1972.
  - Bealer, Lewis Winkler, *Los Corsarios de Buenos Aires*, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, 1937.
  - Relatos Hawaianos sobre los corsarios «La Argentina y Santa Rosa de Chacabuco», *Boletín del Centro Naval*, Tomo 56, Volumen 524, págs. 19-32.
  - Caillet Bois, Teodoro, Capitán de Fragata, *Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, EMECÉ Editores, S.A., 1944.
  - El Manuscrito de Piriz – Crucero de La Argentina, *Boletín del Centro Naval*, Tomo 47, Volumen 480, págs 621-628.
  - Corney, Peter, *Voyages in the Northern Pacific*, Londres, Inglaterra, FB&c Ltd., 2015.
  - Lajous, Francisco et al., *Hipólito Bouchard – Marino al Servicio de la Independencia Argentina y Americana*, Buenos Aires, Comando de Operaciones Navales, 1967.
  - Mitre, Bartolomé, «El Crucero de La Argentina», *La Revista de Buenos Aires*. N.º 13, mayo de 1864, págs 287-298. N.º 15, julio de 1864, págs 376-398.
  - Piccirilli, Ricardo y Gianello, Leoncio, *Biografías Navales*, Buenos Aires, 1963.
  - Pigna, Felipe, *Los Mitos de la Historia Argentina 2 – De San Martín a «El Granero del Mundo»*, Buenos Aires, Planeta, 2005.
  - Quartarolo, V. Mario, *Fragata La Argentina – Su vuelta al mundo (1817-1819)*, Buenos Aires, Comando de Operaciones Navales, 1967.
  - Ratto, Héctor R., Capitán de Fragata, *Capitán de Navío Hipólito Bouchard*, Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina, 1961 (reedición).
  - Sheldon, H. L., «Bits of Unwritten History», *Hawaiian Almanac and Annual for 1882*, Honolulu, HI. ([https://evols.library.manoa.hawaii.edu/bitstream/10524/23169/1/Hawaiian\\_Almanac\\_1882.pdf](https://evols.library.manoa.hawaii.edu/bitstream/10524/23169/1/Hawaiian_Almanac_1882.pdf))
  - Tanzi, Héctor J., *Compendio de Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 1994.



**Sahara Occidental – El conflicto olvidado**  
**Jorge Alejandro Suárez Saponaro**  
 Primera edición especial,  
 Buenos Aires, 2016,  
 Editorial Universitaria  
 del Ejército Argentino.

Esta obra de Jorge A. Suárez Saponaro, colaborador de este *Boletín*, tiene el gran valor de ser el primer libro sobre el tema publicado en la Argentina. Se origina en razones didácticas, para cubrir las necesidades de una cátedra sobre Derecho Internacional Humanitario, MINURSO (Misión de las Naciones Unidas para el Referéndum del Sahara Occidental), pero su utilidad se extiende al conocimiento necesario para la formación de Cascos Azules y para la información de investigadores y de académicos; asimismo es, sin duda, un tema atractivo para legos.

El Sahara Occidental es el antiguo Sahara Español; su historia es relatada por el autor desde la época en la que el gobierno era ejercido por España hasta cuando el pueblo saharauí comenzó a clamar por su independencia primero y, luego, a luchar por su liberación al ser invadido por Marruecos. Este conflicto se está desarrollando desde hace más de cuarenta años y se materializó en una guerra asimétrica de 16 años de duración.

Varios capítulos del libro están dedicados al Derecho Internacional frente al conflicto, así como también a la incidencia del Derecho Internacional Humanitario y a los Derechos Humanos. Esta estructura jurídica se ve cristalizada en la constitución de la misión de las Naciones Unidas denominada MINURSO, de la que ha participado la Argentina y de la que aún participa personal de la Armada Argentina.

La obra es, también, un destacable aporte de la Editorial Universitaria del Ejército por lo interesante del tema, lo ameno de su lectura y la calidad de la impresión. Además, su profusa bibliografía es sumamente valiosa para las consultas que pudieran realizarse.



**Malvinas y la construcción de un reclamo soberano: pasado, presente y futuro**  
**Autores varios, compilación de Federico Martín Gómez, Leandro Enrique Sánchez y Norberto Consani**

1.ª edición, La Plata, Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, 2017. Libro digital en PDF

Esta obra sobre las Islas Malvinas es un ambicioso trabajo de

características pluridisciplinarias en la que participa una numerosa cantidad de autores.

El centro neurálgico del estudio está constituido por uno de los éxitos más importantes de la diplomacia argentina: la Resolución 2065 de las Naciones Unidas, lograda bajo la conducción del eminente canciller don Miguel Ángel Zabala Ortiz.

Entre los autores, se encuentra el profesor Bruno Bologna, estudioso de la Universidad Nacional de Rosario, y el embajador Vicente Berasategui, actor destacado en las relaciones con el Reino Unido de Gran Bretaña y necesario referente del tema.

Las opiniones que se brindan, en particular sobre el derecho a la autodeterminación de los pueblos, basadas en ejemplos e interpretaciones de índole diversa, son un aporte de interés digno de ser tenido en cuenta por aquellos que abordan la problemática del sector sudoccidental del Atlántico Sur. Obviamente, la diversidad de las ideas expuestas contribuye a despertar inquietudes en los lectores y puede llegar a crear disensos que generen polémicas.

Por razones operativas, muchos de los consocios del Centro Naval probablemente lean con atención preferencial las manifestaciones de Carlos Alberto Biangardi Delgado que, al enunciar una estrategia posible, donde aborda lo relacionado inclusive con los medios que habrán de utilizarse no solamente en Malvinas, sino en el resto de las Islas del Atlántico Sur y la Antártida.

El doctor Norberto Cosani, el licenciado Federico Martín y el doctor Leandro Enrique Sánchez han compilado las diferentes posturas con gran habilidad. ■



# REALMENTE, ¿EXISTIÓ LA DOCTRINA DE LA SEGURIDAD NACIONAL?

---

Alfredo Luzuriaga





Llama la atención la curiosa diferencia que se presenta cuando se busca *Doctrina de la Seguridad Nacional* en Internet. Si se lo hace en inglés, los resultados más generales apuntan a un documento oficial del gobierno de los EE. UU. que anualmente acompaña la presentación, ante el Congreso, del presupuesto de Defensa, en el cual se describen las amenazas previsibles a la seguridad nacional, a efectos de justificarlo.

Si, en cambio, se busca en castellano, los resultados giran alrededor de: «Cuerpo ideológico de origen estadounidense, dirigido a los gobiernos latinoamericanos en la década de 1960, con instrucciones para combatir disidentes, que ocasionaron miles de muertos y gravísimas violaciones a los Derechos Humanos».

Como se trata de un tema muy controvertido y muy vigente como para dar lugar a semejante discrepancia, me parece oportuno reeditar lo que escribí sobre el tema y que traté en forma parcial en mi tesis doctoral a principios de los años 1990. Creo que puede contribuir al debate, porque, si bien no deja de ser una teoría, fue confeccionada con total rigurosidad académica.

Debo aclarar que, durante la investigación mencionada, no encontré ningún documento originado en los EE. UU. que contuviera una doctrina tal como algunos aseguran, y que hasta el día de hoy, medio siglo después, nadie presentó evidencias de su existencia.

Trataré de hacer, a continuación, una síntesis de lo que considero de interés al efecto.

## El contexto histórico de la época

Para comienzos de la década de 1960, la Guerra Fría estaba en su apogeo y la Doctrina de la Contención impuesta por el presidente Truman, en plena vigencia. Esta era una Doctrina de la Seguridad Nacional, como veremos más adelante.

En América Latina, el Sistema Interamericano de Defensa estaba basado en el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR, 1947), y los instrumentos que lo complementaban eran La Ley de Defensa Mutua (1949), el Programa de Asistencia Militar (1950), los Acuerdos de Asistencia Mutua (1951) y varios tratados posteriores.

En esa época, la situación estaba centrada en la Revolución Cubana, su vinculación con la Unión Soviética y la amenaza de que se expandiera a toda América Latina. La respuesta de los EE. UU. al romper relaciones con Cuba y aislarla indicaba la gravedad que asignaba a la situación frente a la decisión de la URSS de respaldar el régimen cubano con su potencial militar<sup>1</sup>.

La estrategia para enfrentar esta amenaza fue denominada *antifoco*, como opuesta a la teoría revolucionaria del *foco* propuesta por Guevara. Esta situación potenció enormemente el Sistema Militar Interamericano, en particular la ayuda militar y la cooperación política, del cual su máxima expresión fue la Alianza para el Progreso emitida por el presidente Kennedy<sup>2</sup>.

A los efectos de este análisis, me parece decisiva la emisión de un documento titulado «Un Nuevo Concepto para la Defensa y el Desarrollo del Hemisferio» por parte del Departamento de Estado en enero de 1961. Su propósito fue delinear un concepto de defensa integral, en el cual el énfasis se desplazaba de lo puramente militar al desarrollo social, económico y

---

Alfredo Luzuriaga  
es Capitán de Navío.

1 Junta Interamericana de Defensa. «Relaciones políticas entre los EE. UU. y los países de América Latina». Washington, 1984.

2 Wesson, Robert, *U.S. influence in Latin America in the 80's*, Hoover Institution Press, University of Stanford, California, 19, pág. 18.

**El mayor énfasis estaba dedicado a unir el concepto de *defensa* (y su correlato *seguridad*) con el de *desarrollo*. Es decir, no podía haber *seguridad* si los países no alcanzaban el *desarrollo* económico y social.**

político. Este notable documento establecía el alcance general y los objetivos de los EE. UU. para los países de América Latina en el marco de la Alianza para el Progreso»<sup>3</sup>.

En realidad, se trataba de un documento revolucionario para la época, una teoría de avanzada, por su alcance y el cambio radical del enfoque. El mayor énfasis estaba dedicado a unir el concepto de *defensa* (y su correlato *seguridad*) con el de *desarrollo*. Es decir, no podía haber *seguridad* si los países no alcanzaban el desarrollo económico y social.

Considerando la situación económica mundial de la década de 1960, en la cual el desarrollo generalizado no solo era posible, sino una realidad perceptible, esta síntesis prendió rápidamente en los países latinoamericanos. Ya no se trataba del líder populista con vocación iluminista hasta entonces conocido. Un gran número de militares se constituyeron en la elite desarrollista de sus propios países, destinada a guiar la modernización sobre la base de prolijas y sistemáticas planificaciones. En general, estos planes de desarrollo surgían del trabajo de grupos de oficiales que, en la Escuela de Guerra local, se dedicaban a «pensar el nuevo país».

Si bien es difícil probar que esta haya sido la finalidad ulterior de los EE. UU., es evidente que, al sugerir la relación del desarrollo con la defensa, disparó el reformismo militar en al menos el cono sur del hemisferio, que, con variantes locales, creó, a mi criterio, todo un cuerpo ideológico omnicompreensivo sobre las bases de la planificación militar y los conceptos de seguridad nacional y desarrollo que unió a la geopolítica tradicional, como veremos a continuación. En este aspecto, los militares barrieron, en poco tiempo, con los gobiernos democráticos del área<sup>4</sup>.

Es interesante aclarar aquí que la preocupación estadounidense era proporcional a su cercanía geográfica. En los casos centroamericanos, ante la duda, se invadía, mientras que en América del Sur, la libertad de acción era mayor para los gobiernos y los que intentaban derrocarlos. Por eso, los conflictos fueron más sangrientos.

## LA PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD NACIONAL Y EL DESARROLLO

A mediados de la década de 1960, se produjo un cambio trascendente en el pensamiento geopolítico sudamericano. Sin tener en cuenta los matices conceptuales ni el hecho de que los países se percibían mutuamente como adversarios –al menos potenciales–, existió una comunidad en la manera de enfrentar el problema, producto de un mismo enfoque deductivo de los siguientes instrumentos conceptuales:

- El método de planeamiento militar estadounidense
- El concepto de seguridad nacional
- El concepto de desarrollo nacional
- La geopolítica tradicional

El primero que adoptó este camino fue el general brasileño Goldbery do Couto e Silva al plasmar su experiencia en los EE. UU. en las necesidades que veía en su país durante la década de 1950 y principios de la de 1960. Veremos, a continuación, en qué consiste cada uno de estos elementos:

### El método de planeamiento militar estadounidense

Fue desarrollado por la Escuela de Guerra Naval de Newport aproximadamente en 1910 y consiste en una aplicación limitada del método de investigación científica para ayu-

3 U.S. State Department, «A New Concept for Hemispheric Defense and Development», Washington D.C., enero de 1961.

4 Lieuwen, Edwin, «The Problem of Military Government», en *New Military Politics in Latin America*, Hoover Institution Series, Praeger Publishers, Nueva York, 1982.

dar a los oficiales en la toma de decisiones tácticas. Se denominaba *Apreciación de la Situación* y tendía a «analizar los factores relevantes de una situación determinada para decidir el mejor modo de acción que debería adoptarse»<sup>5</sup>.

Con los años, el método se perfeccionó e incorporó definitivamente las siguientes pautas para su implementación:

- a) El planificador recibe una *misión* que debe cumplir, normalmente de un superior en la escala de comando;
- b) Analizada la misión, el planificador diseña los *objetivos* que debe alcanzar para cumplirla;
- c) Como normalmente existe una voluntad contrapuesta, es decir, un enemigo, se estudia qué puede hacer este para dificultar el cumplimiento de la misión, a lo que se le pone el nombre de *capacidades del enemigo*;
- d) Luego se conciben diferentes *modos* o *cursos de acción* para poder cumplir los objetivos;
- e) Los modos de acción concebidos se comparan con las capacidades del enemigo para determinar su utilidad o no;
- f) Finalmente, se selecciona el modo de acción que mejor permita el cumplimiento de los objetivos con el menor costo posible.

Este método ha demostrado ser altamente eficaz en el terreno táctico y en situaciones reales. Sin embargo, tiene serias limitaciones si se lo extrapola al campo estratégico, porque allí es difícil concretar una misión, caracterizar un enemigo y comparar innumerables modos de acción<sup>6</sup>.

Es sumamente práctico para coordinar los esfuerzos escalonados en una estructura jerárquica y, por lo tanto, para asignar objetivos o tareas prácticas.

## El concepto de seguridad nacional

Este es un concepto estrictamente de origen estadounidense. Al insinuarse el comienzo de la Guerra Fría, los EE. UU. entendieron que su responsabilidad era global y que no podía existir una separación entre lo político y lo militar, dado que enfrentaban una guerra esencialmente política. Así, a mediados de 1947, el Congreso aprobó un importante instrumento legal conocido como el Acta de Seguridad Nacional de 1947, y creó nuevas organizaciones y modificó las existentes. El Acta fue modificada en 1949, 1953 y 1958, pero se mantuvo sin muchas variantes hasta la época que nos interesa.

Para proveer a la seguridad nacional y relacionar la política con la organización militar, se desarrolló todo un esquema de razonamiento sobre la base de extrapolar el método de planeamiento militar a la política y las relaciones exteriores de los EE. UU. Esta metodología fue desarrollada por la Brookings Institution en dos publicaciones<sup>7</sup>. La estructura deductiva comprendía una cadena de objetivos, a saber:

- 1- **El interés nacional:** Es el fin general y permanente por el cual la Nación actúa. Está expresado en el Preámbulo de la Constitución de los EE. UU.
- 2- **Los intereses nacionales:** Son aquellos que, quienes toman decisiones en el gobierno, consideran importantes para la supervivencia de la Nación.
- 3- **Los objetivos nacionales:** Son metas o logros específicos diseñados para alcanzar o apoyar un interés.
- 4- **Las políticas nacionales:** Son modos o cursos de acción específicos para lograr los objetivos nacionales.

... los EE. UU. entendieron que su responsabilidad era global y que no podía existir una separación entre lo político y lo militar...

5 «The estimate of the Situation- Plans and Orders», *U.S. Naval War College*, Newport, 1932.

6 Luzuriaga, Alfredo, «El Método de Planeamiento Militar y la Estrategia», en *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, junio de 1985.

7 Reitzel, William, Kaplan Morton y Coblenz Constance, «Major Problems of U.S. Foreign Policy», Brookings Institution, Washington, 1956 y «United States Foreign Policy 1945-1955», Washington, 1955.



... el primero en introducir el concepto de seguridad nacional en Sudamérica fue el general Goldbery do Couto e Silva, quien lo consideró el más importante y excluyente de los objetivos nacionales.

- 5- **Los compromisos nacionales:** Son emprendimientos específicos en apoyo de una política nacional en particular. Por lo general, están relacionados con tratados formales o informales con otros países.
- 6- **Los principios nacionales:** Son modos perdurables de comportamiento, guías relativamente establecidas que caracterizan a una Nación. Se incluyen aquí los aspectos morales de las relaciones internacionales y aquellos otros más o menos subjetivos.
- 7- **La estrategia nacional:** Es el arte y la ciencia de desarrollar y de utilizar el poder político, económico y psicológico de la Nación, junto con sus Fuerzas Armadas, durante la paz o la guerra, para alcanzar los objetivos nacionales.
- 8- **La estrategia militar:** Es el arte y la ciencia de emplear las Fuerzas Armadas para alcanzar los objetivos de la política nacional mediante la aplicación de la fuerza o la amenaza de su empleo.

El mismo esquema de análisis es utilizado anualmente para rendir cuentas al Congreso y justificar el presupuesto de Defensa<sup>8</sup>. Esta es la famosa Doctrina de la Seguridad Nacional, que, pese a su actualización anual, varía conceptualmente cuando se producen cambios históricos trascendentes. De acuerdo con el interesante estudio de Francis P. Sempa, existieron ocho doctrinas principales en la historia de los EE. UU.: El discurso de despedida de George Washington (1796), la doctrina Monroe (presidente Monroe, 1823), el Destino Manifiesto (presidente M. Van Buren, 1839), la de Puertas Abiertas (presidente T. Roosevelt, 1901), la del Balance de Ultramar (presidente W. Wilson, 1917), la de Contención del Comunismo (presidente Truman, 1947), la de Liberación (presidente Reagan, 1980) y la presente Prevención Activa (presidente Bush, 2001)<sup>9</sup>.

Este método ha sido cuestionado por su enfoque unilateral y su validez lógica. En general, mientras se mantenga dentro de lo que podríamos definir como una guía de trabajo, es aceptable, pero cuando se le quiere dar carácter de método de análisis político, se transforma en un esquema determinista y voluntarista que se presta a peligrosas simplificaciones, en particular si, como en el caso de la Argentina, se obvian manifiestamente los estamentos correspondientes a los compromisos y a los principios nacionales.

Esta metodología fue volcada en una publicación denominada *Manual del Oficial de Estado Mayor*<sup>10</sup>, que era de lectura obligada para los oficiales latinoamericanos que realizaban cursos en los EE. UU. y que constituyó la fuente de la cual se alimentaron intelectuales y militares locales, al menos por la similitud del esquema. En el caso argentino, la copia fue textual.

Como se señaló precedentemente, el primero en introducir el concepto de seguridad nacional en Sudamérica fue el general Goldbery do Couto e Silva, quien lo consideró el más importante y excluyente de los objetivos nacionales<sup>11</sup>.

## El concepto de desarrollo nacional

Desarrollo fue un término muy difundido en la década de 1960, al punto de transformarse en un fin en sí mismo, primero para los economistas y, luego, para los militares. Respecto de estos últimos, parece suficientemente ilustrativa la definición que el general Juan Enrique Guglielmelli daba en 1966<sup>12</sup>: «El desarrollo es, pues, la tarea de una comunidad. Abarca su desenvolvimiento total, es decir, espiritual, social y material. No es un problema limitado a la seguridad interna. Es mucho más que eso, ya que, en última instancia, proporciona las bases espirituales, culturales y materiales que harán el destino histórico de esa comunidad. (...) el desarrollo económico, por lo tanto, implica un cambio en las estructuras económicas y no un mero desenvolvimiento cuantitativo. Constituye uno de los fundamentales objetivos nacionales».

8 «National Security Strategy of the United States», publicada por la Casa Blanca alrededor del mes de enero de cada año.

9 Sempa, Francis, «US National Security Doctrines», *American Diplomacy*, abril de 2004.

10 Jack D. Nicholas et al., *The Joint and Combined Staff Officer Manual*, The Stackpole Company, Harrisburg, Pa., 1959.

11 Goldbery do Couto e Silva, *Geopolítica de Brasil*, Alfonso de Castro Editora, Río de Janeiro, 1967.

12 Guglielmelli, Juan E., *Revista de la Escuela Superior de Guerra* No. 366, julio/ agosto de 1966.

La década de 1960 fue de crecimiento sostenido para América Latina y, en esas condiciones, el desarrollo se transformó en bandera de partidos políticos y de líderes militares; interrelacionado con otros conceptos, contribuyó al montaje de todo un andamiaje ideológico e instrumental.

## La geopolítica tradicional

Hasta los años 1960, en los países sudamericanos la geopolítica se limitó a los conocimientos generales de esta disciplina. Recién en 1964 comenzaron, en forma generalizada, sus aplicaciones a lo que se percibía como la «realidad nacional», circunstancia que, siguiendo la geopolítica del Brasil y la geopolítica de Chile, dio lugar a la Escuela de Geopolítica Argentina.

Esta, al igual que la brasileña, se basa en un método geopolítico<sup>13</sup> que consiste en el estudio o la apreciación de situaciones geopolíticas y que, a grandes rasgos, analiza la posición geográfica, el territorio, la población, los recursos naturales, las estructuras económicas y sociales, y las características de la política nacional. Sobre esa base, diseña objetivos adecuados.

