

# Boletín del Centro Naval



FUNDADO  
EN MAYO  
DE 1882



REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO 136 - VOL. CXXXVI N° 849 SEP / DIC DE 2018

REPÚBLICA ARGENTINA

# Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **849**

SEPTIEMBRE / DICIEMBRE DE 2018



## 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 VGM (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  
Telefax: (+54 11) 4311-0041.  
Conmutador: (+54 11) 4311-1011/16 int. 605  
E-mail: boletin@centronaval.org.ar  
www.centronaval.org.ar

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



Imagen de portada: Óleo del submarino ARA *San Juan* realizado por el artista Allan O'Mill y donado por el señor Ricardo E. Corbacho.  
(Más información en página 241).

**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
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2017 Nota Técnica CONICET
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2017 Nota de Bien Público



## Índice

- 227 CARTA DEL DIRECTOR
- 229 MARINOS ILUSTRES  
**Capitán de Navío Enrique Ricardo Antonio Carranza**  
 A diez años de su fallecimiento
- 230 **Democracia, autocracia y lemas**  
 Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge Paulo Barrales
- 241 **Donación de un óleo del submarino ARA San Juan al Centro Naval**
- 242 **Prospectiva profesional naval**  
 Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez
- 273 **Premios Yacht Club Centro Naval 2018**
- 274 **Un hombre bueno nunca muere**  
 Capitán de Corbeta Médico (R) Eduardo C. Gerding
- 282 **El encuentro de dos puertos: Rosario y Puerto Belgrano unidos por rieles franceses. Actividades comerciales en el puerto militar**  
 Teniente de Navío Sebastián E. Morán
- 292 **Acto Académico en homenaje a Domingo Faustino Sarmiento y Premios Boletín del Centro Naval**
- 299 **Exposición Nacional de Modelismo Naval**
- 300 **Las escuelas en los planes de Protección Civil. Un caso en Haití, luego del terremoto**  
 Capitán de Fragata (R) Alberto Gianola Otamendi
- 308 LIBROS  
**El Margen Continental Argentino. Entre los 35° S y los 55° S en el contexto del artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**, Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto  
**Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur volumen XI, Diplomacia Argentina en Naciones Unidas 2008-2011**, Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI)  
**Tras la estela del Graf Spee**, Enrique Rodolfo Dick
- 310 **La guerra de la Triple Alianza en el frente del río Uruguay**  
 Licenciado Luis F. Furlan
- 321 **Defensa de costas y de puertos en la Argentina (1890-1905)**  
 Licenciada Fabiola Serralunga

- 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:

La prolongada búsqueda del submarino ARA *San Juan* ha llegado a su fin. Conocemos con precisión el lugar donde nuestros camaradas se entregaron al Altísimo. El agua de mar los bendice como lo hace con los hombres del crucero ARA *General Belgrano*, con los del rastreador ARA *Fournier*, con los del remolcador ARA *Guarantí* y con marinos de otros buques militares y mercantes, con pescadores y con valientes aviadores que cayeron en vuelos de rutina o bajo la metralla durante acciones heroicas en los cielos cercanos a Malvinas.

Reposan hermanados con los restos de centenares de hombres de mar que pidieron que sus cenizas estén en el ámbito que eligieron para vivir por siempre. Oremos por ellos y sus familias.

En 1882, la República Argentina era una nación que apuntaba a la grandeza y a un futuro brillante; ambos objetivos fueron alcanzados pocas décadas después. La Marina de Guerra —como otras instituciones y organizaciones sociales, educativas y empresariales— creció explosivamente en pocos años: la capacitación fuera y dentro del país —realizada en aulas, pero, básicamente, en el mar— y la incorporación de unidades modernas y aptas para el ámbito de responsabilidad naval fueron los factores que contribuyeron a ello.

Una generación formada para esa Marina e inspirada en la Argentina creciente fundó el Centro Naval y su *Boletín*, y volcó, en este último, los conocimientos que poseía y que marcaban la derrota que había que seguir. Lo hicieron «frunciendo el ceño», pero sin rebeldía y con profundo entusiasmo, sin abandonar usos y costumbres, manteniendo el espíritu de cuerpo y, según sus propias palabras, «lograron concluir para siempre con las emulaciones mezquinas que retardan el adelanto de la Marina». Probablemente hoy serían considerados «políticamente incorrectos». Analizaban las necesidades del país y trabajaban para un futuro que la mayoría pudo ver.

Los ciento treinta y seis años del Centro Naval lo encuentran en una situación diferente de aquella que existía al momento de su creación. Hoy, la defensa de la Patria en el mar está menguada hasta niveles penosos. El espíritu de cuerpo sufre por camaradas encarcelados y perseguidos por la guerra contra el terrorismo, algunos de ellos, héroes en los archipiélagos australes, lo que obliga a sus camaradas a brindarles su asistencia para atenuar la situación que viven.

Hoy los militares no tenemos un Código de Justicia Militar y no poseemos tribunales de honor porque fueron derogados hace unos años. Ese es el primer paso que se necesita dar, para ello se requiere experiencia en quienes los redacten, en operaciones militares en el aire, en la tierra y en el mar.

La contribución del *Boletín* es mantener el rumbo que marcaron nuestros mayores y continuar publicando aquello que aporte a la grandeza de la Patria, de la Fuerza Aérea, del Ejército y de la Armada Argentina, y satisfaga las aspiraciones intelectuales de nuestro público, sean consocios o no.

En consonancia con lo antedicho, el Capitán Barrales nos da una visión particular sobre doctrinas políticas, y el Capitán Domínguez comparte su mirada sobre la prospectiva profesional.

La Historia, «maestra de vida», nos acerca a:

- la guerra de la Triple Alianza en un original relato sobre las acciones realizadas en el Río Uruguay, a través de la pluma del Licenciado Furlan;
- la construcción de defensas de costas y de puertos en el siglo XIX, estudiados por la Licenciada Serralunga; y
- el nacimiento de lo que algunos mayores llamamos «el trencito de los franceses», narrado por Sebastián Morán.

El *Boletín* se preocupa por citar a hombres y a mujeres que son verdaderos modelos y que poseen aquellos valores que cultivamos los marinos desde siempre.

La figura de un hombre que estuvo del lado opuesto en la batalla del Atlántico Sur es destacada de manera emotiva por el Capitán médico Gerding. Este es el estilo de los hombres de mar: tendemos nuestra mano al que fue enemigo honrado y que actuó con caballerosidad y hombría de bien.

Nuestro permanente colaborador, el Capitán Gianola Otamendi, nos acerca operaciones de protección civil próximas en el tiempo que, pese a tener escenarios diferentes, sirven para adiestrar al personal militar.

Sobreponiéndonos al dolor, confiemos en pasar unas felices fiestas y que el año 2019 nos depare unidad para nuestra Patria y retorno a las tradiciones marineras; como dice nuestro lema, «En unión y trabajo». ¡Hasta el próximo número!

Capitán de Navío (R) Héctor J. Valsecchi  
Director

# Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 31 de marzo de 2017

Presidente	Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique MARTIN
Vicepresidente 1º	Contraalmirante VGM (R) Julio Alberto COVARRUBIAS
Vicepresidente 2º	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 .....	<i>Director del Boletín del Centro Naval</i>
Contraalmirante VGM (R) Pablo Carlos ROSSI	
Capitán de Navío VGM (R) Alberto Miguel SCOTTO ROCHA.....	<i>Jefe del Comité de Deportes</i>
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Alejandro PINGITORE .....	<i>Jefe del Comité de Reglamentación</i>
Capitán de Navío José Alberto MARTI GARRO	
Capitán de Navío VGM (R) Pablo Ramón MARIN.....	<i>Representante del Centro Naval ante la FEMFASE</i>
Capitán de Navío Marcelo Ricardo FLAMINI	
Capitán de Navío VGM (R) Sergio SEPETICH.....	<i>Director de Contacto de la Sede TIGRE</i>
Teniente de Navío Martín Ignacio VILLALBA	
Capitán de Navío Arturo MARTÍNEZ CORDEYRO	
Contraalmirante IM (R) Carlos Alberto COMADIRA	
Capitán de Navío IM (R) Pablo Eduardo FINAZZI .....	<i>Comodoro YCCN</i>
Contraalmirante VGM (R) Rafael Luis SGUEGLIA	
Capitán de Navío IM (R) Jorge Alberto NOBLEA LAMOGLIA.....	<i>Jefe de la Delegación LA PLATA</i>
Contraalmirante VGM (R) Eduardo Raúl CASTRO RIVAS	
Contraalmirante Cont. Juan José PALERMO	

## 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 .....	<i>Jefe del Comité de Actividades Culturales</i>
Capitán de Navío Gabriel GALEAZZI .....	<i>Jefe de la Delegación MAR DEL PLATA</i>
Capitán de Navío (R) Miguel Ángel SANTIAGO.....	<i>Jefe de la Delegación BAHÍA BLANCA</i>
Contraalmirante IM VGM (R) Oscar Alfredo MONNEREAU .....	<i>Director de Contacto Sede OLIVOS</i>
Capitán de Navío Julio Horacio GUARDIA .....	<i>Jefe de la Delegación PUERTO BELGRANO</i>

## 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



# Capitán de Navío Enrique Ricardo Antonio Carranza

A diez años de su fallecimiento

**N**ació en San Martín, provincia de Buenos Aires, el 4 de diciembre de 1910. Sus padres fueron Ricardo Enrique y Clara Luisa Amuchástegui. Ingresó a la Escuela Naval y egresó primero de la promoción 18 de Ingenieros, que corresponde a la 57 del Escalafón Naval. Ocupó, en dos oportunidades, la presidencia de Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE), de 1963 a 1976 y de 1984 a 1986, caso inédito en nuestra función pública y solo comparable con el del Almirante Oscar A. Quihillalt en Energía Nuclear. Gracias a su gestión, creció el astillero, y se construyeron cerca de cuarenta buques civiles y militares. Funcionó a pleno con mano de obra de la zona y, hasta en alguna ocasión, tuvo completas sus tres rampas.

Fue miembro del Consejo de Regencia del ITBA (1958-82), intendente municipal de La Plata (1957-58) y presidente del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval (1969-73), del American Bureau of Shipping (1966-82), del Instituto de Estudios de la Marina Iberoamericana (1966-82) y de la Fundación Argentina de Estudios Marítimos (1970-82). Escribió



artículos y textos escolares, entre ellos «La industria Naval Argentina» (1968). El Canal 11 de televisión lo distinguió como uno de los once hombres del año en 1970. De la mano de este oficial de marina, el Astillero AFNE, actual Astillero Río Santiago (RSA), que pertenecía a la Armada Argentina que lo creó, alcanzó su máximo esplendor y construyó buques de guerra o mercantes y avanzó en la construcción de motores y de locomotoras, bogies para vagones, cruces de vías, compuertas para represas y centrales termoeléctricas. Se dotó al astillero de tres centros de mecanizado que, en su época, era lo más avanzado del mundo. Muchos especialistas lo reconocen como «el padre de la industria naval argentina», y se reserva para el Almirante Edmundo Manera el título de creador del Astillero Río Santiago. Se casó con María Genara de la Serna Maldonado y falleció el 12 de marzo de 2008, a los 97 años, en la ciudad de Buenos Aires. ■

# DEMOCRACIA<sup>(1)</sup>, AUTOCRACIA<sup>(2)</sup> Y LEMAS

---

Jorge Paulo Barrales



**E**l pueblo argentino recibió la democracia recuperada con extraordinario entusiasmo y gran esperanza. En este marco, el 10 de diciembre de 2013, el presidente Alfonsín pronunció su primer discurso ante el Congreso, y una de sus frases más famosas fue aquella que aseguraba que «con la democracia no solo se vota, también se come, se educa y se cura».

Sobre los tres aspectos resaltados en el discurso, la realidad indica que:

- En un país que puede alimentar a 400 millones de personas, la séptima parte de su población padece *hambre*<sup>(3)</sup>.
- La Argentina, que fue líder indiscutida en Latinoamérica en lo que respecta a *educación* pública y gratuita, experimentó un retroceso formidable que lleva a las clases menos pudientes a tratar de refugiarse en la enseñanza privada para alcanzar el modesto objetivo de poder completar los 180 días de clase obligatorios<sup>(4)</sup>.
- A pesar de que el gasto público en *salud*, en términos de PBI per cápita, es el más alto de la región y uno de los más elevados de su historia, quienes trabajan y se atienden en el sistema público creen que «nada ha cambiado» o, incluso, que la situación «está peor»<sup>(5)</sup>.

A lo anterior, debemos agregar el incremento del *delito común* y el *narcotráfico*. Por otra parte, el *desorden* cotidiano donde la protesta ruidosa de pocos vulnera el derecho silencioso de muchos se encamina a ser parte de la rutina diaria a la que la sociedad argentina debe resignarse y acostumbrarse.

Asimismo, la recuperada democracia no pudo erradicar el viejo «estigma de los anti-» que, a lo largo de nuestra historia, nos ha dividido (por ej.: rosismo/antirrosismo, peronismo/antiperonismo y, más recientemente, kirchnerismo/antikirchnerismo). Por su parte, la oposición de turno prioriza mezquinamente el fracaso de su rival en el gobierno por sobre una culminación exitosa de su gestión, beneficiosa para todo el pueblo argentino, pero inconveniente para sus mezquinos intereses. Por lo tanto, nuestro lema nacional «En unión y libertad» sigue estando en deuda con el primer término del binomio que lo compone.

Por todo lo expuesto, el entusiasmo inicial de los argentinos por la democracia se ha deteriorado. El triángulo virtuoso propio de una democracia republicana con tres respetables poderes en sano equilibrio ha perdido credibilidad<sup>(6)</sup>, y sus tres componentes (ejecutivo, legislativo y judicial) han retrocedido seriamente en la consideración de la ciudadanía.

Podemos comparar el actual vínculo del pueblo con esta democracia con un matrimonio tradicional en el que el romance inicial lleno de esperanzas fue derivando hacia una rutina aburrida llena de resignación; pero, no obstante, se mantiene la unión por respeto al carácter sagrado del vínculo y por la secreta esperanza de que vuelva a ser lo que era. Sin embargo, a

Capitán de Navío IM VGM (R)  
Jorge Paulo Barrales

(1) Democracia: Es una forma de gobierno del Estado donde el poder es ejercido por el pueblo mediante mecanismos legítimos de participación en la toma de decisiones políticas. El mecanismo fundamental de participación de la ciudadanía es el sufragio universal.

(2) Autocracia: Es un sistema de gobierno que concentra el poder en una sola figura, cuyas acciones y decisiones no están sujetas ni a restricciones legales externas ni a mecanismos regulativos de control popular.

(3) «Seis millones de personas padecen hambre en la Argentina». Observatorio de Deuda Social de la UCA-05-06-217.

(4) «A casi un mes después del comienzo del ciclo lectivo, ya hay 1 400 000 alumnos que no podrán recibir los 180 días de clase obligatorios por ley, a raíz de la frenética seguidilla de paros docentes». Mariano de Vedia, *La Nación*, 21 de marzo de 2009.

(5) «En los 24 sistemas de salud distintos que operan en el país (uno por cada provincia y el de la ciudad de Buenos Aires), los hospitales públicos muestran graves problemas. Y son al menos 14 millones los argentinos que no cuentan con ningún tipo de obra social o plan de salud y no tienen otra alternativa».

«El 36% de la población no cuenta con ningún tipo de cobertura de salud». Censo 2010. Matías Ahumada Ríjola, *La Nación*, 13 de abril de 2015.

(6) La república se basa en la división, control y equilibrio de tres poderes: El Ejecutivo gobierna, administra y ejecuta el programa político; el Legislativo legisla y controla; y el Judicial administra justicia.

pesar de que el pueblo argentino está decepcionado con esta democracia que ya superó las tres décadas, rechaza la vieja solución del «golpe militar» en un contexto en el que tampoco habría militares dispuestos a ejecutarlo.

Una pregunta difícil: ¿Qué pasaría si, ante una crisis aguda surgida de un explosivo cóctel que mezcle fracaso económico y alta insatisfacción social, surgiera un *líder civil, carismático y autocrático*<sup>(7)</sup> que prometiera «orden y progreso» y se mostrara decidido a obtenerlo «por la razón o por la fuerza»?<sup>(8)</sup>

Para responder esta pregunta, he considerado los siguientes factores:

- Los antecedentes históricos.
- La percepción ciudadana sobre los tres poderes republicanos.
- La posible actitud de las Fuerzas Armadas.

Finalmente, debemos considerar que hay personajes políticos que, tras haber asumido el poder en democracia, con el tiempo despliegan un gobierno autocrático.

**Nota:** El presente trabajo abarca el período comprendido entre el 10 de diciembre de 1983 y el 9 de diciembre de 2015. Se excluye la gestión del actual presidente que, al momento de escribir este artículo, aún no concretó su período, iniciado el 10 de diciembre de 2015.

**«La democracia es el peor sistema de gobierno diseñado por el hombre. Con excepción de todos los demás».**

Winston Churchill (1874-1965).  
Político y Premio Nobel  
de literatura británico.

## LOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS

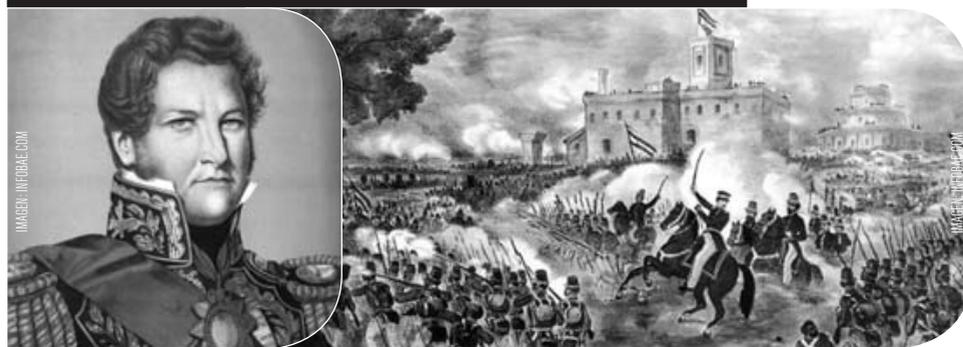
### *Juan Manuel de Rosas*

Rosas es prototipo de liderazgo autocrático. El «Restaurador de las Leyes» ejerció el poder durante dos décadas de la única forma que, según sus defensores, era posible hacerlo en el contexto histórico en que le tocó gobernar. A su prolongada gestión le cabría perfectamente el lema transandino de «Por la razón o por la fuerza».

Rosas marcó una época, dividió a sus contemporáneos y los enfrentó en una prolongada guerra civil, y esa división continúa, hasta hoy, entre los que defienden y atacan su memoria con similar intensidad.

Cuadro 1

### Veinte años de ejercicio continuado del poder



Gobernador de la provincia de Buenos Aires de 1829 a 1832 con «facultades extraordinarias» y de Bs. As. de 1835 a 1852 con «facultades extraordinarias» y la «suma del poder público».

Batalla de Caseros (3-2-1852). Caída de Rosas

(7) «Autócratas modelo 2016: los líderes fuertes se consolidan en el poder»: Vladimir Putin, en Rusia; Recep Tayyip Erdogan, en Turquía. Viktor Orban, en Hungría, se afirman frente a un electorado que pide pragmatismo y un mejoramiento de la calidad de vida, Luisa Corradini, *La Nación*, 16 de octubre de 2016.

(8) «Orden y Progreso», lema nacional del Brasil /// «Por la razón o por la fuerza», lema nacional de Chile.

## Juan Domingo Perón

Perón fue el líder autocrático del siglo xx, como fue Rosas en el siglo anterior. No obstante, Perón accedió al poder en un contexto mucho menos traumático que el que le correspondió a Rosas y fue derrocado, en 1955, sin librar su «batalla de Caseros» por asumir la figura del «león herbívoro».

Cuadro 2

### Diez años de ejercicio discontinuado del poder

#### 1.ª presidencia:

de junio de 1946 a junio de 1952

#### 2.ª presidencia:

de junio de 1952 a septiembre de 1955 (Derrocado por la Revolución Libertadora).

**Exilio** (de 1955 a 1973): Continuó gravitando en la política argentina.

#### 3.ª presidencia:

de septiembre de 1973 a julio de 1974 (Fallecido).



Para resumir las presidencias de Perón (elegido por comicios formales), resultan ilustrativos los siguientes párrafos:

- «Resultó (el gobierno de Perón) así un tipo singular de democracia, en parte, corporativa y, en parte, plebiscitaria, fuertemente autoritaria y hasta dictatorial», Luis Alberto Romero, *La Nación*, 15 de noviembre de 2011.
- «El primer gobierno de Perón, si bien surgido democráticamente, desarrolló de inmediato algunos elementos autoritarios y personalistas bastante marcados: la oposición fue perseguida, aunque los partidos pudieron seguir funcionando con ciertas restricciones, se intervino decisivamente en muchos asuntos que, hasta entonces, habían quedado fuera del ámbito del control gubernamental y, en 1949, se modificó la Constitución para permitir la reelección presidencial», *Autoritarismo Populista y Democracia*, Carlos Sabino.

## Los Presidentes Militares

Entre el primer golpe militar (1930) y el final del último (1983), hubo doce presidentes militares (Cuadro 3) que, si bien fueron autócratas por su forma de ejercer el poder, distaron mucho de ser líderes carismáticos y populares. Muchos de ellos fueron efímeros e intrascendentes, y naufragaron en las internas castrenses que los encumbraron y los derrumbaron.

Si bien inicialmente contaron con el apoyo explícito o implícito de los medios y de parte de la población (Cuadro 4) en función de la situación previa a cada golpe militar, este apoyo se fue diluyendo conforme cada gobierno *de facto* fue avanzando hacia su inevitable fracaso.

No obstante, considerando la cantidad de golpes militares y el amplio lapso histórico que cubrieron (1930-1983), puede decirse que insertaron en el subconsciente colectivo de parte de la población la idea de que el autoritarismo es la consecuencia inevitable de una democracia fallida.

**«La democracia es el proceso que garantiza que no seamos gobernados mejor de lo que nos merecemos».**

George Bernard Shaw (1856-1950). Escritor irlandés.

Cuadro 3

## Períodos de gobierno en la argentina 1930/1982

Autoridad	Lapso	Observ.	Golpes de estado
Uriburu, J.	1930-32	Normalizador	6 septiembre 1930
Ramírez, P.	1943-44	Depuesto	4 junio 1943
Farrel, E.	1944-46	Normalizador	
Lonardi, E.	1955-55	Depuesto	16 septiembre 1955
Aramburu, P.	1955-58	Normalizador	
Onganía, J.	1966-70	Depuesto	29 marzo 1962 28 junio 1966
Levingston, R.	1970-71	Depuesto	
Lanusse, A.	1971-73	Normalizador	
Videla, J.	1976-81	Concluye	24 marzo 1976
Viola, R.	1981-81	Depuesto	
Galtieri, L.	1981-82	Renuncia	
Bignone, R.	1982-83	Normalizador	

Normalizador: Es un presidente interino (no votado en elecciones) que asume frente a la renuncia (generalmente porque el presidente electo no puede hacer frente a una crisis económica, social o política) del titular del Poder Ejecutivo hasta entonces.

«Un pueblo habituado durante largo tiempo a un régimen duro pierde gradualmente la noción misma de la libertad».

Jonathan Swift (1667-1745).  
Escritor irlandés.

Cuadro 4

## Apoyo a los golpes militares



«El 28/6/66 los militares derrocan a Arturo Illia e instauraban la dictadura del General Juan Carlos Onganía.

El golpe fue promovido y apoyado por amplios sectores de la política, el periodismo y los intelectuales.

Contó, además, con la pasividad o el consentimiento de la población», José Eduardo Jorge, Investigador y Consultor en Comunicación y Política, UNLP.

Cabría preguntarse qué pasaría si, ante una crisis de magnitud, se presentase como salvador un autócrata vistiendo por primera vez saco y corbata, en lugar del socialmente devaluado uniforme militar.

## EL PODER EJECUTIVO

A partir de la recuperación de la democracia, la Argentina tuvo varios presidentes, cuyos períodos se resumen como se indica a continuación:

- Dos no terminaron su mandato por razones preponderantemente económicas (Alfonsín y De la Rúa).
- Tres fueron fugaces (Caamaño, Rodríguez Saá y Puerta) y cubrieron la salida traumática de De la Rúa.
- Uno fue provisional y ejerció dos años (Duhalde).
- Uno fue reelecto y fracasó al buscar la segunda reelección («re-re») (Menem).
- Dos buscaron burlar los límites constitucionales mediante la «alternancia matrimonial indefinida», frustrada por la muerte del esposo (Néstor Kirchner-Cristina Fernández).

- Una fue reelecta y fracasó al buscar la reelección indefinida «Cristina Eterna» (Cristina Fernández).
- Uno proveniente de un ámbito ajeno a la política tradicional está ejerciendo su mandato, que debiera culminar en diciembre de 2019 (Macri).

Como síntesis de las sucesivas gestiones, podemos expresar que:

- No se encontró una solución definitiva a las recurrentes crisis económicas.
- Se involucionó en educación y en salud (Cuadro 5).

Cuadro 5

### La tradicional carpa blanca: Símbolo de la protesta docente



- Se mantiene una batalla de final abierto contra la delincuencia y el narcotráfico.
- Se redujo la capacidad nacional de defensa a su mínima expresión.
- Se mantuvo una política exterior pendular (ejemplificada por las «relaciones carnales de Menem» y la «contracumbre» de Kirchner).
- No se pudo ordenar razonablemente la rutina ciudadana por influencia de un trauma posdictadura que condena la «criminalización de la protesta», independientemente de su naturaleza (Cuadro 6).

**«El poder tiende a corromper, el poder absoluto corrompe absolutamente».**

Lord Acton (1834-1902).  
Historiador y político inglés.

Cuadro 6

### Las protestas



Lluvia de piedras sobre la Policía Metropolitana en las afueras del Congreso durante la marcha contra la reforma previsional (18/12/2017).