Cuando para la solución del problema o el logro del objetivo hay que vencer voluntades opuestas, se agregan al análisis las potenciales reacciones de los protagonistas adversarios, lo cual complica la determinación de las soluciones posibles. Este modelo de razonamiento encuentra antecedentes en las técnicas de apreciación de la situación militar, que son sus fuentes inspiradoras.

Existe una evidente relación entre el método geopolítico y el método de planeamiento militar. Básicamente, comparten lo que podríamos llamar un determinismo deductivo, ya que no solo parten de premisas fijadas de antemano, por lo general voluntaristas, sino que, en forma más o menos explícita, conducen a la inevitabilidad del conflicto ante la necesidad de alcanzar los objetivos que el diseño geográfico impone a las naciones, sean estos reales o percibidos subjetivamente.

En síntesis, la geopolítica ocupó, durante la segunda mitad de la década de 1960 y durante la de 1970, un espacio importante en la mentalidad militar sudamericana<sup>14</sup>.

## LOS PLANES DE DESARROLLO Y DE SEGURIDAD NACIONAL

Los cuatro elementos mencionados (el método de planeamiento militar, el concepto de seguridad nacional, el de desarrollo y la geopolítica) fueron interrelacionados en una simbiosis teórica por el mencionado General brasileño, y esta fue rápida y textualmente copiada por sus colegas sudamericanos. En el caso brasileño, no existe mucha argumentación escrita, probablemente porque el General ocupaba el cargo equivalente a Ministro de Planeamiento, por lo que su obra no fue glosada, sino, más bien, ejecutada.

En la Argentina, en cambio, existe variada bibliografía, al igual que en Chile y en Perú. El producto de esta simbiosis fueron los denominados Planes de Desarrollo y Seguridad Nacional, verdaderas cosmovisiones nacionales que tuvieron gran influencia y prolongada vigencia.

En nuestro país, la concepción fue plasmada en el Acta de la Revolución Argentina (1966), la Directiva para el Planeamiento y Acción para el Desarrollo (1966), la Ley 16.964 Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo (1966), la Ley 16.970 Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para la Seguridad (1966)<sup>15</sup>. Finalmente, fueron comple-

**... la geopolítica ocupó, durante la segunda mitad de la década de 1960 y durante la de 1970, un espacio importante en la mentalidad militar sudamericana.**

13 Marini, José, *El Pensamiento Geopolítico*, Círculo Militar Buenos Aires, 1985.

14 O' Thuaitail, G., «The Language and Nature of New Geopolitics», *Political Geography Quarterly*, 1986.

15 Villegas Osiris, «Políticas y Estrategias para el Desarrollo y la Seguridad Nacional», Círculo Militar, Buenos Aires, 1969.

... la idea de la planificación como directiva del desarrollo y la seguridad no perdió vigencia.

mentadas con el Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad (1971-1975)<sup>16</sup>. Todos estos documentos formaron el cuerpo legal y la fundamentación última de la Revolución Argentina.

En el caso de Chile, se utilizó el mismo esquema. En marzo de 1974, el gobierno militar estableció la Doctrina que le sirvió de Plan de Gobierno en un documento denominado Declaración de Principios, en el que se estableció el objetivo nacional y las políticas generales, en cuatro campos: Interior, Relaciones Exteriores, de Desarrollo Económico y Social y de Seguridad Nacional. Las Políticas Generales formaron un cuerpo abarcativo de todas las políticas públicas en esas áreas, siguiendo una cadena de objetivos descendentes<sup>17</sup>. La Revolución Peruana de 1968 también se apoyó en un Plan Nacional proyectado según la misma metodología. En ese plan, estaba volcado «el propósito de la Fuerza Armada en el gobierno, sus objetivos y muchas de las resoluciones que había que tomar para iniciar la transformación de las vetustas estructuras nacionales». El voluntarismo de ese plan era evidente<sup>18</sup>. Más tarde, el plan fue perfeccionado con el Plan de Desarrollo y Seguridad Nacional (1971-1975)<sup>19</sup>.

En el Brasil, que tenía experiencia previa en la planificación centralizada de la economía, se promulgaron varios planes de desenvolvimiento de características similares<sup>20</sup>.

Pese al fracaso del gobierno militar de 1966, la idea de la planificación como directiva del desarrollo y la seguridad no perdió vigencia. Así, se volvió sobre un nuevo proyecto nacional y hacia una doctrina de la seguridad nacional<sup>21</sup>. Estos documentos constituyeron la base doctrinaria y el programa de gobierno del régimen militar que tomó el poder en 1976.

Como cualquier método, este modelo de análisis puede prestarse a deformaciones, como en este caso. Sin embargo, su esquema rigurosamente deductivo es lábil a determinismos de todo tipo, en particular cuando es casi sacralizado como forma pseudocientífica de analizar desde un problema concreto (para lo que fue diseñado) hasta abstracciones filosóficas (cosa absolutamente imposible, al menos por esta vía). Desde el punto de vista de la Ciencia Política, este modelo ha sido analizado y criticado rigurosamente por Guillermo O' Donnell, quien lo llamó modelo burocrático-autoritario.

Supongo que estos conceptos son los que han dado lugar a la denominación genérica de doctrina de la seguridad nacional, denostada como una idea propiciatoria de dictaduras y de violaciones a los derechos humanos. En realidad, parecen ser más bien interpretaciones locales con sellos nacionales, pues no existe ningún documento producido en los EE. UU. que contenga esa doctrina.

Es notable la copia prácticamente textual del concepto y de la metodología de la seguridad nacional desarrollados para el gobierno estadounidense, sobre todo porque se trataba de una superpotencia que enfrentaba desafíos en todo el mundo. Es probable que la razón de ello haya sido la facilidad de emplear un método supuestamente lógico, que todos dominaban y que les resultaba cómodo para imaginar objetivos, diseñar estrategias y concebir planes, cualquiera fuera su nivel de abstracción.

## COMO RESUMEN

Diría que, contrariando lo que se ha transformado en una verdad general, públicamente aceptada y políticamente correcta, el análisis de la documentación, tanto nacional como extranjera, indica que no existe evidencia de que la Doctrina de Seguridad Nacional haya sido un cuerpo doctrinario impuesto a nuestro país, así como también a otros países iberoamericanos, por el gobierno, las fuerzas armadas o el *establishment* de los EE. UU., sino que han sido evoluciones nacionales de un modelo burocrático-autoritario, como lo llamó Guillermo O'Donnell<sup>22</sup>, las que orientaron el pensamiento militar y los gobiernos militares en América Latina. ■

16 Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad 1971-1975, Presidencia de la Nación, Buenos Aires, 1971.

17 Objetivo Nacional y Políticas Nacionales del Gobierno de Chile, División Nacional de Comunicación Social, Santiago de Chile, 1981.

18 Zimmerman Zabala, Augusto, *El Plan Inca, Objetivo: Revolución Peruana*, Editorial El Peruano, Lima, 1969.

19 *El Plan del Perú 1971-1975*, Instituto Nacional de Planificación, Lima, 1971.

20 De Melo Franco, Alfonso, *Problemas Políticos Brasileños*, Livraria Jose Olympio Editora, Río de Janeiro, 1975. Véase también *Os Governos Militares 1969-1974*, Helio Silva Editora, Sao Paulo, 1975.

21 Para un análisis detallado del concepto ideológico, véase: «Bases Políticas de las Fuerzas Armadas para el Proceso de Reorganización Nacional» y «Documentos Básicos del Proceso de Reorganización Nacional», Junta Militar, Buenos Aires, 1979.

22 O' Donnell Guillermo, *Modernización y Autoritarismo*, Editorial Paidós, Buenos Aires, 1972.



EDITORIAL DIARIO LA NACIÓN | 5/6/2017

# Un mar de riquezas y oportunidades desaprovechadas

Urge recuperar el potencial de la Armada Argentina para el patrullaje aéreo y marítimo permanente del océano

**E**n marzo pasado, la Comisión de Límites de Plataformas Marítimas, dependiente de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), aprobó unánimemente el pedido argentino de extensión del límite de nuestra plataforma continental.

En un hecho calificado de histórico, tras décadas de silencioso y pacífico trabajo que abarcó varios gobiernos, se agregan así un millón setecientos mil kilómetros cuadrados a los cuatro millones ochocientos mil ya reconocidos como argentinos, esto es, un aumento del 35% sobre la superficie anterior y que pasa a representar el 48% del territorio nacional.

Esta valiosa ampliación, además de reafirmar nuestros derechos sobre minerales, hidrocarburos y especies ictícolas, se traduce en implicancias por demás favorables para los intereses argentinos en temas como Malvinas, Islas del Atlántico Sur y Antártida. Ya no hay límites de profundidad y el límite de la base se

extendió desde la costa hasta las 350 millas, todo un leading case.

El actual gobierno promueve aumentar las áreas protegidas, entre ellas las orientadas a conservar la gran diversidad de recursos del Mar Argentino, así como el manejo costero integrado. Por otro lado, el Ministerio de Ciencia y Tecnología está impulsando el proyecto Pampa Azul, una iniciativa que se suma a la paciente tarea del Instituto de Investigaciones y Desarrollo Pesquero (Inidep) para explorar, investigar y conservar los innumerables recursos que nos ofrece el mar, vasta fuente de riquezas sujeta a normas que aseguren su sustentabilidad y el control de la desenfundada pesca ilegal.

Nuestras exportaciones de pescado ascienden a mil millones de dólares anuales; sin embargo, se extraen ilegalmente del Mar Argentino recursos pesqueros por otros tres mil millones de dólares todos los años a manos de flotas extranjeras que no contabilizan beneficio alguno ni para el trabajo argentino ni para el comercio exterior, evadiendo cuantiosas imposiciones fiscales. La pesca clandestina en nuestra plataforma es un grave problema que debemos afrontar.

Las flotas extranjeras cuentan con medios electrónicos para detectar tanto el movimiento de cardúmenes como la posición de navíos argentinos, lo que demanda un mayor esfuerzo de control.

No sabemos qué pasa en el Mar Argentino milla por milla, día por día.



Por falta de recursos, la Armada Argentina no puede empeñar sus medios de superficie y aéreos en adecuada secuencia de patrullas para asegurar el cumplimiento de las leyes vigentes.

Las 200 o 350 millas náuticas, y aún más allá, según los compromisos internacionales, exigen a la Armada esfuerzos de distancias y tiempos de permanencia en el mar con barcos adecuados y personal idóneo, con los cuales no cuenta.

Urge recuperar el potencial de la Armada nacional para el patrullaje aéreo y marítimo permanente del océano. La flota está envejecida y con graves problemas de mantenimiento, además de carecer de combustible suficiente para el patrullaje sistemático. Los bajos sueldos han provocado la disminución de personal, tanto de navegación como en la fuerza aeronaval. Algunas de las corbetas de nuestra maltrecha flota son de la década del setenta, y las únicas incorporaciones recientes son algunos remolcadores y aviones usados de origen ruso. Se impone un programa para retener al personal que se retira, tanto por las bajas remuneraciones como por la frustración de la inactividad, consecuencia de la reducción de las horas de navegación por la falta de medios.

Mientras tanto, las encendidas arengas sobre nuestros derechos en el Sur pronunciadas en distintos ámbitos contrastan con esta escena de permanente expoliación de nuestra riqueza ictícola.

En este campo, la ausencia del Estado en cuestiones de seguridad y defensa nacional paga un altísimo costo y pone en serio riesgo nuestra soberanía. Una soberanía que se construye no sólo en negociaciones con buenos resultados como los que reseñamos, sino también cotidianamente en un terreno económica y estratégicamente tan importante como el Atlántico Sur. ■

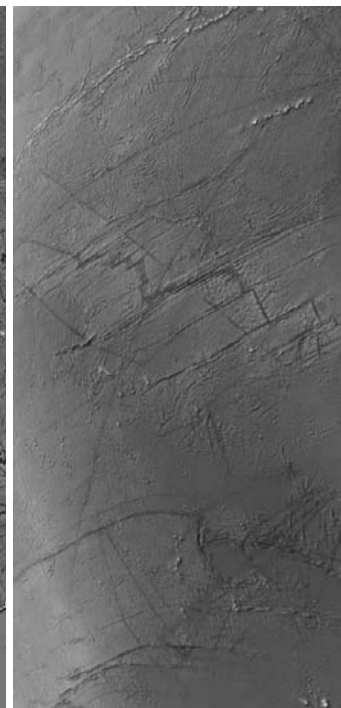


Sobrevuelo de una aeronave de exploración de la Marina en la milla 200, donde se observan las luces de barcos pesqueros extranjeros ilegales. Foto: Gentileza Armada Argentina

# INTERESES FLUVIALES, MARÍTIMOS Y OCEÁNICOS ARGENTINOS ÁREAS DE INTERÉS EN TRES ETAPAS HISTÓRICAS DISTINTAS DEL MAR



Área de intereses fluviales



## Néstor A. Domínguez

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

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

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

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

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

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

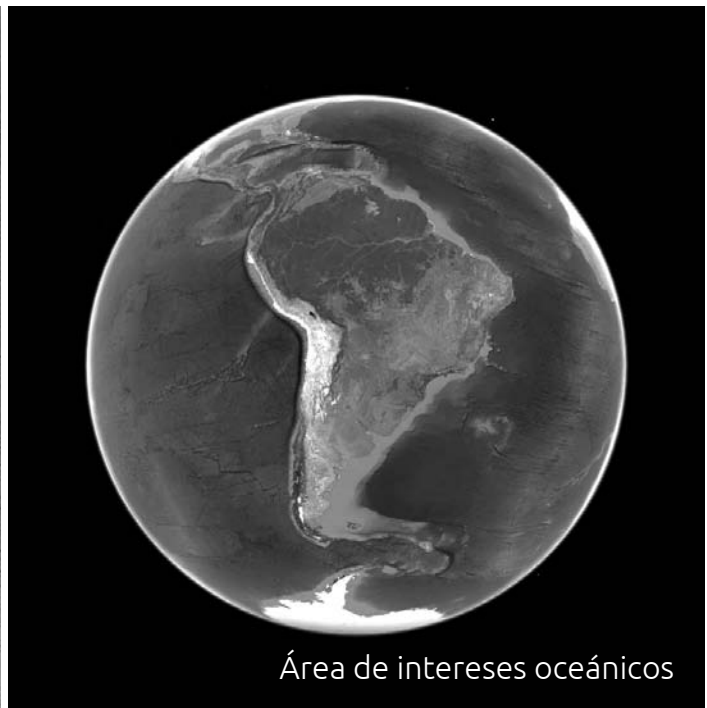
Es autor de *Satélites* (en dos tomos), de *Hacia un pensamiento ecológicamente sustentable*, de *Un enfoque Sistémico de la Defensa* (en tres tomos), de *Una Imagen Espacio-Política del Mundo* y de otros libros, junto con numerosos ensayos sobre temas del mar, electrónica, espacio ultraterrestre, ecología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

**P**ienso que es preciso dividir nuestro interés por las aguas que nos surcan y nos rodean en tres partes que involucran centenares de años: el interés preponderante por los ríos de la Cuenca del Plata fue desarrollado entre los años 1814 y 1916; el interés por lo que genéricamente podemos llamar Mar Argentino fue y será cultivado entre los años 1916 y 2016 y, finalmente, el interés por lo oceánico cubre un tiempo futuro a partir de dicho último año e incluye, espero, el año 2116.

Cada etapa centenaria entraña una visión diferente regida por intereses nacionales diversos: la primera, por un interés fluvial con centro en los intereses políticos, estratégicos y comerciales relativos al puerto de Buenos Aires; la segunda, por un interés marítimo centrado en la preservación de la Patagonia y de nuestro mar, sus islas y el sector antártico argentino, como partes deseadas de nuestro territorio nacional, y la tercera encierra una prospectiva oceánica centrada en la consideración de los intereses mundiales relativos al proceso de globalización vigente.



Área de intereses marítimos



Área de intereses oceánicos

Por supuesto que dicha división puede ser considerada bastante caprichosa y audaz, pero trataré de justificarla con hechos, sin dejar de lado algunas excepciones que, de algún modo, confirman la regla.

Las fechas que preciso, excepto la última, obedecen a cuestiones concretas que voy a detallar, pero quiero dejar en claro que los cambios de intereses de una nación revisten la forma de procesos graduales que no admiten límites precisos. Podemos hablar entonces de “presentes abiertos” a la manera en la que los pintores artísticos hablan de “líneas abiertas” para las líneas difusas que marcan los límites de las figuras diseñadas y pintadas en sus cuadros.

Estos cambios de intereses vienen marcando etapas de nuestra historia naval y marítima que, si bien es joven, ya es muy rica en acontecimientos que se ligan a la historia de nuestro país en general. Ya han pasado muchos hechos significativos en las dos



**El flamante poder tenía conciencia de que, si bien debían vencerse grandes dificultades, se debía concretar el proyecto de formar una escuadra.**

primeras etapas de la división que pretendo instrumentar y justificar. La más estudiada por los historiadores profesionales (entre los cuales no me cuento) es la primera. La segunda está en plena evolución dado que, desde la concreción de los hechos históricos principales, no ha pasado el tiempo suficiente para una plena consideración científica. La tercera es, por ahora, materia de una compleja prospectiva de la cual tan sólo puedo marcar los cambios principales, operados durante el siglo XX y comienzos del XXI. Estos marcarán, indudablemente, cambios sustanciales en muchos aspectos durante la tercera etapa. Dichos cambios no son sólo atribuibles a las cuestiones del mar en sí, como es el caso de los efectos antrópicos, sino también al desarrollo de ciencias y de tecnologías que atienden a cuestiones generales que exceden su aplicación específica en lo que es propio del mar.

## Los intereses fluviales

Estos intereses involucraron a algunos patriotas durante el régimen virreinal e influyeron en lo ocurrido luego del 25 de mayo de 1810. Entre dichos patriotas, quiero mencionar, en particular, a Manuel Belgrano (su nombre completo era: Manuel José Joaquín del Corazón de Jesús Belgrano González). Nació el 3 de junio de 1770 en Buenos Aires, hizo estudios en el Real Colegio de San Carlos, fue licenciado en filosofía y abogado egresado de la Universidad de Valladolid. Fue el primer ecólogo argentino (aunque el término “ecología” fue acuñado varias décadas después por el zoólogo alemán Ernst Heinrich Haeckel) y el primer economista argentino (reconocido por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de Buenos Aires), y echó semillas que algún día fuesen capaces de dar frutos. Fue un verdadero estadista que, en cuanto a nuestro tema, se ocupó del muelle de Buenos Aires, de la limpieza del puerto de Montevideo y de la creación de una escuela de náutica. El 10 de mayo de 1802, pronunció discursos sobre la ciencia náutica, y el 28 de enero de 1806, sobre el estudio de la Matemática<sup>(1)</sup> que, desde esas épocas, constituyó el conocimiento básico para poder acceder a los cálculos astronómicos para la navegación (astronomía náutica).

Luego, y ya en nuestra primera etapa, la Asamblea General Constituyente, conocida como Asamblea del Año XIII, reemplazó el Segundo Triunvirato y pasó a ejercer el poder ejecutivo de manera unipersonal a través del Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata mediante la designación, para ese cargo, del doctor don Gervasio Antonio de Posadas el 31 de enero de 1814<sup>(2)</sup>. El flamante poder tenía conciencia de que, si bien debían vencerse grandes dificultades, se debía concretar el proyecto de formar una escuadra. Era necesario un cambio total en la estrategia argentina relacionada con la Banda Oriental. Para ello, era necesario disponer de una escuadra capaz de enfrentar a la Fuerza de su Real Apostadero Naval y bloquear por agua a Montevideo hasta rendirla. Para tamaña empresa, se designó al Teniente Coronel del Ejército al servicio de la Marina, don Guillermo Brown.

Durante el siglo XIX, podemos decir que los buques de madera y velas argentinos defendieron nuestros intereses fluviales en el marco inicial de la Guerra de la Independencia. Lo importante era que el puerto de Buenos Aires pudiera comerciar sin bloqueos para navegar en y desde el Río de La Plata y que las potencias marítimas europeas no entorpecieran la navegación de nuestros ríos de la Cuenca del Plata y el acceso al océano Atlántico. A todo ello se redujo la acción del Almirante Guillermo Brown con todo el valor demostrado a lo largo de una gloriosa campaña naval. Esta estuvo tachonada de numerosos encuentros navales de los que salió vencedor.

Había, entonces, hombres de hierro en buques de madera. Esto permitió mantener los logros obtenidos en tierra por los generales victoriosos de un Ejército Argentino que era tan incipiente como la Armada o Marina de Guerra de entonces.

(1) ARNAUD, Vicente Guillermo, académico, embajador y licenciado, *El ambiente en los albores de la Patria*, Primera Edición, Academia Argentina de Ciencias del Ambiente, Buenos Aires, 2009, 127 págs.

(2) ARGUINDEGUY, Pablo E. y RODRÍGUEZ, Horacio, *Guillermo Brown. Apostillas de su vida*, Instituto Browniano, Buenos Aires, 1994.



[...] con lo cual inició la práctica de la acción militar conjunta y lo que luego se llamó Infantería de Marina en las Fuerzas Armadas argentinas.

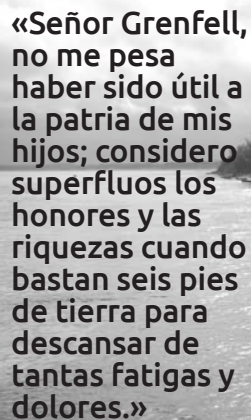
La designación de Guillermo Brown como personal militar con la jerarquía de Teniente Coronel del Ejército al servicio de la Marina se produjo por decreto del 1.º de marzo de 1814. Ya se había iniciado el alistamiento de una escuadra en febrero de ese año, y Brown, luego de ser designado, se instaló a bordo de la fragata *Hércules* como nave insignia. A partir de entonces, dirigió las tareas faltantes para el alistamiento, y sus operaciones comenzaron el 8 de marzo.