La Policía Metropolitana soportando estoica y pasivamente una lluvia de piedras, la ocupación ilegal de espacios públicos y de propiedades privadas, y la justicia detenida ante un «terreno sagrado» dentro del territorio nacional no son precisamente grandes incentivos para la inversión extranjera, considerada fundamental para nuestro desarrollo económico.

- Fueron reactivos en temas en que debieron ser previsores y proactivos (Cuadro 7).

Cuadro 7

## Consecuencia de la realidad ignorada y la solución forzada



La «tragedia de Once» fue un siniestro ocurrido el miércoles 22 de febrero de 2012 a las 08.33 a.m.

Renovación ferroviaria posterior a la tragedia de Once.

### «Ningún régimen autoritario dura eternamente».

Barack Obama (1961).

44.º presidente de los EE. UU.

## EL PODER JUDICIAL

El Poder Judicial, «fiscal de la República», está seriamente desprestigiado. La sociedad lo percibe, en gran medida, como una corporación de funcionarios ricos, remisos a abandonar prerrogativas (pago de impuesto a las ganancias), más propensos a defender al delincuente que a su víctima, exasperantemente lentos para juzgar a quienes están en el poder o estuvieron y pueden recuperarlo, y vulnerables a las amenazas o las prebendas

Las detenciones preventivas apresuradas de los que la sociedad percibe como culpables y su excarcelación posterior con argumentos que la sociedad no comprende incrementan el rechazo popular hacia la justicia argentina.

Una figura emblemática que la sociedad asocia con el Poder Judicial es la del ex juez Oyarbide, cuya conducta dentro y fuera del juzgado haría que Dalmacio Vélez Sarsfield se revuelva en su tumba.

Si un líder autócrata avasallara al Poder Judicial (ignorándolo, presionándolo o sobornándolo), sin necesidad de llegar al extremo de suprimirlo, difícilmente habría manifestaciones populares en su defensa.

## EL PODER LEGISLATIVO

El ex presidente Menem, condenado y procesado<sup>(9)</sup>, al asumir como senador e izar la bandera durante la jura de legisladores electos (27/11/2017) representa, para el Poder Legislativo, lo que Oyarbide para el Judicial, y contribuye al desprestigio del Congreso.

Senadores y diputados son recibidos por la sociedad a la que representan como parte de una corporación que protagoniza discusiones más efectistas que efectivas; incurre en el *nepotismo* (Cuadro 8); elude definir cuestiones que la sociedad necesita, como la Ley de Extinción de Dominio<sup>(10)</sup>; aprovecha brechas legales que la sociedad percibe como prebendas indebidas, como el canje de pasajes (Cuadro 9); y muchas veces pierde tiempo en la elaboración y la presentación de *proyectos insólitos* (Cuadro 10) que, en el contexto de la realidad nacional, pueden ser considerados una burla para sus representados.

(9) Menem: Condenado a 7 años de prisión por la venta ilegal de armas a Croacia y Ecuador (nuestro principal aliado en la guerra por Malvinas) y procesado por la voladura de la fábrica militar de Río Tercero (que produjo 7 muertos y más de 300 heridos).

(10) Ley de Extinción de Dominio: Esta ley fue aprobada por la Cámara de Diputados en junio del año 2016 y apunta al decomiso de bienes adquiridos con dinero de origen ilícito, como pueden ser la corrupción y el narcotráfico. Sigue a la espera de que se trate en el Senado.

Cuadro 8

**Nepotismo**

*Nepotismo: Trato de favor hacia familiares o amigos a los que se otorgan cargos o empleos públicos por el mero hecho de serlo, sin tener en cuenta otros méritos. En los Estados donde rige la meritocracia (un sistema para el cual el mérito justifica el ascenso en el marco de una escala jerárquica), el nepotismo está considerado un acto de corrupción.*

«Nepotismo, otra señal de decadencia institucional»

*La Nación*  
25 de julio de 2015

«Llamativa tendencia en el Congreso: más de la mitad de los senadores contrató a parientes».

*La Nación*  
11 de agosto de 2014

«El nepotismo, una plaga sin freno en la política argentina».

*Infobae*  
9 de mayo de 2014

Cuadro 9

**Cámara de diputados 2017: canje de pasajes por dinero**

(*Infobae*, 25 de marzo de 2018)

Montos: desde \$355 800 hasta \$145 045		Diputados que canjearon: 20 (sobre 257)			
PORCENTAJE DE CANJE POR BLOQUES					
1.º FPV	2.º PRO	3.º UCR	4.º UNA	5.º PJ	OTROS
28,85%	20,50%	12,60%	12,50%	5,50 %	22,10 %

Cuadro 10

**Proyectos insólitos (diputados)**

Asociados a los destinatarios geográficos, prescindiendo de los autores

«De la Fiesta de la Cordialidad a la Capital de la Bolita de Cristal», *La Nación*, 27/10/2016

**Viale (Entre Ríos):**

«Capital Nacional del Asado con Cuero»

**Berazategui (Buenos Aires):**

«Capital Nacional del Vidrio»

**Bell Ville (Córdoba):**

«Capital Nacional de la Pelota de Fútbol»

**Paraná (Entre Ríos):**

«Capital Nacional del Disfraz»

**Cañuelas (Buenos Aires):**

«Capital Nacional del Dulce de Leche»

**Recreo (Santa Fe):**

«Fiesta Regional de la Bondiola»

**Mar del Plata (B. Aires):**

«Fiesta de las Vaquillonas con Cuero»

**Bragado (Buenos Aires):**

«Fiesta del Caballo»

**Comallo (Río Negro):**

«Fiesta de la Cordialidad» y «Día Nacional del Cantor Orillero»

**25 de Mayo (Misiones):**

«Fiesta Nacional del Dulce de la Amistad»

**Las Junturas (Córdoba):**

«Fiesta Nacional del Chacinado Casero»

**«Donde hay poca justicia es un peligro tener razón.»**

Francisco de Quevedo (1580-1645). Escritor español.

Nota: La aplicación "Congresoscopio" facilita la consulta de iniciativas en el Congreso.

Por su parte, el manejo político de la *abstención* y el *quorum* es otro cargo que la ciudadanía puede hacerles a los legisladores:

- La *abstención* es una prerrogativa de los legisladores que se traduce en no arriesgar una opinión a favor o en contra de un proyecto (con lo que se elude la responsabilidad de asumir una postura definida) y cobrar, igualmente, su salario como si lo hubiese hecho.

- El *quorum*, por su parte, asegura que las decisiones trascendentes sean tomadas en un marco de adecuado presentismo por parte de los congresistas. Este criterio, obviamente positivo, suele desvirtuarse y se transforma en un «arma política» en manos de los legisladores (amenaza o cumplimiento de «no dar *quorum*»), que emplean para negociar sobre los temas que han de tratarse, motivados por intereses partidarios que no siempre coinciden con los de la sociedad, que será la receptora de las medidas que se pensaba debatir y que, por «falta de *quorum*» verán demorada su resolución.

Asimismo, las pautas constitucionales referentes a la duración de los mandatos y las posibilidades de reelección para senadores y diputados habilitan a los políticos para «reciclarse» en sus funciones y transformar su labor parlamentaria transitoria en una profesión con «estabilidad laboral».

Por su parte, el Congreso incorpora ex presidentes que, en otras culturas políticas más evolucionadas, se alejan de la política formal luego de haber ejercido el cargo de mayor jerarquía previsto en la Constitución Nacional<sup>(11)</sup>.

Pareciera que no está en el «ADN» de los políticos argentinos tomar voluntariamente medidas limitantes para estas prerrogativas que, en caso de adoptarse, generarían aprobación social y renovación política.

Además, en lo que respecta a la formación intelectual de los legisladores, esta dista de ser óptima<sup>(12)</sup>.

Finalmente, y referido al Senado en particular, existe un aspecto de naturaleza económica relacionado con el sostenimiento de las provincias pobres por parte de las más ricas, que podría derivar en una crisis de magnitud tal como lo expresan los párrafos escogidos reflejados en el Cuadro 11.

**«Si la justicia existe, tiene que ser para todos; nadie puede quedar excluido, de lo contrario, ya no sería justicia».**

Paul Auster (1947).  
Escritor estadounidense.

Cuadro 11

### La sombra del senado (párrafos escogidos)

«...el subdesarrollo económico, político y social de la mayoría de nuestras provincias es tan profundo que sus representantes en la Cámara Alta terminan condenando al estancamiento al resto del país...»

«...la continuidad en el poder de las élites que dominan provincias como Formosa, Santiago del Estero, Chaco, Catamarca, San Luis y La Rioja dependerá del mantenimiento de la nación en su conjunto...»

«...explosiones de ira por parte de la clase media trabajadora y de pequeños empresarios y comerciantes de las grandes urbes del centro del país serán cada vez más frecuentes. Subsidiar provincias en donde solo se vive del dinero de los contribuyentes es burlarse de un sector privado asfixiado por una de las presiones tributarias más altas del mundo».

«Así las cosas, si todo sigue igual, ¿podremos prevenir una espiral de violencia que conduzca a una eventual ruptura del orden republicano?»

Gregorio Hernández Maqueda, Coalición Cívica (ARI), *Infobae*, 31/3/2018

(11) «El Senado, la cámara de los ex presidentes peronistas», revista *Noticias*, 29 de noviembre de 2017.

(12) Casi un tercio de los miembros del Congreso Nacional —del período 2015-2017— no tiene título universitario (un 30,77% del total de senadores y diputados no tiene una carrera universitaria), *La Nación*, 20 de julio de 2016.

(13) Fujimori, con apoyo de las FF. AA., disolvió el Congreso e intervino el Poder Judicial (5/04/1992). Las encuestas arrojaron un 82% de apoyo popular a la medida a causa del desprestigio del Parlamento, artículo de opinión de Alfonso Bella Herrera para el diario *Perú 21*.

Al igual que en el caso de la Justicia, si un líder autócrata avasallara o incluso suprimiera al Poder Legislativo, difícilmente habría manifestaciones populares en su defensa, en especial si el líder presenta hábilmente, refiriéndose al Parlamento, la relación entre «lo mucho que cuesta, lo poco que aporta y todo lo que podría hacerse en beneficio del pueblo con el ahorro»<sup>(13)</sup>.

## LAS FUERZAS ARMADAS

La experiencia mundial indica que el apoyo de las FF. AA. es una condición necesaria para que un líder autocrático acceda al poder y lo mantenga. También las necesita de su parte si, habiendo comenzado como un demócrata verdadero, decide mutar al autoritarismo y perpetuarse.

En el caso particular de la Argentina y a partir del retorno de la democracia, las FF. AA. han experimentado una constante decadencia en un marco de desatención de la clase política y de indiferencia de la sociedad a la que deben proteger. La consecuencia es que, actualmente, se encuentran al borde de la completa parálisis operativa (en particular la Armada y la Fuerza Aérea) a causa del alto costo de su material operativo.

La situación mencionada puede responder a la concurrencia de los siguientes factores:

- Temor residual al renacimiento del «partido militar» por parte de la clase política.
- Revanchismo político-ideológico hacia las FF. AA. por los hechos de la última dictadura.
- Incapacidad para definir un rol militar fuera de su empleo interno para paliar desastres naturales.
- Convencimiento de que la integridad territorial o los intereses vitales no están en riesgo y no necesitan el respaldo del poder militar.
- Percepción de que la postergación de las necesidades presupuestarias de las FF. AA. (en beneficio de otros rubros) no generará actos de indisciplina que afecten la gobernabilidad.
- Percepción de que la defensa y la problemática militar asociada no son un tema que interese o movilice a la sociedad.

Como resultado de lo expuesto precedentemente, las FF. AA. argentinas están ávidas de reconocimiento y recuperación de sus capacidades militares, lo cual genera un terreno fértil para que un hábil líder autocrático las coopte y obtenga su respaldo. Para lograr este apoyo, el líder debería hacer con los militares lo que hacen sus pares autócratas en todo el mundo y lo contrario de lo que hicieron los gobiernos constitucionales<sup>(14)</sup>, es decir:

- Asignarles un rol claro y acorde a su naturaleza.
- Aumentarles (en este caso, devolverles) su autoestima.
- Equiparlos apropiadamente para su función principal.
- Brindarles un salario adecuado.

Estos cuatro aspectos (incumplidos) actuando sinérgicamente son los responsables del éxodo de las jerarquías militares medias y bajas hacia el ámbito civil. Por otra parte, sería un gran error focalizar el éxodo castrense únicamente en el factor salarial.

Si el líder autocrático pudiera satisfacer los cuatro aspectos mencionados, lograría el respaldo de un sector (presumiblemente mayoritario) de las FF. AA. No obstante, encontraría resistencia o falta de apoyo en aquellos militares que, tras evaluar la historia reciente, considerasen que, al volver «la verdadera democracia»<sup>(15)</sup>, pasarían a convertirse en los «patos de la boda», mientras que los responsables civiles del *interregno autocrático* obtendrían un «santuario de impunidad» en alguna banca del Congreso, tal como actualmente sucede.

Por lo expuesto, en cada una de las FF. AA. sus cuadros conformarían tres grupos (difíciles de cuantificar *a priori*) con las siguientes características:

- Grupo 1: Apoya al líder desde el comienzo.
- Grupo 2: Niega el apoyo desde el inicio (de forma pasiva o activa).

**«Las leyes injustas son la telaraña a través de la cual pasan las moscas grandes y las más pequeñas quedan atrapadas».**

Honoré de Balzac (1799-1850).  
Novelista francés.

(14) La actitud hacia las FF. AA. fue la gran diferencia entre el «chavismo» y el «kirchnerismo», pese a ser ideológicamente afines.

(15) Sobre la base de los antecedentes, esto sucedería aproximadamente en diez años y por causas preponderantemente económicas.

**«El poder legislativo es aquel que tiene el derecho de determinar cómo habrá de ser empleada la fuerza del Estado».**

*Dos tratados sobre el gobierno civil* (1690), John Locke (1632-1704). Filósofo y médico inglés.

- Grupo 3: Se mantiene indeciso o expectante para definirse a último momento.

Finalmente, en cualquier caso sería determinante la actitud del Ejército Argentino y la Gendarmería Nacional (culturalmente afines) por su poder relativo superior al de las otras dos fuerzas en el ámbito terrestre, donde un eventual conflicto habría de resolverse.

## REFLEXIONES FINALES

El triunfo de la autocracia sobre una democracia fallida es algo posible pero no probable; aunque, si ocurriese, podría generar dos escenarios diferentes:

### 1.º escenario:

La autocracia deviene en una «trilogía tóxica» (Cuadro 12) de *populismo*, *demagogia* y *totalitarismo* que la hace implosionar, lo cual genera una situación peor a la existente antes de la experiencia autocrática.

Cuadro 12

## LA «TRILOGÍA TÓXICA»

### *Populismo*

*Es un vocablo de suma ambigüedad, ampliamente empleado y definido por la Real Academia Española como «tendencia política que pretende atraerse a las clases populares».*

### *Demagogia*

*Empleo de halagos, de falsas promesas que son populares pero difíciles de cumplir y de otros procedimientos similares para convencer al pueblo y convertirlo en instrumento de la propia ambición política. Según la Real Academia Española, «demagogia» es la degeneración de la democracia y consiste en que los políticos, mediante concesiones y halagos a los sentimientos elementales de los ciudadanos, tratan de conseguir o de mantener el poder.*

### *Totalitarismo*

*Régimen político en el que el poder es ejercido por una sola persona o partido de manera autoritaria, lo que impide la intervención de otros, y controla todos los aspectos de la vida del Estado.*

En este contexto, la clase dirigente se vería obligada, *por la fuerza* de los hechos, a reconstruir (pagando un alto precio) una democracia que no se habría perdido si se hubiera obrado conforme a *la razón*.

### 2.º escenario:

La autocracia y el pueblo llegan a una situación de equilibrio en la que este resigna libertades individuales a cambio de *orden* y *progreso* efectivos y comprobables, mediante acciones que el autócrata tomaría sin consideraciones electorales (propias de las democracias débiles), tales como:

- Priorizar el desarrollo de la infraestructura provincial (estratégica) por sobre la del Gran Buenos Aires (electoral).
- Intervenir las provincias deficitarias con gobiernos corruptos, que deben ser sostenidas por toda la Nación.
- Ajustar la política inmigratoria priorizando el realismo sobre el idealismo.

- Promover la población de los espacios vacíos y desalentar la concentración en los núcleos superpoblados, etc.

En este escenario, con tareas impopulares cumplidas y con la clase política habiendo superado sus vicios y limitaciones, la democracia y la autocracia podrían acordar civilizadamente el retorno de la primera y la retirada de la segunda. Esto permitiría la recuperación de una mejor democracia de forma más lenta, pero menos traumática que en el primer escenario.

## La alternativa deseable

Finalmente, si la sociedad argentina cambiara su alto nivel de resignación y de tolerancia para con sus dirigentes («roban pero hacen») por una *condena social masiva y persistente, aunque no violenta*, los funcionarios se verían confinados a reducidos círculos sociales afines, y la única forma de evitarlo sería comenzar a practicar las virtudes ignoradas durante tanto tiempo.

Si esto ocurriese, la autocracia no sería necesaria como interregno entre una democracia fallida y una virtuosa, y la nación podría encaminarse más temprano hacia un futuro mejor, siguiendo el sendero que marca su postergado lema: «En Unión y Libertad». ■

**«No subsiste el estado por las leyes, sino por el poder legislativo».**

*El Contrato Social* (1762).

Jean Jaques Rousseau (1712-1778).

Fue, a la vez, escritor, pedagogo, filósofo, músico, botánico y naturalista.

# DONACIÓN DE UN ÓLEO DEL SUBMARINO ARA SAN JUAN AL CENTRO NAVAL



El señor Ricardo E. Corbacho y el Presidente del Centro Naval



Señor Allan O'Mill

El día 11 de octubre, se recibió, en carácter de donación, un óleo del submarino ARA *San Juan* pintado por el prestigioso artista Allan O'Mill. El presente lo efectuó el señor Ricardo E. Corbacho, ex guardiamarina de la promoción 120, socio del Centro Naval.

El señor Corbacho manifestó su intención de ceder el óleo como forma de homenaje al submarino y su tripulación.

El señor O'Mill es argentino, Teniente del Ejército que emigró, primero, a Bélgica, y hoy es el pintor oficial de la Marina Italiana.

La ceremonia se realizó el día 11 a las 17.00 horas en el Salón Sarmiento, 4.º piso de la Sede Central.

# PROSPECTIVA PROFESIONAL NAVAL

---

Néstor A. Domínguez

**Foto N.º 1.** Imagen usada para el diseño de tapa del *Boletín del Centro Naval* Nros. 750/751 (número extraordinario) correspondiente al 105 aniversario. El mástil de ceremonias de la Delegación Olivos del Centro Naval fue usado para colocar el pabellón argentino en el pico de la cangreja, el gallardete del Centro Naval en la driza de la galleta, en las drizas interiores de la verga, las banderas alfabéticas que deletrean el nombre de la Institución huésped (C-E-N-T-R-O N-A-V-A-L) y, en las drizas exteriores, las banderas nacionales de los diez países líderes que intervinieron en la encuesta.

*El futuro tiene muchos nombres. Para los débiles es lo inalcanzable.  
Para los temerosos, lo desconocido. Para los valientes es la oportunidad.*

Victor Hugo (1802-1883).

## Introducción rememorada

En el año 1986, el por entonces Director del *Boletín del Centro Naval*, Contraalmirante retirado don Fernando Milia, que me conocía por mis artículos publicados, me invitó a escribir con él un trabajo basado en una encuesta internacional que haríamos sobre cómo serían las Armadas del mundo en el año 2002. En dicho año, el Centro Naval cumpliría 100 años de existencia, y el trabajo era una de las maneras de rendir homenaje y de festejar tal acontecimiento. Con esto, el Almirante Milia me volvió a meter de lleno en la profesión que había abandonado al retirarme voluntariamente. Ocurrió así porque me interesó el desafío. De esta manera, el trabajo recibió la denominación de «Las Armadas del Año 2002».

La gran cuestión era hacer preguntas a los Jefes de Estado Mayor de unas 30 armadas del mundo sobre cómo veían prospectivamente la evolución de sus instituciones hacia el año 2002. Debían hacerlo a través de las respuestas a una cantidad de preguntas de futuro que debíamos formular y que no debían superar las cincuenta. Luego, buscaríamos publicar las preguntas y las respuestas correspondientes de un modo comparativo y sacar conclusiones de carácter general sobre los escenarios de futuro posibles en las Armadas del mundo.

Primero, había que establecer cuáles serían las preguntas, luego, visitar a los agregados navales/militares de los países de interés destinados en Buenos Aires y, finalmente, entregarles los cuestionarios para que lograran que los respectivos Jefes de Estado Mayor de las armadas de los países convocados, junto con sus asesores, las contestaran.

Hice un cuestionario de más de cien preguntas que, luego, fuimos rechazando o modificando con el Almirante Milia. Más tarde, sometimos el cuestionario depurado a los miembros de la Plana Mayor de la Escuela de Guerra Naval (fundamentalmente, al entonces Capitán de Navío don Carlos Alberto Frasch). Hubo algunas ampliaciones y modificaciones y, al final, nos quedamos con 47 preguntas que dividimos en las siguientes secciones:

- Sección A: Personal
- Sección B: Operaciones de superficie
- Sección C: Operaciones submarinas
- Sección D: Operaciones aeronavales
- Sección E: Operaciones anfibias
- Sección F: Minas y torpedos
- Sección G: Electrónica y comunicaciones

Con el Almirante, nos dividimos a los agregados navales que íbamos a visitar. Yo me encargué de los correspondientes a los EE. UU. de Norteamérica, la Unión Soviética, Francia, Suecia, Israel, Perú, la República Sudafricana, Uruguay y Bolivia.

Me impresionaron las medidas de control que debí superar para poder hablar con un coronel israelí. Poco tiempo después, la embajada fue demolida por una tremenda explosión.

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.

*Sigue en la siguiente página.*

Viene de la página anterior.

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 *El Arte de Comprender la Naturaleza*, entre otros libros, además de numerosos ensayos sobre temas del mar, electrónica, espacio ultraterrestre, ecología y filosofía publicados en revistas del país y del extranjero.

**«Evidentemente, contestar el cuestionario con visión prospectiva no era para nada cómodo para los involucrados».**

También me sorprendió que el Agregado Naval soviético, un submarinista que había tenido un destino en submarinos nucleares en la Península de Kamchatka (Siberia), me hablara todo el tiempo de Maradona. Me advirtió sobre las dificultades burocráticas que debían ser superadas. Le dije que contestara, porque los estadounidenses lo harían; no hubo caso, al final no contestaron. Debo admitir que en todas las entrevistas fui muy bien atendido, y algunos contestaron y otros no.

Obtuvimos respuestas de las siguientes armadas y sus correspondientes Jefes de Estado Mayor:

Armada de Alemania: Vicealmirante Hans-Joachim Mann

Armada Argentina: Vicealmirante Ramón A. Arosa

Armada Brasileña: Almirante Enrique Saboia

Real Armada del Canadá: Vicealmirante James C. Word

Armada Española: Almirante Fernando Nardiz Vial

Armada de los EE. UU. de Norteamérica: Almirante Carlisle A. H. Trost

Armada de la India: Vicealmirante B. Guha

Armada de Italia: Almirante Giasone Piccioni

Armada de Noruega: Contraalmirante Bjarne M. Grimstvedt

Armada de Suecia: Vicealmirante Bengt Schuback

Evidentemente, contestar el cuestionario con visión prospectiva no era para nada cómodo para los involucrados. Las armadas son muy conservadoras, y renovar material siguiendo el impulso de la innovación tecnológica es muy costoso y nada fácil. Hubo quienes no contestaron por razones políticas o geopolíticas, algunos se excusaron, y otros no lo hicieron. Esto último es atribuible a la sencilla razón de que no pensaban en el futuro de las instituciones que dirigían. Fue así dado que, a 15 años vista, ello excedería ampliamente su posible mandato en el cargo.

Trabajé arduamente hasta que logramos sacar el *Boletín del Centro Naval*, Número especial 750/751, de julio-diciembre de 1987 (1) (Véase la Foto N.º 1), llamado «Las Armadas del año 2002». Este mereció notas especiales de reconocimiento por parte del Contraalmirante James F. Dorsey de la Armada de los EE. UU., USN; del Capitán de Navío C. J. Hammarskjöld, Agregado Naval de la Embajada de Suecia en los EE. UU.; de nuestro querido profesor de Análisis Matemático de la ENM, Juan M. Alessi; del Vicealmirante William E. Ramsay, Subcomandante en Jefe de la USN; del Almirante Hunt Hardisty, Comandante en Jefe del Comando del Pacífico de la USN, quien dijo: «[...] es un emprendimiento muy ambicioso y, en mi opinión, notablemente exitoso»; del Editor Jefe Fred H. Rainbow de la Revista *Proceedings* de la USN, quien dijo: «su revista tiene un único defecto», «¿Cuál?», le preguntó el Almirante Milia, «que “Las Armadas del año 2002” no se nos haya ocurrido a nosotros», le contestó; del Comodoro E. E. Lawder, Canadian Defence Liaison Staff en Washington; del Contraalmirante J. J. Hernández, Comandante de la Escuadra Aeronaval de la Flota del Pacífico, USN; del Almirante Frank B. Celso, Comandante en Jefe de la Flota del Atlántico, USN; del Almirante James R. How, representante de los EE. UU. ante el Comité Militar de la OTAN, USN; del Vicealmirante J. B. Wilkinson, Comandante de Sistemas Aeronavales, USN; del Contraalmirante P. D. Smith, Director de Política Militar y Planes, USN, y de Enrique Saboia, Ministro de Marina de Brasil, quien expresa que esa publicación: «[...] nos permite visualizar una proyección realista de las enormes posibilidades de las marinas para el próximo siglo».

Este trabajo nos dio mucha satisfacción tanto al almirante —ya fallecido— como a mí, y creo que, dado que ya han pasado otros quince años desde el año 2002, no estaba de más que alguien se dedicara a verificar si los pronósticos se cumplieron. Sentí el peso de esta responsabilidad en los últimos años y, por ello, ahora me aboco a esta hermosa tarea profesional.

Para hacerlo, nada mejor que usar como base las conclusiones que sacamos con el Almirante Milia sobre las diez respuestas recibidas y compararlas con las situaciones actuales respondiendo las mismas preguntas luego de pasados dos períodos respecto del primero estimado prospectivamente (estos son 1986-2002 y 2002-2017).

En cada caso, estimaré si se ha cumplido o no con la visión combinada de los jefes de los estados mayores y si han aparecido innovaciones imprevistas que hayan cambiado radicalmente lo pronosticado para los distintos aspectos de la guerra en el mar o desde el mar.



Cadetes -hombres y mujeres- de la Escuela Naval Militar de la Argentina.

Haré el análisis siguiendo el orden antes establecido para las secciones y las preguntas correspondientes. Me basaré en la información de la que pueda disponer de Internet, de mi biblioteca y de otras bibliotecas, pero espero que, ante los errores que indefectiblemente voy a cometer, haya lectores que puedan introducir informaciones actualizadas que, por mi ignorancia, de seguro no tendré en cuenta. Se trata nada más y nada menos que de un desafío profesional respecto de saber cómo estamos parados ante las posibilidades y las falencias de la guerra en el mar que somos capaces de librar como oficiales de marina y en defensa de la República Argentina. Esto es intergeneracional, y las futuras generaciones de oficiales de marina nos están mirando.

También es indudable que, luego de treinta años, las preguntas seguramente serán otras, y sería bueno que los actuales oficiales de marina en actividad las piensen para saber cómo debería ser nuestra Armada para el año 2032 siguiendo una política fluvial, marítima y oceánica consensuada en la sociedad puesta frente al mar que hemos delimitado.

**«En cada caso, estimaré si se ha cumplido o no con la visión combinada de los jefes de los estados mayores y si han aparecido innovaciones imprevistas [...]».**

## Análisis de las respuestas y conclusiones actuales en cada caso

### Sección A: Personal (1. pág. 433)

**1:** ¿Su armada de 2002 tendrá mujeres que integren la dotación de buques y de aviones? En caso de respuesta afirmativa: ¿En qué proporción? ¿En qué roles?

**Respuesta combinada:** Ninguna Armada prevé su desempeño en tareas operativas a bordo de buques o de aviones. El Almirante Piccioni (Italia) señala que Italia está próxima a establecer el Cuerpo Auxiliar Femenino. La respuesta del Almirante Trost (EE. UU.) indicaría la existencia de una presión «feminista» para abrir el campo «ilimitadamente». El Almirante Schuback señala que «en el caso sueco, no habrá concriptos femeninos».

**Situación actual:** En la Armada Argentina, hay mujeres a bordo de los buques de guerra, de los aviones navales y de las tropas de Infantería de Marina, sin limitación por especialidades (2). En nuestra Escuela Naval Militar, aproximadamente una cuarta parte de los cadetes son de sexo femenino, y las ya graduadas ostentan la jerarquía de tenientes de navío. Su comportamiento es normal, y no se han presentado problemas mayores. Otro tanto ocurre con la Armada de España. En la Armada de los EE. UU. de Norteamérica, USN, actúan 53 391 mujeres en funciones tradicionales y no tradicionales (de combate). Concluyo que, pese a los deseos del Almirante Trost, el feminismo ha triunfado. En Italia, la incorporación es baja, resistida y recién comenzó a producirse en 1999<sup>(3)</sup>.

**Conclusión:** La prospectiva de los Jefes de Estado Mayor ha fallado.

**«La Armada, junto con el resto de las Fuerzas Armadas, se ha pasado al segundo grupo para recurrir a voluntarios».**

**2:** ¿Habrá lugar a bordo, en el año 2002, para *personal reclutado mediante conscripción*? ¿Cuál será el lapso de servicios una vez entrenado? ¿Cree usted que la conscripción, en alguna de sus formas, puede ser útil para reclutar oficiales? ¿Cuál es el lapso de servicios después de cumplir el período de adiestramiento?

**Respuesta combinada:** Las respuestas comprenden tres grupos bien diferenciados. El que integran Alemania, la Argentina, el Brasil, España, Italia, Noruega y Suecia, que recurren actualmente a la conscripción y piensan seguir con ella hasta el año 2002. La opinión del grupo está resumida en la respuesta del Almirante Nardiz Vial (España).

El segundo grupo está compuesto por el Canadá y la India que son, tradicionalmente, armadas de voluntarios.

Finalmente, quedan los Estados Unidos, que consideran la conscripción solo un recurso para tiempo de crisis, aunque mantienen listo todo el aparato administrativo.

El período inicial de instrucción es, para la mayoría, de dos a cuatro meses, y para los EE. UU., de hasta cinco.

Analizando los lapsos de instrucción y el período de servicio completo, se comprueba que se dedica a instrucción entre el 20% y el 30% del servicio militar.

Este tiempo de servicio tiene un mínimo de un año. Queda implícita la inconveniencia de un período más corto.

En cuanto a la conscripción como método para reclutar oficiales, las respuestas se dividen en dos. Recurren al sistema los cuatro países latinos y Suecia. No lo hacen Alemania Federal, Canadá, los Estados Unidos y la India.

En cualquier caso, el sistema tiene carácter marginal o complementario.

**Situación actual:** La Armada, junto con el resto de las Fuerzas Armadas, se ha pasado al segundo grupo para recurrir a voluntarios.

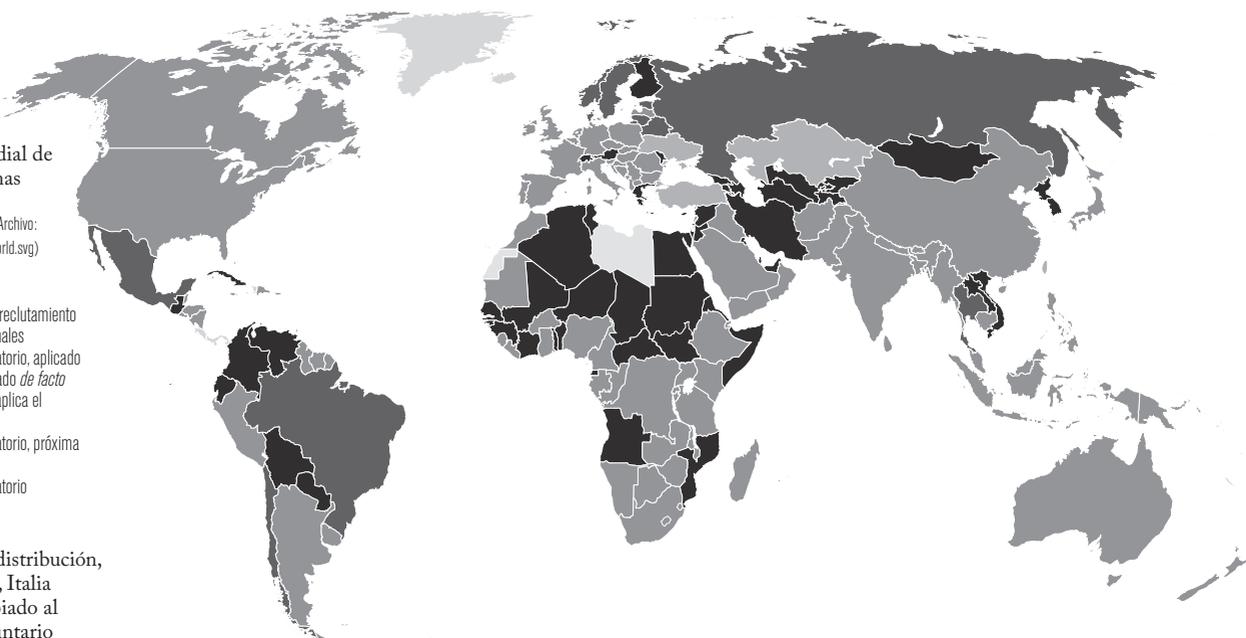
En el mundo, la situación es la siguiente <sup>(4)</sup>

Distribución mundial de los distintos sistemas de conscripción

([https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Conscription\\_map\\_of\\_the\\_world.svg](https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Conscription_map_of_the_world.svg))

- Sin fuerzas armadas
- Fuerzas armadas de reclutamiento voluntario o profesionales
- Servicio militar obligatorio, aplicado *de jure* mas no aplicado *de facto* (Actualmente no se aplica el reclutamiento)
- Servicio militar obligatorio, próxima abolición (en 2 años)
- Servicio militar obligatorio
- Sin datos

Según esta nueva distribución, Alemania, España, Italia y Suecia han cambiado al reclutamiento voluntario mientras que el Brasil y Noruega siguen con el servicio militar obligatorio. Los otros dos grupos siguen como estaban.



**Conclusión:** El sistema parcialmente ha virado al cumplimiento de una función complementaria como, en cierto modo, estaba previsto por los Jefes de Estado Mayor.

**3: Responsabilidad del Comandante.** La robotización que es de esperarse en las unidades navales de 2002 planteará una nueva ubicación del hombre ante los sistemas que debe operar. El caso más agudo que se planteará —sin dudas— es el del Comandante.

¿Pasará su función a limitarse a un veto u opción entre proposiciones que le serán presentadas por un sistema informático? ¿Habrá lugar para la iniciativa creativa ante saturaciones que el *software* no prevea? Y en condiciones de falla severa, ¿será posible ejercer con un mínimo de eficacia la función de comando?

**Respuesta combinada:** La respuesta del Almirante Guha (India) es un buen resumen de las restantes. Es unánime la opinión de que los sistemas de computación, informática o robotización no han inhibido (ni inhibirán) la iniciativa creativa de los Oficiales en Comando Táctico (OCT).

También hay unanimidad en que la posibilidad de fallas de sistemas requiere adiestramiento en condiciones de fallas severas.

**Situación actual:** Los sistemas se han hecho más complejos a la par que más confiables gracias a los avances de la electrónica, el perfeccionamiento del *software* y la robótica.

**Conclusión:** Los Jefes de Estado Mayor no se han equivocado en su respuesta unánime.

**4: Las tripulaciones y la robotización.** El alto grado de robotización en las unidades de 2002 alterará: ¿El número de tripulantes de cada tipo de buque? ¿El perfil de la tripulación en cuanto a jerarquías (oficiales, suboficiales, clases, marinería)?

**Respuesta combinada:** La mayoría de los almirantes coinciden en que el incremento de la robotización reducirá las tripulaciones hasta un mínimo fijado por la seguridad bajo daño.

Esta ventaja será compensada por una elevación de las jerarquías y una mayor demanda de las especialidades más sofisticadas.

**Situación actual:** Respecto de las dos preguntas formuladas, la situación se mantiene, pero la demanda de especialidades más sofisticadas requiere, ahora, del uso de la robótica con drones de gran capacidad de obtención de información del enemigo y de la posibilidad de llevar en ellos armas letales bajo el concepto de «letalidad distribuida».

**Conclusión:** Las previsiones de los almirantes fueron correctas. En su época, los drones ya eran usados como blancos telecontrolados no tripulados para pruebas de artillería y de lanzamiento de misiles.



Dron militar de los EE. UU.

### 5: Personal y confiabilidad de sistemas

El alto grado de especificación que, presumiblemente, tendrán las unidades navales en el año 2002 planteará el problema de la disponibilidad de los sistemas.

¿Piensa usted que la disponibilidad se asegurará mediante el mantenimiento o la solución de fallas mediante reemplazo? ¿El reemplazo estará previsto por módulos funcionales, unidades, equipos o sistemas complejos? ¿El mantenimiento y la reparación por reemplazo se traducirán en una necesidad de personal más capacitado o permitirán —por el contrario— hacerlos con personal menos especializado?

**«Los sistemas se han hecho más confiables gracias a los avances de la electrónica, el perfeccionamiento del *software* y la robótica».**

**Respuesta combinada:** La mayor parte de las respuestas expresa enfáticas esperanzas en los BITE (equipos de prueba autoincluidos); la del Almirante Mann (Alemania) es una respuesta típica.

El Almirante Guha (India) señala los riesgos de apremios financieros, que pueden limitar la adopción de la técnica de reemplazo de sistemas.

El Vicealmirante Arosa (Argentina) coincide en que los apremios financieros pueden limitar la adopción de la técnica de reemplazo de sistemas y señala, también, la posibilidad de fallas en los BITE, lo que limitaría la oportunidad de prescindir de personal altamente calificado.

**Situación actual:** Los avances en las tecnologías aplicadas a los muy diversos sistemas de armas navales han permitido aumentar el Tiempo Medio entre Fallas (TMEF), y la capacitación de ingenieros y de técnicos ha reducido el Tiempo Medio para Reparar (TMPR) con la asistencia de los BITE (ahora, también, más confiables). Por otra parte, el crecimiento de las capacidades del posible enemigo aumenta la complejidad de los sistemas propios, y esto atenta contra su disponibilidad para el combate.

**Conclusión:** Se debe admitir que los BITE no pueden cumplir actualmente con la detección de todas las fallas y averías posibles en un sistema; por ello, su diagnóstico no es del todo confiable, y se debe recurrir al conocimiento y la experiencia de los ingenieros y los técnicos de mantenimiento para cubrir ciertas posibilidades de diagnóstico. Los problemas financieros son cada vez más limitativos para las posibilidades de reemplazo y de mantenimiento de los sistemas navales. Esto afecta, principalmente, a las armadas de los países menos desarrollados en la construcción naval.

«(...) se debe recurrir al conocimiento y la experiencia de los ingenieros y los técnicos de mantenimiento para cubrir ciertas posibilidades de diagnóstico».

## 6: Adiestramiento sin navegar

Se dispone de nuevos dispositivos que permiten el adiestramiento con el buque amarrado, lo que permite economizar dinero, tiempo y repuestos, aunque el adiestramiento en el mar es más eficaz. Al respecto:

¿Cree usted que ya se ha llegado a una saturación en esa modalidad de adiestramiento o que, por el contrario, esta se acrecentará hacia el año 2001? ¿Piensa usted que el empleo de simulación se desarrollará hasta hacer posible prescindir de los centros de adiestramiento en tierra firme?

**Respuesta combinada:** Todas las respuestas coinciden en que se acrecentará el uso de simuladores y de otras ayudas. El Almirante Schuback (Suecia) asigna carácter de probable al incremento de la robotización. De todas maneras, el entrenamiento en el mar y en vuelo seguirá siendo imprescindible. Pero un mejor entrenamiento previo, mediante equipos *ad hoc*, redundará en un aprovechamiento de los días de mar y las horas de vuelo.

**Situación actual:** El Almirante Schuback (Suecia) se equivocó; la robotización sigue su camino exitoso por la sencilla razón de que el ahorro de vidas humanas y su menor tiempo de respuesta ante amenazas muy variadas y repentinas son meritorios. Además, es evidente que la insistencia del uso de veleros para las navegaciones de instrucción muestra la necesidad del amarineramiento en los cuadros navales, y eso no puede ser reemplazado por simuladores. Tampoco los simuladores aéreos podrán reemplazar la experiencia en el aire. El aumento de los costos para navegar y volar sigue siendo un incentivo para el desarrollo de simuladores que ya invaden los institutos de formación de nuevos cuadros y los centros de adiestramiento en tierra. De todas maneras, estos últimos no podrán prescindir de ciertas prácticas de adiestramiento según pautas reales.

**Conclusión:** Pese a alguna equivocación, lo que los almirantes atisbaban hace treinta años se va cumpliendo en la realidad.

## Sección B: Operaciones de superficie (1. páq. 471)

**1: Tamaño de las unidades.** Existen dos tendencias generales en el diseño de buques de guerra, propias de las técnicas.

- a) Una es hacia el *gigantismo* sin diversificar sus misiones o sus funciones. La razón es que el casco es parte cada vez menos gravosa del costo de un buque de guerra; un mayor tamaño facilita el control de averías y permite ofrecer mayor confort a la tripulación, permite la modernización o el cambio de funciones mediante la sustitución o el agregado de módulos y, en algunos casos, hasta permitiría convertir buques mercantes para cumplir funciones militares.
- b) La otra tendencia es tener *muchos buques pequeños*. Esta se funda en que la multiplicación de unidades facilita las operaciones propias y dificulta las del adversario, el avance tecnológico permite instalar gran potencia de fuego en cascos livianos y, finalmente, el buque pequeño tiene, en general, funciones específicas bien determinadas, lo que contribuye a la eficiencia del conjunto.

Hacia 2002, ¿su Armada se adherirá a alguna de estas tendencias?

**Respuesta combinada:** Las respuestas indican que las Armadas se van a adherir a las dos tendencias. El énfasis depende del tipo de responsabilidades de cada una y, en este sentido, la respuesta del Almirante Trost (EE. UU.) difiere de la de sus colegas jefes de Estado Mayor o comandantes de armadas medianas.

**Situación actual:** Cada armada sigue eligiendo los buques más adecuados a sus necesidades puntuales. En esto no importa si se opta por el gigantismo, por muchas unidades pequeñas o por ambos tipos de unidades. Lo importante es no construir o adquirir buques absurdos, que no sirvan adecuadamente a los fines de la defensa en el mar de cada caso particular. Véanse ejemplos en <sup>(5)</sup>.

**Conclusión:** Las respuestas de todos los almirantes fueron las adecuadas. En el caso del Almirante Trost (EE. UU.), no debemos dejar de lado el hecho de que la USN también ha diseñado y construido buques de guerra absurdos.

**2: Velocidad.** Considerando que las velocidades de los medios y las armas que amenazan a los buques de superficie superan ampliamente las de estos, ¿cree usted que sería rentable el esfuerzo que requeriría incrementar las velocidades actuales? La velocidad máxima de los buques de guerra actuales está alrededor de los 27 nudos, ¿sería posible y aceptable llevarla a 50 nudos en el año 2002? ¿Sería posible conseguir el incremento mencionado en la pregunta anterior sin pagar el precio de un deterioro en las firmas acústica e infrarroja?

**Respuesta combinada:** Es significativa la dispersión de las respuestas referentes a si se considera rentable un aumento significativo de las velocidades actuales. Puede ser que esa dispersión sea efecto de una mala redacción de nuestra pregunta, que debió explicitar que se refería a cascos convencionales.

El Vicealmirante Arosa (Argentina) expresa dudas acerca de que una armada mediana pueda afrontar los costos correspondientes.

La misma dispersión se constata cuando la pregunta se concreta en el hito de los 50 nudos. En cambio, es unánime la convicción de que será posible controlar las firmas acústica e infrarroja.

La respuesta del Almirante Wood (Canadá) agrega una correcta valoración del factor geográfico.

**«Cada armada sigue eligiendo los buques más adecuados a sus necesidades puntuales».**

**Situación actual:** Dadas las velocidades actuales de los buques de guerra (de un máximo de alrededor de 30 nudos), no ha sido rentable aumentar la velocidad, y menos hasta unos 50 nudos, salvo en casos de usos muy especiales. Los avances tecnológicos tendientes a lograr una baja emisión de ruidos y el control de las emisiones de líquidos o de gases con temperaturas elevadas han permitido que lo afirmado por los almirantes en relación con las firmas acústica e infrarroja tenga visos de aplicación práctica.

**Conclusión:** Debido a que el aumento significativo de las velocidades no se ha producido, no ha habido ni un encarecimiento de operación de los buques de superficie basado en mayor costo de combustible ni un problema por mantener las velocidades usuales.

**3: Compromiso, velocidad, autonomía.** En lo relativo a la velocidad, hay tres elementos que usualmente son contradictorios en el diseño de las unidades navales: la movilidad estratégica, que es función de la velocidad sostenida; la autonomía, que posibilita o limita la permanencia en operaciones; y la velocidad de flanco, que califica la agilidad táctica.

¿Cree usted que en el año 2002 el progreso técnico permitirá una mejor solución de compromiso?

**Respuesta combinada:** Existe una leve mayoría de respuestas dudosas sobre la posibilidad de mejorar el compromiso velocidad-autonomía. El Almirante Schuback (Suecia) señala que el aumento de velocidad será posible mediante los buques con efecto de superficie.

El Almirante Trost hace un preciso deslinde entre táctica y estrategia, y señala los atractivos que para la última tendría una armada de 50 nudos.

**Situación actual:** Los buques de efecto de superficie no han tenido mayor éxito en los países que los han promovido (EE. UU., China y Rusia, principalmente), dan velocidades de entre 40 y 50 nudos, pero tienen poca autonomía, consumen mucho combustible y pueden llevar un peso de armamento limitado; son más aptos para el asalto anfibio<sup>(6)</sup>.

Por la información de la que dispongo, la «Armada de 50 nudos» del Almirante Trost (EE. UU.) aún no ha nacido, y estimo que será difícil que lo haga en las próximas décadas.

**Conclusión:** El compromiso velocidad-autonomía no parece algo fácil de resolver, incluso para las grandes potencias navales. Las previsiones de los almirantes al respecto por ahora no han sido cumplidas. Probablemente, la propulsión nuclear sea la mejor opción.



Buque de colchón de aire  
(PIXHERE)

**4: Vida de cascos y sistemas.** Es un hecho observable que la vida útil de un casco es dos o tres veces más larga que la de los sistemas de armas que porta, respecto de este dato de la realidad: ¿Piensa usted que en 2002 esa relación se mantendrá? Si cree que va a cambiar, ¿en qué sentido cree usted que lo hará?

Los buques que navegarán en 2002 son ahora un proyecto en los tableros de los arquitectos navales, ¿se los imagina todavía como una plataforma durable sobre la cual se sucederán dos o tres sistemas de armas?

«El compromiso velocidad-autonomía no parece algo fácil de resolver, incluso para las grandes potencias navales».

**Respuestas combinadas:** Son mayoría los almirantes que creen que se incrementará la relación vida útil del casco/vida útil de los sistemas de armas.

Tal creencia se apoya tanto en una mayor vida de los cascos (por mejoras en los materiales empleados en su construcción) como en una obsolescencia cada vez más precoz de los sistemas de armas como consecuencia del acelerado proceso de innovación tecnológica y del envejecimiento del material de los componentes.

Obviamente, los Almirantes Mann (Alemania) y Arosa (Argentina) coinciden en el concepto del buque como portamódulos, puesto que ambas Armadas han adoptado el sistema MEKO.

**Situación actual:** El concepto del buque como portamódulos ha sido exitoso en las armadas más desarrolladas del mundo. Es un hecho que la innovación tecnológica de los sistemas de armas tiene un régimen más acelerado que el que afecta a los cascos. También está claro que la función de combatir, si bien requiere que se cumplan las de flotar y de moverse, es la que distingue a los buques de guerra del resto de los que se desplazan por el mar. Es un hecho que la obsolescencia tecnológica y por envejecimiento de los sistemas de armas es más rápida y que poder reemplazarlos por módulos tecnológicamente más avanzados, sobre un mismo casco, representa una ventaja bélica y económica insoslayable.

**Conclusión:** Creo que los almirantes, sobre todo Mann y Arosa, no se han equivocado en su visión para el futuro de sus Armadas.

## Sección C: Operaciones submarinas (1. pág. 495)

**1: Tamaño de las unidades.** En los submarinos se reproduce la antinomia, en cuanto al desplazamiento, ya analizada para los buques de superficie. En el caso de los submarinos, cabría agregar que un desplazamiento reducido implica ventajas en cuanto a blanco ofrecido y operabilidad en aguas restringidas o poco profundas.

¿Su Armada tenderá en 2002 hacia el gigantismo o hacia el enanismo en lo que a submarinos respecta?

**Respuestas combinadas:** El Almirante Trost (EE. UU.) es el único que reconoce una tendencia al gigantismo. Los demás almirantes se adscriben a un tamaño mediano. Nadie vota por el enanismo.

La discrepancia entre la USN y las demás armadas es obviamente una consecuencia de las distintas responsabilidades: globales en la estrategia estadounidense, más reducidas en las restantes.

La valoración del factor geográfico se repite aquí y ahora en la respuesta del Almirante Mann (Alemania).

**Situación actual:** Sobre la base de las fotos, agregadas a continuación, y de otras informaciones, se puede decir que el gigantismo que acompañó a los submarinos de la Unión Soviética y de los EE. UU. de Norteamérica durante la Guerra Fría se sigue manteniendo luego de que ella se diera por finalizada. Otros países, como Gran Bretaña y Francia, también siguieron esa tendencia con sus submarinos clase Vanguard y clase Triumphant, pero con tonelajes inferiores a los rusos. Si bien Rusia, Gran Bretaña y Francia no contestaron nuestra encuesta, pese a haber sido invitados a hacerlo, considero pertinente incluir esta información en este caso. El resto de los diez países involucrados en la encuesta han recurrido a submarinos de tamaño mediano sin caer en el enanismo. No obstante, cabe mencionar, pese a que Chile no intervino en esta encuesta, que en la EXPONAVAL de 2012, este país sorprendió presentando un submarino enano clase 250 denominado Cocodrile, que se encontraba en desarrollo.

**«El concepto del buque como portamódulos ha sido exitoso en las armadas más desarrolladas del mundo».**



Dos submarinos rusos clase Typhoon (los más grandes del mundo), de 24 000 t en superficie y 36 000 t en inmersión  
(FORUMS AIRBASE)



Submarino Seawolf (2004) de los EE. UU. de Norteamérica con un desplazamiento de 9142 t en inmersión  
(FDRA-NAVAL.BLOGSPOT.COM)

**Conclusiones:** Las previsiones de los almirantes que respondieron a la encuesta se han confirmado a lo largo de estos treinta años.

**2: Sigilosidad.** ¿Cree usted que en el año 2002 el avance técnico permitirá disponer de submarinos con las siguientes características?

- Que sean acústicamente transparentes al sonar activo;
- Que resulten sigilosos para el sonar pasivo por una firma acústica suficientemente baja;
- Que tengan una firma infrarroja razonablemente baja;
- Que estén eficazmente blindados respecto de las radiaciones nucleares y electromagnéticas.