Entre el 10 y el 15 de marzo, dirigió combates que incluyeron acciones conjuntas de sus buques con la infantería (con lo cual inició la práctica de la acción militar conjunta y lo que luego se llamó Infantería de Marina en las Fuerzas Armadas argentinas). Ello le permitió su primer triunfo al tomar la Isla de Martín García con pocas pérdidas humanas y pasar a ocuparse de su objetivo principal: Montevideo.

En los días siguientes, Brown destacó parte de sus buques para perseguir al vencido *Romarate* aguas arriba del Río Uruguay hasta las proximidades del Arroyo de la China (actualmente, Concepción del Uruguay). Las acciones entonces desarrolladas fueron lamentables para nuestros patriotas, en las cuales fallecieron heroicamente el Comandante don Samuel Spiro (griego) y el Capitán don Tomás Notter (inglés) al comando de las fallidas operaciones. Los buques remanentes volvieron al Plata para reintegrarse a la escuadra de Brown.

Debe destacarse que ninguno de los comandantes del futuro Almirante tenía prácticas navales reconocidas, pues eran capitanes mercantes y, en muchos casos, extranjeros, como el mismo Brown.

Quedaba el cumplimiento del objetivo principal: el bloqueo de Montevideo y la derrota de la Escuadra del Real Apostadero, defensora de esa plaza.



**«Señor Grenfell, no me pesa haber sido útil a la patria de mis hijos; considero superfluos los honores y las riquezas cuando bastan seis pies de tierra para descansar de tantas fatigas y dolores.»**

El 14 de mayo de 1814, se produjo el Combate Naval del Buceo. El enemigo se mostró reacio a combatir sin tener el refugio que le pudieran proveer las baterías terrestres, y Brown se adjudicó otro triunfo.

El 17 de mayo del mismo año, se celebró el Combate Naval de Montevideo, en el que nuestro insigne marino obtuvo una victoria total sobre la fuerza naval española en el Plata, que quedó así vencida, de una vez por todas y para siempre. El 23 de junio, se produjo la rendición de Montevideo mediante la capitulación del Mariscal de Campo don Gaspar Vigodet ante el General don Carlos de Alvear. Brown, que había sido herido de consideración en una pierna durante el combate y cuya dirección no abandonó por esa causa, no fue consultado al respecto y se sintió también herido en su espíritu de valiente soldado, por esa falla de Alvear.

Olvidadas dichas circunstancias, las hazañas de Brown en los ríos argentinos se prolongaron más allá de producida la caída del régimen que encabezaba Juan Manuel de Rosas. Muchos marinos fueron eliminados del escalafón activo de la Armada, pero no el Comandante de la Escuadra de la Confederación. El viejo Almirante siguió combatiendo hasta la edad de 65 años y murió en 1857, a los 79 años. El gobierno del presidente Urquiza hizo llegar al almirante Brown una comunicación (en 1852) en la que manifestaba<sup>(3)</sup>:

“El Gobierno con esa medida ha consultado la decidida predilección a que Vuestra Excelencia tiene títulos por sus viejos y leales servicios a la República Argentina en las más solemnes épocas de su carrera” (...).

Retirado en su quinta de Barracas –conocida como la Casa Amarilla–, fue visitado por el Almirante Grenfell, quien había sido su adversario en la guerra contra el Brasil. Al manifestarle aquel cuán ingratas eran las repúblicas con sus buenos servidores, el anciano Almirante contestó: “Señor Grenfell, no me pesa haber sido útil a la patria de mis hijos; considero superfluos los honores y las riquezas cuando bastan seis pies de tierra para descansar de tantas fatigas y dolores”.

Esto me lleva a pensar que muchos de los subordinados extranjeros de Brown combatieron y murieron por la patria de sus hijos y, con ello, aportaron grandemente a la independencia argentina.

La fecha del Combate de Montevideo, 17 de mayo de 1814, es actualmente la de la celebración del Día de la Armada argentina y, en 2014, se celebró también el bicentenario de esa fecha y se rindió tributo al Almirante Guillermo Brown de la mano de los miembros del Instituto Nacional Browniano. Su consigna siempre fue: “Es preferible irse a pique antes que rendir el pabellón”, y siempre cumplió con ella.

El coraje de los hombres de entonces lograba disimular la falta de preparación náutica y militar que indudablemente tenían. En esa época, los recursos materiales eran operados y mantenidos mediante el uso de tecnologías y de técnicas relativamente sencillas y, en poco tiempo, era posible instruir y entrenar marinos para un uso relativamente eficaz.

La idea de una formación profesional para los marinos de guerra, y también para los militares del Ejército Argentino, rondó en la mente de Domingo Faustino Sarmiento de manera tal que, cuando fue nombrado presidente de la República en el año 1868, se dictó la Ley N.º 568, del 5 de octubre de 1868, para la creación de la Escuela Naval Militar. Anteriormente, la Ley N.º 357 había sido formulada para crear el Colegio Militar de la Nación, el 10 de octubre de 1869.

(3) INTERNET, Wikipedia.



Durante el gobierno de dicho prócer argentino, se adquirió la primera escuadra naval por la Ley N.º 498 del 27 de mayo de 1872. Se lo hizo para proveerse de armamento naval y ante la amenaza de la escuadra brasileña. Fue justo que se la llamara Escuadra de Sarmiento, por los impulsos navales de un mandatario que, poco después, creó la Escuela Naval Militar e hizo construir el Arsenal de Marina de Zárate. Sin embargo, tan fluviales eran los intereses de la época, que la Escuadra contaba con buques que, si bien tenían casco de hierro (en algunos casos forrado con madera de teca), no eran suficientemente adecuados para su desplazamiento en el mar. Su propulsión era a vela y vapor mediante calderas de carbón. No obstante, la corbeta *Uruguay* (construida en 1874), último exponente flotante de esa Escuadra, navegó hasta los mares antárticos en el año 1903 para rescatar con éxito la expedición de Otto Nordenskjöld y aún permanece a flote, amarrada en Puerto Madero como monumento histórico nacional. Acompaña a ese buque, un poco más allá en los muelles de ese puerto, el buque museo fragata *Presidente Sarmiento*, también a vela, con propulsión con calderas de vapor y con casco metálico<sup>(4)</sup>, que fue usado durante 64 años como nave de instrucción práctica para los marinos de guerra del país.

Estos buques quedan como testimonios finales de la primera etapa histórica de nuestros intereses fluviales, aunque ellos hayan navegado muchos miles de millas por el mar.

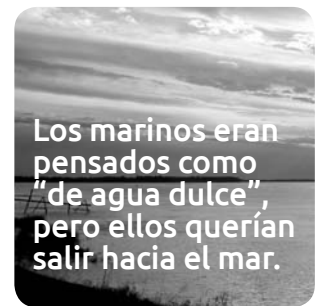
El hecho es que toda la defensa naval estaba pensada para los ríos y para los puertos fluviales en cuyas riberas se encontraba. Los marinos eran pensados como “de agua dulce”, pero ellos querían salir hacia el mar. La idea estratégica de Domingo Faustino Sarmiento y de muchos componentes de la cúpula naval de entonces era defender los ríos contra incursiones extranjeras, como lo había hecho el Almirante Guillermo Brown<sup>(2)</sup>. Los jóvenes oficiales de marina pensaban otra cosa.

Esta etapa realmente comenzó con la independencia de nuestro país (1816) y finalizó con las conferencias del Vicealmirante Segundo Storni en el diario *La Prensa* de Buenos Aires. En ese siglo, se vivieron las guerras internas que el almirante Brown, al igual que el general San Martín, no quiso protagonizar; además, fue un período de organización nacional y de la creación de una marina debidamente educada y organizada por iniciativa de don Domingo Faustino Sarmiento.

## Los intereses marítimos

Mucho se ha escrito respecto de la ubicación de la base naval que dio apoyo a la flota de buques de guerra mantenidos y preparados para defender los intereses argentinos en el agua. La ubicación en agua dulce fue defendida por quienes se sentían atados a una estrategia que guió las acciones, ya históricas, del almirante Brown. No obstante, a fines del siglo XIX, se necesitaba y perfilaba una acción por tierra y por mar para contener la Patagonia dentro de nuestra soberanía. Era necesario incluirla y defenderla junto con el mar que bañaba sus costas. Los jóvenes oficiales de marina se inclinaban por esta segunda acción, y el tiempo y los hechos les han dado la razón.

Sabemos de la lucha del entonces Capitán de Fragata don Félix Dufourq por lograr que la base naval fuera marítima y se la ubicara en Puerto Belgrano. También sabemos de los previsores esfuerzos del ingeniero italiano Luigi Luiggi para planificar y construir una base que perdura hasta nuestros días con pequeñas modificaciones<sup>(5)(6)</sup>. El país aspiraba a la grandeza, y ello sólo se podía obtener gracias a la capacidad de los grandes hombres que los pueblos deben saber obedecer y aprovechar, con sus singulares virtudes.



- (4) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, *SARMIENTO, los ríos y el mar argentinos*, 1.ª Edición, Instituto de Publicaciones Navales, 49.º título de la Colección Historia, Buenos Aires, 2012, 160 págs., 23 x 15 cms, ISBN: 978-950-899-119-5.
- (5) TRIADÓ, Enrique Juan, *Historia de la Base Naval de Puerto Belgrano*, Instituto de Publicaciones Navales, decimosexto libro de la Colección Historia, Buenos Aires, 1991, 175 págs.
- (6) OYARZÁBAL, Guillermo Andrés, *Los marinos de la generación del ochenta. Evolución y Consolidación del Poder Naval en la Argentina (1872-1902)*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2003, 384 págs.

**Por las fechas disponibles, deduzco que el Almirante Storni tuvo que haber tenido muy viva la imagen de Sarmiento desde su niñez y, luego, gracias a sus estudios en la Escuela y sus embarcos en la escuadra creadas por nuestro prócer.**

Otro de esos grandes hombres fue el antes nombrado Vicealmirante Segundo Storni. Él fue el pionero de esta etapa de los intereses nacionales argentinos en el mar. Nació el 16 de julio de 1876 y egresó en el primer puesto de la promoción N.º 21 de la Escuela Naval Militar el 21 de enero de 1897. Fue un oficial de marina de brillante carrera en la Marina de Guerra de su época y, en la fecha de su nacimiento, se celebra el Día de los Intereses Argentinos en el Mar (por ley N.º 25.860 sancionada a fines del año 2003).

Por las fechas disponibles, deduzco que el Almirante Storni tuvo que haber tenido muy viva la imagen de Sarmiento desde su niñez y, luego, gracias a sus estudios en la Escuela y sus embarcos en la escuadra creadas por nuestro prócer.

Las ideas de Storni fueron vertidas, como dije, en dos conferencias pronunciadas en el salón de actos públicos del diario *La Prensa* de Buenos Aires los días 8 y 12 de junio de 1916 y recopiladas en el libro: *Intereses Argentinos en el Mar*<sup>(7)</sup>, del cual me permito analizar algunos párrafos en relación con lo expresado y actuado por Sarmiento.

En la primera conferencia, titulada: *Razón de ser de los Intereses Marítimos Argentinos. Factores que facilitan u obstaculizan el desarrollo del poder naval de la Nación*, Storni coincidió con Sarmiento respecto de que existía un divorcio aparente del pueblo argentino con las cosas del mar. Esto era así, dado que se encontraba absorto en las cuestiones internas de la nación<sup>(8)</sup>. También coinciden las ideas de ambos personajes en cuanto a que el mar influye en el desenvolvimiento de la civilización de los pueblos y en el hecho de que las naciones extensas y de posición oceánica, como lo es la República Argentina, deben desarrollar y fomentar sus esfuerzos en favor de los intereses marítimos. También hay coincidencia respecto de que nos vemos forzados a que nuestra comunicación material con el mundo se haga por la vía marítima. Ambos dan importancia primaria a la “puerta de salida y de entrada” que representa el Río de la Plata para nuestros productos e importaciones y a que su defensa, llevada a cabo por la entonces llamada Marina de Guerra, tuviera su base principal en sus inmediaciones. Expresa que, en cuanto a los intereses marítimos, es necesario considerar “hinterlands”. Estos son los territorios o áreas de influencia cuyo concepto se aplica específicamente a las regiones o los distritos internos situados tras un puerto o un río, donde se recogen las exportaciones y a través de los cuales se distribuyen las importaciones.

El más importante de estos “hinterlands” argentinos, según Storni, es el comercial del Río de la Plata, que comprende: “(...) la mayor parte de la provincia de Buenos Aires, toda la Mesopotamia, Santa Fe, el Chaco y Formosa, y casi la totalidad de las provincias restantes hasta los valles cordilleranos”<sup>(9)</sup>. El argumento que brindaba para considerarlo en primer término era que el sector abarcaba toda la región poblada y era partícipe de la acción histórica de la Nación, y observaba que tenía, como única salida, la brindada por el Río de la Plata.

Podemos decir que, más allá de las consideraciones bélicas, este sería un argumento adicional para justificar la etapa de los intereses fluviales antes considerada y que siempre pesó fuertemente en la conciencia argentina de las cuestiones marítimas. Ya, más consciente, el almirante de lo marítimo asignaba un segundo lugar al sector comercial de Bahía Blanca, que abarca el sur y el sudeste de la provincia de Buenos Aires, casi toda la que, por entonces, era la gobernación de La Pampa, y el sur de las provincias de San Luis y Mendoza. Por otra parte, Storni estimaba que, más allá del “hinterland” considerado en primer término, los sectores comerciales del Atlántico serían aproximadamente proporcionales a la importancia del sector de la Cuenca del Plata. O sea que ponía en pie de igualdad lo fluvial y lo marítimo.

(7) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, 121 págs.

(8) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 21.

(9) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 33.



Storni adjudica a los hombres que tripulan los barcos “la fuerza de las naciones sobre el mar”.

Por entonces, cuando Storni desarrolló sus conferencias, ya estaba en operación la Base Naval de Puerto Belgrano y, por lo antes expresado, pareciera haber una contradicción en el sentido de que la parte principal de la defensa naval del país fuera ubicada con centro en las proximidades de Bahía Blanca, y la secundaria, en los ríos próximos a la ciudad de Buenos Aires, o sea, según el orden inverso de los intereses comerciales planteados por Storni. Esto queda confirmado cuando leemos lo que expresó entonces el Almirante: “El trazado de los sectores comerciales tiene una importancia primordial para la marina de guerra, pues los sectores defensivos se corresponden exactamente con aquellos, dado que la finalidad de la marina de guerra no es otra que mantener libre y segura la puerta de salida, la vía y las naves mercantes que los sirven”<sup>(10)</sup>. Pensaba que allí era donde se debería centrar nuestro poder naval para garantizar la permanencia y la inmunidad de una Cuenca del Plata por ser esta un factor esencial de la vida de la Nación brindada por el intercambio marítimo. Remataba sus argumentos diciendo que: “El conjunto del territorio argentino llegaría a formar un sólo sistema defensivo marítimo, cuya llave estaría en la boca del Plata”.

En coincidencia, también, con Sarmiento, Storni recalca la importancia de la profundización de los canales de la Cuenca del Plata y decía que ellos respondían a un interés puramente argentino. Por su parte, nuestro prócer sanjuanino había experimentado la importancia de las obras de canalización en los Estados Unidos de Norteamérica y expresaba: “Tocqueville ha dicho que los caminos de hierro bajaron de un cuarto los costos de transporte. Los canales han abolido casi el flete, pues es apenas sensible (...)”<sup>(11)</sup>. Llevado esto a nuestros días, diré que esta situación se sigue

(10) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 34.

(11) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 26.



- (12) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 51.
- (13) PEDRAZZINI, Luis Alberto, DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, WISZNIAKI, Bernardo y TOYOS, Sergio, *Cara y Cruz de América del Sur. Desafío ineludible de supervivencia: La integración Iberoamericana*, Capítulo VIII: "Espacios, caminos y poder de la información contemporánea", pág. 131, Editorial Dunker, Buenos Aires, 2006, 224 págs.
- (14) SARMIENTO, Domingo Faustino, *Facundo*, Círculo Literario de Buenos Aires, pág. 5.
- (15) SARMIENTO, Domingo Faustino, *Facundo*, Círculo Literario de Buenos Aires, pág. 122.
- (16) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 61.
- (17) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 46.
- (18) PEDRAZZINI, Luis Alberto, DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, WISZNIAKI, Bernardo y TOYOS, Sergio, *Cara y Cruz de América del Sur. Desafío ineludible de supervivencia: La integración Iberoamericana*, Capítulo VIII: "Espacios, caminos y poder de la información contemporánea", pág. 134, Editorial Dunker, Buenos Aires, 2006, 224 págs.
- (19) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 49.
- (20) PONCE, Aníbal, *Sarmiento, Constructor de la nueva Argentina*, Editoriales Solar/Hachette, Biblioteca Dimensión Argentina, Estudio Preliminar de Luis F. Iglesias, Buenos Aires, 1976, pág. 12.

manteniendo y que la incorporación del camión lleva a fletes mayores que los del ferrocarril y, por supuesto, que los de los transportes por agua dulce (sean estos por ríos, lagos o canales) o marítimos de cabotaje. El conjunto de estas vías de comunicación puede ser interpretado ahora como el sistema circulatorio de ese organismo vivo que es el país, según la magnífica metáfora sarmientina que he considerado en una de mis obras<sup>(12)</sup>, 6 años después de haber pensado algo muy parecido en otra obra anterior<sup>(13)</sup>.

Storni hacía hincapié en la necesidad del trabajo para que, a través de titánicos esfuerzos, se desarrollara el aprovechamiento de nuestros intereses marítimos. Sarmiento, aparte de expresar que el gaucho no es afecto a navegar, sostiene que los pueblos latinoamericanos tienen una "(...) falta supina de capacidad política e industrial que los tiene inquietos y revolviéndose sin norte fijo, sin objeto preciso (...) "<sup>(14)</sup> y que el gaucho, en particular, padece del hecho de que: "El desahogo, la desocupación y la incuria (...) " sean "(...) su bien supremo"<sup>(15)</sup>.

España, en su decadencia, fue padeciendo la muerte de sus industrias, y los españoles venidos a América vivían en base a la esclavitud de los indios y de los negros. Ello tuvo como derivación que la raza criolla tuviera "(...) una notable incapacidad para todo trabajo manual o industrial; pensad en la suavidad del clima y la abundancia de tierra y de alimentos, que convidan a la inacción", afirma Storni<sup>(16)</sup>.

Evidentemente que, con hombres muy poco afectos a navegar y al trabajo, era difícil encarar el "titánico esfuerzo" reclamado por Storni. Pero ya, las olas inmigratorias y la adaptación del pueblo a los nuevos requerimientos venían en auxilio de la solución del problema. No obstante, Storni observaba que: "La geografía muestra que el hombre es esencialmente un ser de tierra firme; no se lanza al mar sino impelido por imperiosas necesidades o cuando un alto grado de civilización le permite hacerlo con positivo beneficio y poco riesgo". En general, el pueblo argentino y el latinoamericano, históricamente, han vivido alejados del mar por diversas razones. Sin embargo, también observaba Storni, al decir del doctor Ramos Mejía: "Los pueblos tienden al mar como las plantas a la luz; hay en ellos un género de hidrotropismo análogo al que poseen los vegetales para la luz"<sup>(17)</sup>. El mismo doctor Ramos Mejía adjudica al pueblo argentino una obsesión por el gran río (Río de La Plata) por su vital necesidad para todos, y allí estuvo el germen de la unión de todos los argentinos. Él es el gran distribuidor de vitalidad y el que permite huir de la asfixia que una "embolia" como la que, en 1820, produjo el caudillo López de Santa Fe con su política de clausura. El uso de la palabra "embolia" por un médico, como era el doctor Ramos Mejía, me recuerda la metáfora antes citada en la que los ríos son parte del subsistema circulatorio del "organismo vivo país"<sup>(18)</sup>.

Storni adjudica a los hombres que tripulan los barcos "la fuerza de las naciones sobre el mar"<sup>(19)</sup>. Sarmiento hubiera avalado claramente esta posición, y ello me recuerda lo expresado por Mary Mann cuando lo despidió en los EE. UU.: "No es usted para mí un hombre, sino una nación"<sup>(20)</sup>. Según ella, él era: "la fuerza de Sarmiento sobre el mar". Esto da su fuerza a estos escritos.

Durante su segunda conferencia, titulada: *Política Naval Argentina. Problemas de la Defensa Nacional por el lado del mar*, Storni agregó elementos políticos comparables con las políticas implementadas por Sarmiento y adicionó los enfoques navales complementarios correspondientes a la dimensión marina de la cuestión.

Como lo comprendió Sarmiento, Storni llegó a la conclusión de que "(...) la civilización tiende a hacerse cada vez más y más marítima"<sup>(21)</sup> También expresó: "Los Estados Unidos de Norteamérica habían visto decaer por completo su marina mercante y, precisamente en ese momento, iniciaron la creación de su moderna flota de guerra;

durante muchos años, esta fue tripulada máximamente con extranjeros; y con esa flota, la gran Nación se abrió paso al mar y trazó el camino de su dominio marítimo”<sup>(22)</sup>. Guardando las diferencias, las experiencias de Sarmiento fueron bastante similares en relación con nuestro país.

Por su parte, el Contraalmirante Segundo Storni opinó, en 1916,<sup>(23)</sup> que: “las fuerzas geográficas, económicas y morales que obran sobre nuestro pueblo en virtud de la situación oceánica del territorio que ocupa bastarían por sí solas para atraerlo hacia el mar, y así tendrá que ser, fatalmente, no obstante la indiferencia y aun la acción contraria de los hombres o los gobiernos. Pero mucho podrá ganarse en tiempo, si a la acción lenta y continuada de aquellas fuerzas se agrega el impulso del pensamiento dirigente y de la acción gubernativa”. Dijo que la manera de crear un “ambiente marítimo” en la opinión pública debía contar con la instrucción pública, la acción privada y el deporte náutico para poder ir generando una conciencia marítima que, ya entrado el siglo XXI, es una deuda nacional.

Si bien el deporte náutico se ha desarrollado acotadamente en la sociedad argentina, la educación privada y pública del sistema nacional de educación no ha contribuido, por lo menos de la misma manera, en cuanto a brindar conocimiento de lo fluvial y marítimo. Es un hecho que, en las escuelas primarias y en los colegios secundarios, no se tratan los temas del mar y la navegación como se debiera. Si no se lo hace, no se aporta a la conformación de una conciencia marítima, porque no se crea un “ambiente marítimo” que permita el apoyo decidido a cualquier política marítima y oceánica que pueda adoptarse. Las políticas nacionales sobre el mar no son sólo para los marinos profesionales, son para todos los ciudadanos de la Nación, y estos deben conocer de qué se trata.

Debo destacar que, en 1981, se publicó la siguiente obra en tres tomos: *La problemática marítima argentina*<sup>(24): (25) y (26)</sup>, que, a través de múltiples trabajos de especialistas sobre todas las cuestiones del mar, dio un amplio tratamiento a los intereses marítimos argentinos. Se mostraron el mar y los ríos en toda su importancia, no sólo como proveedores de recursos naturales, sino también como vías de comunicación interna y externa para el país. Sarmiento y Storni hubieran avalado con entusiasmo lo desarrollado por estos expertos en el mar y los ríos como vías de comunicación, porque su experiencia personal, concretada muchos años antes, ya les había indicado, según sus inmejorables visiones prospectivas, que allí descansaba gran parte de nuestro desarrollo futuro (por lo menos, durante el siglo XX).

El Contraalmirante retirado de la Armada Argentina Oscar Jorge Calandra, lamentablemente fallecido en momentos de presentar este artículo para su edición (4 de diciembre de 2014), brindó recientemente (en el año 2005) una versión actualizada de una estrategia relativa a los intereses marítimos argentinos en su artículo: “La Argentina y el mar. Una estrategia pendiente”<sup>(27)</sup>. En él, nos habla de nuestro mar como una “provincia olvidada” que, por supuesto y según mi punto de vista, no tiene gobernador que la defienda políticamente, ni habitantes estables que voten, y queda a disposición de todos los argentinos para saber qué haremos con ella. De nada vale establecer con detalle las líneas de base recta<sup>(28)</sup> y los límites de nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE) y de nuestra Plataforma Continental<sup>(29)</sup> si no sabemos qué hacer con lo que queda comprendido dentro de ellas.

Lo concreto es que las dos conferencias del Almirante Storni y la visión de Sarmiento han marcado el devenir de los intereses marítimos argentinos durante un siglo en el que han ocurrido eventos y desarrollos importantísimos que han afectado dichos intereses de una manera fundamental. Esto es lo que viene marcando la necesidad de pensar en

- (21) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 75.
- (22) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 79.
- (23) STORNI, Segundo R., vicealmirante, *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pág. 99.
- (24) GUEVARA, Carlos Noé Alberto y DE ARCOS, Rafael A., *La problemática marítima argentina*, Tomo I, Segunda Edición, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1981, 231 págs.
- (25) GUEVARA, Carlos Noé Alberto y DE ARCOS, Rafael A., *La problemática marítima argentina. El Mar y el Río como Fuentes de Recursos Naturales*, Tomo III, Segunda Edición, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1981, 307 págs.
- (26) GUEVARA, Carlos Noé Alberto y DE ARCOS, Rafael A., *La problemática marítima argentina. El Mar y el Río como Vías de Comunicación*, Tomo II, Segunda Edición, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1981, 558 págs.
- (27) CALANDRA, Oscar Jorge, “La Argentina y el mar. Una estrategia pendiente”, Boletín del Centro Naval N.º 811, Mayo/ agosto de 2005, pág.207.
- (28) Congreso de la Nación Argentina, Ley 23.968, Fíjense las líneas de base recta para la República Argentina, sancionada el 10 de septiembre de 1991.
- (29) Congreso de la Nación Argentina, Leyes Nros. 24.543 (1995) y 23.968 (1991), art. 6.º, Límite Exterior de la Plataforma Continental Argentina.

[...] los intereses oceánicos, que incluyen también los marítimos, van mucho más allá. Debemos pensarlos como algo compartido con todos los otros países del mundo y según las normas de la antes mencionada CONVEMAR.

una tercera etapa, que habrá que trazarse con firmeza, a partir del año 2016 y con la esperanza de que se afirme y siga válida hasta el año 2116. Tengo mis dudas al respecto, porque es demasiado aventurado pensar en una prospectiva oceánica a cien años vista y en medio de un proceso de aceleración de la historia. De todas maneras, el futuro es de los audaces y, por ello, me lanzo a analizar las variantes, generadas en esta segunda etapa, que podrían influir decididamente en la concepción de los intereses oceánicos de la tercera.

## Los intereses oceánicos

Pienso que los intereses marítimos son los propios de una nación que piensa en “su” mar y en sus ríos hasta los límites continentales históricamente delimitados con los países vecinos y hasta los límites exteriores de su plataforma continental con el resto del mundo que ya han sido precisados en marzo del año 2016 con aprobación de la CONVEMAR.

Sin embargo, los intereses oceánicos, que incluyen también los marítimos, van mucho más allá. Debemos pensarlos como algo compartido con todos los otros países del mundo y según las normas de la antes mencionada CONVEMAR. Debemos pensar en lo marítimo como ciudadanos de nuestro país y en lo oceánico como ciudadanos del mundo. Las razones que avalan lo anterior radican en una consideración de los cambios producidos durante el siglo XX y lo que va del XXI en nuestra visión del mar. Dicha visión percibe la influencia de cuestiones científicas, tecnológicas y técnicas en la concepción del mar como algo integral que afecta aspectos tan valorados como la necesidad de un diálogo transcultural sabio y eficaz para asegurar la supervivencia del hombre en la Tierra. Como se ve, la cuestión se le plantea a la humanidad y no, a los habitantes de un país determinado, y de allí su trascendencia.

De más está decir que los intereses oceánicos afectan los marítimos de manera tal que es difícil trazar límites que los separen. Lo mismo pasa y ha pasado entre los fluviales y los marítimos.

Cabe entonces analizar qué es lo importante que ha cambiado nuestra consideración del mar de manera de vernos involucrados en tamaña ampliación de nuestros intereses.

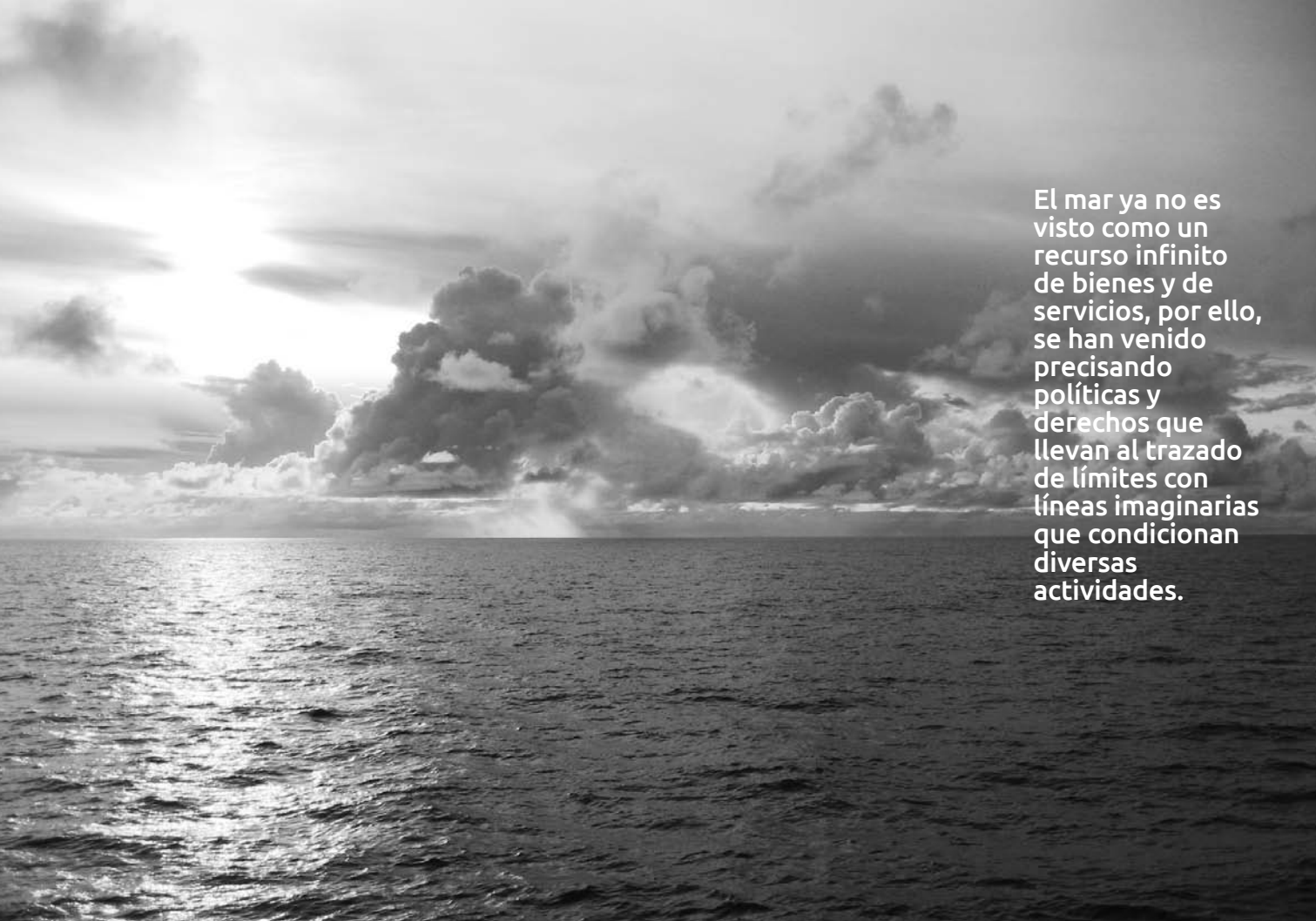
## Intereses oceánicos argentinos a manera de conclusión

Las ciencias de la Tierra hablan hoy del Sistema Tierra que, al entender de muchos, cuenta con cuatro subsistemas interrelacionados: el terrestre, el marino, el atmosférico y el glacial.

Para encarar el subsistema marino, se necesita contar con *racionalidades instrumentales* que nos permitan estudiar las posibilidades de un aprovechamiento del mar que sea ambiental y ecológicamente sustentable para una conciencia oceánica, y que ello sea sostenible en el tiempo. Además, hay que contar con *racionalidades valorativas* que nos permitan considerar los aspectos políticos, legales, sociales y educativos que amparen y defiendan tanto nuestros intereses marítimos como los oceánicos.

Rindo mi homenaje al Vicealmirante Segundo Storni que, en el año 1916, cuando contaba ya con buques autopropulsados (gracias a la visión moderna de Domingo Faustino Sarmiento), enunció las bases de nuestros intereses marítimos. Ellos, al igual que los fluviales, siguen teniendo valor; por ello, las tres imágenes de la portada aparecen unidas en una sola.





El mar ya no es visto como un recurso infinito de bienes y de servicios, por ello, se han venido precisando políticas y derechos que llevan al trazado de límites con líneas imaginarias que condicionan diversas actividades.

No me cabe duda de que, actualmente, la consecución de una “Política Oceánica Nacional” requiere que el poder político se aplique a la construcción del sustento de los intereses fluviales, marítimos y oceánicos argentinos. Sin embargo, para ello debemos admitir que, desde entonces, ha aparecido una serie de nuevos factores que inciden para que podamos enunciar una política oceánica actualizada, como lo han hecho otros países (Australia, Brasil, Canadá, China, Colombia, Japón, Noruega, Portugal, la Federación Rusa y los Estados Unidos de Norteamérica). Me refiero, principalmente, a los siguientes:

1. El mar ya no es visto como un recurso infinito de bienes y de servicios, por ello, se han venido precisando políticas y derechos que llevan al trazado de límites con líneas imaginarias que condicionan diversas actividades. El *το άπειρον*, o sea, lo infinito de Anaximandro, ya no lo es para el mar (ni tampoco para el cosmos ni para el desierto). No obstante, cabe observar que la legislación marítima internacional, que se ha construido por partes a través de los siglos (especialmente el último), en muchos casos resulta confusa, superpuesta y sectorial. Ocurre que las fronteras jurídicas no coinciden con las naturales de los ecosistemas y que el mar resulta ser el ámbito emblemático de esta situación.
2. La Teoría General de los Sistemas, surgida a mediados del siglo XX, permite una mirada diferente a las cuestiones del mar que debe ser aprovechada. Es necesario generar una organización sistémica del pensamiento y de la acción respecto del mar, sea esta de instituciones, empresas, organismos o individuos. Ella debe ser capaz de inducir a usar y a mantener los recursos y los servicios que el mar nos brinda, de manera intergeneracional. O sea, debe ser sustentable y sostenible.

**[...] hay que actuar localmente y pensar globalmente, porque el mar sufre la acción del hombre en ambos ámbitos.**

(30) FRANCOIS, Charles, *Introducción a la prospectiva*, Editorial Pleamar, Buenos Aires, 1977, 141 págs.

(31) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, *Prospectiva. Cuenca del Plata, Cauce para el futuro*, como coordinador y en coautoría con el Lic. Eduardo Raúl Balbi, Lic. en Hidrografía Francisco Héctor Cachaza, Lic. en Sistemas Navales Ricardo C. Araujo, Lic. en Sistemas Navales Eduardo Carlos Llorens y Lic. en Biología Sandra M. Vivequin, editado por Fundar en Internet, sitio Web: [www.fundar.org.ar](http://www.fundar.org.ar), botón "opinión", Buenos Aires, noviembre de 2011, 68 págs.

3. La necesidad de una conciencia ecológica y ambiental respecto del mar se ha venido desarrollando mucho desde las épocas de Belgrano, siguiendo por las de Storni. Hoy, esto es un factor condicionante de todo pensamiento y de toda acción relativa al mar. Para ello, hay que actuar localmente y pensar globalmente, porque el mar sufre la acción del hombre en ambos ámbitos.
4. Si bien el futuro siempre ha preocupado al hombre, ello se ha acentuado mucho durante el siglo XX, debido al proceso de aceleración de la historia. Como consecuencia, ha surgido la prospectiva<sup>(30)(31)</sup> como una suerte de arte-ciencia, que trata de que las acciones del presente sean proactivas de cara al futuro y apunta a evitar males a las futuras generaciones como consecuencia de nuestras acciones del presente.
5. Considero que el conocimiento y la aplicación del derecho del mar y del derecho marítimo entran dentro del dominio de las ciencias del mar y de los intereses marítimos, por lo que, en la Academia del Mar, hablamos de derecho de los intereses marítimos.
6. El cambio climático global, que en parte es atribuible a la acción antrópica, ya está mostrando sus efectos en el planeta. Ello es paliado por el efecto moderador que el océano siempre ha tenido. Sin embargo, este muchas veces parece insuficiente para controlar los efectos negativos de la acción del hombre, que sigue actuando en función de su afán por la exploración y la explotación de los recursos naturales mediante medios artificiales.
7. La observación del mar, que en tiempos del almirante Storni era de superficie, se diversificó e incluyó, primero, la aérea, luego, la submarina y, finalmente, se mundializó con la globalización de las telecomunicaciones, de la telemática, de las boyas a la deriva (y de otros artefactos científicos marinos) y de la observación espacial de los satélites de percepción remota de la Tierra. De esta manera, se accedió a conformar modelos de predicción y una oceanografía operacional, que nunca habían sido experimentados en el pasado. Este nuevo enfoque de la oceanografía plantea cuestiones legales en la CONVEMAR, que conllevan la necesidad de un diálogo entre los cultores de la racionalidad instrumental (oceanógrafos) y los de la valorativa (políticos y abogados).
8. El surgimiento del concepto de patrimonio común de la humanidad para los pretendidos dominios del espacio ultraterrestre, el espectro electromagnético y los fondos marinos ha llevado a que los límites de las plataformas continentales, en proceso de delimitación, vayan constituyendo, principalmente, los límites de los países "con el mundo".
9. El agotamiento de muchos caladeros ha potenciado el fenómeno de la pesca furtiva en el interior de las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) y ha contribuido a la degradación de la biodiversidad marina. La aplicación de la jurisdicción y el desarrollo efectivo del control en las grandes áreas marinas se hacen tan problemáticos como necesarios.
10. La invención de medios electrónicos y electroópticos de teledetección, como el radar y el láser en la superficie, y la ecosonda y el sonar bajo la superficie, junto con los sistemas satelitales de posicionamiento y de navegación (GPS) han afectado las actividades navales, mercantes, pesqueras y de investigación en el mar.

Si bien existen otros aspectos que exceden este pretendido "decálogo del cambio de paradigma de las ciencias del mar", creo que este es suficiente para marcar los aspectos

principales conducentes a este nuevo paradigma. Dado que el siglo XX ha sido generador de una increíble cantidad de innovaciones, tomaría mucho tiempo precisar los cambios relativos a lo marino desde que Storni habló en 1916.

Creo que lo más sustancial de este cambio de paradigma es la adopción de las ciencias de la complejidad y, en particular, de la sistémica, para obtener un enfoque sistémico (transdisciplinario) del mar y la necesidad de un trato interdisciplinario entre quienes practican las ciencias duras del mar y quienes lo hacen desde las humanas y sociales, preferentemente los políticos y los hombres del derecho. Ello permitirá que lo que se instrumente sea valioso para el hombre y la sociedad de manera sostenible en el tiempo. Esta manera de enfrentar la cuestión ya ha sido adoptada por nuestra Academia del Mar.

Lo concreto es que el mar, cuyos límites trazamos como lo hicimos con nuestra plataforma continental, se encierra y se abre a partir de nuestro país y, como expresé anteriormente, constituye una “provincia olvidada”, al decir del Contraalmirante Oscar Calandra. Ella, como dije, no tiene gobernador, municipios ni ciudadanos estables que se sientan sus hijos y breguen por mejorar su gobierno a través de las instituciones democráticas. Es más amplia que nuestra superficie territorial, y su jurisdicción y su control requieren de un esfuerzo muy especial que, muchas veces, ha recibido tan sólo emprendimientos fragmentarios.

Acepto, entre cientos de definiciones posibles, que una cultura marítima es, según José Ferrater Mora: “no sólo lo creado, lo formado y lo transformado por el hombre en relación con la naturaleza marina, sino que también el proceso de nuestro obrar que se objetive en bienes para la sociedad”.

Observo, entonces, que el problema es cultural y encierra tanto lo instrumental como lo valorativo para que lo que hagamos con el mar sirva al hombre y la sociedad.

Esto ha sido encarado, para la cultura en general, por el filósofo alemán Jurghen Habermas en su Teoría de la Acción Comunicativa, en la que distingue dos esferas culturales que interaccionan entre sí: una en la que reina la *razón instrumental* y otra en la que lo hace la *razón valorativa*. Como dije, para las cuestiones del mar, es necesario el ejercicio de ambas razones, pero hace falta algo más. He agregado, en épocas en las que estudiaba Filosofía del Derecho, una tercera esfera: la de los creadores, que hacen ejercicio de la imaginación para resolver los grandes problemas de la humanidad respecto del mar. Como diría Alberto Einstein, es necesario que transpiremos un 95% trabajando nuestras razones instrumentales y valorativas, y un 5% de inspiración mediante el ejercicio de la imaginación.

Estas tres esferas se interceptan entre sí, y en el espacio cultural que les es común ubico, para este caso, la filosofía y la sistémica. De este modo, la Academia del Mar está abocada a su tarea mediante un enfoque sistémico del mar como aplicación práctica de la Teoría General de los Sistemas de Ludwig Von Bertalanffy. Lo considero un sistema abierto a un entorno constituido por el sistema fluvial y lacustre argentino que, indudablemente, influye sobre él, como lo hacen la atmósfera y el territorio continental en las formas natural y antrópica combinadas.

Espero que estas consideraciones de carácter histórico, filosófico y científico sean útiles a todos los hombres de mar, en particular a los oficiales de marina, para que puedan difundir estas ideas en la sociedad y obtener de ellas una mayor conciencia oceánica. ■

**Creo que lo más sustancial de este cambio de paradigma es la adopción de las ciencias de la complejidad y, en particular, de la sistémica [...].**





# BREVE BIOGRAFÍA DEL SR. CONTRAALMIRANTE ARGUINDEGUY

---

Víctor F. González



**R**edactar la biografía del Sr. Contraalmirante Contador D. PABLO EUSEBIO ARGUINDEGUY ha sido para mí un privilegio y un honor. Fui su subordinado en el Estado Mayor de la Fuerza Naval Antártica que participó de la campaña a fines de 1954 y principios de 1955. Allí nació mi admiración por él, sentimiento que fue acrecentándose a medida que fui tomando conocimiento de su eficiente actividad profesional, su entrañable amor por la Armada, su modestia, su trato cordial y su permanente buen humor. De este modo, se convirtió en uno de mis “personajes inolvidables”.