**Respuestas combinadas:** Los Almirantes Mann (Alemania), Arosa (Argentina), Saboia (Brasil), Guha (India) y Piccioni (Italia) comparten una firme creencia en las posibilidades técnicas de controlar la firma acústica.

El Almirante Trost (EE. UU.) expresa una moderada confianza, al igual que el Almirante Wood (Canadá).

Las conclusiones generales a este respecto son las siguientes:

- a) La transparencia acústica absoluta es algo inalcanzable, pero se confía en llegar a valores satisfactorios.
- b) Una mejora de la firma acústica implica otra paralela de los sonares pasivos, por lo que se opera una compensación.
- c) Parece posible controlar las radiaciones electromagnéticas y nucleares mediante mejoras en los blindajes.

**Situación actual:** Las conclusiones anteriores a) y b) se han confirmado. El control de las radiaciones electromagnéticas incluye fundamentalmente un factor humano que, más allá de los blindajes, debe evitar que el submarino sea detectado en cuanto a su posición, reconocimiento e identificación por parte de las contramedidas electrónicas del enemigo. En lo que respecta a las radiaciones nucleares, ha habido accidentes con submarinos; ocho están hundidos en los mares del mundo. El caso del submarino ruso *Kurst*, en servicio desde el año 1995, tuvo relevancia informativa mundial.

El Académico del Mar Ingeniero Abel González, experto en cuestiones de contaminación radiológica nuclear, ha hecho dos escritos sobre este tema para la Academia del Mar Argentina <sup>(6) y (7)</sup>.

**Conclusiones:** Los Almirantes estadounidense y canadiense han sido los más acertados respecto de los puntos a) y b) de las conclusiones sacadas hace 30 años en cuanto al futuro. Respecto de la conclusión c), parece que todos se han equivocado.

**La conclusión: “Parece posible controlar las radiaciones electromagnéticas y nucleares mediante mejoras en los blindajes”, ha sido equivocada.**

**3: Comunicaciones en inmersión.** En el momento actual, hay dos soluciones básicas para la ligazón radiotelegráfica del submarino sumergido. Las frecuencias ELF (Extra Low Frequencies) permiten que los submarinos reciban señales radioeléctricas en inmersión, mediante una antena remolcada, hasta una cierta profundidad y a costa de un deterioro de la sigiliosidad. A la vez, las señales quedan expuestas a la interceptación.

En el otro extremo del espectro radioeléctrico, las frecuencias VHF (Very High Frequencies) y UHF (Ultra High Frequencies), desde y hacia satélites, son más discretas, pero obligan a que el submarino exponga sus antenas.

La bibliografía técnica indica que la solución a este dilema vendría mediante la ligazón satélite-submarino a través del láser azul-verde.

¿Estaría operativo en el año 2002 un sistema como el indicado?

**Respuestas combinadas:** Explícita o implícitamente, la opinión general es que el láser azul-verde subacuático no tiene un futuro operativo próximo. Las marinas medianas confían más en las FEB o ELF (Frecuencia Extra Bajas).

**Situación actual:** Efectivamente, el láser azul-verde no parece haber encontrado un destino operativo con estos fines, aunque se siguen haciendo investigaciones científicas al respecto. El sistema de comunicaciones Callisto (Alemania, 2007) y el programa de Lockheed Martin han encontrado una solución de compromiso con boyas con antenas y sensores, desplegadas por los submarinos hacia la superficie desde grandes profundidades. Así, pueden establecer comunicaciones mediante satélites o no. También son usados vehículos marinos no tripulados (UMS o Unmanned Maritime Systems) que salen a superficie y envían datos por satélite.

**Conclusiones:** Las opiniones de los almirantes estuvieron acertadas respecto del láser, pero han aparecido otras formas de comunicación muy sofisticadas que las marinas medianas todavía no parecen estar dispuestas a operativizar.

**«Explícita o implícitamente, la opinión general es que el láser azul-verde no tiene un futuro operativo próximo».**

## 4: Propulsión convencional.

¿Habrán en el año 2002, en su Armada, lugar para submarinos con propulsión convencional?

**Respuestas combinadas:** Excepto la Armada de los EE. UU., todas las demás armadas esperan incluir submarinos de propulsión convencionales en sus fuerzas en 2002.

**Situación actual:** Aparte de los EE. UU., que no desarrolló submarinos de propulsión convencional, aparecieron cuatro sistemas de propulsión independientes del aire (Air Independent Propulsion Systems [AIP]): con células de combustible, de motor Stirling, con motores diesel de ciclo cerrado y con turbinas de vapor de ciclo cerrado (de estos, el más conocido es el Module d'Energie Sous-Marine Autonome [MESMA], de origen francés). Al primero de estos sistemas, se adhirió la Armada de Alemania, Italia y España en tanto que, al segundo, lo hizo la Armada de Suecia. Las cinco Armadas restantes siguen con la propulsión tradicional.

**Conclusiones:** Cuatro de los que suscribían la propulsión tradicional optaron por las innovaciones tecnológicas generadas durante estos treinta años.

## 5: Propulsión no convencional no nuclear.

¿Es probable que a inicios del siglo XXI se disponga de sistemas de propulsión no nucleares que reemplacen la convencional diésel-eléctrica de nuestros días? ¿Cuáles son las que aparecen como más promisorias?

**Respuestas combinadas:** Los Almirantes Saboia (Brasil) y Piccione (Italia) consideran que en el año 2002 seguirán prevaleciendo los diésel eléctricos.

Las restantes respuestas son más optimistas, los sistemas en que se basa tal optimismo son el de las pilas de combustible y el Stirling.

**Situación actual:** Como se vio en relación con la situación actual en cuanto a la pregunta anterior, el optimismo por dos de las soluciones se transformó, sobre la base de la innovación tecnológica, en dos soluciones adicionales a las previstas entonces; me refiero a las operadas con motores diesel de ciclo cerrado y con turbinas de vapor de ciclo cerrado.

**Conclusiones:** Si bien para los países en desarrollo siguieron prevaleciendo los submarinos con propulsión diésel-eléctrica, con el correr de los treinta años transcurridos no solo se desarrollaron las dos propulsiones señaladas, sino otras dos más.

**6: Los submarinos y los blancos mediterráneos.** El submarino comparte con el portaviones de ataque la función de batir blancos mediterráneos.

¿Cree usted que hacia el año 2002 lo habrá reemplazado totalmente en esta función?

**Respuesta combinada:** Hubo unanimidad acerca de que el submarino no reemplazará al avión en este campo; típica es la respuesta del Almirante Nardiz Vial (España).

**Situación actual:** Estimo que sigue siendo la misma.

**Conclusión:** Lo evaluado por los almirantes fue operacionalmente correcto.

**7: Especialización.**

¿Cree usted que los futuros submarinos serán diseñados para misiones especializadas o que, por el contrario, la tendencia será hacia unidades polivalentes?

**Respuesta combinada:** Es la opinión general que el submarino polivalente sigue siendo la solución que reúne unánime apoyo.

**Situación actual:** Los submarinos polivalentes son los que siguen siendo utilizados por las armadas que los tienen.

**Conclusión:** Lo respondido por los almirantes sigue teniendo vigencia.

**8: El submarino y la GAS (Guerra Antisubmarina).**

¿En 2002 el pilar de la lucha antisubmarina serán los submarinos *hunter-killer*?

**Respuesta combinada:** El submarino ganará importancia en la guerra antisubmarina, pero sin llegar a constituirse en el pilar de esta.

**Situación actual:** Sigue siendo la misma.

**Conclusión:** Nuevamente, los almirantes no se equivocaron.

**«Los submarinos polivalentes son los que siguen siendo utilizados por las armadas que los tienen».**

## Sección D: Operaciones aeronavales <sup>(1. pág. 527)(8)</sup>

### 1: Aviones S/VTOL (Sea /Vertical Take-off and Landing)

¿Piensa usted que en el año 2002 se dispondrá de aviones de despegue vertical que igualen o superen en *performance* a los aviones de ala fija?

**Respuesta combinada:** Alemania y Canadá no planean incorporar aviones de este tipo hasta el año 2002, según el testimonio de sus actuales líderes, los Almirantes Mann y Wood, respectivamente.

La posición opuesta es la de la USN, cuyo Comandante, el Almirante Trost, prevé operaciones con aviones S/VTOL en forma rutinaria en la Armada y en la Infantería de Marina para el año 2002.

El Almirante Arosa (Argentina) resume, en la suya, otras opiniones en el sentido de que la alternativa que ofrece más posibilidades es la del OSPREY V-22, con motores basculantes.

El Almirante Wood (Canadá) opinó que estos aviones no pueden superar en *performance* a los de ala fija, en tanto que el Almirante español opinó que podría ser posible invirtiendo grandes recursos.

**Situación actual:** Alemania desarrolló el avión VFW VAK 191B en la década de 1970, pero desistió de seguir en esta línea de desarrollo, y Canadá canceló el programa de los aviones VZ-9AV en 1965. Alemania solo los usa con base en tierra.

Los EE. UU. desarrollaron y usaron el avión AV-8B y el Harrier II entre 1990 y 2012 (Libia); Italia adquirió de esos aviones. En el futuro, desarrollarán el Lockheed Martin F35B Lightning II.

Pero el avión VTOL más exitoso, como caza de uso naval más comercializado en el mundo, fue el Sea Harrier FR 5.1 (Shar). Fue comprado por España (para el buque *Juan Carlos I* [L-61]), Italia, la India y los EE. UU. Todo ello gracias a haber sido probado en combate durante la Guerra de Malvinas.

**Conclusión:** No se puede decir que igualen o superen en *performance* a los aviones de ala fija, sino que sirven a buques y a misiones diversos y complementarios.

### 2: VTOL y portaviones.

¿El concepto S/VTOL influirá en el diseño de los portaviones futuros?

**Respuesta combinada:** El Almirante Saboia (Brasil) señala que este tipo de avión ha hecho posible «una plataforma (de despegue y de aterrizaje) relativamente pequeña y menos costosa...».

Esta opinión es compartida por todos, excepto el caso de la USN, que no prevé una reducción del tamaño de los portaviones a causa de los S/VTOL.

**Situación actual:** La situación se mantiene, pues los EE. UU. continúan marcando una gran diferencia con sus megaportaviones que no tienen problemas para llevar gran variedad de aeronaves de distintos tipos en sus cubiertas.

**Conclusión:** Tanto el Almirante Saboia (Brasil) como el Almirante Trost (EE. UU.) expresaron puntos de vista que, durante estas décadas, se han mantenido vigentes.

**«Pero el avión VTOL más exitoso, como caza de uso naval más comercializado en el mundo, fue el Sea Harrier FA 5.1 (Shar)(...). Todo ello gracias a haber sido probado en combate durante la Guerra de Malvinas».**



Avión Sea Harrier FR 5.1 (Shar)  
(WIKIPEDIA.ORG - USN - U.S. DEFENSEIMAGERY PHOTO VIRIN -  
DN-SC-87-05770)

### 3: VTOL desde buques mercantes.

¿Permitirán los VTOL transformar en portaviones a los buques mercantes?  
¿Será posible, de esa forma, que los convoyes dispongan de su propia aviación embarcada?

**Respuestas combinadas:** Con una sola excepción (Suecia), los almirantes coinciden en dicha posibilidad.

**Situación actual:** Se mantiene.

**Conclusiones:** La política de reducción de las Fuerzas Armadas de Suecia niega la posibilidad de extender los recursos de su Aviación Naval al uso de buques mercantes. Esto es así pese a la vigencia de su concepto de «defensa total». Los otros nueve países mantienen la posibilidad de recurrir a los buques mercantes como plataformas de despegue y de aterrizaje de los VTOL.

### 4: VTOL y unidades ligeras.

¿Estima usted que el desarrollo de los aviones VTOL permitirá que estos operen desde cruceros y destructores?

**Respuestas combinadas:** Cuatro opiniones en contra y tres a favor es el balance. En general, las opiniones son más escépticas en lo relativo a destructores que a cruceros.

**Situación actual:** Los EE. UU., que en 1956 dejaron de lado el desarrollo del VTOL XFY-1 Pogo, cuyo objetivo era el despegue y el aterrizaje en cualquier buque con cubierta plana, han retomado la investigación con la asociación DARPA-Northrop para producir un VTOL TERN (Explorador Táctico de Nodos de Reconocimiento) (2016).

**Conclusión:** Salvo los EE. UU., el resto de los países no tiene las condiciones tecnológicas necesarias para un desarrollo de tamaño magnitud.

### 5: Helicópteros embarcados.

Según su criterio, ¿qué funciones retendrán los helicópteros embarcados en las flotas de 2002?

**Respuestas combinadas:** La opinión generalizada es que los helicópteros retendrán todas sus funciones actuales y, posiblemente, agregarán otras.

**Situación actual:** Los usos principales de los helicópteros navales eran, en la década de 1980, los siguientes:

- Reconocimiento y patrulla.
- Guerra antisubmarina (ASW).
- Guerra anfibia.
- Transporte.
- Reabastecimiento vertical (VERTREP).
- Búsqueda y rescate en tiempo de paz (SAR) o en combate (CSAR).
- Evacuación médica (MEDEVAC) o en situación de catástrofe.
- Instrucción.
- Dragado de minas.

A estas misiones, se han agregado (o se agregarán) en estos 30 años:

- Defensa contra misil antibuque (la más compleja).
- Designación de blanco más allá del horizonte (ya operada).
- Guerra antisuperficie (ya operada).

**«En referencia a los aviones VTOL: “Salvo los EE. UU., el resto de los países no tiene las condiciones tecnológicas necesarias para un desarrollo de tamaño magnitud».**

**Conclusiones:** Los helicópteros navales mantienen un desarrollo constante y sofisticado, y tienen grandes posibilidades futuras que se complementan con las de los aviones VTOL. Indudablemente, esto requiere de un desarrollo tecnológico avanzado que no todos los países consultados tienen.

## 6: Helicópteros robotizados.

¿Cuáles de las tareas involucradas en la pregunta anterior podrán ser robotizadas?

**Respuestas combinadas:** La mayoría de las respuestas coincide con que las tareas de los helicópteros embarcados podrán ser robotizadas en gran medida. No obstante, el Almirante Arosa (Argentina) estima inconveniente un desplazamiento total del control humano a la par que avala una robotización prioritaria para las operaciones más riesgosas. El Almirante Schuback (Suecia) avizora la función DAT (EAW) o Detección Aérea Temprana (Early Airborne Warning) en la guerra como adecuada para los heli-robotizados.

**Situación actual:** Los helicópteros-drones son altamente recomendables a bordo, porque aseguran al buque las capacidades de exploración transhorizonte, la detección e identificación de unidades de superficie, la retransmisión de comunicaciones, el guiado de armamento y la búsqueda y rescate, a un costo y riesgo mucho menores que los helicópteros convencionales.

El uso naval del helicóptero UAV está extendido en las armadas del mundo por una cuestión operativa en la recuperación de la aeronave, facilitada por su posibilidad de control en vuelo estacionario, es decir, con cero velocidad horizontal referente al punto de aterrizaje, y el poco espacio operativo y de almacenaje que requiere <sup>(9)</sup>.

Además, la Oficina de Investigación Naval (ONR) de los EE. UU. le agrega, al helicóptero-drone que está desarrollando, su utilización contra barcos pirata, y Francia viene investigando al D2AD de las empresas DCNS y Thales desde 2008, que es una Demostración de Tecnología de un Sistema de Despegue y Aterrizaje de Drones en Cubierta, entre otros adelantos y realizaciones mundiales en esta materia.

**«Los helicópteros-drones son altamente recomendables a bordo (...).»**

**Conclusiones:** Es evidente que esta cuestión está permanentemente considerada de gran importancia operacional por las armadas. Los desarrollos son constantes, y se esperarán más novedades con el tiempo. En general, los almirantes no se han equivocado en sus predicciones.

## 7: Detección temprana.

¿Cree usted que el helicóptero reemplazará al avión en la función de alerta y detección temprana?

**Respuesta combinada:** La mayor parte de las armadas consultadas opina que el helicóptero incrementará su importancia en Detección Aérea Temprana (DAT) como una solución económica para armadas «pobres», pero que no desplazará totalmente a los aviones de ala fija debido a que estos, al poder volar a mayores alturas, tienen un horizonte radar muy dilatado.

**Situación actual:** La cuestión evoluciona hacia una complementariedad de los servicios prestados por los dos tipos de aeronaves.

**Conclusión:** Los problemas económicos y las políticas de defensa siempre condicionarán los costosos desarrollos y adquisiciones de medios para la defensa.

## 8: Señuelos.

¿Cree usted que en el futuro los helicópteros se afirmarán en su función de señuelos para los *sea skimmers*?

**Respuestas combinadas:** Aquí la mayoría de las opiniones se dividen entre el uso de los helicópteros mismos como señuelos y como plataformas para sustento de equipos de contramedidas electrónicas. No obstante, el Almirante Piccione (Italia) no considera los helicópteros adecuados, en esta función, para defensa de los buques de superficie.

**Situación actual:** Un sistema de protección activo (en inglés, Active Protection System [APS]), como, por ejemplo, un helicóptero, es un sistema diseñado para prevenir que los sensores de un arma adquieran o destruyan su blanco.

Las contramedidas electrónicas que alteran la firma electromagnética, acústica o de otro tipo del blanco y, de esa forma, el compartimiento de la detección y el seguimiento de la amenaza que se acerca (por ejemplo, un misil guiado) son designadas medidas «no destructivas».

En este caso, poner un helicóptero como señuelo fue señalado correctamente por el Almirante Trost (EE. UU.), en el sentido de que dichas aeronaves pueden engañar a los *sea skimmers* (misiles antibuque de baja cota) generando falsos blancos usando los otros múltiples recursos actuales con que cuenta la guerra electrónica. Con el correr del tiempo, van apareciendo nuevas formas de neutralizar la acción de tales misiles.

**Conclusiones:** El helicóptero no aparece como un señuelo en sí, sino que lo son las medidas o las contramedidas que él pueda generar para neutralizar la acción de los *sea skimmers*. De hecho, no son los únicos recursos con los que puede contar el buque para eliminar la amenaza.

## 9: Control de misiles S-S (superficie-superficie).

¿Estima usted que el helicóptero retendrá su misión de apoyo al lanzamiento de misiles S-S con alcance más allá del horizonte?

**Respuestas combinadas:** Existe unanimidad en cuanto a que el helicóptero será de utilidad futura para el apoyo de misiles S-S con alcance más allá del horizonte.

**Situación actual:** La innovación tecnológica relativa a las posibilidades operativas de los helicópteros en el cumplimiento de esta función ha permitido que ellos se conviertan en un recurso imprescindible para la defensa de las unidades navales de superficie contra este tipo de misiles. Esto se suma a las defensas que el propio buque pueda desplegar contra éstas armas.

## Sección E: Operaciones anfibas (1, pág. 557)

### 1: Empleo primario.

¿Cuál será la forma primaria de empleo de su Infantería de Marina que considerará la doctrina del año 2002?

**Respuestas combinadas:** Las opiniones abarcan dos posiciones bien distintas. Una está integrada por Alemania Federal, que ha renunciado a tener Infantería de Marina o unidades equivalentes del Ejército; Canadá, que en la actualidad no participa activamente en este tipo de operaciones; y la India, que no tiene cuerpo de Infantería de Marina.

El resumen que sigue se refiere a las opiniones de los almirantes de los países en la otra posición.

Ninguno de los almirantes prevé cambios significativos. Es notable y digno de ser destacado el empleo de la Infantería de Marina en las grandes cuencas fluviales brasileñas, señalado por el Almirante Saboia (Brasil). También debemos destacar la singularidad de la Artillería de Costas sueca, expuesta por el Almirante Schuback (Suecia).

**Con relación a los misiles *sea skimmers*: «Con el correr del tiempo, van apareciendo nuevas formas de neutralizar la acción de tales misiles».**

**Situación actual:** Hoy en día, y luego de la caída de la Cortina de Hierro, Alemania posee como Infantería de Marina una Fuerza de Protección Naval. Tiene el tamaño de un batallón y se estableció el 1.º de abril de 2005, pero sus raíces se remontan a 1958, cuando el batallón de mar llamado Seebataillon fue activado. Su sede se encuentra en el Mar Báltico.

En cuanto a Canadá, sus Fuerzas Armadas están unificadas y, si bien formalmente no disponen de Infantería de Marina, realizan operaciones que en otros países son propias de esta fuerza.

Finalmente, la Armada de la India es una unidad de operaciones especiales denominada Marine Commandos. Esta realiza operaciones especiales, cobertura y contraterrorismo especializado en operaciones anfibias.

Respecto de los almirantes de los otros siete países participantes, que no advirtieron cambios significativos, cabe observar que las innovaciones tecnológicas en apoyo de las operaciones en materia de telecomunicaciones, recursos para espionaje, observación del teatro de operaciones (satelital, aéreo y de campo de día y de noche), armamento mediano e individual («soldado digital»), etc. han sido significativas en la eliminación de riesgos y en la eficacia y la fluidez de las operaciones. Esto fue parcialmente advertido por los Almirantes Saboia (Brasil) y Trost (EE. UU.).

**Conclusión:** Estimo que los almirantes han menospreciado la influencia de la tecnología en el desarrollo de estas operaciones anfibias.

## 2: Movimiento buque a costa.

¿Piensa usted que las fuerzas de desembarco evolucionarán para posibilitar el movimiento buque a costa desde más allá del horizonte? ¿En qué se diferenciaría una fuerza de desembarco de entonces de las actuales?

**Respuestas combinadas:** La mayor parte de las opiniones coincide en que el movimiento buque a costa se hará desde más allá del horizonte. Para el Almirante Trost (EE. UU.), esto ya es un hecho.

Se avizora una mayor importancia de los vehículos intrínsecamente anfibios «a colchón de aire» y de los helicópteros, como lo puntualiza el Almirante Nardiz Vial (España).

**Situación actual:** Son novedosos los distintos tipos de vehículos de desembarco generados por los EE. UU. Son muy especiales los UHAC (Ultra Heavy-Lift Amphibious Connector), que están en proceso de investigación y prueba, y que pueden arrancar desde un máximo de 86 millas náuticas (más allá del horizonte) hasta 20 nudos sobre «colchón de aire» y seguir por tierra a esa velocidad con un peso considerable de carga bélica.

La diferencia fundamental con las fuerzas de desembarco de la década de 1980 sería que avanzarían sobre la plaza desde un punto muy distante y no visible, a gran velocidad y siguiendo por la playa sin necesidad de un riesgoso desembarco, hasta encontrar el lugar más apropiado.

**Conclusiones:** La producción de estos UHAC por los EE. UU. cambia fundamentalmente la operación de desembarco y la hace más rápida a la vez que protege mejor a los infantes de marina e incide sobre el lugar más apropiado para batir al enemigo en condiciones muy superiores a las anteriores.

**3: Medios para el movimiento buque a costa.** Los medios para este movimiento son los vehículos «a colchón de aire», los helicópteros y las embarcaciones anfibias clásicas de proa rebatible.

¿Cree usted que alguno de los tres mencionados prevalecerá en el año 2002?

**«Estimo que los almirantes han menospreciado la influencia de la tecnología en el desarrollo de las operaciones anfibias».**



Nave de desembarco UHAC a «colchón de aire». (BULLFAX.COM)

**Respuestas combinadas:** Hay coincidencia en que no se dejará de emplear ninguno de los medios actuales, pero tendrán cierta prevalencia los «a colchón de aire» y los helicópteros, como señala el Almirante Nardiz Vial (España).

**Situación actual:** Lo importante es disponer de vectores capaces de llevar las fuerzas de asalto desde más lejos, más rápido, con seguridad y mucha información disponible sobre el enemigo. Eso es lo que se viene cumpliendo con vehículos anfibios y helicópteros. Existen nuevas misiones contra el terrorismo (global para los EE. UU.). Lo que es también novedoso es el uso de drones (no previstos en 1987) que «desembarcan» previamente y obtienen información valiosa y de detalle para las fuerzas anfibias. Esta información complementa la de los satélites de observación de la Tierra de alta definición y la realizada con aviones de ala fija dotados de sensores pasivos y activos de alta resolución.

**Conclusiones:** Salvo la cuestión de los drones y las posibilidades actuales de los aviones de ala fija y de los satélites, las previsiones de los almirantes fueron acertadas.

**4: Cabecera de playa.** Hasta el año 2002, se habrán de incorporar innovaciones tecnológicas variadas.

¿Cree usted que estas innovaciones modificarán radicalmente las tácticas para la consolidación de la cabecera de playa?

**Respuestas combinadas:** Hay bastante coincidencia en que los cambios no serán radicales, pero que las innovaciones tecnológicas afectarán, en alguna medida, las doctrinas tácticas.

**Situación actual:** Las innovaciones tecnológicas han sido importantes en materia de obtención de información, telecomunicaciones, posicionamiento, logística, velocidades de desplazamiento, espionaje, guerra electrónica, etc. Es difícil evaluar su influencia en las doctrinas tácticas, pero es cierto que las han influido y, probablemente, más de la cuenta. En todo esto, pueden tener bastante peso las doctrinas tácticas para las interoperabilidades conjunta y combinada.

**Conclusiones:** Tanto la tecnología como la actual Revolución de los Asuntos Militares vienen cambiando aceleradamente, y las sorpresas, que afectarán a todas las fuerzas armadas, no faltarán con el correr del tiempo.

**5: Combate nocturno.** Los avances tecnológicos han posibilitado el incremento de la actividad de combate nocturno de las tropas terrestres, y en tierra se está cada vez más cerca de la batalla durante las 24 horas.

¿Cree usted que ese concepto de batalla durante las 24 horas se aplicará a las fuerzas de desembarco hacia el año 2002?

**Respuestas combinadas:** Todos los almirantes coinciden en que la batalla durante las 24 horas será una realidad y una compulsión en las cabeceras de playa del siglo XXI.