---

Capitán de Navío Contador (R) Víctor F. González

## La familia

En la década del 80 del siglo XIX, al consolidarse la organización institucional de la República, se dio un paso decisivo cuando se abrió el país a la inmigración. Dentro del millón de personas de distintas nacionalidades que llegaron atraídas por la seguridad del trabajo y las oportunidades de progreso, ingresaron al país don Eusebio Arguindeguy y doña Vicenta Zuza. Procedían de distintos pueblos cercanos de la región vasca de Navarra, pero, hasta entonces, no se conocían; su vinculación comenzó en Buenos Aires, donde contrajeron enlace en 1885, en la iglesia de San Ponciano, de la ciudad de La Plata. Luego, se establecieron en la campaña cercana a la ciudad de Azul (provincia de Buenos Aires) y pusieron un almacén de ramos generales. Años después, se trasladaron a General Lamadrid, donde continuaron con la misma actividad.

Uno de sus hijos, Pablo Arguindeguy, despachante de aduana, contrajo matrimonio con María Zaida Del Bene, y tuvieron dos hijos: Pablo Eusebio y Luis Eduardo, de ascendencia vasca por su padre y piemontesa por vía materna. Luis Eduardo ingresó a la Escuela Naval Militar con la promoción 75. En 1953, había alcanzado el grado de Teniente de Fragata, en el escalafón submarinista. A los 28 años, mientras hacía un curso para participar de una campaña antártica, falleció en un accidente del servicio naval en Puente del Inca el 18 de agosto de 1953. Ironías de la vida y contingencias de la carrera naval: como submarinista, ofrendó su vida a la Armada en un curso de alta montaña. Pablo Eusebio, nacido el 20 de junio de 1922, contrajo enlace con Delia Margarita Mulieri, y tuvieron 3 hijos: Pablo Leonardo, María del Rosario y Diego Luis, a quien entrevisté personalmente. Me impresionaron su voz, su sonrisa fácil, su mirada franca, su estatura, su rapidez mental y hasta su letra, que la naturaleza transmite a través de los genes. Confieso que tuve la sensación de estar en presencia de su padre, debido a la misma amabilidad y trato cordial, que demuestran una fina educación familiar moldeada en su hogar.

## Niñez y adolescencia

Su madre le enseñó sus primeras letras y le inculcó los valores y el carácter firme y obstinado de la raza de sus ancestros, que el Sr. Almirante ostentaba con orgullo. Cursó sus estudios primarios en la escuela pública de esa época (la de la Ley 1.420) y sus

estudios secundarios en la Escuela Comercial N.º 5 situada en Barracas. Para entonces, sus padres se habían radicado en la Capital Federal, en la zona de Constitución. En ese ambiente, templó su personalidad y llegó a la adultez. Se destacó siempre por su inclinación a la lectura de los más variados temas, que cimentaron la base de su cultura general. Al finalizar sus estudios secundarios, ingresó en la Facultad de Ciencias Económicas y debió cumplir con el servicio militar obligatorio, que, en esos años, para los estudiantes universitarios, se reducía a seis meses. Prestó servicio en el Regimiento de Infantería Motorizada N.º 3 como cuidador de mulas en la Compañía de Ametralladoras; desde entonces, sintió una particular aversión por las mulas. Fue dado de baja por buena conducta antes de tiempo, con la posibilidad de ser reincorporado a raíz de los sucesos que culminaron con la revolución de 1943. Dejó en suspenso sus estudios universitarios y decidió seguir la estela de su hermano, por lo que ingresó como cadete en la Escuela Naval Militar. Su vocación y su cariño por la Armada llegaron después. Como bien sostenía con frecuencia y como manifestó con las palabras del corazón al cerrar su carrera: “La Armada es una institución que, una vez conocida, gustada y vivida, resulta imposible de dejar sin que asome una lágrima, cualquiera fuere la jerarquía, grado u ocupación”.

## Su ingreso en la Armada

Ingresó como cadete en la Escuela Naval Militar el 26 de enero de 1944 y fue dado de alta como Auxiliar Contador, con la promoción N.º 28 de Intendencia de dicho instituto de formación superior, el 5 de abril de 1944, después de aprobar el examen de instrucción militar profesional. La denominación de entonces, heredada por tradición de la Real Armada Española, se mantuvo en nuestra legislación hasta 1945 (año siguiente al del egreso de su promoción, en el que la Ley 12.980 sancionada ese año cambió la designación “cuerpos auxiliares” por la de “cuerpos profesionales”, con lo que se unificaron las jerarquías y los grados). Con poco más de 2 meses de instrucción en un curso acelerado, debió completar su formación profesional en actividad, como todos los oficiales de su generación, asumiendo los riesgos y las responsabilidades propias de sus jerarquías, situación muy distinta de hacerlo sin responsabilidad alguna.

... como todos los oficiales de su generación, asumiendo los riesgos y las responsabilidades propias de sus jerarquías.

## Su foja de servicios

Su primer destino como Auxiliar Contador fue el acorazado *Pueyrredón* (1944) y el último, la Contraloría General Naval, con el grado de Contraalmirante Contador (1975).

Dejó su estela en todos los componentes y las dependencias de la Institución Naval, al prestar servicios o hacer su historia. Sus destinos fueron, sucesivamente: Grupo Baterías, Obra Social Naval, crucero ARA *25 de Mayo*, Base Naval Río Santiago, Estado Mayor General Naval, Escuadrilla de Torpederos, Flota de Mar, Comisión Naval en los EE. UU., buque tanque ARA *Punta Delgada*, buque tanque ARA *Punta Loyola*, Servicio de Informaciones Navales, Dirección Administrativa, Dirección de Sanidad y Obra Social Naval, acorazado ARA *Moreno*, Base Naval Puerto Belgrano, crucero ARA *Almirante Brown*, Fuerza Naval Antártica, Subsecretaría de Marina, Grupo Naval Antártico, Subsecretaría de Marina, Estado Mayor de la Flota de Mar, Dirección General del Personal Naval (Comisión Naval en Europa), Dirección General de Administración Naval, Dirección de Casco, Electricidad y Máquinas Navales, Comando en Jefe de la Armada, Dirección de Abastecimientos Navales, cursante en la Escuela Nacional de Guerra (1970), Jefe de Inspección de la Contraloría General Naval y Dirección de Abastecimientos Navales, donde asumió como director el 31 de diciembre de 1972.



El 31 de diciembre de 1972, ascendió al grado de Contraalmirante Contador. El 8 de enero de 1974, entregó el cargo de Director de Abastecimientos Navales y asumió el de Contralor General Naval. Culminó su carrera en forma prematura al pasar a retiro, a su solicitud, por no identificarse con la conducción naval superior de esa época.

Intervino en la Campaña Antártica 1955/56 como Jefe de Abastecimientos del Estado Mayor de la Fuerza. En esa época, las campañas eran largas, por la cantidad de destacamentos y de refugios que abastecer y el personal que relevar, que mantenía la ocupación en forma permanente para asegurar los derechos de la Nación en el continente Antártico. Su responsabilidad en la planificación, concentración y distribución del elemento funcional logístico abastecimientos era de máxima importancia, así como también las funciones de inspección y de supervisión de la acción planeada. Su permanente contacto con los buques y sus millas navegadas despertaron su pasión por el mar y su admiración por sus hombres; allí capitalizó anécdotas y observaciones de la vida a bordo que luego volcaría en su profusa producción literaria. En tierra, cumplió funciones en todas las direcciones generales y en el Estado Mayor General Naval, e integró el Departamento Económico Financiero de la Secretaría de Marina. En todos los casos, cumplió funciones de alta responsabilidad profesional e institucional.

Fue un autodidacta que logró una elevada formación profesional, facilitada por su dominio de los idiomas francés e inglés. Con los grados de Teniente de Navío y Capitán de Corbeta, fue profesor en los cursos de aplicación y de capacitación del personal superior de su escalafón y, seguidamente, prestó seis años de servicios continuados en la Secretaría de Marina, con los grados de Capitán de Corbeta y de Fragata, prueba evidente del reconocimiento de sus condiciones personales y su aptitud profesional.

En 1961, integró la reunión conjunta de las FF. AA. que estudió la legislación en materia de retiros del personal militar y los haberes que se derivaban. Fue representante de la Armada ante el Ministerio de Defensa en el grupo de estudio de la evolución del Presupuesto por Programas. Por su razonabilidad, su reconocida memoria y sus conocimientos poco comunes, era hombre de consulta y de representación de la Armada ante órganos de la conducción superior del Estado.

Entre 1963 y 1965, se desempeñó como Jefe del Departamento Administrativo de la Comisión Naval en Europa. En 1967, integró la Comisión de Racionalización de la Armada y, en 1971, cursó la Escuela Nacional de Guerra: Curso Superior de Defensa Nacional.

Su larga y exitosa trayectoria en servicio activo lo absorbió totalmente y, aun así, dispuso de sus horas de descanso y de atención familiar para investigar y recabar, en el Archivo General de la Nación, Archivo Gráfico de la Nación, Archivo del Museo Histórico Nacional, Archivo del Tribunal de Cuentas de la Nación, Archivo General del entonces Comando en Jefe de la Armada, Biblioteca del Centro Naval y bibliotecas de los institutos relacionados con la Armada, documentación que, luego de ser analizada con rigor, volcaba en sus “apuntes”, a los que con la mayor modestia consideraba “colección de esbozos”.

El 28 de febrero de 1975, entregó el cargo de Contralor General Naval y comenzó su licencia previa a su retiro voluntario, efectivizado el 1 de septiembre de 1975. No obstante, su retiro de la Armada fue solo formal, pues continuó integrándola de civil y honrándola con su prestigio, sus publicaciones y sus obras. Mantuvo estrecho contacto con el Capitán de Fragata D. Héctor R. Ratto, con el Capitán de Navío Contador y Académico de la Historia D. Humberto F. Burzio, con el Historiador Naval Contraalmirante Laurio H. Destéfani, con el Capital de Ultramar D. Emilio Biggeri y, especialmente, con el Sr. Contraalmirante D. Horacio Rodríguez, con quienes compartía su pasión por la historia naval.

**Su permanente contacto con los buques y sus millas navegadas despertaron su pasión por el mar y su admiración por sus hombres.**

Mientras prestaba servicios en la Armada, sufrió una gran pérdida: la de su camarada y amigo entrañable, el Sr. Vicealmirante Berisso, en un cobarde asesinato; el almirante Arguindeguy y uno de sus familiares sufrieron heridas en un atentado en su domicilio.

## Su actividad literaria

Fue asiduo colaborar del *Boletín del Centro Naval* y de varias instituciones a través de distintos géneros de composición: descripciones, narraciones, relatos y elogios configuraron su producción literaria, siempre vinculada a los temas del mar, a la soberanía marítima, a los medios de la Armada, a sus hombres y a sus héroes. En 1961, publicó su primer artículo en el Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, “La reconstrucción del cutter Luisito”, que anticipó su capacidad de observación y su predisposición para el género narrativo. Por esta obra, en 1962 obtuvo el premio Comandante Piedrabuena que otorga el Centro Naval al mejor trabajo sobre soberanía nacional, geopolítica y promoción del territorio continental e insular de la Nación, que se adjudica bienalmente. En ese año, publicó también “El ejercicio de la soberanía marítima: un episodio olvidado”, por el cual obtuvo el premio Héctor R. Ratto, que se otorga al mejor trabajo sobre historia argentina y universal –incluyendo la naval– y tradiciones navales.

En 1967, por su artículo “Planeamiento, Planificación y Planificadores”, obtuvo el premio Almirante Brown, que anualmente se adjudica a trabajos sobre temas vinculados a la estrategia, táctica, logística y otras ciencias y técnicas específicas de la conducción naval militar.

En 1972, publicó “La Armada Argentina del año 2001”, por el que fue galardonado con el premio Juan B. Collo, que se otorga a aquellos trabajos que poseen un valor excepcional y, en 1977, su artículo “Un olvidado precursor de la Aviación Naval Argentina” mereció el premio Domingo Faustino Sarmiento, que se otorga al mejor trabajo sobre educación, formación, instrucción y capacitación del personal naval.

Recibió todos los premios que otorga el Centro Naval en sus variadas especialidades, con medallas de oro, distinción máxima sin precedentes desde su creación en 1882.

“Funciones de los destructores exploradores en tiempo de la vela”, “Tradiciones y costumbres marineras” y “Tras la estela del Comandante Piedrabuena”, por sólo mencionar algunos de los otros títulos que nos instruyeron y deleitaron, son claros exponentes de su atracción espiritual por el mar y por la valoración de sus hombres. Sin embargo, más allá de su interés por conocer y transmitir los conocimientos del quehacer de la Armada, la preocupación evidente en sus obras es el despertar la conciencia marítima y el conocimiento de la historia marítima y naval en el medio

Recibió todos los premios que otorga el Centro Naval en sus variadas especialidades, con medallas de oro, distinción máxima sin precedentes desde su creación en 1882.

## CRONOLOGÍA DE SUS OBRAS

1971

**Minio y Pintura Gris**  
CENTRO NAVAL. INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES  
Relatos marineros.



1972

**Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina**  
COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA. DPTO. DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES  
Biografía de los buques de la Armada. VII tomos

**Historia del Escalafón de Intendencia**  
CÍRCULO GOYENA  
Describe el nacimiento y la evolución histórica de sus integrantes, promociones, destinos, etc.

**Introducción a la Historia Marítima**

Coautores: Alte. Laurio H. Destéfani, Cap. Jorge A. Duyos, Cap. Jorge D. Foronda, Cap. Enrique L. Fortini, Alte. Enrique González, Lonzieme, Alte. Mario S. T. Lanzarini y Cap. Francisco L. D. Morell.  
FUNDACIÓN ARGENTINA DE ESTUDIOS MARÍTIMOS.  
Trata de la navegación, cartografía, buques, puertos, buques a vela y a vapor, navegación radioeléctrica y antecedentes de la Aviación Naval Militar, buques mercantes y de guerra, etc.

1979

**Crónica de los primeros cincuenta años de la DIBA**

Comando en Jefe de la Armada.  
Dpto. de Estudios Históricos Navales.



civil, tan necesario en un país de extenso litoral marítimo, que continúa ignorando la importancia geopolítica y las riquezas del mar.

A su aporte intelectual, agregó un trabajo de recopilación de envergadura que el *Boletín del Centro Naval* editó como “Índice de los primeros cien volúmenes 1882/1982”, en el que se detallan todos los artículos publicados –lo cual supone su lectura previa–, con indicación de temas, autores y volúmenes, de gran utilidad para los consultantes o lectores. Para dar una idea de su magnitud, la publicación recopiló los datos de 801 *Boletines* con más de 77.000 páginas, editados en 119 años. Su identificación con el espíritu de “Unión y trabajo” que anima al Centro Naval ha sido evidente y exime de todo comentario.

El Instituto Browniano, en su órgano *La Revista del Mar*, ha publicado más de cincuenta trabajos del Sr. Contraalmirante Arguinguey, entre ellos, los editados con motivo del Quinto Centenario del Descubrimiento de América y del Centenario de la Base Naval de Puerto Belgrano. También han sido frecuentes sus artículos publicados en el periódico *Gaceta Marinera*, que edita dicha Base Naval.

## De la literatura a la historia

El impulso inicial de su inclinación a la investigación histórica tuvo carácter fortuito, según un reportaje que le efectuó oportunamente la revista *Panorama Profesional*. En 1944, prestaba servicios con el grado de Guardiamarina en el crucero ARA 25 de Mayo y, por orden del Comando, debió, en un período de licencia, profundizar los datos sobre los buques de la Armada que se llamaron sucesivamente 25 de Mayo. Para cumplir la tarea encomendada, se puso en contacto con el reconocido historiador naval, Capitán de Fragata D. Héctor R. Ratto y, de allí en más, la investigación histórica se convirtió en su pasión.

Su vida de estudioso lo llevó a tomar contacto con instituciones civiles extranjeras de la especialidad, como la CEPAL, universidades de Princeton (Nueva Jersey) y de Maryland, y con bibliotecas de los EE. UU. y de Europa, donde investigó preferentemente los historiales de naves de todo tipo.

En el medio local, recibió lecciones de los académicos de la Historia, profesores Carlos Ibarguren, Enrique Williams Álzaga, Augusto Raúl Cortázar y Raúl Labougle, así como también de los maestros doctores Garretón, Diego L. Molinari, Luis R. Gronda, Fernando M. Miranda y Lucio M. Quintana, quienes guiaron, en su juventud, al futuro brillante historiador.

Su obra primigenia *Minio y pintura gris*, editada por el Instituto de Publicaciones Navales en 1971, fue un relato descriptivo de la vida a bordo en “lenguaje naval”, de los

Su obra primigenia *Minio y Pintura Gris*, editada por el Instituto de Publicaciones Navales en 1971, fue un relato descriptivo de la vida a bordo en “lenguaje naval”.

1980

*Historia de la Aviación Naval Argentina*  
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES  
Narra la historia de los hechos y los protagonistas de la Aviación Naval Argentina.



1983

*Álbum del Centenario del Centro Naval*  
INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES



1984

*El mundo nuevo*  
INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES



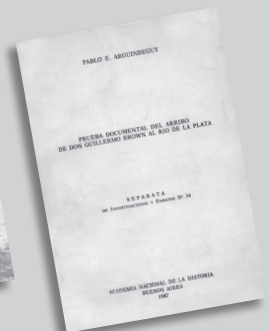
1985

*A 30 años de la Revolución Libertadora*  
DPTO. DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES



1987

*Prueba documental del arribo de Dn. Guillermo Brown al Río de la Plata*  
ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA  
Separata de “Investigaciones y Ensayos Nº 34”





trabajos y las costumbres de los hombres de mar, en el que ya se destacaba su carácter de agudo observador y ameno escritor.

En 1972, el Sr. Capitán de Navío Contador Humberto F. Burzio lo menciona entre los colaboradores en la obra de su autoría *Historia de la Escuela Naval Militar*, editada por el Departamento de Estudios Históricos Navales de la Secretaría General Naval con motivo del centenario de la creación de dicho instituto de formación del personal superior de la Armada.

En ese mismo año, el Departamento de Estudios Históricos Navales del Comando en Jefe de la Armada publicó una obra del entonces Capitán de Navío Contador Pablo Eusebio Arguindeguy titulada *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, correspondiente al período 1810-1970, que despertó la admiración de quienes pudimos recorrer sus 3318 fojas en VI tomos excelentemente documentados con rigurosidad histórica. En el tomo VII, a fin de contribuir al fácil acceso a la información, se detalla el Índice General con los contenidos, que consta de 217 páginas; en él, pueden apreciarse la importancia de la tarea de investigación realizada y el empeño puesto en una producción histórica que, según manifestó, le llevó más de 20 años, sin pensar tal vez, en esa época, que la magnitud y la trascendencia de su obra le serían reconocidas en vida, en los ámbitos académicos e históricos.

Dicha obra, cuyo prólogo redactó el Sr. Jefe del Departamento de Estudios Históricos Navales, el entonces Capitán de Navío D. Laurio H. Destéfani, es un relevante reconocimiento de los méritos del autor, que adquiere mayor significación aún por provenir de un destacado historiador, Académico de Número de la Academia Nacional de la Historia y de la Academia del Mar. Comenzó el prólogo diciendo: "Es esta extraordinaria obra, bajo el modesto título de 'Apuntes', nada menos que una fantasmagórica revista naval que surca desde el tranquilo mar de la historia hasta las aguas agitadas, por más vivas, de nuestros días. A ella pueden asistir los lectores de hoy y los del mañana que sientan la atracción, esa atracción milenaria, que siempre ha despertado el mar". Pocas veces ha sido tan merecido un elogio mayor.

Esta obra sería la segunda en el mundo en constituir una biografía completa de cada una de las unidades navales de un país y dignamente se halla a la par de una obra similar (aunque incompleta) realizada en los EE. UU. en esa época.

En 1974, escribió la *Historia del Escalafón Intendencia de la Armada Argentina*, recientemente reeditada por el Círculo Goyena, que abarcó el período que va de 1806 al 17 de mayo de 1974, donde rescata su historia del olvido.

En 1980, también con el auspicio del Departamento de Estudios Históricos Navales del Comando en Jefe de la Armada, escribió la *Historia de la Aviación Naval Argentina* en dos

Además de sus profundos conocimientos, se valoran su capacidad de síntesis, la amenidad de su prosa y la elegancia de su estilo.

1991

*Los bloqueos navales en el Río de la Plata*  
Coautor con el Cap. Horacio Rodríguez  
INSTITUTO BROWNIANO  
Describe los bloqueos francés y anglo-francés y la campaña en la Banda Oriental.

1992

*Uno de los tres valientes. Espora*  
Coautor con el Cap. Horacio Rodríguez  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
Biografía documental.

*Uno de los tres valientes. Rosales*  
Coautor con el Cap. Horacio Rodríguez  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
Biografía documental.

1993

*Vida del Teniente Coronel de Marina D. Guillermo Granville*  
Coautor con el Cap. Horacio Rodríguez  
CENTRO NAVAL. INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES  
Biografía documental.

*Parker*  
Coautor con el Cap. Horacio Rodríguez  
INSTITUTO BROWNIANO  
Historia del rastreador Parker y de su sucesora, la corbeta misilística que lleva su nombre.

*Vida del Sargento Mayor de Marina D. Francisco Drumond*  
Coautor con el Cap. Horacio Rodríguez  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
Biografía de Francisco Drumond y su participación en los heroicos combates de Monte Santiago, Juncal, etc.