**Situación actual:** Los modernos medios de detección ponen a disposición de todas las armas y escalones de comando un amplio abanico de posibilidades que cubren sus diversas necesidades y posibilitan la utilización de la noche para combatir. Se pueden disponer, entonces, acciones de combate durante las 24 horas del día, pero todo estará ligado a las posibilidades de planeamiento, adiestramiento y tecnológicas de las que disponga cada fuerza de infantería de marina.

La acción nocturna es menos costosa que la realizada durante el día, pero mucho más compleja de planear y difícil de ejecutar.

**Conclusión:** Los almirantes no se han equivocado en sus predicciones.

**En cuanto al movimiento del buque a costa: «Lo importante es disponer de vectores capaces de llevar las fuerzas de asalto desde más lejos, más rápido, con seguridad y mucha información disponible sobre el enemigo».**

## 6: Apoyo de fuego.

¿Con qué tipo de medios y armas estima usted que se ejecutará el apoyo de fuego directo (cercano) durante y después del desembarco?

**Respuestas combinadas:** Aparece como una convicción generalizada que el apoyo de fuego (durante y después del desembarco) continuará siendo provisto, primariamente, por artillería (naval y de campaña) y aviación táctica.

Es interesante el comentario del Almirante Guha (India), que enfatiza la importancia de la precisión de las armas con que se realiza el apoyo.

**Situación actual:** Respecto del primer párrafo de las respuestas de los almirantes, es cierto que el apoyo de fuego se sigue brindando por esos medios pero, en cuanto a las innovaciones, lo sustantivo fue brindado por el Almirante Guha en el segundo párrafo. El uso de armas con sistema de guiado por láser sobre blancos georeferenciados por los sistemas de posicionamiento global (preferentemente de posicionamiento diferencial) y la información de los drones pueden ser lo que marque las diferencias en cuanto a la eficacia del fuego de apoyo para el desembarco. En este sentido, la observación hecha sobre «artillería y misiles» es igualmente válida. También deben ser consideradas las observaciones hechas en relación con las innovaciones operadas en la munición utilizada y el hecho de que las operaciones ahora pueden realizarse tanto de día como de noche gracias a innovaciones en los sistemas de detección.

**Conclusión:** Los almirantes fueron claros en cuanto a sus previsiones, pero no pudieron prever las variantes innovadoras en relación a «cómo» hacerlo.

**«La guerra de minas navales sigue estando vigente (...)».**

## Sección F: Minas y torpedos (1, pág. 575)

### 1: Vigencia.

¿Piensa usted que la mina seguirá teniendo vigencia como arma en el año 2002?

**Respuestas combinadas:** La respuesta unánime es que las minas seguirán teniendo vigencia en el año 2002. Es interesante analizar las distintas razones aducidas; resumidamente, podemos detallar como principales, las siguientes:

1. Bajo costo,
2. Alta eficacia,
3. Flexibilidad de uso,
4. Gran confiabilidad,
5. Posibilidad de integración de sistemas defensivos y ofensivos.

**Situación actual:** La guerra con minas navales sigue estando vigente gracias a que los avances tecnológicos han permitido que las armadas hayan logrado obtener medios submarinos extremadamente silenciosos y difíciles de detectar. Esto ha llevado a la necesidad de contar con capacidades estratégicas adicionales para controlarlos. También existe la necesidad de protección y de control de determinadas zonas estratégicas de navegación de buques, estrechos, pasajes obligados y, en general, de rutas de tráfico marítimo de uso necesario por su posición geográfica o comercial. De este modo, la protección de estas áreas es vital para la economía de los países involucrados en la guerra, y ello es materia del uso adecuado de las minas navales.

La mina naval como arma estratégica por excelencia es una de las armas de mayor eficiencia por su capacidad de restringir el tráfico marítimo tan solo ante el conocimiento de que un país cuenta con ellas en su arsenal.

De este modo, mediante la combinación de una amplia variedad de sensores y de sofisticados algoritmos de procesamiento, se han desarrollado:

- Minas navales para variados usos que constituyen, actualmente, el estado del arte en esta área de la guerra en el mar.
- Sistemas de medida y de análisis de firmas de influencia de buques de superficie y de submarinos, capaces de dotar a las armadas del conocimiento necesario para la aplicación directa en la guerra de minas.

**Conclusión:** Las respuestas de los almirantes han sido acertadas.

## 2: Activación.

¿Cree usted que habrá cambios en las técnicas para activar y detonar minas respecto de las vigentes?

**Respuestas combinadas:** En este aspecto, las opiniones están divididas pero, en general, se acepta que habrá una mayor sofisticación en los sistemas o en los dispositivos de activación y, en algunos casos, se piensa en la posibilidad de innovaciones en estos.

**Situación actual:** Efectivamente, las técnicas han cambiado sobre la base de la innovación tecnológica operada en estos últimos treinta años. De hecho, las innovaciones producen cambios en las técnicas.

**Conclusión:** Fue errónea la rotunda negativa al cambio del Almirante Schuback (Suecia); los cambios se han producido, y eso era lo que, con mayor o menor énfasis, el resto de los almirantes pronosticó a quince años vista.

## 3: Rastreo.

¿El rastreo y la caza de minas serán robotizados?

**Respuestas combinadas:** Casi unánimemente, los jefes de Estado Mayor consultados opinan que la robotización será la característica sobresaliente del barrido de minas en el año 2002. Aunque no se confía en una robotización total, se admiten las ventajas que puede proporcionar su implementación parcial, especialmente en lo que respecta a la caza de minas y su neutralización.

**Situación actual:** La publicación del *Joint Vision 2010* del Jefe del Estado Mayor Conjunto de los EE. UU., en 1995, define la dirección común de las FF. AA. estadounidenses para hacer frente al desafío de un futuro siglo XXI incierto en un entorno tecnológico que se conocería como «La Revolución de Asuntos Militares» (MRA) (10), (11) y (12), movido por los desarrollos operacionales, orgánicos e institucionales. Esta revolución tiene que ver con los enormes avances operados en la electrónica, la robótica, la telemática y las tecnologías de la información en el período de treinta años posterior a estos informes de los jefes de Estado Mayor e influye en muchas de las «situaciones actuales» que acompaño en este ensayo.

En el caso de las minas, esto produjo la llamada Revolución de las MCM (Medidas Contra Minas)<sup>(13)</sup>.

Estas medidas apelaron a la robótica y a otras tecnologías de tres maneras, sobre la base de que los vehículos sumergibles no tripulados (Unmanned Underwater Vehicles [UUV]) se dividieron en tres categorías o familias, a saber:

- Los de **Control Positivo o ROV** (Remotely Operated Vehicles), que reciben la energía de propulsión y las señales de control a través del cable umbilical que los une a la plataforma.
- Los de **Control Ayudado o SUV** (Supervised Underwater Vehicles), que son iguales a los anteriores pero reciben la energía del propio vehículo, al contrario de los anteriores, que lo hacían de la plataforma.
- Los de **Control Autónomo o AUV** (Autonomous Underwater Vehicles), que son programados y no están unidos con cable a la plataforma.

**Los EE. UU. definen el entorno tecnológico para el siglo XXI como «La Revolución de los Asuntos Militares», movida por los desarrollos operacionales, orgánicos e institucionales».**

**Conclusión:** Aunque los jefes de Estado Mayor no podían prever en la década de 1980 lo que sería la última Revolución de los Asuntos Militares (RAM) devenida hacia fines de la década de 1990, ellos intuyeron que algo así ocurriría y que nunca la robotización podrá ser total.

#### 4: Guiado de torpedos.

¿Estima usted que en el año 2002 se dispondrá de guiado láser para torpedos? ¿La misma técnica se empleará para el «*homing*» sobre el blanco?

**Respuestas combinadas:** Aunque la mayoría de los consultados no considera viable el guiado láser de torpedos y el «*homing*» sobre el blanco con la misma técnica, debe destacarse la posibilidad del uso de fibras ópticas en el filoguiado, como lo destaca el Almirante Saboia (Brasil).

**Situación actual:** En cuanto al guiado láser para torpedos, hay un problema físico que es que el haz de láser en la frecuencia azul-verdosa (la de mayor alcance bajo el agua) tiene un alcance muy limitado e inferior al que tienen los torpedos actuales. Lo mismo ocurre con el «*homing*» mediante el igual recurso. Si se remite a la referencia bibliográfica <sup>(13)</sup>, el lector podrá leer lo siguiente: «*Laser scanners are widely used in terrestrial applications for high resolution measurements. Light is not transmitted through water nearly as well as in air, and the effective range of laser systems drops from several kilometers in air to several meters in water.*».

**Conclusión:** No es físicamente posible lo propuesto por la pregunta. Lo observado por el Almirante Saboia (Brasil) es razonable y da lugar a la pregunta siguiente.

#### 5: Filoguiado.

¿Se continuará utilizando el filoguiado en el año 2002?

**Respuestas combinadas:** Por unanimidad, se acepta que el filoguiado se continuará empleando en el año 2002.

**Situación actual:** Innegablemente, ocurre que los torpedos pesados han evolucionado al filoguiado desde un cable de cobre en los más antiguos hasta el uso de fibra óptica en los modelos más recientes. Junto a ello, se deben mencionar los programas de guiado que, gracias al desarrollo del *software* y de microprocesadores, han permitido un aumento exponencial de los cálculos, iteraciones y programas que pueden efectuar hoy en día los torpedos pesados.

Como se expresa en el artículo <sup>(14)</sup>: «Los torpedos filoguiados presentan una gran ventaja, que es el innegable beneficio que otorgan al poderse variar los parámetros durante su carrera, optimizando sus capacidades con la posibilidad de adaptarse al cambiante panorama táctico, multicontacto, condiciones ambientales y geográficas. El filoguiado permite, además, minimizar los tiempos de reacción, pudiendo lanzar en un mínimo de tiempo y corrigiendo parámetros de traqueo durante la carrera del arma. Esto permite contemplar el aspecto vital del lanzamiento ASW en un enfrentamiento de dos submarinos, en que las distancias de detección y tiempo de traqueo se reducen dramáticamente».

«Desde el cable de cobre, que permitía una limitada capacidad de información, tanto desde como hacia el arma, hasta llegar a la fibra óptica con un mayor ancho de banda, que ha maximizado la comunicación con el torpedo, compartiendo gran cantidad de datos entre el buque lanzador y el arma, permiten hoy día la total transferencia de datos entre el torpedo, sus sensores y el sistema de control de fuego del submarino, logrando hacer que este se transforme en algunas etapas de su carrera en un sensor más del buque lanzador».

En particular Italia —como lo había expresado su Almirante Giasone Piccione— y otros países han adoptado el torpedo BlackShark, que es filoguiado y sirve tanto para submarinos como para buques de superficie, y Alemania, el torpedo DM2A4 Seehecht (Sea Hake mo-

**«(...) los torpedos más pesados han evolucionado al filo-guiado desde un cable de cobre en los más antiguos hasta el uso de fibra óptica en los modelos recientes».**

«El problema que presentan estos misiles-torpedos o torpedos-misiles es el de su guiado (...)».

delo 4), que es guiado con fibra óptica a una velocidad de 50 nudos, según la afirmación de su Jefe de Estado Mayor de la década de 1980 Vicealmirante Hans-Joachim Mann.

**Conclusión:** La prospectiva de los almirantes no fue equivocada.

## 6: Misil-torpedo.

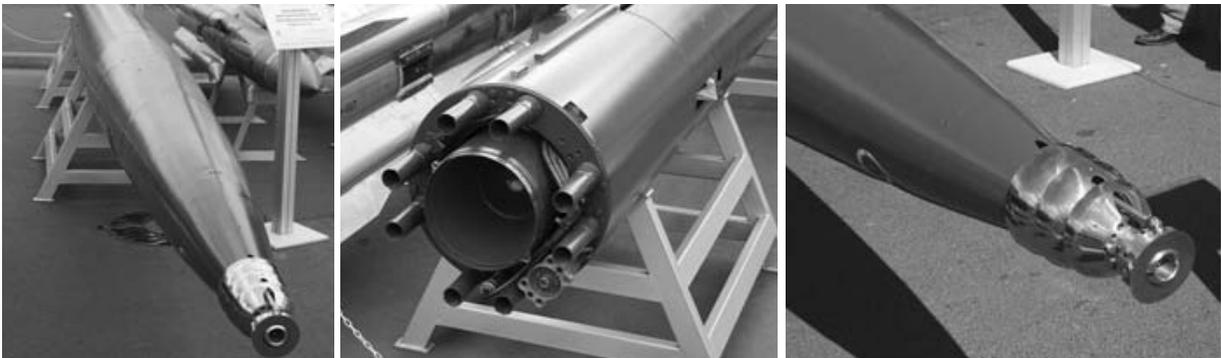
¿Estima usted que la combinación misil-torpedo será el medio más eficaz para aumentar el alcance y la velocidad promedios del torpedo a inicios del siglo XXI?

**Respuestas combinadas:** Con mayor o menor confianza, todos los almirantes consultados avalan las posibilidades de este sistema a comienzos del siglo XXI. Sus ventajas tácticas pueden ser convenientemente explotadas a través de un adecuado desarrollo tecnológico de los sensores, los medios de cómputo y el arma propiamente dicha.

**Situación actual:** Al parecer, de los países que contestaron la encuesta, solamente produjeron un misil-torpedo basado en la supercavitación para avanzar rápidamente en el mar los EE. UU. de Norteamérica: el Barracuda. El problema que presentan estos misiles-torpedos o torpedos-misiles es el de su guiado; se hace difícil modificar su dirección una vez que están lanzados al mar.

La versión más antigua y comentada es la del misil-torpedo ruso VA-111 Shkvai (Tormenta de nieve), que está también basado en la supercavitación lograda a muy altas velocidades, en este caso, de unos 380 kilómetros por hora.

Comenzó a desarrollarse en 1977, fue operable en 1990 y expuesto en 1995. Se parece más a un misil que a un torpedo tomando en cuenta su telecontrol queda más que su propulsión con dos motores cohete de combustible sólido. La República Popular China también anduvo en investigaciones de este tipo, pero la idea, en general, no parece haber tenido mucho éxito.



Torpedo de supercavitación ruso  
(MUNDO.SPUTNIKNEWS.COM)

**Conclusión:** Las respuestas de los almirantes no parecen haber sido muy afirmativas, tuvieron dudas, y el tiempo ha confirmado las razones de estas.

## Sección G: Electrónica y comunicaciones (1. pág. 596)

### 1: Software a bordo.

¿Será adecuado tener a bordo capacidad para introducir o modificar *software* en los equipos de control de armas y operaciones?

**Respuestas combinadas:** Las opiniones respecto de esta posibilidad están divididas. La mayor parte confía en que un servicio adecuado en tierra pueda satisfacer todas las necesidades previsibles de los buques y debe mantener el control sobre las innovaciones y sus resultados. Otros creen que debe darse al comando del buque la posibilidad,

aunque limitada, de introducir algunas modificaciones en función de los requerimientos que se le presenten.

Parece que todavía no se dispone de suficiente experiencia.

**Situación actual:** Estimo que este problema sigue planteado. Pienso que en tiempos de paz es lógico que sean los expertos en tierra los que propongan, aprueben y apliquen las modificaciones. En tiempos de guerra, todos sabemos que aparecen situaciones totalmente nuevas, tanto en las operaciones como en el uso de los sistemas de armas, y que se apela tradicionalmente a la imaginación del comandante y de su plana mayor para resolverlas. En estos casos, pienso que sería bueno disponer de alguien a bordo que pueda traducir en el *software* lo entonces imaginado.

**Conclusión:** La cuestión planteada es muy de fondo, y su implementación puede conducir a errores y horrores tanto de expertos en tierra como embarcados.

## 2: Láseres.

¿Cree usted que el láser será el elemento básico para las comunicaciones tácticas en las fuerzas navales de 2002?

**Respuestas combinadas:** En general, se estima que la técnica láser puede aportar grandes posibilidades a las comunicaciones tácticas, aunque ello no significaría el reemplazo total de otros sistemas actualmente en uso y en constante innovación.

**Situación actual:** Se advierte que las tecnologías de telecomunicación de uso civil han evolucionado de manera tal que se ha establecido una sinergia muy importante con sus pares militares orientados hacia las telecomunicaciones tácticas.

Dentro de un espectro tan amplio de posibilidades, cabe confirmar lo establecido por los almirantes a través de sus respuestas.

**Conclusión:** Otra vez más, la cautela en las expresiones de los almirantes les ha permitido una respuesta acertada en el tiempo.

## 3: Ventana azul-verde.

¿La ventana azul-verde hará posible un sonar-láser eficaz en el año 2002?

**Respuestas combinadas:** Expresó el Almirante Milia: «Debido a un “salto” de nuestro procesador de textos (presumiblemente debido a una falla en un disquete), la versión inglesa de nuestro cuestionario no incluyó esta pregunta. Por ello, solamente la responden Argentina, Brasil, España e Italia».

El Vicealmirante Arosa (Argentina) señala las dificultades del sistema como consecuencia de las alteraciones de la masa oceánica. El Almirante Nardiz Vial (España) hace una muy interesante acotación, en relación con la caza de minas.

**Situación actual:** La situación actual no ha cambiado por todas las observaciones planteadas por los almirantes, pero ellos han olvidado mencionar la limitación de alcance planteada por las altas frecuencias de la luz visible e infrarroja. Si bien hay una «ventana» en las frecuencias de la gama azul-verde, que es la que filtra la luz del sol hacia cierta profundidad del mar, ello no es suficiente como para pensar en un sonar-láser eficaz. Tampoco la direccionalidad, monocromaticidad, coherencia e intensidad del haz son suficientes para lograr lo deseado.

**Conclusión:** Todo lo observado es pertinente al fracaso de esta posibilidad; lo único rescatable es lo señalado por el Almirante español.

**Respecto de modificaciones al software: «La cuestión planteada es muy de fondo, y su implementación puede conducir a errores y horrores tanto de los expertos en tierra como embarcados».**

**4: Satélites.** La posibilidad de integrar los satélites a centros informáticos en tierra hace posible para un comando superior tener una visión global de la condición táctica de amplias zonas marítimas.

En tal condición de centralismo, ¿no se verán afectadas las iniciativas y la capacidad de decisión del comandante de la fuerza en el mar?

**Respuestas combinadas:** De las respuestas recibidas, cabe extractar que se continúa creyendo en las ventajas que se obtienen cuando se confía en el «hombre en el lugar», que es el comandante de la fuerza en operaciones, el oficial de comando táctico, como lo expresa el Contraalmirante B. Guha (India).

**Situación actual:** Poco después de los informes de estos almirantes, sucedió la Operación Tormenta del Desierto, que puso en juego la respuesta a la pregunta aquí planteada (15). Allí se demostró, en los combates de fuerzas conjuntas y combinadas, lo expresado en sus respuestas. Esto trasciende las distancias y los tiempos, y sigue siendo válido en la actualidad.

**Conclusión:** Los almirantes han expresado una realidad histórica y conveniente al ejercicio de la profesión militar: una operación en el campo de batalla no puede ser comandada por control remoto por más amplia que sea la información y ágiles las telecomunicaciones.

**El uso de satélites permite expresar que: «(...) una operación en el campo de batalla no puede ser comandada por control remoto (...)».**

**5: Satélites y contramedidas.**

¿Avizora usted posibilidades de neutralizar satélites actuando en función de contramedidas electrónicas sin recurrir a su destrucción?

**Respuestas combinadas:** Las respuestas están divididas entre quienes confían en la posibilidad de alcanzar la neutralización para el año 2012, quienes creen que se alcanzará más adelante (como es el caso del Almirante Nardiz Vial) y quienes creen que la destrucción de los satélites será la única manera de neutralizarlos.

**Situación actual:** Actualmente, los países con capacidades misilísticas adecuadas han optado por la destrucción de satélites (capacidad ASAT) más que por su neutralización por medios electrónicos. Es indudable que para lograr la neutralización, si no se dispone de misiles adecuados, las capacidades de contramedidas activas necesarias pueden ser más baratas que los misiles, pero altamente complejas para su ejecución.

**Conclusión:** La destrucción de los satélites mediante misiles o armas de partículas o energía dirigidas parece ser tan eficaz como compleja y costosa. Son pocos los países con tales capacidades.

**6: Satélites, la quinta dimensión.** Los satélites representan la quinta dimensión en la estrategia naval, y su influencia será más notable hacia 2002.

¿Cuál de las funciones que enunciamos a continuación cree usted, como comandante naval, que fue y que será la más trascendente en los albores del siglo XXI?

- Detección temprana de ataques aéreos o misilísticos,
- Detección de fuerzas navales,
- Control de tráfico marítimo, comunicaciones con unidades aéreas y de superficie,
- Comunicaciones con submarinos en inmersión,
- Estación para la instalación de armas.

**Respuestas combinadas:** De las respuestas, se infiere cierta prevalencia de la función de control de tráfico marítimo zonal. Pero, como lo destaca claramente el Vicealmirante Wood

(Canadá), sería poco inteligente hacer preponderar una función sobre las otras cuando de guerra naval se trata, pues la guerra debe ser considerada una totalidad en todas sus dimensiones; de no hacerlo, se corre el riesgo de perder perspectivas vitales.

**Situación actual:** El 4 de febrero de 2011, los EE. UU. de Norteamérica presentaron la Estrategia Nacional de Seguridad en el Espacio de los EE. UU. (NSSS). «Este documento, que ha sido realizado por el Departamento de Defensa en colaboración con la Oficina del Director de Inteligencia Nacional, traza el camino que deberá seguirse en la próxima década para responder a los nuevos desafíos que presenta el uso del espacio, cada día más masificado y competitivo, así como de las oportunidades que se abren para el mantenimiento del liderazgo de los EE. UU. y el establecimiento de nuevas colaboraciones estratégicas».

Según el Secretario de Defensa, Robert M. Gates, esta estrategia representa «una nueva visión desde la práctica del pasado. Es un camino pragmático para mantener las ventajas derivadas del uso del espacio ultraterrestre a la vez que se abordan las medidas para hacer frente a los nuevos desafíos».

La NSSS recoge y amplía los aspectos de seguridad en el espacio establecidos tanto en la Estrategia de Seguridad Nacional de los EE. UU. de 2012 como en la Política Nacional Espacial publicada en junio de 2010. Su elaboración ha supuesto la culminación de una larga y detallada revisión de la doctrina espacial realizada mediante la consulta con otras agencias y aliados <sup>(16)</sup>.

**Conclusiones:** La cita que hacemos de la mucho más reciente estrategia de los EE. UU. sobre su visión del espacio ultraterrestre en materia de su seguridad nacional avala lo expresado por el Almirante Wood (Canadá) respecto de que, en caso de guerra, no hay razón para priorizar el mar en cuestiones espaciales. Los almirantes que lo hicieron se equivocaron.

**«(...) en caso de guerra, no hay razón para priorizar el mar en cuestiones espaciales».**

## 7: Sensores.

¿Considera usted que los medios portasensores evolucionarán hacia una robotización general?

**Respuestas combinadas:** En general, se destaca el incremento de la automatización, pero no se cree en su implementación total para el año 2002. El rol del hombre, por lo tanto, seguirá siendo definitorio.

**Situación actual:** La situación actual no ha cambiado, pues los robots no pueden reemplazar la imaginación creadora del hombre, y esto es lo más destacado que deben tener los militares para ganar la batalla ante las reacciones impredecibles del enemigo.

**Conclusión:** Esta vez, los señores almirantes no se han equivocado; lo dicho es independiente del tiempo.

## 8: Sensores de casco.

¿En el año 2002 seguirán siendo de utilidad los sonares de casco? ¿Y los remolcados?

**Respuestas combinadas:** Se admite unánimemente la utilidad futura de ambos tipos de sonares, y consideramos acertada la observación que hace el Vicealmirante J. C. Wood (Canadá) respecto de la improbabilidad de que un sistema único provea cobertura adecuada a la gama completa de amenazas submarinas.

**Situación actual:** Actualmente, el sonar es considerado un recurso estratégico de utilización mucho más amplia que la señalada por la misma pregunta. Me refiero a su importancia para la navegación, la telecomunicación submarina, la localización acústica, la medición de firmas acústicas para identificación de blancos, las observaciones científicas de la oceano-

grafía, la protección del medio ambiente, etc. Sigue siendo válida la observación hecha por el Almirante Wood de Canadá.

**Conclusiones:** La admisión unánime de los almirantes sigue siendo válida como también lo es la observación del almirante Wood (Canadá) y la amplitud de usos adjudicados actualmente sobre la base de su versatilidad.

**9: Saturación electrónica.** La acumulación de elementos generadores e irradiantes crea un problema de compatibilidad electromagnética a bordo de buques y de aviones en todo el espectro conocido. ¿Cuál piensa usted que debiera ser la orientación de los nuevos diseños para afrontar ese problema?

**Respuestas combinadas:** Los almirantes consultados han dado especial importancia a la satisfacción de esta pregunta. La respuesta del Almirante Trost (EE. UU.) sintetiza, en cierto modo, la opinión de todos. El tema es relevante porque el grado de complejidad de los modernos sistemas y la densidad de potencia manejada (en todo el espectro de frecuencia operativo y en todas las formas de onda imaginables) crean un problema de difícil solución a la inteligencia de la información manejada.

**Situación actual:** La compatibilidad electromagnética (también conocida por sus siglas CEM o EMC) es la rama de la tecnología electrónica y de telecomunicaciones que estudia los mecanismos para eliminar, disminuir y prevenir los efectos de acoplamiento entre un equipo eléctrico o electrónico y su entorno electromagnético, aun desde su diseño, basándose en normas y en regulaciones, asegurando la confiabilidad y la seguridad de todos los tipos de sistemas en el lugar donde sean instalados y en un ambiente electromagnético específico.

Se dice que un equipo es electromagnéticamente compatible cuando funciona en un ambiente electromagnético de forma satisfactoria y sin producir interferencias o perturbaciones electromagnéticas que afecten la operación normal de cualquier aparato o dispositivo que se encuentra en ese ambiente <sup>(17)</sup>.