*Vida del Teniente de Marina D. Pedro Samuel Spiro*  
Coautor con el Cap. Horacio Rodríguez  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
Biografía de Pedro Samuel Spiro, combate de Arroyo de la China.



volúmenes, con lo que inició el estudio de la Historia Aeronaval desde su incorporación en la Armada.

En 1987, efectuó un estudio que denominó “Prueba documental del arribo de Don Guillermo Brown al Río de la Plata”. La Academia Nacional de la Historia comenzó a reconocer sus méritos como historiador y editó el estudio como separata de Investigaciones y Ensayos N.º 34.

En 1996, el Círculo Goyena publicó *El Escalafón Intendencia en la Logística de la Guerra de Malvinas*, obra encomiable de la cual fue coautor, conjuntamente con el profesor e historiador don Carlos María Ibáñez, lamentablemente fallecido en el período de entrevistas y de análisis de los hechos. El Sr. Contraalmirante Arguindeguy tomó la posta con su natural predisposición para la investigación y el estudio de la historia, completó las entrevistas originales y culminó con su particular estilo una obra que honra a los protagonistas del conflicto bélico del Atlántico Sur, integrando los tres componentes del poder naval, a quienes participaron en los distintos niveles de conducción superior y al escalafón de Intendencia. A su vez, dio muestras, una vez más, de su profundo cariño por la Armada y por el personal civil que desempeña sus tareas en el escalafón.

El 8 de julio de 1997, el Sr. Presidente de la Academia Nacional de la Historia, don Víctor Tau Anzoátegui, invistió al Sr. Contraalmirante Arguindeguy como Académico Correspondiente en la provincia de Buenos Aires por sus méritos como historiador, aunque él, por su reconocida modestia, sólo se consideraba un simple lector de historia. A su vez, era Miembro de Número Académico del Instituto Nacional Browniano. Su labor asombra por su magnitud, su excelencia y la calidad de la documentación seleccionada.

Ha sido, además, autor de numerosas obras escritas en colaboración con otros historiadores, que fueron editadas por el Departamento de Estudios Históricos Navales, la Fundación Argentina de Estudios Marítimos, el Instituto Browniano y el Instituto de Publicaciones Navales, todas relacionadas con la historia naval y las cosas del mar, según puede observarse en la cronología adjunta.

El Sr. Contraalmirante D. Laurio H. Destéfani dirigió la obra *Historia Marítima Argentina* que constó de diez tomos y en la que el Sr. Contraalmirante Arguindeguy se desempeñó como vicepresidente primero de la Comisión de Edición. Como historiador, escribió 20 de los 200 capítulos que integran la obra, entre los que especialmente se destacan los siguientes: “El mundo y la Argentina en el período 1810/1816”, “El mundo, Europa y la Argentina en 1825/1828”, “El mundo y la Argentina en 1829/1870” y “La República Argentina en 1870/1900”, en los que expuso sus amplios conocimientos de historia general y su profesionalismo. En el campo específico de la historia marítima y naval,

... sin presentir,  
en su soledad,  
que su obra,  
como las de los  
grandes historia-  
dores navales,  
había cimenta-  
do las bases de  
acceso al proce-  
so viviente de la  
hasta hoy ausen-  
te conciencia ma-  
rítima argentina.



1994

**Sarandí**

Coautor con el Cap. Horacio Rodríguez  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
Narra la batalla de Sarandí, Juncal, Los Pozos y otros memorables combates de la historia Naval y la actuación de los buques que le sucedieron con su nombre. Relato documental.

**Tradiciones Navales Argentinas**

Coautor con el Cap. Horacio Rodríguez  
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES.  
Relato referido a los orígenes y la transmisión de las tradiciones navales.

**La Argentina**

Coautor con el Cap. Horacio Rodríguez  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
Relata la campaña de corso, la escuadra libertadora y la actuación de los buques que le sucedieron con su nombre: corbeta, crucero, yate y destructor.

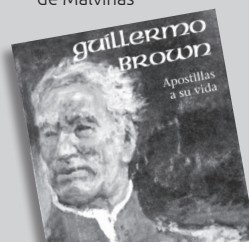
**Guillermo Brown: Apostillas a su vida**

Coautor con el Cap. Horacio Rodríguez  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
Notas sobre las campañas navales, combates, armas, uniformes y condecoraciones desde 1814.

1995

**Las fuerzas navales argentinas. Historia de la Flota de Mar**

Coautor con el Cap. Horacio Rodríguez  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
Descripción de la constitución de las fuerzas desde sus orígenes, apostaderos, campañas, bases navales, hasta las operaciones de la Guerra de Malvinas



1996

**El curso rioplatense**

Coautor con el Cap. Horacio Rodríguez  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
Describe acciones de la guerra de la independencia en el Río de la Plata.

**Guillermo Brown. Iconografía**

Coautor con el Suboficial Mayor D. José R. Bamio.  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
Recopilación y descripción de imágenes, cuadros, retratos y estatuas del Alte. Brown.

**Biografía breve de Guerrero**

Coautor con el Suboficial Mayor D. José R. Bamio.  
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
Biografía documental.

**El Escalafón Naval de Intendencia, en la logística de la Guerra de Malvinas**

Coautor con el profesor Carlos M. Ibáñez  
CÍRCULO GOYENA  
Narra la actuación del personal superior del escalafón intendencia y del personal subalterno y civil a sus órdenes durante el conflicto, honrando su memoria.

además de sus profundos conocimientos, se valoran su capacidad de síntesis, la amenidad de su prosa y la elegancia de su estilo.

Además, confeccionó los índices onomásticos de la obra, lo que implica la lectura analítica de sus 16 000 páginas. Estos índices están disponibles en disquetes y facilitan el hallazgo de las personas, los hechos históricos, los buques y las organizaciones citados en dicha obra.

Con el Sr. Contraalmirante D. Horacio Rodríguez compartió 16 obras, especialmente biográficas, de héroes y de buques de la Armada, de historia y de tradiciones navales, en las que trasciende el sentido de pertenencia, la pasión por la historia y la comunidad de ideales. Con el Vicealmirante Berisso mantuvo una estrecha amistad cimentada en más de 30 años de servicio y con él compartió los riesgos de la profesión y las inquietudes propias de la época en las que les tocó vivir.

En 2002, escribió la *Biografía del Coronel de Marina D. Benito José de Goyena*, que editó el círculo que lleva su nombre. Esta publicación cerró su ciclo de investigación histórica, a la cual dedicó gran parte de su vida, y nos dejó un legado inmejorable de prestigio, dedicación y profesionalidad.

Dictó conferencias a solicitud de la Universidad Católica de la Plata y de la Nacional del Sur. Como representante de la Armada, disertó durante los homenajes al segundo centenario del nacimiento del General Carlos María de Alvear, rendidos por el Ejército Argentino. En Tierra del Fuego, disertó en la ciudad de Ushuaia durante la celebración del centenario de su fundación, así como también en diversos círculos argentinos relacionados con las actividades del mar, en escuelas públicas y privadas, y en institutos de formación del personal naval, donde siempre se destacó por la amenidad y la profundidad de sus conferencias.

... a los camaradas de ayer, que en el servicio naval desgranaron sus vidas como las olas, sus crestas, contra las rocas del mar.

## Su biblioteca

No era un compilador compulsivo de libros sino un verdadero investigador de archivos; de allí que su biblioteca no guardara relación con la magnitud de sus obras, producto de la ardua tarea de recopilación de datos que almacenaba en su computadora. Ella sí era rica por la magnitud de los datos históricos y marítimos atesorados en un banco de datos internacional, que ponía a disposición de todo investigador o consultor que recurriera a él. Leía todo lo que podía en las bibliotecas, a las que concurría una o dos veces por semana, y allí tomaba notas con la rigurosidad y la obstinación propias de su ascendencia vasca.

1997

**Brown, el hombre**  
Coautor con el Cap.  
Horacio Rodríguez  
INSTITUTO NACIONAL  
BROWNIANO

1998

**Nómina de oficiales  
navales argentinos  
1810 - 1900**  
Coautor con el Cap.  
Horacio Rodríguez  
INSTITUTO NACIONAL  
BROWNIANO  
Información obtenida de  
los legajos personales  
de los oficiales navales  
argentinos, sobre los  
uniformes navales, etc.  
durante el siglo XIX.

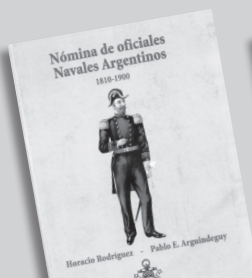
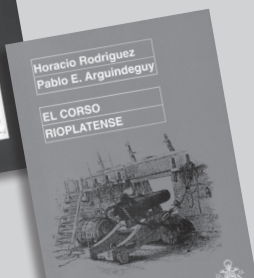
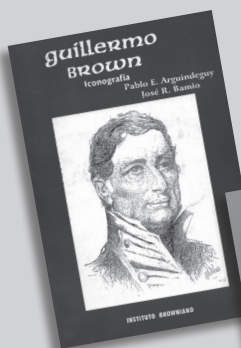
1999

**Buques de la Armada  
Argentina 1810-1852,  
1852-1899 y 1970-1996**  
Coautor con el Sr.  
Contraalmirante Horacio  
Rodríguez  
DPTO. DE ESTUDIOS  
HISTÓRICOS NAVALES  
Sus comandos y  
operaciones, auxiliar  
heurístico que cubre en  
varias publicaciones.

2002

**Biografía del Coronel  
de Marina Dn.  
Benito José de Goyena**  
Círculo Goyena  
Biografía.

**Nota:**  
Las jerarquías de los  
coautores corresponden  
a las alcanzadas hasta el  
año de la publicación de  
sus obras.





ARTÍCULOS PUBLICADOS EN EL BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL				
Descripciones, narraciones, relatos y elogios	Año	Boletín	Página	Tomos
Reconstrucción del Cútter Luisito *	1962	648	317	79
El ejercicio de la soberanía marítima. Un episodio olvidado **		650	1	80
Planeamiento, planificación y planificadores ***	1968	672	371	85
La Armada Argentina del año 2001 ****	1972	694	1	91
Un olvidado precursor de la Aviación Naval Argentina *****	1977	711	187	95
La vera Hércules	1981	727	123	99
Ignorancia, Malicia, Negligencia	1986	746/747	319	104
Ajusticiamiento de dos Almirantes		744	17	104
Funciones del destructor <i>Explorador</i> en el tiempo de la vela	1987	749	279	105
La fragata <i>Presidente Sarmiento</i>	1988	752/753	25	106
La inspección	1989	758/759	645	107
A los ciento diez años	1992	767	505	110
Tradiciones y costumbres marineras		767	706	110
Una proeza marinera (Alte. I. F. Rojas)	1993	769	8	111
Anecdotario	1997	785	95	111
El ejercicio de la soberanía marítima: un episodio olvidado (aún vigente)	1999	794	407	117
Tras la estela del Comandante Piedra Buena	2000	800	845	118
<b>Referencias: Distinciones otorgadas por el Boletín del Centro Naval</b>				
* Premio "Comandante Piedra Buena"; ** Premio "Ratto"; *** Premio "Almirante Brown"; **** Premio "Juan B. Collo"; ***** Premio "Domingo Faustino Sarmiento".				

Su intensa actividad investigadora le hizo descuidar un poco la atención familiar, según sus dichos, en especial la de su querida esposa que, estoicamente, lo apoyaba siempre. Ante su irreparable pérdida, lamentaba esta circunstancia con un fugaz gesto de tristeza y tardío arrepentimiento, como si cayera después de tanto esfuerzo, sin presentir, en su soledad, que su obra, como las de los grandes historiadores navales, había cimentado las bases de acceso al proceso viviente de la hasta hoy ausente conciencia marítima argentina.

Su biblioteca era la común de cualquier oficial de la Armada y padre de familia. En ella, no faltaban los temas clásicos, los de las artes y las ciencias, los de viajes, aventuras y todos aquellos que sus hijos necesitaran para sus estudios superiores o lecturas de interés. En la adquisición de esos libros, ponía especial énfasis. Pese a su especial inclinación por la historia, no prevalecían los libros de esa materia en su biblioteca.

## Su despedida, el adiós y el legado

Amó a su Patria y a su Armada con total pasión; las palabras surgidas de su mente en el mensaje de despedida oficial de la Armada permanecerán para siempre en nuestra memoria. En ellas recordó a su entrañable amigo y mártir, el Sr. Vicealmirante Emilio Berisso.

Ambos, junto a Dios seguramente, estarán unidos y preocupados por la Armada de hoy y por sus hombres, recibiendo, con "diana de gloria", a los camaradas de ayer, que en el servicio naval desgranaron sus vidas como las olas, sus crestas, contra las rocas del mar.

Nos ha legado su prestigio con el ascendiente que se logra con el ejemplo diario en todos los actos de la vida y ha iluminado el camino de las generaciones presentes y futuras, que han de labrar con trabajo, responsabilidad y lealtad, virtudes que, salvo rarísimas excepciones, han caracterizado siempre a los hombres de la Armada. Este pequeño gigante de nuestra historia ha dejado, para la posteridad y especialmente para nosotros, los marinos, obras meritorias y de gran aliento, consideradas verdaderos hitos de la Historiografía Naval. Pasó a la posteridad el 19 de marzo de 2014. Por sus méritos y en su honor, recordamos su figura en su homenaje. ■

## FUENTES CONSULTADAS

- Foja de servicios N.º 2668 del Sr. Contraalmirante Arguindeguy, Archivo General de la Armada.
- Prólogo del Sr. Jefe del Departamento de Estudios Históricos Navales a los "Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina".
- Introducción a cargo del Contraalmirante Destéfani, en su carácter de miembro de número, a la presentación del Contraalmirante Arguindeguy, como miembro de la Academia Nacional de la Historia.
- "Los Oficiales de Intendencia y la Historia Naval", publicación en *Panorama Profesional*, año 2, N.º 2, noviembre de 1994.
- Índice temático por autor 1882/2001 y Boletines del Centro Naval.

# ¿MALOS POSTULADOS POLÍTICOS, O MALAS IDEAS POLÍTICAS?

---

Eloy Soneyra





«El gobierno no ha sido creado para hacer ganancias, sino para hacer justicia; no ha sido creado para hacerse rico, sino para ser el guardián y centinela de los derechos del hombre, el primero de los cuales es el derecho al trabajo, o bien sea la libertad de industria», Juan Bautista Alberdi, *Sistema Económico y Rentístico de la Confederación Argentina según su Constitución de 1853*.

## Primera parte

### Los gobiernos rojos

Desde 1917, los gobiernos rojos o sus hermanos de ruta, fascistas y nazis, buscan generar miedo en las sociedades donde, como peligrosos cánceres, viven o dirigen. Recordemos que el miedo, junto con el amor, la agresión y el deber, integran, para el psicólogo español Emilio Mira y López, los cuatro gigantes del espíritu humano. Y la mejor forma de generar miedo es descalificar a cuanto oponente emerge.

Recordemos al Comandante Cienfuegos que, por ser opositor a Castro, murió en un raro accidente de aviación, y a tantos otros, víctimas de los gobiernos de Perón, Chávez, Ortega, Evo Morales, Correa.

Estamos inmersos en la Tercera Guerra Mundial debido a una roja inquisición feroz que, con amenazas y descalificaciones, genera miedo, elimina o destruye a cuanta persona, organización o entidad se cruza por su camino tendiente a sostener el poder a cualquier precio y, además, desconoce el diálogo, porque la razón siempre está en las cabezas rojas, pues no creen en los derechos inalienables a la libertad, a la vida, a la propiedad y a la búsqueda de la felicidad, en que sus opositores sí creen.

Los bolcheviques no habrían triunfado si Kerensky no hubiera sido tan ciego respecto de los avances y los intereses rojos, que fueron expresados en decenas de postulados que exponemos detalladamente (después de una introducción histórica, por lo general, poco conocida), que indican la génesis del camino de los gobiernos progresistas o allendistas o castro-comunistas.

## Segunda parte

### Génesis histórica de las sociedades humanas

En sus etapas iniciales de la prehistoria, las comunidades humanas vivían en pequeños grupos que se bastaban entre sí para satisfacer las necesidades fisiológicas (*de alimentarse y de beber para satisfacer sus exigencias básicas de desarrollo y de adaptación*); de seguridad (*impulso a la asociación para satisfacer las exigencias de protegerse del medio climático y de depredadores*); de relaciones sociales (*exigencias sociales, de dar y recibir afecto*); de prestigio (*de ubicación dentro de la familia, sus pares y el grupo*) y de valores (*de apreciar sus habilidades, destrezas y capacidades*).

Cada integrante del grupo concurría a la convivencia con otros movido no por un sentimiento de igualdad<sup>1</sup>, sino por el impulso a la asociación<sup>2</sup> y el sentimiento de complementariedad en la búsqueda de mutua protección y satisfacción de sus necesidades.

En 1953 se retiró como Teniente de Fragata de la Armada donde fue Comandante del BDI 1, y creador del Museo de la Isla de Martín García. En 1978 se graduó de Doctor en Psicología, sumando a la fecha 46 años de ejercicio profesional, especializado en Gestión e Investigación Empresarial, Factor Humano, Calidad, Derechos Inalienables a la Vida, a la Libertad, y a la Búsqueda de la Felicidad y autor de numerosas reflexiones sobre temas de su especialidad, expresadas en foros nacionales y americanos, como "Gerencia y Excelencia, Calidad de la A a la Z" (primer diccionario enciclopédico de la calidad y la gerencia en el mundo); "Autodiagnóstico de la Gestión Empresarial" y más de 500 trabajos escogidos en blogs, páginas web, y por medios gráficos, radiales y televisivos, que ha editado en los años 2016 y 2017 como: Reflexiones sobre derechos inalienables y humanos; Reflexiones sobre gestiones gubernamentales; Reflexiones sociológicas y Reflexiones holísticas. Es miembro fundador de la Fundación Premio Nacional a la Calidad (Ley 24.127) y de SAMECO (Sociedad Argentina pro Mejoramiento Continuo), siendo su Secretario General entre 6 de marzo de 1996 a 14 de abril de 2000. Ex profesor de distintas universidades e institutos. Fue jefe de Psicología Aplicada en SEGBA. Figura en diccionarios biográficos como: "Quién es quién en América Latina" y en el "Directorio de Empresas Consultoras de la provincia de Mendoza". Director Ejecutivo del Estudio Soneyra, destinado a la Psicología Aplicada y a asesorar a personas de empresas sobre Calidad, Derechos y Factor Humano. Acreedor, por la Armada, de la beca Pejuill y Menville para cursar su carrera; de la Mención especial en el Concurso Internacional de Ensayos "Juan Bautista Alberdi, ideas en acción" y del Premio a la Libertad 2015 (Fundación Atlas).

1 Como todos se sentían distintos en sus habilidades, el concepto de igualdad no se percibía, pero sí el de unidad en el grupo.

2 Philip Lersch llama «impulso de asociación» al instinto básico e incólume de buscar a los demás en un tipo de asociación. Cuando esa búsqueda de asociarse procura sentirse completo, es recogida por el refranero popular como «encontró a su media naranja».



**«No hacer al otro lo que tú no deseas que el otro te haga a ti», es la verdadera regla de oro de siete religiones.**

Resulta interesante ver que, desde la más temprana historia hasta el presente, la persona ha buscado «seguridad» y, como los ciudadanos somos personas, requerimos de los Estados seguridad para nuestras vidas y la de terceros, seguridad para nuestros bienes; y, como los inversores son también personas, requieren esa misma seguridad para sí, su propiedad y sus capitales<sup>3</sup>.

Aquel impulso a la asociación se sustentaba en este simple pacto: «Yo no matarte, tú no matarme; yo no robarte, tú no robarme; yo no someterte, tu no someterme; yo buscar lo que me gusta, tú buscar lo que te gusta». Al llegar la escritura, se registraron en distintas culturas como: «No hacer al otro lo que tú no deseas que el otro te haga a ti», verdadera regla de oro de siete religiones<sup>4</sup>. El postulado sustentaba aquello que cada uno sentía dentro de lo más íntimo, como necesidades intrínsecas no debidas a nadie: necesidad de vivir o derecho a la vida; necesidad de optar o derecho a la libertad; necesidad de tener o derecho de propiedad y necesidad de procurar lo que le agrada o derecho a la búsqueda de la felicidad<sup>5</sup>. Estos derechos emanan, como muy bien lo expresó Mahatma Gandhi, de un previo deber de cada una de las personas intervinientes, en un acuerdo anterior, desde la capacidad dialogal que tenemos los seres humanos.

Esas ideas, vivenciadas en forma individual, eran como otras necesidades, vistas y sentidas no solamente como propias de su individualidad, sino que cada hombre sentía, percibía y veía que los demás también las tenían, aun los más chicos, pues los pequeños, con sus acciones, mostraban deseos de vivir, de querer hacer lo que ansiaban, y procuraban realizar aquello que los hacía dichosos, felices. Cada hombre veía así a los niños jugando en las aguas de la laguna o cumpliendo la trabajosa tarea de ir por una fruta, a la que llegaban después de trepar por las ramas del árbol; además, advertía cómo el objeto que alguno había encontrado o recibido para sí era celosamente guardado como propio y los veía berrear cuando sentían que esos propósitos eran conculcados por otro más fuerte o por los mayores. Esta concepción surge al ver e interpretar las pinturas rupestres, los utensilios, las marcas en huesos de los períodos lunares y en los trabajos de antropología cultural, como los Margaret Mead, en las sociedades primitivas (manús, samoeses, balineses en las islas del Almirantazgo), visión en línea con Jefferson cuando, en forma irónica, expresaba que no tenía claro en la mente si la sociedad de indígenas sin gobierno no sería la mejor.

En otras palabras, ya los hombres del paleolítico se apercebieron de lo que, muchos miles de años después, los Padres Fundadores, en la Declaración de Derechos, señalaban: entre otras cosas, que los americanos poseían los inalienables derechos a la vida, a la libertad, a la propiedad y a la búsqueda de la felicidad<sup>6</sup>.

Entre 1810 y 1852, estos derechos, por no ser totalmente reconocidos para todos los habitantes del suelo argentino, mantuvieron a la comunidad nacional bajo leyes coloniales y de Indias, y en continuas guerras internas, donde se negaba: a) la libertad de comercio, de navegar, b) el derecho a vivir de los derrotados, c) el de propiedad y d) el de búsqueda de la felicidad. Impidiendo la creación de riqueza y manteniendo las tierras deshabitadas, con una población por lo general sumida en la pobreza o formas muy cercanas a ella, por obra de gobiernos autoritarios en lo político y en lo económico.

El esplendor de nuestro país, posteriormente alcanzado entre 1853 y 1912, comenzó primero a detenerse y, luego, a deteriorarse por haber abandonado las acciones gubernamentales el principio que lo había cimentado: «un gobierno republicano federal centrado en la defensa de los derechos inalienables de las personas a la libertad, la vida, la propiedad y la búsqueda de la felicidad, fijados por la Constitución 1853/60», que sustituyó por distintos postulados rojos del marxismo leninismo. Recordemos que, en 1848<sup>7</sup>, apareció el manifiesto comunista y, en 1871, se realizó la revolución de la Comuna

3 Necesidad antropológica desconocida por los tiranos, los déspotas y los autoritarios.

4 «Hagan por los demás, lo que queremos que los hombres hagan por nosotros» (Cristianismo); «No ofendas a los demás como no quisieras verte ofendido» (Budismo); «No hagas a otros lo que te dolería si te lo hiciesen a ti» (Brahmanismo); «No debemos hacer a los demás lo que no deseamos que nos hagan a nosotros» (Confucianismo); «Ninguno será verdadero creyente a menos que desee para su hermano lo mismo que desea para sí mismo» (Islamismo); «Lo que no quieres para ti, no lo quieras para tu prójimo» (Judaísmo); «Sean para ti como tuyas las ganancias de tu prójimo y como tuyas todas las pérdidas» (Taoísmo).

5 Pasar del displacer al placer, de una situación a otra mejor, sintiendo contento con ese logro.

6 Sabella, Max, *Historia de la civilización norteamericana*, sin datos del editor ni fecha de edición, probablemente después de 1957, página 141.

7 Se concretaron en Europa ese año distintas revoluciones conocidas en otros países como *La Primavera de los Pueblos* o el *Año de las Revoluciones*. Fueron una ola de manifestaciones populares que, en el primer semestre de dicho año, se generalizaron en varias regiones de Europa. Mayoritariamente, se caracterizan por su brevedad y rápida expansión.

de París, antecedentes ideológicos para las revoluciones nacionales de 1890, 1893 y 1905, que tiñeron las inteligencias argentinas de escritores, poetas y políticos, aunque escaparon de esa influencia dos hombres<sup>8</sup>: Sarmiento y Ascabusi.

Dichas influencias, en forma pausada pero sin interrupciones, fueron velando y enrojeciendo los principios constitucionales en el transcurso de los años. Así:

- Entre 1916 y 1943, el proceso fue muy lento, teñido ideológicamente, en 1917<sup>9</sup>, por la revolución bolchevique; en 1920, por el fascismo; en 1932, por el social-nacionalismo y, en 1936, por el nacional sindicalismo o falangismo.
- Entre 1943 y 2002<sup>10</sup>, ese proceso se concretó en forma más rápida y alteró no solo la gobernabilidad, sino la importancia del país en el mundo y la lenta pauperización de la nación y de su gente.
- Desde 2003 al presente, en forma totalmente acelerada, bajo la batuta de gobiernos que no respetaron los derechos inalienables y que se basaron en muchos de los postulados políticos del marxismo leninismo<sup>11</sup>, llegamos a la pérdida de la República y al fin de la Nación, como lo pronosticó, en 1931, Adrián Roeger cuando dijo:

*No se puede establecer la libertad del pobre sobre la base de dejar sin libertad al rico. Todo lo que una persona reciba sin haber trabajado para obtenerlo, otra persona deberá haber trabajado para ello, pero sin recibirlo. El gobierno no puede entregar a alguien alguna cosa si antes no la ha quitado de alguna otra persona. Cuando la mitad de las personas llegan a la conclusión de que ellos no tienen que trabajar porque la otra mitad está obligada a hacerse cargo de ellas, y cuando esta otra mitad se convenga de que no deben trabajar porque alguien les quitará lo que han logrado con su esfuerzo, eso, mi querido amigo, es el fin de cualquier nación. No hay forma de multiplicar la riqueza dividiéndola.*

Por otro lado, no se hubieran impulsado tantas políticas socialistas de Estado de Bienestar que, con el tiempo, empobrecieron la Nación y acaeció, por aquello de «nada nuevo bajo el sol», lo sucedido 1800 años atrás con el Imperio Romano, que no cayó por las invasiones bárbaras, sino por las consecuencias económicas resultantes de la rebelión de los esclavos liderada por Espartaco que, *a posteriori*, originó una grave crisis agropecuaria en las cercanías de Roma, que fue extendiéndose a las provincias, y que, a pesar de todas las medidas dispuestas por los emperadores posteriores, nunca pudo superarse. Como consecuencia, se dio un empobrecimiento general de la población, por lo que el Estado decidió dar gratis el pan primero a 300 mil habitantes, luego a 500 mil y, más tarde, a un millón para mantener el apoyo popular, política que provocó una gran inflación, el abandono de los campos, la baja de la productividad, el incremento de los impuestos y precios máximos. Una verdadera política socialista que derrumbó la economía del Imperio<sup>12</sup>. Por ejemplo, el abundante aceite de oliva ya no provenía de los campos latinos, sino de la provincia de Hyspania<sup>13</sup>, pues muchos agricultores en todos los rubros cultivaban solo para su propia subsistencia, mientras que otros acudían a las ciudades donde comer era gratis.

Las ideas, en esta última etapa, se nutrieron, además, de tres hitos históricos: la Declaración de La Habana (1960), la Organización Latinoamericana de Solidaridad (1967) y el Foro<sup>14</sup> de São Paulo (1990), organizaciones que siguen a pie juntillas lo que llamamos en este ensayo «postulados del marxismo leninismo», a saber:

- A. *Las precondiciones del socialismo de Edward Bernstein (1889)*
- B. *El Manifiesto Comunista de Marx y Engels (1848)*

8 Miguel Cané, en el prólogo de *Las ciento y una de Sarmiento*, Ed. Sopena, Bs. As., 1941, página 9.

9 Que inspiraría la Reforma Universitaria de 1918, primera soviétización de la educación, y el paso de un estudiantado unido por ideales republicanos a universitarios separados por ideas partidarias.

10 En 1946, Perú dijo que en el Banco Central había 1500 toneladas de oro. Información del diario *La Prensa*, 20 de septiembre de 1947 (Ese peso corresponde a 52 173 913 onzas de oro, alrededor de 550 000 millones de dólares, cotización del 3-11-2010).

11 Muchos intelectuales se alinearon y fueron voceros de ese ideario. Así, en 1952, conocido el genocidio comunista ruso, Paul Sartre y Maurice Merleau-Ponty lo justificaron explicando la necesidad de terror como parte del «humanismo».

12 Peter Temin, «La economía del Alto Imperio Romano», en la *Revista Procesos de Mercado*, volumen VI, N.º 2, otoño de 2009. Al llegar el Imperio a su cenit en el siglo II.

13 Los iberos tuvieron que aceptar que a su tierra los cartagineses la llamaran *Hyspania*, tierra de los damanes, mamífero del tamaño y el aspecto de un conejo, pero con orejas muy cortas.

14 El Foro de São Paulo es una organización de partidos de izquierda latinoamericanos, fundado por el Partido de los Trabajadores dirigido por Luis Inacio Lula Da Silva y el Partido Comunista de Fidel Castro. La mayoría de los países de América Latina tienen presidentes de ese origen: Bolivia: Evo Morales (Movimiento al Socialismo); Brasil: Luis Inacio Lula da Silva (Partido de los Trabajadores); Cuba: Raúl Castro (Partido Comunista de Cuba); Dominica: Roosevelt Skeritt (Partido Laborista de Dominica); Ecuador: Rafael Correa (Alianza PAIS); El Salvador: Mauricio Funes (Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional); Nicaragua: Daniel Ortega (Frente Sandinista de Liberación Nacional); Paraguay: Fernando Lugo (Alianza Patriótica para el Cambio); República Dominicana: Leonel Antonio Fernández Reyna (Partido de la Liberación Dominicana); Uruguay: José Mujica (Frente Amplio); Venezuela: Hugo Chávez (Partido Socialista Unido de Venezuela).

La lectura de cada uno de los 55 postulados muestra tácitamente el avasallamiento de, por lo menos, uno de los cuatro derechos inalienables a la vida, la libertad, la propiedad y la búsqueda de la felicidad, lo cual resquebraja la seguridad jurídica que necesita el inversor para traer su capital para producir bienes o prestar servicios o esparcimiento, necesarios para la calidad de vida ciudadana.

- C. *El decálogo de Lenin, escrito en 1913*
- D. *Los tres principios de acción recomendados por Lenin*
- E. *Acciones para futuros gobiernos «allendistas» de Boris Ponomarev y A. Sobolev*
- F. *Las diez estrategias de manipulación, de Noam Chomsky<sup>15</sup>*
- G. *Guerra Irrestricta, de Qiao Liang y Wang Xiang sui*
- H. *El Foro de São Paulo*

La lectura de cada uno de los 55 postulados muestra tácitamente el avasallamiento de, por lo menos, uno de los cuatro derechos inalienables a la vida, la libertad, la propiedad y la búsqueda de la felicidad, lo cual resquebraja la seguridad jurídica que necesita el inversor para traer su capital para producir bienes o prestar servicios o esparcimiento, necesarios para la calidad de vida ciudadana.

## Tercera parte

### Los 55 malos postulados políticos

El detalle de los 55 postulados tiene por objeto poner en evidencia la roja raíz ideológica de acciones gubernamentales mal meditadas, desconocedoras de los derechos a la libertad, a la vida, a la propiedad y a la búsqueda de la felicidad, y propugnadora de la inexistente igualdad humana, como si no fuera evidente la variabilidad de habilidades entre las personas, hecho que se pone en evidencia clara en el campo deportivo o en el artístico. Postulados presentes aun en demócratas o en gobiernos democráticos, como se mostrará en esta tercera parte del presente ensayo.

#### A) Las Precondiciones del Socialismo de Edward Bernstein (1889)

- 1.º Si bien sus ideas son posteriores al manifiesto de 1848, encabezan los postulados, pues las vemos tácitamente presentes en las distintas formas del quehacer socialista, precursor del marxismo, al escribir, por 1889, que «el mejor camino al socialismo –es decir, al poder político absoluto– era la democracia»<sup>16</sup>. Básicamente, entendía que la revolución violenta al estilo marxista-engeliano era un error, pues por la vía democrática resultaba más fácil la violación de los derechos individuales –propiedad y libertad– y el establecimiento de la dictadura del proletariado que, final e inevitablemente, deriva en la dictadura de los políticos sobre el proletariado. Este principio luego fue retomado, entre otros, por pensadores como Gramsci y Marcuse<sup>17</sup>.

#### B) El Manifiesto Comunista de Marx y Engels (1848)

- 2.º **B-1** Restricción de la propiedad privada mediante el impuesto progresivo, el alto impuesto sobre las herencias, la abolición del derecho de herencia en las líneas laterales (hermanos, sobrinos, etc.), préstamos forzosos, etc.
- 3.º **B-2** Expropiación gradual de los propietarios agrarios, fabricantes, propietarios de ferrocarriles y buques, parcialmente con ayuda de la competencia por parte de la industria estatal y parcialmente de modo directo, con indemnización en asignados.
- 4.º **B-3** Confiscación de los buques de todos los emigrados y de los rebeldes contra la mayoría del pueblo.
- 5.º **B-4** Organización del trabajo y ocupación de los proletarios en fincas, fábricas y talleres nacionales, con los que se eliminará la competencia entre obreros, y los fabricantes que queden tendrán que pagar salarios tan altos como el Estado.

15 Avram Noam Chomsky (1928), estadounidense lingüista, filósofo y activista político, caracterizado por una visión fuertemente crítica de las sociedades capitalistas.

16 Para Aristóteles, las clases de gobierno eran puras en la monarquía, la aristocracia y la *politeia* (gobierno con organización política) e impuras en sus respectivas derivaciones: tiranía, oligarquía y democracia.

17 En medios ideológicos, se hablaba de las 3 M: Marx, Mao y Marcuse.



- 6.º **B-5** Igual deber obligatorio de trabajo para todos los miembros de la sociedad hasta la supresión completa de la propiedad privada. Formación de ejércitos industriales, sobre todo para la agricultura.
- 7.º **B-6** Centralización de los créditos y la banca en manos del Estado a través del Banco Nacional, con capital del Estado. Cierre de todos los bancos privados.
- 8.º **B-7** Aumento del número de fábricas, talleres, ferrocarriles y buques nacionales; cultivo de todas las tierras que están sin labrar y mejoramiento del cultivo de las demás tierras en consonancia con el aumento de los capitales y del número de obreros de que dispone la nación.
- 9.º **B-8** Educación para todos los niños en establecimientos estatales a cargo del Estado, desde el momento en que puedan prescindir del cuidado de la madre<sup>18</sup>. Conjugar la educación con el trabajo fabril.
- 10.º **B-9** Construcción de grandes palacios en las fincas del Estado para que sirvan de vivienda a las comunas de ciudadanos que trabajen en la industria y la agricultura, y unan las ventajas de la vida en la ciudad y en el campo, evitando así el carácter unilateral y los defectos de la una y de la otra.
- 11.º **B-10** Destrucción de todas las casas y barrios insalubres y mal construidos.
- 12.º **B-11** Igualdad de derechos de herencia para los hijos legítimos y naturales.
- 13.º **B-12** Concentración de todos los medios de transporte en manos de la nación.

### C) El decálogo de Lenin escrito en 1913

- 14.º **C-1** Corrompa a la juventud y dele libertad sexual.
- 15.º **C-2** Infiltra y después controle todos los medios de comunicación de masas.
- 16.º **C-3** Divida a la población en grupos antagónicos, incitando las discusiones sobre asuntos sociales.
- 17.º **C-4** Destruya la confianza del pueblo en sus líderes.
- 18.º **C-5** Hable siempre sobre Democracia y Estado de Derecho, pero, en cuanto se presente la oportunidad, asuma el Poder sin ningún escrúpulo.
- 19.º **C-6** Colabore con el vaciamiento de los dineros públicos; desacredite la imagen del país, especialmente en el exterior, y provoque el pánico y el desasosiego en la población por medio de la inflación.
- 20.º **C-7** Promueva huelgas, aunque sean ilegales, en las industrias vitales del país.
- 21.º **C-8** Promueva disturbios y contribuya para que las autoridades constituidas no los repriman.
- 22.º **C-9** Contribuya a destruir los valores morales, la honestidad y la creencia en las promesas de los gobernantes. Nuestros parlamentarios infiltrados en los partidos democráticos deben acusar a los no comunistas, obligándolos, so pena de exponerlos al ridículo, a votar solamente lo que sea de interés de la causa socialista.

**Hable siempre sobre Democracia y Estado de Derecho, pero, en cuanto se presente la oportunidad, asuma el Poder sin ningún escrúpulo.**  
(Del decálogo de Lenin escrito en 1913: «...Divida a la población en grupos antagónicos, incitando las discusiones sobre asuntos sociales...»).

<sup>18</sup> Resultado de la postura XIX del Manifiesto que expresa que «se destruyen las dos bases del matrimonio actual ligadas a la propiedad privada: la dependencia de la mujer respecto del hombre y la dependencia de los hijos respecto de los padres».

**Nuestra tarea es utilizar cualquier manifestación de descontento, no importa cuán pequeña sea. (De los tres principios de acción recomendados por Lenin).**

23.º **C-10** Registre a todos aquellos que posean armas de fuego, para que sean confiscadas en el momento oportuno, haciendo imposible cualquier resistencia a la causa.

#### **D) Los tres principios de acción recomendados por Lenin**

24.º **D-1** El propagandista debe usar el desempleo para explicar la naturaleza de la crisis capitalista; el agitador debe mostrar la muerte de un desempleado. Expresar que el capitalismo refleja falta de sensibilidad ante la contradicción entre el crecimiento de la riqueza y el incremento de la pobreza.

25.º **D-2** Debemos apoyar, con luchas callejeras, demandas que no tienen ninguna posibilidad de resultados. La cosa principal es la propaganda y la agitación en todos los estratos sociales. Nuestra tarea es utilizar cualquier manifestación de descontento, no importa cuán pequeña sea.

26.º **D-3** La exposición económica es la declaración de guerra contra los propietarios de las empresas. Nuestro negocio, como publicistas de la Social Democracia, es profundizar y expandir la lucha y la agitación política. Hay que estar en contra de la libertad de crítica. No se negocian los principios ni se hacen concesiones teóricas. Se debe usar la acción policial para darle a la lucha económica carácter político.

#### **E) Acciones para futuros gobiernos «allendistas»<sup>19</sup>, por los analistas rusos Boris Ponomarev y el profesor A. Sobolev<sup>20</sup>**

27.º **E-1** Ampliar el control estatal sobre la totalidad de la economía, pues esta se convierte en el principal campo de batalla para la victoria de la revolución.

28.º **E-2** Despojar cuanto antes a la clase enemiga de los medios masivos de información y propaganda. Recordemos que Goebbels repartió a los alemanes radios gratis con la sola frecuencia oficial, en un plan llamado «Radio para todos».

29.º **E-3** Reconstruir «bases de poder extraparlamentario» más poderosas que las organizaciones de masas omnímodas, fundadas en el modelo de los sóviets de Rusia de 1917 (tipo grupos de protesta) para, en el caso de ser necesario, contar con grupos activos, masas populares y reaccionarias para intimidar a rendirse a las «clases explotadoras» y, así, sostener al gobierno ante un golpe de Estado.

30.º **E-4** Neutralizar totalmente a las fuerzas armadas, por medio de estas opciones:

- a) Una purga a fondo, en una etapa inicial, de los elementos inseguros entre los jefes y oficiales, con el descabezamiento de las cabezas de mando y la purga permanente de los cuadros.
- b) Una paulatina reducción de los efectivos y del presupuesto de defensa, para tornarlos sin importancia ante un grave clima político gubernamental. Con presupuestos insuficientes para cumplir el menor objetivo de defensa, o para adiestramiento, capacitación y entrenamiento, o para el mantenimiento de las armas y sistemas.
- c) Creación de grupos armados independientes, policía móvil, milicias populares o brigadas paramilitares controlados políticamente.

<sup>19</sup> Este tema lo desarrolló el autor con el título «De los gobiernos revolucionarios» en el diario *La Nueva Provincia* del 29 de diciembre de 2008.

<sup>20</sup> Moss, Robert, *El colapso de la democracia*, Editorial Atlántida S.A., Buenos Aires, 1977, pág.177.

## F) Las diez estrategias de manipulación mal atribuidas a Noam Chomsky

El pensador francés Sylvain Timsit fue quien, en el año 2002, postuló que los medios de comunicación masivos actúan como transmisores de mensajes hacia el ciudadano promedio. Por lo tanto, su función principal es entretener, informar e impartir valores y códigos de comportamiento que propiciarán que los individuos se moldeen a las estructuras sociales marxistas leninistas. En síntesis, Timsit contempla una serie de acciones gubernamentales para manipular la *opinión pública* así como también la *opinión que se publica*, usando:

- 31.º **F-1 La estrategia de la distracción.** Consiste en desviar la atención de las masas de los problemas importantes y de los cambios decididos por las elites políticas y económicas, mediante la técnica de continuas distracciones e informaciones insignificantes, para mantenerlas sin pensar.
- 32.º **F-2 Crear problemas, después ofrecer soluciones.** Crear un problema para inducir una determinada reacción reparadora en la masa, para que demande las «ocultas medidas» que se desea hacer aceptar.
- 33.º **F-3 La estrategia de la gradualidad.** Toda medida inicialmente impopular para la masa, aplicada en forma gradual, se torna potable con el tiempo.
- 34.º **F-4 La estrategia de diferir.** Anunciar para un futuro decisiones popularmente dolorosas predispone a la aceptación cuando se concretan, pues las resistencias se desvanecen o dejan de ser temidas.
- 35.º **F-5 Dirigirse al público como si fueran criaturas de poca edad.** Las masas, por su falta de espíritu crítico, pobreza de razonar, credulidad e inocencia, aceptan e incorporan los mensajes de la publicidad con formas infantiles.
- 36.º **F-6 El aspecto emocional mucho más que la reflexión.** También las masas por su falta de espíritu crítico, pobreza de razonar, credulidad e inocencia, aceptan e incorporan más los mensajes emocionales que los reflexivos, lo que induce a cualquier tipo de comportamientos.
- 37.º **F-7 Estrategias para mantener al público en la ignorancia y la mediocridad.** Dar a las clases sociales inferiores, tanto como sea posible, una educación pobre o mediocre dentro del pensamiento concreto, para que no aspiren a alcanzar la de las clases superiores.
- 38.º **F-8 La mediocridad para estimular al público a ser complaciente.** Promover a las masas a creer que es moda el hecho de ser mediocre, estúpido, vulgar e inculto.
- 39.º **F-9 Reforzar la autculpabilidad.** Generar en las personas sentimientos de culpa ante su infortunio, para inhibirlos a la acción, pues sin esta no hay deseos de cambio y, sin deseos de cambio, no hay revolución.
- 40.º **F-10 El conocimiento de los individuos mejor de lo que ellos mismos se conocen.** La gran brecha entre el conocimiento científico y técnico de las masas y de las élites intelectuales, por los avances especulativos en todos los campos, permite al poder concretar un mayor control sobre los ciudadanos desconocedores de su sí mismo.