En la medida en que han venido aumentando las potencias de las radiaciones electromagnéticas emitidas y las sensibilidades de los receptores localizados a bordo, se ha complejizado más la compatibilidad electromagnética que ha de resolverse en sus instalaciones. Se hace preciso desplazar, en tiempos cada vez más estrechos, los momentos para emitir y recibir, de manera que las emisiones no bloqueen las recepciones. Esto hace, también, a la ubicación de las antenas a bordo y a la eliminación de sus lóbulos laterales. Todo esto es un verdadero desafío para los ingenieros electrónicos navales.

**Conclusiones:** Es lógico que esta pregunta haya interesado especialmente a los almirantes. También es lógico que haya sido la Armada más avanzada en la materia la que haya dado la respuesta más acertada.

## Conclusiones generales

- Es evidente que, luego de treinta años, he escrito solo las situaciones actuales y las conclusiones y que no he consultado a los diez almirantes jefes de los Estados Mayores actuales de las armadas que inicialmente respondieron las cuarenta y siete preguntas formuladas. Tampoco he consultado a especialistas en todas las disciplinas involucradas para que me digan precisamente cuál es la situación actual en cada caso. Eso está fuera de mi alcance y tampoco es mi objetivo. Por ello, no descarto posibles errores en estos dos rubros del análisis actual.
- Mi objetivo real no es la precisión en el análisis sino lograr inducir a nuestra Armada a trazar una prospectiva hacia el año 2032 o 2033, luego de 15 años del año 2017 o 2018, como fue nuestro objetivo inicial junto con el Contraalmirante Fernando Milia.

**«Mi objetivo real no es la precisión en el análisis sino lograr inducir a nuestra Armada a trazar una prospectiva hacia el año 2032 o 2033 (...).».**

Entonces era necesario hacerlo luego de la Guerra de Malvinas, pero ahora es necesario hacerlo, porque han pasado muchos años de desatención nacional de los problemas de nuestra defensa. Esa desatención ha hecho decaer el espíritu militar y ha afectado el material hasta límites desaconsejables en un mundo inseguro.

Cabe plantearse, entonces, cuáles serán las preguntas que la Armada debe hacerse actualmente respecto de su futuro ante una sociedad que ha sido engañada y que ha quedado casi indefensa sin darse cuenta.

Es necesario, entonces, observar que la prospectiva es una de las ciencias de la complejidad y que, al aplicarla a las cuestiones navales que ya de por sí son muy complejas, duplica el esfuerzo hasta los límites de la imaginación más creativa. Desde ya, debemos felicitar a quienes, a partir de ahora, puedan encarar este desafío profesional.

- Debe observarse que no podremos volver a una Armada que fue; debemos crear otra nueva y distinta, porque el mundo y nuestro país serán distintos dentro de quince años. La gran diferencia entre el tiempo y el espacio es que podemos volver a los lugares, con algunas diferencias atribuibles a su historicidad o a su temporalidad, pero, respecto del tiempo, nunca se puede volver al pasado.
- De mi análisis surgen errores cometidos por los almirantes, sobre todo en sus apreciaciones de futuro respecto del personal militar femenino y de la conscripción obligatoria, que es mantenida por la mayoría de los países latinoamericanos. Pienso que muchos de los problemas con nuestros jóvenes, que no estudian ni trabajan, delinquen y se drogan, serían muy reducidos si se les aplicara la disciplina y la vida sana de un régimen militar bien entendido, durante un año o más. La sociedad está pagando un precio muy caro por el famoso fallecimiento del conscripto Carrasco.

En el caso de nuestra Armada, en particular, pagamos también el precio de una declinación en la conciencia marítima al no incorporar conscriptos del interior y enseñarles lo que es el mar navegando por él, como antes se hacía. Luego, se los veía desfilar orgullosos por la Avenida del Libertador San Martín como reservistas navales.

- También hay errores cometidos por los almirantes de la encuesta realizada al pagar el precio de las innovaciones tecnológicas que, por ser tales y en el marco de una revolución tecnológica acelerada, son impredecibles a 15 o 30 años vista.
- Estuve en nuestra Cancillería cuando el 28 de marzo de 2016 se festejó la aprobación de nuestra presentación del límite exterior de nuestra plataforma continental luego de veinte años de trabajo de muchos argentinos. Un límite que es una línea imaginaria sobre el mar. Algo de mar queda dentro, y mucho de mar queda afuera. A diferencia de otros límites internacionales, este es un límite con el mundo. Hacia adentro, estamos nosotros, y hacia fuera, está el resto del mundo.

En los próximos veinte años, nuestro trabajo como Armada es saber qué haremos con lo que queda dentro de ese límite hasta la costa («nuestro mar»), y la Cancillería, con nuestra ayuda, deberá ocuparse de lo que queda fuera en relación con la CONVEMAR.

- Históricamente, sabemos que las cuestiones de límites de todo tipo, muchas veces, han derivado en problemas de defensa o de guerra. En la Armada, debemos estar preparados para defender a nuestro pueblo de todas las amenazas que provengan del mar.
- Si queremos que nuestros ciudadanos se den cuenta de este problema y de muchos otros relativos al mar, debemos infundirles una gran *conciencia marítima* a través del sistema educativo. Si no lo logramos, ellos no tendrán intereses marítimos (nadie puede interesarse por lo que no conoce y valoriza), y sería poco eficaz legislar sobre una política oceánica o marina. De ser así, solo los marinos cumpliríamos con la «ley del mar» que es «por naturaleza».

**«(...) han pasado muchos años de desatención nacional de los problemas de nuestra defensa».**

- He discurrido sobre semejanzas entre los «navegantes de inmensidades» empeñados en alcanzar distintos horizontes <sup>(18)</sup>. Pero, entre ellos, advierto que mucho se ha escrito sobre la antropología de los árabes del desierto y sobre los gauchos de la pampa, pero casi nada sobre la antropología del marino que navega tras los infinitos horizontes del mar (19). Todo se resolverá cuando veamos la Tierra desde muy lejos en el universo. Sobre esto y con su poderosa imaginación, Carl Sagan nos predijo metafóricamente que lo que veremos será: «un punto azul pálido» (20). Aclaro con otra metáfora: no hay límites en un punto, es azul por el mar y pálido porque estamos enfermos... enfermos de poder.
- Llegados a este tema del «punto azul pálido», cabe hacer algunas apreciaciones sobre el fondo de la cuestión planteada en este ensayo.

Las dos metáforas del punto anterior, la de Sagan y la del autor, son expresiones del arte literario. Este arte, como todas las artes, consiste en crear mundos de ficción dentro del mundo de la realidad. Este último nos viene mostrando, mediante los avances de la genética, que la cuestión de trazar límites está en el genoma humano y que el vulnerarlos también. El trazado responde a una intención de defensa; la vulneración de los límites nos involucra en una cuestión de ataque. Lo que une las cuestiones de defensa y de ataque es la guerra. Sabemos que la guerra no solo está en nuestro genoma, sino que en la historia de la humanidad. Se defienden los débiles, mientras que los poderosos y violentos atacan. Esto lo vemos todos los días por televisión, por acciones individuales y, también, sociales.

Cuando éramos poderosos, teníamos una Marina de Guerra; cuando somos débiles, tenemos una Armada con armas que por ley solo usaremos para la defensa, si es que algún poderoso nos ataca. A la anterior Escuela Nacional de Guerra ahora la llamamos Escuela de Defensa Nacional. Todo esto no es solo una cuestión semántica.

Nuestros comienzos históricos fueron marcados por la Guerra de la Independencia y, cuando nos cansamos de defendernos de los malones de los indígenas, tuvimos un General Julio Argentino Roca que se lanzó al ataque en la Campaña del Desierto y los venció. La Armada, que era fluvial, se convirtió en Marina de Guerra y acompañó lo hecho por tierra para conquistar y cuidar la Patagonia. Gracias a todo ello, llevamos nuestros límites hasta el Cabo de Hornos e hicimos que la Patagonia, las Islas Malvinas, otras islas del Atlántico Sur y un sector antártico fueran nuestros, reconocidamente o no, en el ámbito mundial. Gracias a Dios, nuestra Escuela de Guerra Naval, en la que formamos a nuestros comandantes, sigue manteniendo su nombre.

Me pregunto: «¿cuál es el problema que tenemos con la palabra “guerra”? Los oficiales de Marina ¿somos preparados solo para defendernos por si alguien quiere atacarnos?» Este ensayo no es una obra de ficción, y las respuestas que nos dieron los almirantes no son metafóricas. Ellos nos han mostrado cómo pensaban para el futuro, cómo adiestraban a su gente y cómo los dotaban de los mejores conocimientos y armas para hacer la guerra. Todos los militares estamos para hacer la guerra y somos los que más amamos la paz por el simple hecho de que a nadie le gusta poner el pecho para que lo maten. Puestos en la batalla, tratamos de conservar la vida para poder seguir combatiendo y, luego, regresar con gloria a nuestros hogares. Pienso que la valentía no consiste solo en morir por la Patria, sino en vivir para honrarla. Si en ello nos toca la muerte, es una cuestión del azar que acompaña a la guerra.

Pero vuelvo a la metáfora inicial y a la separación existente entre el mundo real y los mundos de la ficción artística. Por algo la gente lee mucho más la literatura de ficción que el ensayo. Creo que ese algo radica en el amor y la admiración por la creatividad que todos dispensamos. Me pregunto, entonces, por qué Sun Tzu habló del *arte de la guerra* (21) hace tanto tiempo. Estoy seguro de que no se equivocó por el simple hecho de que, si vamos a la guerra pensando en cumplir con un conjunto de estrategias y de reglas tácticas predeterminadas, es muy probable que la perdamos. Me pregunto: «¿qué fue lo que distinguió a los grandes almirantes de la historia respecto de los almirantes comunes?» Y me respondo: «fue su creatividad artística operada en el campo de batalla».

**«(...) la cuestión de trazar límites está en el genoma humano y de vulnerarlos también».**

Ellos fueron artistas y crearon obras de aparente ficción ante una realidad impredecible. Honrando al Almirante Guillermo Brown, a doscientos años de su expedición corsaria al Océano Pacífico<sup>(22, pág. 22)</sup>, debo recordar su acción frente a la ciudad de Guayaquil (Ecuador) en su buque *Trinidad*, cuando tomó una mecha encendida y amenazó con volar la santabárbara. Lo hizo frente al Capitán Ceballos y lo amenazó con que, si no detenía la matanza de sus hombres que estaba realizando, todos volarían por los aires. Con esta actitud, demostró no solo su gran coraje sino su imaginación en combate. Este hecho fue artístico en dos sentidos: creación de tres principios de un derecho de guerra no existente aún y muestra de gran imaginación e iniciativa en un combate. Por todo ello, se lo considera un gran almirante.

El trazar una *prospectiva profesional naval para el año 2032/33* en tiempos de paz es más cómodo para los señores almirantes, y creo que es necesario que enfrenten la tarea. Lo es porque los recursos, que se hallan en el mar, bajo y sobre él, y que ellos deben defender son múltiples, necesarios y de compleja obtención. Es posible que nadie se los exija en un país que se encuentra de espaldas al mar, bañadas sus costas por una «provincia olvidada» y sin gobernador ni pobladores estables. Del otro lado, más allá del límite exterior de la plataforma continental, está un mundo incierto y agresivo que también debe ser enfrentado. Encierra amenazas que están, también, en el mar, bajo y sobre él, y son diversas, poderosas y sofisticadas. Este ensayo lo demuestra.

Para resumir, podemos decir que el tiempo, al igual que las gotas de agua de una clepsidra, se nos desliza entre los dedos y puede caer, junto con lo que no fue, en un desértico pasado vacío. El General don José de San Martín, un brillante oficial de ejército, nos dijo: «Serás lo que debas ser, o no serás nada», y él fue. El Almirante don Guillermo Brown, un ejemplar oficial de marina, no dijo eso, pero también fue.

Lo importante es ser siendo a lo largo de la vida y, luego, al morir, que nuestras cenizas no caigan en un desértico futuro vacío. Seguiremos siendo en el futuro, tendremos historicidad siempre que hagamos historia naval militar como oficiales de marina. Pero no podremos lograrlo si no nos planteamos un proyecto para el futuro de nuestro país y de nuestra Armada, como hizo el Almirante Brown hace dos siglos. ■

**«Seguiremos siendo en el futuro, tendremos historicidad siempre que hagamos historia naval militar como oficiales de marina».**

## BIBLIOGRAFÍA

- (1) MILIA, Fernando (Contraalmirante) y DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio (Capitán de Navío), «Las armadas del año 2002». *Boletín del Centro Naval* N.º 750/751, julio a diciembre de 1987.
- (2) MINISTERIO DE DEFENSA ARGENTINO, «Informe sobre la integración de la mujer en las Fuerzas Armadas», Punto 3; «Especialidades y/o áreas permitidas y vedadas», Punto 3.2; Armada, Buenos Aires, 2010, pág. 22.
- (3) SEPÚLVEDA, Isidro, «La incorporación de la mujer a las Fuerzas Armadas de los países europeos», *Security and Defense Review* 2010, edición de otoño-invierno 2010, volumen 11, págs. 57 a 64.
- (4) Artículo en Internet titulado: «Conozcan los buques de guerra más absurdos de las últimas décadas».
- (5) SANTOSTEFANO, Carlos Alberto, «Apuntes profesionales», Internet.
- (6) GONZÁLEZ, Abel, académico del mar argentino, «La radiactividad en los mares», *Cuaderno Talásico* N.º 38, 30 de abril de 2013, Academia del Mar, [www.academiadelmar.com.ar](http://www.academiadelmar.com.ar).
- (7) GONZÁLEZ, Abel, académico del mar argentino, «Submarinos nucleares, impacto radiológico sobre el mar», 23 de marzo de 2014, Academia del mar, [www.academiadelmar.com.ar](http://www.academiadelmar.com.ar).
- (8) BEYER, Mark, *Portaviones. Por dentro y por fuera*, Editorial Buenas Letras del The Rosen Publishing Group, Nueva York, 2002.
- (9) MAGGI, Miguel Ángel, Capitán de Fragata Ejecutivo (Retirado) de la Armada Argentina, artículo: «¿Estamos preparados para el helicóptero UAV (drone)?», *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, diciembre de 2015, pág. 175.
- (10) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio y BLOCH, Roberto, *Un enfoque sistémico de la defensa, Tomo I: Aspectos Culturales*, Editorial Duplicar, Buenos Aires, 2004, 160 págs.
- (11) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio y BLOCH, Roberto, *Un enfoque sistémico de la defensa, Tomo II: Aspectos Militares y Tecnocientíficos*, Editorial Duplicar, Buenos Aires, 2004, 223 págs.
- (12) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio y BLOCH, Roberto, *Un enfoque sistémico de la defensa, Tomo III: Aspectos Cívico-Militares*, Editorial Duplicar, Buenos Aires, 2004, 194 págs.
- (13) 2G ROBOTICS, artículo denominado: «Underwater laser scanners – SONAR vs. LASER», 680B Davenport Road, Waterloo, Ontario (EE. UU.), Internet.
- (14) KAISER MENDÍA, Alfonso, artículo titulado: «Deceptivos antitorpedo para submarinos», *Revista de Marina de España*, Internet.
- (15) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, «Tormenta espacial en el desierto», *Revista de la Escuela Nacional de Inteligencia*, primer cuatrimestre de 1993, Volumen II, N.º 1, pág. 67.
- (16) EE. UU. DE NORTEAMÉRICA, Documento de análisis del IEEE 06/2011, «La estrategia nacional de EE. UU. sobre la seguridad en el espacio (NSSS)», marzo de 2011, Internet.
- (17) Compatibilidad electromagnética según Internet, Wikipedia.
- (18) 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 cm, ISBN: 978-950-899-119-5.
- (19) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, *Navegando hacia los infinitos horizontes del mar*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2015, 202 págs. (acceso gratuito por Internet).
- (20) SAGAN, Carl, *Un punto azul pálido. Una visión del futuro humano en el espacio*, traducción de Marina Widmer Caminal, Editorial Planeta, Barcelona, 1994, 429 págs.
- (21) SUN TZU, *El arte de la guerra*, traducción del chino al inglés e introducción de Samuel Griffith, prólogo de B. H. Liddell Hart y traducción castellana de Enrique Toomey, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 250 págs.
- (22) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, *La Expedición Corsaria de Brown al Pacífico, bajo la luz del derecho de guerra y del devenir de las Revoluciones de Asuntos Militares (RAM)*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2016, 110 págs., Internet (disponible gratuitamente).



# INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

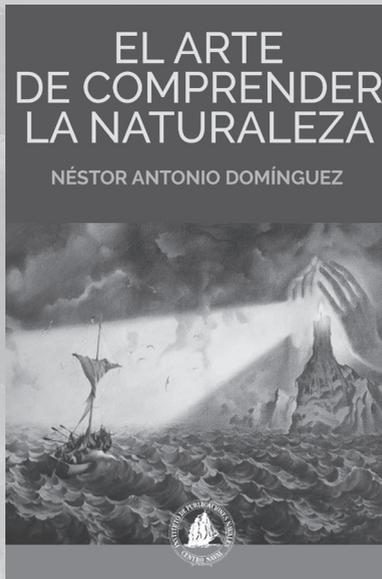
Desde 1961

## Ultimos lanzamientos



### Capitán Corsario de José Alejandro Pellicano

Esta obra tiene como propósito rescatar para la memoria colectiva, la figura del capitán Hipólito Bouchard, el héroe olvidado de nuestra Independencia, cuya vida fue apasionante y novelesca. "Capitán Corsario" sitúa al lector en los intrincados y complejos caminos de la Historia Argentina en tiempos de la Revolución, excediendo los cánones de una biografía, lo que contribuye a dimensionar en su justa medida el papel desempeñado por el personaje en las luchas por la independencia y sus valiosísimos aportes a la causa emancipadora.

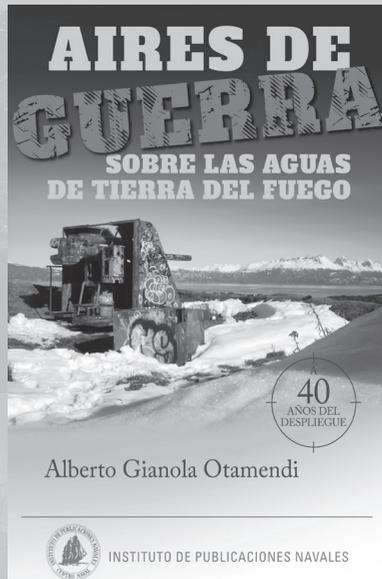


### El arte de comprender la naturaleza de Néstor A. Domínguez

Siempre hemos tenido el deseo de lograr la unidad de la ciencia, el fundir la ciencia con el arte y el poder unir las creencias religiosas.

Néstor Domínguez ha escrito un exhaustivo viaje de proporciones oceánicas que sirve como guía y brújula al explorador intrépido que busca lograr perspectiva sobre el tema de la naturaleza interconectada de nuestro mundo. En este viaje se abren panoramas que muestran vistas integrales de nuevos horizontes para la humanidad.

Domínguez le provee al lector las herramientas con las cuales formular su propia lectura de la naturaleza y la comprensión de su lugar en ella.



### Aires de guerra sobre las aguas de Tierra del Fuego de Alberto Gianola Otamendi

El presente trabajo nos ofrece un acabado cuadro de la situación prebélica a la cual escalara el conflicto limítrofe entre Argentina y Chile por la posesión de islas al sur del Canal Beagle, con su punto de mayor intensidad a fines de 1978.

Con una clara intención de recorrer el velo del olvido y obtener enseñanzas de esa inmensa movilización nacional, el autor describe en detalle, el despliegue naval-militar argentino sobre la Isla Grande de Tierra del Fuego, así como los planes defensivos y de ataque de los comandantes de la Armada.

Este relato descriptivo e interesante por sus curiosidades y anécdotas de los protagonistas entrevistados, constituyen la fuente principal de la investigación.

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



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

**Gerencia:**  
Florida 801, piso 3  
Teléfono: 4312-2598

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

# Premios Yacht Club Centro Naval 2018

Imágenes cortesía de Windrose Shot



*Golondrina*, de la ENM ganador del Campeonato Femenino de Vela.



*Alcornoque* se impuso en el Campeonato de Regatas en Solitario Vito Dumas.



*Euzkadi*, líder del 136º Aniversario del Centro Naval.

**E**l viernes 16 de noviembre, en una animada y concurrida ceremonia, conducida por el Comodoro del YCCN, Capitán de Navío Pablo Finazzi, se entregaron los premios a los ganadores de los campeonatos organizados por el Club.

Estuvieron presentes el Presidente del Centro Naval y los Comodoros de CUBA, del Club Náutico Olivos y del Club Náutico San Martín.

Más de 150 personas fueron parte de una fiesta desbordante de camaradería y entusiasmo, donde sobresalió

la tripulación del *Golondrina*, compuesta por cadetes femeninos de la Escuela Naval Militar, que se impuso en la general y en la serie.

Los galardonados fueron:

### Campeonato 136º Aniversario

(25 veleros participantes)

**General:** *Euzkadi*

Serie A: *Kapalua*

Serie B: *Caran D'ache / Ventolero*

Serie C: *Euzkadi*

### Campeonato Femenino de Vela

(22 veleros participantes)

**General:** *Golondrina*

Serie A: *Racing III*

Serie B: *Golondrina*

Serie C: *Acuarela*

Serie D: *Caran D'ache*

Serie E: *Teuco*

Serie F: *Marita II*

### Campeonato Regatas en Solitario Vito Dumas

(74 veleros participantes)

**General:** *Alcornoque*

Serie A: *Alcornoque*

Serie B: *Mañero*

Serie C: *Keenyenkon*



Una nutrida concurrencia se dio cita en el restaurante de la Sede Olivos.



La tripulación del *Golondrina* recibe su premio.



El Campeonato Femenino de Vela, único en el medio, no para de crecer.



El Solitario, con una concurrencia fiel, es marca registrada del YCCN.

# UN HOMBRE BUENO NUNCA MUERE

Richard  
Jolly

---

Eduardo C.  
Gerding



Un hombre bueno nunca muere.  
 En acción digna y oración,  
 Con manos serviciales y ojos honestos,  
 Donde hay sonrisas o lágrimas:  
 Él vive para ti y para mí,  
 Él vive para el mundo que intenta ayudar,  
 Él vive eternamente.  
 Un hombre bueno nunca muere.

James Whitcomb Riley (1849-1916)

**R**ichard Tadeusz Jolly nació el 29 de octubre de 1946 en Hong Kong y se crió en Singapur. Era hijo de un prisionero de guerra polaco que estuvo en poder de los japoneses durante cinco años. Fue educado en la Universidad Stonyhurst de Lancashire.<sup>1</sup>

La Universidad Stonyhurst es una institución mixta católica independiente seguidora de la tradición jesuita. La universidad fue fundada en 1593 por el padre Robert Persons SJ en St. Omer, en un momento en el cual las leyes vigentes prohibían la educación católica en Inglaterra. Después de mudarse a Brujas en 1762 y a Lieja en 1773, la universidad se trasladó a Stonyhurst en 1794.<sup>2</sup>



Universidad Stonyhurst

[https://www.google.com.ar/search?q=stonyhurst+college&rlz=1C1AWFA\\_enAR753AR753&tbn=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEw7em21ezYAhWCI5AKHUobBIMQ7AkIRA&biw=1680&bih=870#imgrc=rvqlGe0](https://www.google.com.ar/search?q=stonyhurst+college&rlz=1C1AWFA_enAR753AR753&tbn=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEw7em21ezYAhWCI5AKHUobBIMQ7AkIRA&biw=1680&bih=870#imgrc=rvqlGe0)

Jolly estudió medicina en el Hospital St Bartholomew, donde se recibió de médico en 1969.<sup>1</sup>

El Hospital de St. Bartholomew era conocido simplemente como Barts y, más tarde, formalmente como Hospital Real de St. Bartholomew. Se trata de un hospital situado en Smithfield, en la ciudad de Londres, y fundado en 1123.

En 1970, el Dr. Jolly se casó con la enfermera Susie Matthews<sup>1,3</sup>. James, el único hijo de la pareja, murió en 1989 a la edad de 17 años de una enfermedad hereditaria.

*James murió en casa, en nuestros brazos. Susie y yo estuvimos allí para su venida al mundo y fue un fuerte privilegio verlo irse, pero también fue un Jardín de Getsemaní que aún nos trae días grises, vacíos y dolorosos. Me sentí cumplido por la guerra y, a pesar de la tristeza, por la experiencia de la muerte de James, miré dentro de mí y ahora me encuentro en paz. No busco nada más<sup>1</sup>.*

El Capitán de Corbeta Médico (R) Eduardo C. Gerding se recibió de bachiller en 1967, en el Colegio Cardenal Newman.

Egresó como médico en 1974, en la Universidad del Salvador. Fue el primer médico de la Plana Mayor del transporte ARA *Canal Beagle* durante el conflicto con Chile en 1978.

Fue Jefe del Servicio de Gastroenterología del Hospital Naval Puerto Belgrano y del Hospital Pedro Mallo y Jefe del Departamento de Sanidad del BICL, BIM 5(Ec) y ESIM.

En 2006, fundó el Grupo Nottingham-Malvinas.

Es el autor de *Presencia Británica y Estadounidense en las Provincias Unidas del Río de la Plata* (Vols. 1 y 2), *Fundamentos de Sanidad Naval* y *El Grupo Nottingham-Malvinas: Los primeros 10 años*.

Su libro *La Saga de David Jewett* fue seleccionado en 2007 por su calidad académica por la Academia Naval de los EE. UU. (Annapolis).

<sup>1</sup> Humane and courageous naval officer decorated by Britain and Argentina after the Falklands conflict for saving the wounded of both nations, *The Times*, January 15, 2018.

<sup>2</sup> Stonyhurst Home: <https://www.stonyhurst.ac.uk/>

<sup>3</sup> Smith, Harrison - Rick Jolly, British navy surgeon who treated both sides in Falklands war, dies at 71, *The Washington Post*, January 16, 2018.