El aspecto emocional mucho más que la reflexión. También las masas por su falta de espíritu crítico, pobreza de razonar, credulidad e inocencia, aceptan e incorporan más los mensajes emocionales que los reflexivos, lo que induce a cualquier tipo de comportamientos. (De las diez estrategias de manipulación mal atribuidas a Noam Chomsky).



**Guerra Psicológica, dominando la percepción de las capacidades de la nación adversaria.**

(De Guerra Irrestricta, por los coroneles chinos Qiao Liang y Wang Xiang Sui).

**G) Guerra Irrestricta, por los coroneles chinos Qiao Liang y Wang Xiang Sui**

Contempla la guerra a la nación adversaria en todos los frentes y en todas las formas para primero subvertir el orden existente y, luego, reemplazarlo por el orden marxista-leninista-maoísta. Sus proposiciones son ataques integrados, que explotan diversas áreas de vulnerabilidad.

- 41.º **G-1 Guerra Cultural**, controlando o influenciando los puntos de vista culturales de la nación adversaria.
- 42.º **G-2 Guerra de las Drogas**, invadiendo la nación adversaria con drogas ilegales.
- 43.º **G-3 Guerra de la Ayuda Económica**, empleando la dependencia a la ayuda financiera para controlar al adversario.
- 44.º **G-4 Guerra Ambiental**, destruyendo los recursos ambientales de la nación adversaria.
- 45.º **G-5 Guerra Financiera**, subvirtiendo o dominando el sistema bancario del adversario y su mercado de valores.
- 46.º **G-6 Guerra de las Leyes Internacionales**, subvirtiendo o dominando las políticas de las organizaciones internacionales o multinacionales.
- 47.º **G-7 Guerra Mediática**, manipulando los medios de prensa extranjeros.
- 48.º **G-8 Guerra de la Internet**, mediante el dominio o la destrucción de los sistemas informáticos transnacionales.
- 49.º **G-9 Guerra Psicológica**, dominando la percepción de las capacidades de la nación adversaria.
- 50.º **G-10 Guerra de Recursos**, controlando el acceso a los escasos recursos naturales o manipulando su valor en el mercado.
- 51.º **G-11 Guerra de Contrabando**, invadiendo el mercado del adversario con productos ilegales.
- 52.º **G-12 Guerra Tecnológica**, ganando ventaja en el control de tecnologías civiles y militares clave.
- 53.º **G-13 Terrorismo**.

**H) El Foro de São Paulo, por el Ingeniero Alejandro Peña Esclusa<sup>21</sup>**

- 54.º **H-1** Las Fuerzas Armadas latinoamericanas –tal como están concebidas en la actualidad– deben ser destruidas o transformadas en otro tipo de instituciones para que surjan como brazo armado de la revolución, con el único objetivo de asegurar la permanencia en el poder de los abanderados del socialismo (Marxismo). La guerra debe plantearse en nuestros días no como guerra revolucionaria (propia de los años 1960 y 1970), sino como un nuevo tipo de guerra, a saber, la guerra social.

<sup>21</sup> Autor del libro virtual *El plan del Foro de São Paulo para destruir las Fuerzas Armadas*, septiembre de 2009.

55.º **H-2** Además de ser una corriente política, el Foro de São Paulo es una mafia criminal que sirve de vaso comunicante para los llamados «imperios transversales», como es el narcotráfico.

## Cuarta parte

### Los 55 postulados aplicados en 5 propósitos políticos

Aquí ponemos de manifiesto la aplicación de los 55 postulados rojos<sup>22</sup> en la República Argentina, mostrando que muchos de ellos fueron incorporados en las cartas orgánicas de partidos no necesariamente de izquierda o integran textos constitucionales o ejecutados en las aulas, que tiñen el accionar del poder y que, al concretarlos especialmente en estos últimos años, han pisoteado y dejado de lado la Constitución de Juan Bautista Alberdi. Visión y conocimiento necesario, pues solamente si exigimos el abandono de las leyes y de las acciones gubernamentales que los instrumentan, volveremos a tener la República Argentina.

La exposición de cada propósito se cierra con un párrafo que indica los números de los postulados rojos que sostienen o impulsan este propósito o acción.

**Primer propósito rojo:** Cambiar, tergiversar o devaluar las creencias culturales, históricas y de moda en las sociedades no comunistas, tales como las morales, religiosas, políticas, económicas, de seguridad, etc., por una nueva cultura de postulados marxistas leninistas que primero aseguren la toma del poder sin una revolución y, luego, su permanencia en él.

Idea directriz tanto de Bernstein como de Gramsci, que consideran que se puede, por la vía de la democracia, acceder al poder disfrazados de corderos, para lo cual se subvierten las instituciones sociales y los valores (familia, matrimonio, iglesia, educación infantil, aborto, drogadicción, prostitución, alcoholismo, sadismo). Dentro de esta línea argumental, se propiciará crear una anticultura a través de autoseñalarse permanentemente los funcionarios rojos como los ejecutores éticos de la vía de solución de las distintas deficiencias sociales, como la pobreza, el desempleo, las fallas en la educación y en la salud, y las creencias, empleando todas las formas de manipulación posible como también «la mentira primera de todas las fuerzas que dirigen el mundo»<sup>23</sup> denostando tanto las ideas opuestas como a sus mentores, a los que se los silenciará de cualquier forma.

**Postulados que sostienen o impulsan este primer propósito:** 1.º, 9.º, 14.º, 16.º, 17.º, 18.º, 22.º, 24.º, 25.º, del 31.º al 42.º y 49.º.

**Segundo propósito rojo:** Tomar como principal campo de batalla para la victoria de la revolución la intervención estatal sobre la totalidad de la economía, ya sea interviniendo, expropiando, confiscando o acentuando el control de las empresas privadas. Además, crear empresas estatales o semiestatales y apoyar desenfadadamente el «capitalismo de amigos»; crear organismos afines sin control; fijar las tasas, el tipo de cambio; controlar las exportaciones e importaciones; fijar precios máximos a los bienes de consumo masivo, a los precios de combustibles, de los servicios públicos de agua, energía, telecomunicaciones y medios audiovisuales; establecer niveles de valores de producción y ventas; controlar los mercados bursátiles, de cambios, de vacunos, de cereales, de comercio, de lácteos, de servicios; centralizar los créditos; colocar la banca en manos del Estado; nacionalizar los recursos naturales.

**Primer propósito rojo: Cambiar, tergiversar o devaluar las creencias culturales, históricas y de moda en las sociedades no comunistas, tales como las morales, religiosas, políticas, económicas, de seguridad, etc., por una nueva cultura de postulados marxistas leninistas que primero aseguren la toma del poder sin una revolución y, luego, su permanencia en él.**

<sup>22</sup> Muertos por el nazismo: 20 millones; por Japón: 30 millones; por el marxismo: 210 millones.

<sup>23</sup> Jean-François Revel expresó lo escrito en su libro *El conocimiento inútil*, Editorial Planeta, Bs. As., 1990, página 9.

**Tercer propósito rojo: Despojar, cuanto antes, a la clase opositora de los medios masivos de información y propaganda, buscar imponer el monopolio del periodismo gráfico, oral y visual, ya sea interviniendo, hostigando, expropiando, confiscando o acentuando el control de los medios privados.**

**Postulados que sostienen o impulsan este segundo propósito:** del 2.º al 13.º, 19.º, 26.º, 27.º, del 43.º al 46.º, del 50.º al 52.º.

**Tercer propósito rojo:** Despojar, cuanto antes, a la clase opositora de los medios masivos de información y propaganda, buscar imponer el monopolio del periodismo gráfico, oral y visual, ya sea interviniendo, hostigando, expropiando, confiscando o acentuando el control de los medios privados. Además, crear radios, canales, cables, periódicos, revistas, programas, artes, medios estatales o semiestatales; apoyar económicamente sin desenfado «los medios de amigos»; intervenir, expropiar, confiscar o acentuar el control de la fabricación de papel de diarios, como su importación y su precio de venta; crear organismos afines con o sin intervención parlamentaria para el control de periodistas y su matriculación; aplicación discrecional del estado de sitio, asaltos y atentados a diarios y periodistas no afines; quitar el número de páginas a los periódicos, usar al máximo el manejo discrecional de la propaganda oficial o aprietes telefónicos y presión de la propaganda callejera de afiches, levantar programas, cerrar tanto radios como canales no afines, interferir las frecuencias de las emisoras de la oposición, crear organismos oficiales de prensa y difusión con características de la KGV soviética o la SS nazi. En síntesis, establecer al máximo la sensación de miedo, para coartar los deseos de libertad de los ciudadanos<sup>24</sup>.

**Postulados que sostienen o impulsan este tercer propósito:** 20.º, 21.º, 25.º, 28.º, del 31.º al 40.º.

**Cuarto propósito rojo:** Crear bases de poder extraparlamentario más poderosas que las organizaciones de masas omnímodas (tipo grupos de protesta) para, en el caso de ser necesario, contar con grupos activos, masas populares y reaccionarias para sostener al gobierno ante un golpe o una revolución contra el gobierno rojo.

**Postulados que sostienen o impulsan este cuarto propósito:** 5.º, 6.º, 20.º, 21.º, 23.º, del 34.º al 36.º y 53.º.

**Quinto propósito rojo:** Considerando que en el siglo pasado las fuerzas armadas neutralizaron o anulaban la transformación marxista de distintos países sudamericanos, se impone neutralizarlas totalmente por medio de tres opciones: a) Una purga a fondo, el descabezamiento de las cabezas de mando y la purga permanente de los elementos inseguros entre los jefes y oficiales; b) Una paulatina reducción de los efectivos y del presupuesto de defensa para tornarlas sin importancia ante un grave clima político gubernamental y c) Creación de grupos armados independientes, policía móvil, milicias populares o paramilitares controladas políticamente.

**Postulados que sostienen o impulsan este quinto propósito:** 5.º, 6.º, 26.º, 52.º, 53.º y 54.º.

## Quinta parte

### La solución que no fue

Los postulados marxistas leninistas no hubieran hecho raíces en nuestro país si los políticos no socialistas hubieran apoyado la propuesta de Carlos Sánchez Viamonte, Américo Ghioldi, Juan A. Solari y otros, a quienes, por su historia y sus méritos personales en su militancia en el Partido Socialista, no se los puede tildar de «fachos», «liberales», «oligarcas» ni «antidemocráticos», porque fueron firmantes del Proyecto de Ley en defensa de las Instituciones Democráticas registrado en el Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación del año 1941, página 202.

<sup>24</sup> Señala Eneas Biglione que pese a despotricar día y noche contra el capitalismo y sus avances tecnológicos, los caudillos latinoamericanos explotan las bondades de las más modernas técnicas de comunicación para conquistar las mentes de sus connacionales y alterar la percepción de la realidad, "Chávez", de Nicolás Márquez, Ed. del Autor, Buenos Aires, 2010, página 42.



Ese documento de sesenta y nueve años, entre sus considerandos expresaba:

*...se han intensificado la propaganda y la acción de los que conspiran contra las instituciones democráticas del país, contra su Constitución, sus garantías individuales y sus libertades.*

*En esa propaganda y en acción contra los próceres que forjaron y organizaron la nacionalidad... Esa actividad antinacional se extiende y confunde con la que desarrollan todos los totalitarios en defensa de su causa y en contra de los países que hoy combaten por la libertad del mundo, por las sanas normas de convivencia internacional, por los principios e institutos jurídicos que protegen la dignidad del hombre y los derechos del ciudadano. Se trata de una actividad astutamente organizada, que penetra en las escuelas, aparece en las asociaciones de toda índole, se perfila en algunos grupos de las Fuerzas Armadas, se muestra osada en órganos de publicidad cuyo número aumenta diariamente...*

*Tolerarlas sin más, repulsa que la del político... importaría... el estímulo que siempre aporta la impunidad... El Código Penal no debe guardar silencio sobre aquellas turpitudes<sup>25</sup>. Nuestra iniciativa despojada de todo lirismo inconducente y suicida enumera y denuncia las asociaciones, las actividades y los hechos que atentan contra nuestra vida institucional y la soberanía; los prohíbe, los califica de delito y autoriza, en consecuencia, su severa represión...*

*La democracia es un régimen de respeto a los valores morales del hombre, a su dignidad, a su desarrollo biológico, a su libertad política; es, en una palabra, como se la ha definido históricamente, el régimen de los derechos del hombre y el ciudadano.*

*Quien conceptúa que la libertad no es necesaria para el desarrollo integral del hombre o para el progreso de la colectividad; quien cree **que la divinidad humana** es un oropel filosófico que **no vale la pena conservar**; quien **quiere deificar al estado para aniquilar al individuo** y convertir a ese estado en bandera de contrabando para cubrir la inescrupulosidad y la soberbia delictuosa de una minoría de desorbitados; **quienes piensan todo eso y actúan para convertirnos de hombres en esclavos, no tienen títulos morales ni políticos para exigir la libertad destinada a destruirla.***

Tras esos considerandos, presentaron el siguiente Proyecto de Ley del Partido Socialista<sup>26</sup> con el apoyo de M.A.C.E.C. (Movimiento Argentino Contra el Comunismo), que aquí se muestra con la misma tipografía con la que fue presentado en el Congreso:

Art. 1.º Quedan prohibidas en el territorio de la República:

- a) LAS ASOCIACIONES, entidades o empresas de cualquier carácter que ENSEÑEN, PROPAGUEN O FAVOREZCAN IDEAS CONTRARIAS AL RÉGIMEN representativo, de LIBERTAD, Y DEMOCRACIA QUE CONSAGRA LA CONSTITUCIÓN ARGENTINA, o que propugnen su reemplazo por un sistema de dictadura, de negación de las libertades esenciales del hombre o del ciudadano;
- b) LAS REUNIONES, ACTIVIDADES Y PUBLICACIONES **que tiendan al fin previsto en el párrafo anterior;**
- c) Las asociaciones o entidades, estén o no compuestas por extranjeros, que no tengan origen exclusivo dentro del territorio argentino, o que sus autoridades o reglamentos no tengan el mismo origen, o que dependan de gobiernos o asociaciones o entidades del exterior, o que reciban donaciones o subvenciones del mismo origen, salvo las que tienen fines precisos de asistencia social, que

**La democracia es un régimen de respeto a los valores morales del hombre, a su dignidad, a su desarrollo biológico, a su libertad política; es, en una palabra, como se la ha definido históricamente, el régimen de los derechos del hombre y el ciudadano.** (Del Proyecto de Ley en defensa de las Instituciones Democráticas registrado en el Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación del año 1941).

<sup>25</sup> Neologismo derivado del antiguo vocablo «turpitud», que significaba «torpeza».

<sup>26</sup> Fue publicado por una solicitada en el diario *La Prensa* del 7 de septiembre de 1961.

**... quienes piensan todo eso y actúan para convertirnos de hombres en esclavos, no tienen títulos morales ni políticos para exigir la libertad destinada a destruirla.**

(Del Proyecto de Ley en defensa de las Instituciones Democráticas registrado en el Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación del año 1941).

podrán ser aceptadas previo conocimiento del Poder Ejecutivo, al que se reserva el derecho de controlar esos fondos;

- d) Toda acción que comprometa la integridad del país o la política que adopte el gobierno argentino frente al estado de guerra entre otras naciones. No se considerarán lesivas a esa política las actividades o publicaciones que tiendan a la defensa del orden institucional argentino o al repudio de los hechos que reprime esta ley;
- e) Toda acción que tienda a obtener por coacción moral o bajo amenazas de represalias en el extranjero, que afecten los intereses o la situación personal de familiares que residan fuera del territorio argentino, la adhesión de un habitante de la República a un determinado régimen político o a la dominación de un país extranjero por otro;
- f) La organización de toda entidad cualesquiera sean su denominación y otros fines concurrentes, que sin ley del Honorable Congreso de la Nación pretenda substituir a las Fuerzas Armadas o a las encargadas de cuidar el orden público o inmiscuirse en su acción;
- g) Toda actividad, colectiva o individual, que se proponga modificar por la fuerza o difundir la doctrina de derrocar por ese medio el régimen político de la Constitución Argentina. O para impedir el ejercicio de los derechos o garantías que la misma consagra;
- h) El uso, por nativos o extranjeros, de uniformes o prendas de vestir que caractericen la existencia de asociaciones o entidades prohibidas por esta ley o que se identifiquen con los uniformes o prendas de vestir de asociaciones, entidades y fuerzas civiles o militares existentes en el extranjero. No se incluyen en esta prohibición las misiones militares enviadas oficialmente por gobiernos del exterior debidamente representados ante el argentino;
- i) El funcionamiento de escuelas donde no se enseñe y defienda el régimen político de la Constitución Argentina.

Art. 2.º El Poder Ejecutivo tendrá autoridad para **CLAUSURAR LAS ESCUELAS Y DISOLVER LAS ASOCIACIONES**, entidades y reuniones que se constituyan, funcionen o celebren en infracción a lo estatuido en el Artículo anterior, como también **IMPEDIR LA DIFUSIÓN**, cualquiera que sea el medio empleado para ello, **DE TODA PROPAGANDA** que tienda a los fines que se prohíben.

Art. 3.º La infracción a lo dispuesto en los incisos a) a h) del Art. 1º, como todo acto escrito, como palabra de menosprecio contra la bandera, el escudo o el himno de la Nación, serán reprimidos con la pena de **SEIS MESES A SEIS AÑOS DE PRISIÓN**.

Art. 4.º Los condenados por aplicación del Artículo anterior sufrirán las siguientes penas accesorias:

- 1) Si el delincuente fuera de nacionalidad argentina, **la inhabilidad de votar, ser elegido y ejercer empleo público por diez años;**
- 2) Si fuera argentino naturalizado, **la pérdida de la ciudadanía y la expulsión del país**, que se harán efectivas una vez cumplida la condena;
- 3) Si fuese extranjero, **la expulsión del país, una vez cumplida la condena.**

En los casos de los incisos 2º) y 3º) de este Artículo, el condenado, una vez cumplida la pena, será puesto a disposición del Poder Ejecutivo para que se haga efectiva la accesoria de extrañamiento.

Art. 5.º Se considerará circunstancia agravante, aplicándose al procesado el **máximo de la pena**:

- 1) Si pertenece a la Fuerza Armada de la Nación o de la Policía, o asimilado a esta, o **desempeña empleo o sueldo del Estado**.
- 2) Si recibe o ha recibido dinero de un gobierno extranjero o de alguna de las asociaciones, entidades o empresas que prohíbe el Art.1º.

Art. 6.º Declárase de competencia de la Justicia Federal la aplicación de esta ley.

Art. 7.º Cualquiera persona del pueblo podrá denunciar los hechos que prohíbe y reprime esta ley, y será obligatoria la substanciación de la denuncia, aunque no la haga suya el ministerio público.

Art. 8.º El Poder Ejecutivo queda facultado para imponer requisitos o limitaciones de contralor y vigilancia de los organismos públicos o privados fundamentales para la vida económica, industrial o comercial del país.

Art. 9.º Comuníquese, etc.

## Reflexión final

De haberse aprobado el expuesto proyecto de ley en defensa de las instituciones democráticas, los actos marxistas en el campo político, social, económico y terrorista que asolaron el país en las últimas décadas no se hubieran producido. Resulta poco comprensible que en el país, como en muchos otros países del mundo, por su actuar contra la vida, la propiedad, la libertad y la búsqueda del bienestar de las personas, están prohibidos los partidos nazis que, con su actuación, provocaron 25 millones de muertos<sup>27</sup>, pero que no lo esté el partido comunista, que suma un total de 161 millones de muertos<sup>28</sup>, dispersos en distintas áreas geográficas. La Segunda Guerra Mundial acabó con el virus negro del fascismo y del nazismo, pero dejó el virus rojo con libertad de usar esa libertad para eliminar la libertad de la República, pues no hubo leyes que lo condenaran. Recordemos que muchos ideólogos rojos señalan: «Me pides libertad porque crees en ella, y yo te la niego porque no lo creo». ■

**Recordemos que muchos ideólogos rojos señalan: «Me pides libertad porque crees en ella, y yo te la niego porque no lo creo».**

<sup>27</sup> Estas son las cifras que suman 25 millones de muertos por el nazismo: judíos: 6; eslavos: 5,5; gitanos: 7,4; discapacitados: 3,18 y homosexuales: 2,32.

<sup>28</sup> Estas son las cifras que suman 161 millones de muertos por el comunismo: Unión Soviética: 73; China: 75; Vietnam: 1,5; Corea del Norte: 2,5; Camboya: 2,5; Europa del Centro: 1,2; Ibero-América: 1,9; África: 1,9; Afganistán: 1,55; Cuba: 0,04 (de los cuales 10.000 lo fueron por el Che, llamado por eso el Carnicero de la Cabaña).





# 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, en su destino.  
(Sin cargo en destinos de Buenos Aires, Mar del Plata y Puerto Belgrano).

### 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:	\$ 40.-	\$ 60.-
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.