## Rick Jolly ingresa a los Royal Marines

Jolly ingresó como teniente cirujano para una comisión corta de cinco años. En 1972, completó el arduo curso de comando, considerado el más duro del mundo, y se ganó la codiciada boina verde. A pesar de esto, se negó a portar un arma durante el conflicto de las Malvinas y explicó que estaba allí para salvar vidas y no, para quitarlas.

Sus primeros destinos fueron como oficial médico del Comando 42 de Royal Marines en Belfast. También se desempeñó en la Rama Aérea de la Flota y como médico en la Real Escuela Naval Britannia, en Dartmouth. A fines de 1970, abandonó brevemente el servicio, pero fue convocado en 1980 para comandar el Escuadrón Médico de Royal Marines.<sup>1</sup>

## Dr. Jolly: El hombre

El Dr. Jolly era un hombre fornido, valiente, agradable y elocuente. Le gustaban el *curry* picante y el *gin tonic*. Anteponía a sus hombres en toda situación, lo cual, invariablemente, le garantizaba su lealtad. Fueron sus atributos de amabilidad y de consideración los que definieron su vida y garantizaron su liderazgo exitoso en Ajax Bay.<sup>1</sup>

Tenía un buen sentido del humor. Había leído en el Capítulo 47 de *Instrucciones para los oficiales médicos* lo siguiente:

*Si se hubiera llevado a cabo una ardua tarea, como la recuperación de supervivientes o cuerpos por parte de un equipo de marineros, y cuando estuvieren de acuerdo el oficial comandante y el oficial médico, se procederá a distribuir dos tercios de un cuarto de pinta de una bebida alcohólica a cuenta del erario público para cada uno de los miembros del personal involucrados.*

¡Las reglas no decían nada de aquellos casos en los cuales el oficial a cargo y el médico eran la misma persona!<sup>4</sup>

Jolly aún recordaba cómo el Dr. Peter Mayner, cirujano del barco *Canberra*, lo rescató con una inyección de su mareo por la navegación. Y también de cómo estaba listo para morir por el Capitán Cirujano (Frank) Roger Wilkes, quien se disculpó con un vaso de *gin tonic* en cada mano por todas las cosas malas que había dicho cuando se presentó Jolly.<sup>4</sup>

## El comienzo<sup>4</sup>

En su libro *Doctor for Friend and Foe (Médico para el amigo y el enemigo)*, Jolly describe cómo se inició su campaña en las Malvinas. Fue llamado poco antes de las 5 de la mañana del 2 de abril por el Teniente Coronel Ivar Hellberg, Comandante del Regimiento Logístico de Comando de los Royal Marines. También recordaría la actitud alegre del Capitán Chas Kirton, Oficial de Movilización de Depósitos en Ludgershall. El Dr. Jolly nunca se dejó llevar por el estereotipo sobre los argentinos que describió un graduado de historia. En lugar de eso, hizo sus propias investigaciones, en las que descubrió que no existía en el pueblo argentino una mala predisposición hacia Gran Bretaña y, además, que en Buenos Aires existían edificios públicos que llevaban el sello de la arquitectura y el diseño británicos. También recordó el consejo del Infante de Marina británico García, criado en América del Sur, quien le dijo: *Estos tipos no negociarán a partir de lo que perciben como una posición de fuerza.*

Para Jolly, era de suma importancia entrenar a sus hombres mediante proyecciones de las heridas de bala. A este procedimiento se lo conoció como *El Show del Horror del Dr. Jolly*.

**El Dr. Jolly era un hombre fornido, valiente, agradable y elocuente. Le gustaban el curry picante y el gin tonic. Anteponía a sus hombres en toda situación, lo cual, invariablemente, le garantizaba su lealtad. Fueron sus atributos de amabilidad y de consideración los que definieron su vida y garantizaron su liderazgo exitoso en Ajax Bay**

<sup>4</sup> Jolly, Rick, *Doctor for friend and foe*, A Conway Book, 2012.

El Dr. Jolly era amable, pero también firme, ya que tuvo que lidiar con viejos prejuicios entre los boinas rojas y los boinas verdes. Cualquiera que no se apegara a sus órdenes sería despedido. Les dijo: *Ahora tenemos un solo propósito en la vida, y es asegurarnos de que (nuestros hombres) no mueran de sus heridas.*

Las cosas no fueron fáciles, ya que también tuvo que enfrentar la acción de un colega poco colaborador que confundió la antigüedad en el rango con el concepto de comando (un conjunto específico de poderes y de responsabilidades conferidos o delegados por autoridad de Su Majestad a un individuo).

El Dr. Jolly describió a su primera víctima de guerra *como un centinela idiota y ocioso en el Europic Ferry, quien había estado jugando con un detonador de granadas. Por aburrimiento, quitó el percutor y luego trató de reemplazarlo. La explosión le voló varios dedos y también le incrustó fragmentos de metal en su cara y pecho.*

### Observaciones médicas<sup>4</sup>

Para su asombro, descubrió que el personal médico y de enfermería del *Uganda* no tenía el concepto de lo que se denomina *sutura primaria retrasada*. Igual error constató entre los pacientes argentinos tratados por sus propios médicos.

Su grupo fue criticado por no observar y registrar la temperatura corporal, la tensión arterial, la frecuencia del pulso y los niveles de hemoglobina en cada uno de los hombres heridos en Ajax Bay. Un editor incluso utilizó este hecho como justificación para rechazar la publicación de sus resultados. Jolly dijo: *Si tan solo esos expertos autodesignados se hubieran trasladado desde sus torres de marfil a la sangrienta realidad de Teal Inlet, Fitzroy y Ajax Bay.*



**Jolly dijo: Si tan solo esos expertos autodesignados se hubieran trasladado desde sus torres de marfil a la sangrienta realidad de Teal Inlet, Fitzroy y Ajax Bay.**

### HMS *Ardent* (21 de mayo de 1982)

El HMS *Ardent* sufrió tres olas de ataques. El tercero, el 21 de mayo a las 15.01h por seis A-4Q Skyhawks del EA33.

El Cirujano Comandante Rick Jolly vio como la Fragata Tipo 21 de la Armada Real estaba envuelta por el fuego. Un helicóptero Wessex sobrevolaba buscando víctimas para llevarlas al buque hospital SS *Canberra*.<sup>1</sup>

A pesar de no llevar un chaleco salvavidas adecuado ni un traje de inmersión, Jolly insistió en ser enganchado para rescatar a dos hombres que habían escapado del HMS *Ardent* a las heladas aguas del Atlántico Sur.<sup>1</sup> El Teniente Cirujano Simon Ridout del HMS *Ardent* falleció durante el ataque.<sup>4</sup>

El HMS *Ardent* se incendió toda la noche y, finalmente, se hundió a las 4.30 del 21 de mayo.

## Teniente Coronel Herbert Jones (28 de mayo de 1982)

El Teniente Coronel Herbert Jones, VC, OBE (14 de mayo de 1940 - 28 de mayo de 1982), conocido como H. Jones, era un oficial del ejército británico y ganador póstumo de la Cruz Victoria (VC). Fue galardonado con la VC después de haber sido muerto en combate durante la Batalla de Pradera de Ganso por sus acciones como comandante del 2.º Batallón del Regimiento de Paracaidistas. Fue Jolly quien cerró los ojos del Coronel H. Jones VC, comandante de los 2 Para.<sup>1</sup>

## Hospital de campaña de la Máquina Roja y Verde



Ajax Bay es un asentamiento en la Isla Soledad. Está en la región noroeste, en la costa de San Carlos, a pocas millas del Puerto San Carlos. Supo ser una planta de refrigeración desarrollada posteriormente, en 1950, por la Corporación de Desarrollo Colonial, la cual fue también responsable del desarrollo de Puerto Santa Eufemia. Muchas de las casas prefabricadas fueron trasladadas a Puerto Argentino. Durante el conflicto, se estableció la primera cabecera de puente británica en San Carlos. Ajax Bay fue uno de los tres puntos de aterrizaje. Su nombre clave como parte de la Operación Sutton fue «Red Beach» (Playa Roja).

El hospital de Ajax Bay se instaló en una fábrica en desuso (vacía durante 30 años), donde se conservaban los corderos. Dicha fábrica estaba situada al lado de un depósito de municiones, ya que esos eran los únicos edificios techados disponibles de cualquier tamaño adecuado para tal propósito.<sup>5</sup>

**Se llamaba máquina roja por las boinas granate del grupo aerotransportado, y verde por las brigadas comando.**

Se llamaba máquina roja por las boinas granate del grupo aerotransportado, y verde por las brigadas comando.

Como el depósito de municiones era un objetivo legítimo, el comandante de tierra británico, posteriormente Brigadier Julian Thompson, ordenó que no se pintara una cruz roja en el techo de zinc del hospital, en conformidad con la Convención de Ginebra.

Tres días después de que se abriera el hospital, un avión argentino Skyhawk descargó dos bombas en la antigua planta refrigeradora. Las bombas quedaron sin explotar, incrustadas en las vigas, mientras los profesionales extraían las balas de los pacientes que se encontraban debajo.<sup>1</sup>

Durante las semanas siguientes, Jolly, el oficial médico superior de la 3.º Brigada Comando de los Royal Marines, y su equipo de 120 miembros trataron a más de 1000 soldados, marineros y aviadores heridos. Según un estudio gubernamental, solo fallecieron tres pacientes.<sup>3</sup> Solo tres de los 580 soldados e infantes de marina británicos heridos en combate murieron por sus heridas, y ninguno mientras se encontraba bajo el cuidado del Dr. Jolly.<sup>5</sup>

Las víctimas de las batallas de Pradera de Ganso, Monte Harriet y Monte Longdon, así como también 120 hombres del RFA *Sir Galahad*, fueron tratados con éxito bajo estas circunstancias.

El veterano de guerra de las Malvinas, Simon Weston, dijo: *Sin sus habilidades organizativas (de Jolly), los cirujanos y los médicos nunca hubieran funcionado. Solo puedo agradecerle por salvar mi vida y muchas otras.*<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Dodd, Vikram, Falklands hero surgeon Rick Jolly dies aged 71, *The Guardian*, Sun 14 Jan 2018.

Dijo Jolly sobre el hospital de campaña: *La humanidad después de la victoria fue la oración de Lord Nelson antes de Trafalgar, y eso fue lo que tuvimos.*<sup>1</sup>

## El tratamiento de las bajas argentinas

Con su equipo, el Dr. Jolly operó a más de 300 heridos, de los cuales 78 fueron soldados argentinos.<sup>6</sup>

*Cuidamos a los argentinos como a los nuestros. Nuestros barcos incluso se los llevaron a casa antes que a nosotros: la primera vez en la historia de la guerra.*<sup>1</sup>

*Muchos de los conscriptos argentinos estaban muy asustados y suspicaces cuando llegaron.*<sup>4</sup>

En 2012, Jolly le dijo al *Sunday Mirror*:

*La gente asume que tienes que odiar a tu enemigo, pero eso no podría estar más lejos de la verdad. Las únicas personas que saben por lo que estás pasando son las personas del otro lado.*<sup>3</sup>

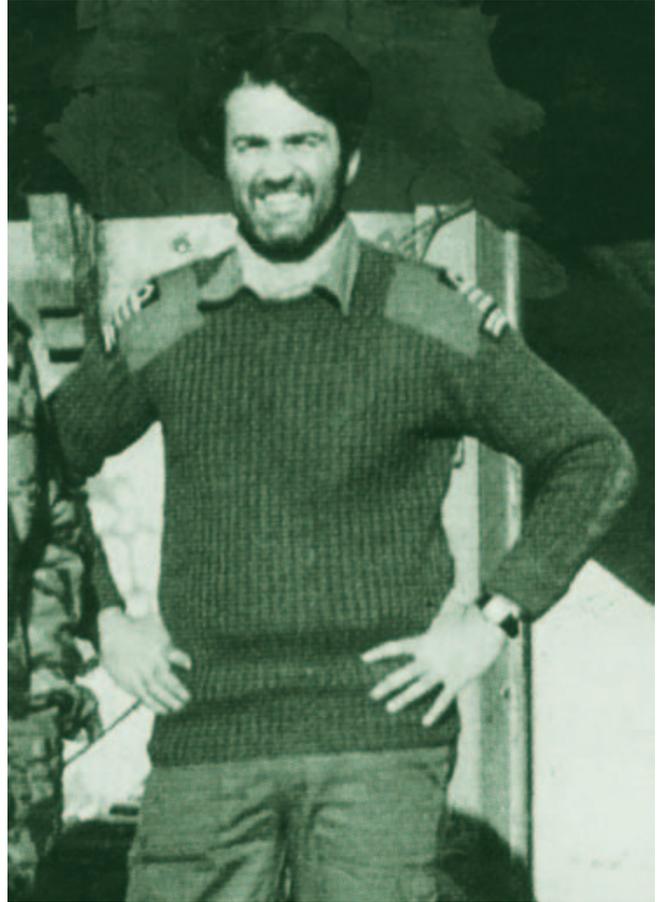
*Cuando me preguntaron qué habría hecho si hubiera tenido que elegir a quién tratar primero, a un argentino o a un británico, mi respuesta siempre fue que habría tratado a quien necesitara más urgentemente atención. En lo que a mí se refiere, siempre tienes que poder mirar dentro de tu alma y que te guste lo que allí encuentres.*<sup>1</sup>

## La primera atención de un paciente argentino

La primera atención de un herido argentino por parte del Dr. Jolly fue la del Teniente Ricardo «Tom» Lucero, piloto (C-319) de un Skyhawk A4C, quien fue derribado por un misil Rapier. Lucero, estando mal herido, se eyectó al agua. Los Royal Marines lo buscaron, lo arrastraron hasta un bote y lo llevaron al HMS *Intrepid* (el mismo barco que él había atacado) y, luego, a Ajax Bay. El Dr. Jolly dijo: *Me enfermaba ver que los Royal Marines le apuntaran con un rifle en vez de ayudarlo. La rótula izquierda de Lucero estaba desplazada cuatro pulgadas de su lugar.*

Jolly lo recibió y le dijo: *Aquí estás entre amigos. Él me miró, y me di cuenta de que realmente no lo creía y pensó que, quizás, lo iba a preparar para una pequeña tortura.*

Jolly se aseguró de que le llegara un mensaje a Marta, la esposa de Lucero, en el que le informaba que su marido estaba vivo y que había sido hecho prisionero. Lucero les dio crédito a los británicos por salvarle la vida.



***Cuando me preguntaron qué habría hecho si hubiera tenido que elegir a quién tratar primero, a un argentino o a un británico, mi respuesta siempre fue que habría tratado a quien necesitara más urgentemente atención. En lo que a mí se refiere, siempre tienes que poder mirar dentro de tu alma y que te guste lo que allí encuentres.***

<sup>6</sup> Un médico en pos de la reconciliación. *La Nación*, 9 de marzo de 1999.

Lucero murió el 3 de marzo de 2010 en un accidente aéreo mientras fumigaba un campo de soja en el área de Sacanta, a unos 125 km al sur de la provincia de Córdoba.<sup>1,4,7</sup>

## Consideraciones personales<sup>4</sup>

El Dr. Jolly dijo:

*De repente me di cuenta, con total claridad, de que estaba viendo la historia en ciernes, así como el fenómeno de la historia el cual se repetía.*

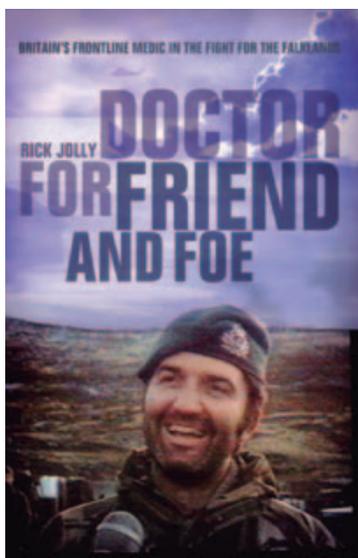
*Me levanté del suelo, me senté en los asientos de lona y exhalé un gran suspiro de orgullo y alivio al darme cuenta de que había hecho al menos una cosa verdaderamente útil en mi vida. ¡Como equipo y contra viento y marea, hemos salvado a otro ser humano de la muerte!*

## El Dr. Jolly deja la Royal Navy

Jolly dejó la Royal Navy en 1996 y ayudó a fundar la *Asociación de la Medalla del Atlántico Sur*. Fue su primer presidente y lideró a un grupo de 250 veteranos de la Fuerza de Tarea en una visita a las Malvinas para conmemorar el vigésimo aniversario del conflicto. También recaudó dinero para la causa mediante exposiciones en todo el país.<sup>1</sup>

***Me levanté del suelo, me senté en los asientos de lona y exhalé un gran suspiro de orgullo y alivio al darme cuenta de que había hecho al menos una cosa verdaderamente útil en mi vida. ¡Como equipo y contra viento y marea, hemos salvado a otro ser humano de la muerte!***

## Libros



Los libros de Jolly incluyen *The Red and Green Life Machine*, un diario del Hospital de Campo en Malvinas (1984) que vendió 40 000 ejemplares; *Jackspeak*, una guía de jerga naval británica (2011) que aún se publica y explica términos como *scab-lifter* (doctor), una gota de ásperos (mares pesados) y *bum nuts* (huevos) y *Doctor for friend and foe* (2012).

## Condecoraciones

Jolly fue condecorado en 1983 con una OBE (Orden del Imperio Británico) en la Lista de Honores del Atlántico Sur<sup>4</sup> y ascendido al rango de Capitán de Navío Cirujano. Dieciséis años después, visitó la Argentina con el Príncipe de Gales y recibió la Orden de Mayo en agradecimiento. La Orden de Mayo se entrega a *la virtud, los méritos de las personas que promueven el reconocimiento especial de la Nación y de la humanidad,*

*así como para recompensar servicios eminentes por parte de aquellos a la Nación.* El Dr. Jolly fue el único condecorado por ambos países. *Somos personas que comprendemos cuán desagradable y miserable es la guerra.*<sup>5</sup>

Dado que se trataba de una decoración extranjera, se le exigió a Jolly que le escribiera a la Reina para solicitarle permiso para usar la medalla argentina con sus otras condecoraciones. La Reina le aseguró que debería usarla *en todas las ocasiones.*<sup>1</sup>

<sup>7</sup> Un héroe de Malvinas murió en un accidente en Córdoba. *Clarín*, 5 de marzo de 2010.



Capitán de Navío cirujano Rick Jolly con sus condecoraciones de Argentina y Gran Bretaña, 1999.

Credit: Sam Morgan Moore. <http://www.telegraph.co.uk/obituaries/2018/01/14/surgeon-captain-rick-jolly-naval-surgeon-falklands-war-obituary/><sup>8</sup>

***Existe también una dimensión psicosocial que sobrevive a nuestra abstinencia biológica, que se visualiza en el impacto que hemos ejercido, para bien o para mal, a todas las personas que nos rodearon. En esta vida, trazamos una estela.***

## Fallecimiento

El Dr. Jolly murió de complicaciones derivadas de una enfermedad prolongada el 13 de enero de 2018, a los 71 años, en su casa en Torpoint, Cornualles<sup>1,5</sup>. Su muerte fue reportada por organizaciones de noticias británicas, incluidos los periódicos *Times* y *Telegraph*, los cuales no dieron una causa precisa.<sup>3,9</sup>

En cuanto a la muerte, Gabriel Rockhill, profesor de filosofía en la Universidad de Villanova y director fundador del Atelier de Théorie Critique en la Sorbona de París, afirmó: *Existe también una dimensión psicosocial que sobrevive a nuestra abstinencia biológica, que se visualiza en el impacto que hemos ejercido, para bien o para mal, a todas las personas que nos rodearon. En esta vida, trazamos una estela.* Esto podría muy bien aplicarse al alma bondadosa del Dr. Jolly.<sup>10</sup> ■



<sup>8</sup> Surgeon Captain Rick Jolly, naval surgeon during Falklands war. Obituary. *The Telegraph*, 14 January 20.

<sup>9</sup> Boyle, Darren, Falklands war hero surgeon who was honoured by both British and Argentine authorities has died aged 71. *DailyMail*, 14 January 2018.

<sup>10</sup> Rockhill, Gabriel, Why we never die. *The Stone*, Aug 29, 2016. <https://www.nytimes.com/2016/08/29/opinion/why-we-never-die.html>

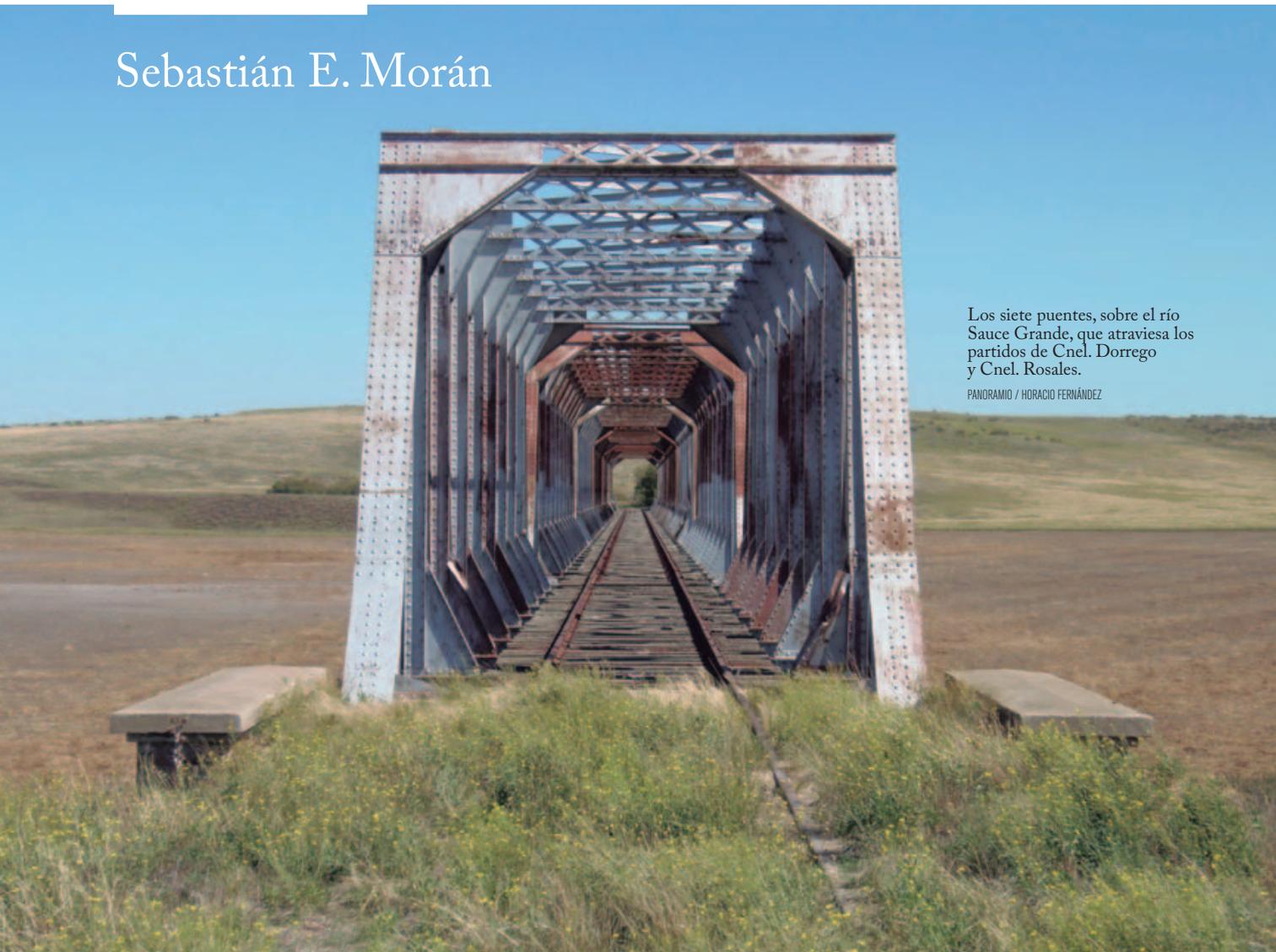
# EL ENCUENTRO DE DOS PUERTOS: ROSARIO Y PUERTO BELGRANO UNIDOS POR RIELES FRANCESES

## Actividades comerciales en el puerto militar

Sebastián E. Morán

Los siete puentes, sobre el río  
Sauce Grande, que atraviesa los  
partidos de Cnel. Dorrego  
y Cnel. Rosales.

PANORAMIO / HORACIO FERNÁNDEZ



**N**o solo de Buenos Aires y la Ensenada debemos preocuparnos; debemos también pensar en Bahía Blanca, que siente agitarse ya en su seno gérmenes poderosos de progreso, y que está destinada a ser... nuestro gran puerto militar. Así inauguraba el entonces presidente Julio A. Roca las sesiones del Congreso en mayo de 1881.

Para aquel Estado que comenzaba a afianzarse, puerto y ferrocarril se pensaban como una unidad indisoluble, y se hicieron indispensables nuevas instalaciones navales y portuarias, así como también la extensión en el tendido de las líneas ferroviarias. Parte de este estrecho vínculo lo muestra la historia de un ramal que tuvo gran incidencia en el Puerto Militar<sup>1</sup> y que es motivo de nuestro trabajo: el *Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano* (FCRPB).

## Las inversiones extranjeras en la Argentina

Tres fueron los factores económicos a los que se abocó la clase gobernante del último cuarto del siglo XIX: tierra, población y capital, todos fuertemente vinculados por una compleja trama de relaciones. El primero de ellos se abordó a partir de 1879 con las campañas militares hacia el sur y el noreste argentinos, que tuvieron como consecuencia la ocupación efectiva de aquellos territorios. Ello permitió generar la confianza necesaria para que un gran número de inmigrantes europeos decidieran colonizar estas tierras, en especial la Pampa húmeda y sus puertos. El aluvión inmigratorio más importante proveniente de Europa llegó al país entre 1880 y 1914, y recobró un nuevo impulso, pero más leve, terminada la Gran Guerra, en 1918<sup>2</sup>.

De esta manera, el país avistaba una vía de solución para la segunda cuestión planteada: la población. Finalmente, ¿qué sucedió con el capital? De la mano de nuevos territorios ganados y flujos inmigratorios nunca antes pensados, arribaron capitales extranjeros interesados en las posibilidades que brindaba un Estado en vías de modernización, en un contexto de acumulación de las principales economías industrializadas.

El flujo de capitales no era reciente; ya había comenzado a ingresar al país a mediados del siglo XIX, principalmente a partir de la presidencia de Bartolomé Mitre (1862-1868). Para 1914, ese flujo equivalía a más de la mitad del total del capital fijo acumulado en el país. Este ascenso y auge de la inversión extranjera en el territorio debe situarse en relación con el concierto económico y financiero mundial de ese período. El fuerte incremento del comercio y de la demanda de los productos primarios registrado entonces favoreció la producción de una serie de bienes que la Argentina estaba especialmente dotada para proveer y, por lo tanto, su inserción en la división internacional del trabajo liderada por Gran Bretaña. En consecuencia, la necesidad de infraestructura de transportes para poner en marcha esta maquinaria generó lucrativas oportunidades de inversión<sup>3</sup>.

Según Andrés Regalsky, las inversiones extranjeras hacia la Argentina registraron tres fases: desde 1862 hasta la crisis de 1873-76, en la década de 1880, y entre 1902 y 1914. En la

Sebastián E. Morán es Oficial del Cuerpo Profesional de la Armada Argentina desde 2011 y actualmente tiene el grado de Teniente de Navío.

Es licenciado y profesor en Historia por la Universidad Nacional del Sur (Bahía Blanca), Experticia en Filosofía por el Seminario Arquidiocesano Santo Cura de Ars (Mercedes, Bs. As.), Está doctorando en Historia por la Universidad del Salvador. Actualmente se encuentra finalizando la Licenciatura en Museología Histórica y Patrimonial, en la Universidad Nacional de Lanús.

Fue investigador, Jefe de Investigaciones Históricas y de Despacho del Departamento de Estudios Históricos Navales (2012 - 2017).

Es secretario de la Comisión Directiva de la Red de Museos para la Defensa (REMUDEF), Docente de la Escuela Naval Militar para el Cuerpo de Cadetes y para Oficiales del Cuerpo Profesional en la materia Historia Naval Argentina. Actualmente se encuentra destinado en la Escuela Naval Militar, donde se desempeña como ayudante de Cursos Especiales, docente y jefe de Museo y Biblioteca.

Se desempeña, también, como docente en la Escuela Nacional de Museología, dependiente del Secretaría de Cultura de la Nación, donde dicta las materias Historia Argentina I e Indumentaria Militar.

Integra el Grupo de Historia Militar de la Academia Nacional de la Historia.

Ha dictado conferencias y publicado artículos vinculados a la temática naval.

<sup>1</sup> Entre 1823 y 1825, el bergantín *General Belgrano* realizó un viaje de reconocimiento por las costas de la provincia de Buenos Aires y por las patagónicas hasta Puerto Deseado, y localizó y bautizó a Puerto Belgrano, que consta en la carta hidrográfica correspondiente a la ría de Bahía Blanca. A partir de la construcción de la Base Naval en 1898, adoptó el nombre genérico de Puerto Militar. Este subsistió hasta que un decreto presidencial del Dr. Marcelo T. de Alvear del 2 de junio de 1923 lo cambió por el actual, Puerto Belgrano, y evitó, así, confusiones posteriores.

<sup>2</sup> Rapaport sostiene que los saldos migratorios hasta 1880 no habían excedido los 10 000 inmigrantes anuales, pero para 1880-1890, llegaron a 64 000. El máximo anual fue alcanzado en la primera década del siglo siguiente (112 000 de promedio).



Primer viaje de la línea Rosario a Puerto Belgrano (diciembre de 1910)

segunda etapa, la afluencia de capitales aumentó bruscamente cuando el país se transformó en uno de los grandes receptores de las inversiones extranjeras en el mundo. La última se vio interrumpida por el estallido de la Primera Guerra Mundial, que modificó irreversiblemente las condiciones generales y marcó la finalización de toda una época.

La procedencia de estas inversiones fue predominantemente

británica, y siguieron, en orden de importancia, los capitales franceses, alemanes y belgas, y por último los provenientes de los Estados Unidos. Su destino estuvo ocupado por las inversiones ferroviarias, siguieron las dirigidas al sector público (empréstitos) y, en última instancia, las dedicadas a un diverso conjunto de actividades vinculadas al sector agropecuario y de servicios (electricidad y tranvías).

Respecto del interés puesto por los franceses en la Argentina, su inmigración llegó al apogeo entre 1888 y 1892, y para 1911 se constituyó en una colonia de 150 000 inmigrantes en el país<sup>3</sup>. Los comerciantes de este origen radicados en Buenos Aires y en Rosario comenzaron a dedicarse al rubro de las exportaciones de trigo y de maíz, cuyo eje giró, cada vez más, alrededor de Rosario, gran puerto exportador de cereales. Esta era la zona por la que estaban destinados a pasar sus ferrocarriles.

Mantuvieron, así, fuertes lazos económicos con poderosas firmas industriales y financieras del mismo origen, como la Compagnie Française de Chemins de Fer de Santa Fe y la Compagnie Française de Chemins de Fer Argentins, creadas por el Banque de Paris et de Pays Bas y la Fives Lille<sup>4</sup>. La primera de estas compañías es la empresa francesa más antigua en la Argentina, pues se incorporó a las operaciones en 1888<sup>5</sup>. Lanzaron, así, una franca ofensiva a partir de 1900 y llegaron a rivalizar, incluso, con los capitales ingleses. Hasta 1914, hubo una gran inversión en toda América Latina y, en particular significativa, en la Argentina, que se dirigió preferentemente al tendido de ferrocarriles, la construcción de puertos, las obras de ingeniería y la instalación de bancos<sup>6</sup>.

## Un nuevo puerto para Bahía Blanca

En este contexto de ambicioso crecimiento, una ciudad portuaria como Bahía Blanca contaba, para principios de siglo, con aproximadamente 15 000 habitantes y, conforme a las estadísticas del momento, era considerada el tercer puerto más importante del país después de Buenos Aires y de Rosario. No es casual, entonces, que intereses privados se hayan centrado en esta localidad del sur y su zona de influencia<sup>7</sup>.

Su relevancia era tal que, por Ley N.º 3964 del 15 de noviembre de 1900, el Gobierno nacional otorgó a Guillermo Godio —abogado y explorador italiano— una concesión para construir un enclave comercial de ultramar en aquella ciudad. El contrato con el Ministerio de Obras Públicas, firmado en julio de 1901, fijaba que la ejecución de los trabajos se cumpliría en cuatro etapas consecutivas, de las cuales las tres primeras serían de tres años de duración cada una, y la última, de cinco<sup>8</sup>.

**Tres fueron los factores económicos a los que se abocó la clase gobernante del último cuarto del siglo XIX: tierra, población y capital, todos fuertemente vinculados por una compleja trama de relaciones.**

3 Cfr. Andrés Regalsky, «Inversiones extranjeras», en *Historia Visual de la Argentina*, N.º 74, Tomo 4, 2000, p. 982.

4 Cfr. Daniel Cazenave, «El Rosario-Puerto Belgrano. Un ferrocarril poco rentable», en *Todo Trenes* N.º 8, octubre de 2000, p. 19.

5 Gustavo Chalier, «Francos vs. Libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía en aguas de la bahía Blanca», en José Antonio Mateo y Agustín Nieto (comp.), *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, GesMar/Universidad Nacional de Mar del Plata, 2009, p. 165.

6 Cfr. María Inés Fernández, *Las inversiones francesas en la Argentina 1880-1920*, Buenos Aires, Biblos, 1999, p. 68.

7 Cfr. Cazenave, op. cit., p. 19.

8 *La Nueva Provincia*, miércoles 14 de febrero de 1906, año VIII.

9 Chalier, op. cit., p. 164.

Godio firmó un acuerdo con empresas francesas para concretar el proyecto, aunque la compañía no se formaría oficialmente hasta tanto no se rindiera un informe completo acerca de las posibilidades concretas de ejecución de la obra. De este modo, a fines de 1901 se designó una comisión a cargo de ingenieros franceses, encabezada por Louis Victor Kunkler. Él había participado en las obras del puerto de Burdeos, realizadas por la empresa Hersent et Fils. Ello hablaría de una vinculación entre Hersent y Godio.

Hersent era una de las principales empresas de construcciones portuarias de Europa y, en la Argentina, estaba participando de la construcción y la explotación del puerto de Rosario mediante la Compagnie du Port de Rosario, un consorcio que integraba con la metalúrgica Schneider et Cie y el banco Credit Mobilier como financista<sup>10</sup>.

Los estudios técnicos revelaron que la mejor zona para iniciar la obra era la base naval en construcción próxima a Bahía Blanca. No obstante esta ambiciosa idea, no contó con el apoyo comercial bahiense. Las razones por las cuales se desestimó el proyecto se emparentaron con el temor de alentar un nuevo foco comercial que, en apariencia, menguaría los ya existentes, en especial el de Bahía Blanca. Allí residía una sólida y rica burguesía comercial, que veía con recelo este nuevo proyecto; se mostró, en cambio, proclive al desarrollo portuario en Galván, más próximo a la ciudad<sup>11</sup>. Se puede leer en *El Porteño*, periódico de aquella ciudad:

Hoy vemos surgir... un proyecto de puerto monumental en la desierta playa de Puerto Belgrano... Surge, entonces, un problema digno de ser estudiado detenidamente, por cuanto afecta al presente y futuro de Bahía Blanca, desde el momento que el proyecto Godio inutiliza el puerto actual y tiende a formar un nuevo centro de población destinado a detener el impulso de la ciudad actual, donde radican valiosísimos intereses particulares<sup>12</sup>.

Por la firme presión de estos particulares intereses, Godio no logró reunir los fondos necesarios, y su concesión cayó. El malogrado plan del italiano llevó a que el Estado nacional resolviera montar un sitio de embarque comercial en la Base Naval. En febrero de 1904, se promulgó la Ley N.º 4294, que autorizó las obras de acondicionamiento comercial del Puerto Militar a cargo del ingeniero Federico Beltrami<sup>13</sup>. Dice el Artículo 1 de la legislación: «el Poder Ejecutivo hará construir las obras necesarias en el puerto militar de Bahía Blanca que lo habiliten para efectuar operaciones comerciales, sin perjuicio de su carácter esencial». La Nación se comprometió, así, al tendido de las líneas férreas necesarias y las terminales de acceso, así como también a dar lugar a las concesiones que solicitaran las empresas<sup>14</sup>. Los fines comerciales para los que se destinaba el recientemente habilitado puerto trajeron consigo la incorporación de tecnología y de medios para el buen desempeño de las labores mercantiles, como grúas hidráulicas de fuerza variable y de brazo móvil, una balanza automática de treinta toneladas, cadenas, anclas y otras maquinarias y accesorios imprescindibles<sup>15</sup>.

Aislado del resto del arsenal naval por un simple tejido perimetral, el puerto comercial comenzó a operar en agosto de 1904 y contó con muchas resistencias por parte de:

- El Ferrocarril Sud (de capitales ingleses) y su inmenso lobby, que veía peligrar sus intereses.
- Los comerciantes de Bahía Blanca, que continuaban temiendo por la pérdida de su hegemonía económica.
- Una parte de la Marina de Guerra, que observaba con desconfianza la asociación de actividades comerciales y militares centradas en un mismo punto.



A la derecha, Diego de Alvear (fumando) en 1914 (AGN)

**Respecto del interés puesto por los franceses en la Argentina, su inmigración llegó al apogeo entre 1888 y 1892, y para 1911 se constituyó en una colonia de 150 000 inmigrantes en el país.**

<sup>10</sup> *Ibidem*, pp. 164-165.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 166.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 165.

<sup>13</sup> *Ibidem*, p. 166.

<sup>14</sup> Guillermo Oyarzábal, *Argentina hacia el sur*, Buenos Aires: IPN Editores, 2002, p. 209.

<sup>15</sup> Cfr. Oyarzábal, op. cit., p. 209.



#### Recorrido del FCRPB

FUENTE: MARÍA INÉS FERNÁNDEZ, *LAS INVERSIONES FRANCESAS EN LA ARGENTINA 1880-1920*, BUENOS AIRES, BIBLOS, 1999, P. 115.

**...Bahía Blanca contaba, para principios de siglo, con aproximadamente 15 000 habitantes y, conforme a las estadísticas del momento, era considerada el tercer puerto más importante del país después de Buenos Aires y de Rosario.**

Se realizaron algunos embarques, pero el lugar —carente de espacio y de comodidades necesarias— nunca contó con la suficiente inyección de recursos económicos por parte del Estado, y su funcionamiento fue precario.

## El Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano

La sanción por parte del Congreso de la Ley N.º 4279 de diciembre de 1903 otorgó al terrateniente Diego de Alvear, por intermedio de capitales franceses, el derecho de construir una línea de ferrocarril que, partiendo de Rosario, terminara en Puerto Belgrano. Alvear era uno de los mayores propietarios de tierras del país, con numerosas posesiones en La Pampa, Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires. Su familia siempre había tenido un enorme peso en los círculos políticos conservadores, de modo que era un importante referente para los financieros franceses<sup>16</sup>.

En su recorrido, este ferrocarril debía atravesar los departamentos de Rosario, San Lorenzo, Caseros, Constitución y Gral. López en la provincia de Santa Fe, y los partidos de Gral. Pinto, Carlos Tejedor, Pehuajó, Trenque Lauquen, Daireaux, Guaminí, Cnel. Suárez, Cnel. Pringles y Bahía Blanca en la provincia de Buenos Aires. Cruzaba las líneas de los ferrocarriles Central Argentino, Provincial de Buenos Aires, Central Córdoba, Buenos Aires al Pacífico, Oeste y Sud<sup>17</sup>.

El plan era lograr una salida al mar, aprovechar las oportunidades estratégicas para la comercialización de granos de la zona y hacer frente a la competencia inglesa. Los capitales más importantes en el sector de transportes provenían de empresas británicas, y las francesas fueron *...las únicas entidades privadas de otro origen que tenían cierta importancia*<sup>18</sup>. Para 1910, las inversiones inglesas representaban el 65 % del total de la inversión externa, en tanto que Francia poseía poco más del 18 %; en un distante tercer lugar, se ubicaba Alemania con un 8,9 %<sup>19</sup>.

### Capital invertido por país de origen

País de origen	1910 % millones de \$ oro	1913 % millones de \$ oro
Gran Bretaña	1475 65%	1928 59%
Francia	410 18%	475 15%
Alemania	200 9%	250 8%
Otros países	150 7%	557 17%

Fuente: Vernon S. Phelps, «The economic position of Argentina (1938)», en *Todo es Historia*, 105, 1976, p. 54

En 1906, se constituyó la Sociedad Anónima Compañía de Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano, tercer ferrocarril galo en la Argentina, de la cual Alvear era accionista. Esta nueva línea poseía algunas particularidades dignas de destacar:

- Se desplazaba de norte a sur, a diferencia de las líneas británicas, que lo hacían de oeste a este y configuraban un esquema radial con centro en Buenos Aires, funcional al modelo agro-exportador.

<sup>16</sup> Cfr. Cazenave, op. cit., p. 20.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> María Inés Fernández, *Las inversiones francesas en la Argentina 1880-1920*, Buenos Aires, Biblos, 1999, p. 64.

<sup>19</sup> Mario Rapaport, *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*, Buenos Aires, Emecé, 2010, p. 49.



El FCRPB en el momento de la carga de carbón en el crucero - acorazado Pueyrredón, 1909

(MUSEO NAVAL DE PUERTO BELGRANO)

- Unía dos focos portuarios de relevancia para el país: Rosario era la segunda ciudad más importante, y Bahía Blanca poseía un puerto militar de reciente creación.
- Pertenecía a capitales franceses, que pretendían cortar transversalmente los ramales ingleses y arrebatarles el tráfico de mercaderías.

Como pudimos observar en el cuadro anterior, las inversiones francesas ocupaban un buen segundo lugar, motivo por el cual esta compañía pudo hacer frente a las oposiciones locales, a diferencia de los intentos anteriores.

En marzo de 1906, en el vapor *Chilli* llegaron los ingenieros Quaintenne, ingeniero en jefe, y Jour, su ayudante, para trazar la línea del ferrocarril de trocha angosta de Rosario a Puerto Belgrano.

El ingeniero Quaintenne espera dejar terminada definitivamente la obra en tres años y medio. La construcción, para que sea más rápida, comenzará simultáneamente en el Rosario y en el Puerto Belgrano. El señor Diego de Alvear no ha podido embarcarse en el *Chilli*. Tomará el paquete que sale de Marsella el 1° de marzo, trayendo amplias facultades del directorio de este ferrocarril para que las obras se realicen con la mayor rapidez<sup>20</sup>.

Luego de cuatro años de obra, la vía del F.C.R.P.B. fue inaugurada en diciembre de 1910. Con una longitud de más de 800 km, la calidad de su diseño lo convirtió en uno de los más modernos del país, aunque poco económico, ya que exigió obras de ingeniería muy costosas. El material que se utilizó era, en gran parte, francés, aunque también se importó equipo alemán. ...*El punto terminus provisional está colocado a 1100 metros aproximadamente del ferrocarril estratégico, cerca de la salida de la estación del Puerto Militar, y que el largo total de la línea, también provisional, es de 802 km...*<sup>21</sup>. En todo su recorrido, hubo también que salvar diversos accidentes geográficos a través de puentes metálicos. El más largo de ellos se puede observar sobre el río Sauce Grande, en el límite de los partidos de Coronel Rosales y Coronel Dorrego, en la provincia de Buenos Aires. Con una estructura metálica de piezas remachadas que supera los 250 metros, se puede observar que los llamados Siete Puentes aún dominan el agreste paisaje del sudoeste bonaerense.

## El Muelle C del Puerto Militar

En el marco de este amplio proyecto comercial, el Gobierno nacional decidió habilitar parcialmente el Puerto Militar de Bahía Blanca para operaciones comerciales, según lo

**La sanción por parte del Congreso de la Ley N.º 4279 de diciembre de 1903 otorgó al terrateniente Diego de Alvear, por intermedio de capitales franceses, el derecho de construir una línea de ferrocarril que, partiendo de Rosario, terminara en Puerto Belgrano.**

<sup>20</sup> *La Nueva Provincia*, jueves 1.º de marzo de 1906, año VIII.

<sup>21</sup> *La Nueva Provincia*, jueves 30 de agosto de 1906, año VIII.



Estación Bahía Blanca del FCRPB inaugurada en 1922; funcionó hasta 1949.

**El plan era lograr una salida al mar, aprovechar las oportunidades estratégicas para la comercialización de granos de la zona y hacer frente a la competencia inglesa.**

dispuso un decreto del 28 de febrero de 1906 del Dr. Figueroa Alcorta —entonces Vicepresidente de la República en ejercicio del Poder Ejecutivo— y su ministro José Antonio Terry, que establecía que desde el 1.º de marzo de ese año quedaba en condiciones para realizar operaciones de descarga y artículos denominados de corralón, que fueran de despacho forzoso<sup>22</sup>. Ello fue como resultado de la terminación de las obras complementarias dispuestas por su antecesor, el Dr. Manuel Quintana, que, por decreto del 18 de marzo de 1905, autorizó al Ministerio de Obras Públicas a ejecutar trabajos adicionales a fin de adaptar el Puerto Militar con la construcción de galpones de carga, oficinas para subprefectura y Aduana, vías férreas, instalaciones de aguas corrientes, tren de dragado, etc.<sup>23</sup>.

El mismo mes de la firma del decreto, ya unos cien hombres bajo la dirección del ingeniero Wilkinson se ocupaban en la construcción de los ramales y los desvíos de acceso al Puerto, avanzando sobre tres vías paralelas al murallón de atraque, lugar habilitado para operaciones comerciales. Este murallón, de 250 metros de largo, permitía el fácil acceso a trasatlánticos que llegaban en busca de trigo. Estas obras accesorias llevadas a cabo en una sección del Puerto encontraron importantes repercusiones en la prensa y el comienzo de un sinnúmero de discusiones, ya que el proyecto estuvo sujeto a una serie de devaneos que el periodismo del momento no pasó por alto a principios de 1906<sup>24</sup>.

Como parte de este ambicioso programa ferro-portuario, el Ministerio de Marina aprobó el proyecto presentado por la empresa del ferrocarril de Rosario a Puerto Militar para la construcción de un muelle en el antepuerto. Así se dispuso la construcción del Muelle C, llamado por aquel momento el *muelle de la francesa*. Se lo dotó de los servicios necesarios para que sirviera a las operaciones comerciales, no obstaculizara y aun pudiera facilitar en cualquier momento el desenvolvimiento de la marina de guerra. El muelle que se construiría debería tener trescientos metros de largo por setenta de ancho, con doble vía de cada lado y lugares necesarios para grúas, además de galpones para depósitos generales o de carbón.

En septiembre de 1906, Alvear obtuvo la concesión para el mejoramiento del sitio comercial en el Puerto Militar, demasiado precario para la función que desempeñaba. Las obras fueron adjudicadas a la empresa Hersent<sup>25</sup>. En los documentos del Arsenal de Puerto Militar, de 1917, podemos leer: *... la concesión fue hecha al Señor Diego Alvear, por leyes N.ºs 4279 del 24 de diciembre de 1903 y 5004 del 29 de septiembre de 1906*<sup>26</sup>.

22 Cfr. *La Nueva Provincia*, sábado 10 de marzo de 1906, año VIII.

23 Cfr. Arsenal de Puerto Militar, Archivo General de la Armada, 1917, p. 57.

24 *La Nueva Provincia*, miércoles 14 de febrero de 1906, año VIII.

25 Chaler, «El Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano», en *El Archivo*, año III, N.º 9, nov. de 2003, p. 4.

26 Arsenal de Puerto Militar, Archivo General de la Armada, 1917, p. 57.

Los ramales se multiplicaron en la zona reservada para servir a talleres, muelles y diques. Pero lo reducido de sus dimensiones hizo que los beneficios no fueran los esperados por el Ferrocarril. Las obras dieron comienzo en el año 1908 y se terminaron en 1911. La concesión solicitada por Alvear para la construcción de un muelle se convirtió en ley por el Congreso en la forma en que lo remitió el Poder Ejecutivo Nacional, previendo todas las instalaciones necesarias para las operaciones comerciales. Entre las obras, encontramos aquellas vinculadas directamente con la construcción del muelle —de hormigón o de cemento armado—, como son las excavaciones indispensables para que puedan atracar los grandes vapores de ultramar y los terraplenes necesarios detrás del muelle y en sus inmediaciones<sup>27</sup>. También aquellas que permitían el acceso, transporte y almacenamiento de los productos comercializados en el muelle, como son: trasbordadores eléctricos destinados a la evacuación rápida de los vagones vacíos, depósitos y tinglados para recibir y clasificar las mercaderías, cabrestantes y grúas eléctricas, cintas transportadoras para la carga de cereales del vagón al buque, una estación de luz, etc.<sup>28</sup>. En la Ley también se estipulaba que el concesionario podía explotar las obras por su cuenta, cobrando solo los derechos de muelle, tracción, eslingaje y guinche, entre otros servicios.

Las suspicacias que la Armada tenía sobre el desarrollo de actividades comerciales en el seno de una base militar, presentes ya desde los tiempos del proyecto Godio, hicieron que el Gobierno se reservara, en virtud del contrato, el derecho de expropiación cuando las obras estuviesen terminadas, lo que hizo en 1911, y desmanteló a la brevedad las instalaciones de carga y de depósito de mercadería<sup>29</sup>.

El interrogante que se nos plantea es el siguiente: ¿por qué el Estado nacional ofrece una concesión para luego poner por cláusula en el contrato la expropiación de la obra? La respuesta, como sostiene un diario de la época, puede ser que: *...hay conveniencia en atraer el capital privado para la ejecución de obras públicas...*<sup>30</sup>.

El Poder Ejecutivo es de opinión que el honorable Congreso podría autorizar al señor Diego de Alvear para realizar la obra pedida... y una vez que sean terminadas o estén listas para efectuar las operaciones de su destino, ser entregadas en propiedad en dominio absoluto del gobierno, debiendo éste reconocer y abonar un interés de 4 ½ por ciento sobre el capital empleado y una amortización de 1,63 % durante treinta años<sup>31</sup>.

Frente a los inconvenientes que significó el funcionamiento de un puerto comercial en el seno de un puerto militar, sumadas las actividades y las nuevas necesidades de la Marina de Guerra, el Gobierno nacional optó por dar curso al derecho que se tenía reservado en el contrato con la empresa ferroviaria de tomar para sí las obras iniciadas antes de abrirse al servicio público<sup>32</sup>.

En la Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1912-1913 presentada al Honorable Congreso de la Nación por el entonces ministro de Marina, Contralmirante Juan P. Sáenz Valiente, podemos leer la siguiente leyenda referida a las mejoras del Arsenal y dependencias del Puerto Militar: *compra del Puerto Comercial, construido en la antedársena por la empresa del ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano*<sup>33</sup>.

Esto se llevó a cabo de acuerdo con el artículo 10 de la Ley 5004, por la cual el Poder Ejecutivo asumía a su cargo las nuevas instalaciones tras abonar al concesionario que era F.C.R.P.B. por transferencia hecha por Diego Alvear. De este modo, el Arsenal del Puerto Militar administraría el Muelle y sus dependencias a partir de junio de 1914<sup>34</sup>.

Pese a que el Muelle fue adquirido por el Estado nacional a través de la Marina de Guerra, por decreto del 30 de enero de 1915 se lo arrendó a la Compañía francesa para realizar

**Con una longitud de más de 800 km, la calidad de su diseño lo convirtió en uno de los más modernos del país, aunque poco económico, ya que exigió obras de ingeniería muy costosas.**

27 Cfr. *La Nueva Provincia*, viernes 28 de septiembre de 1906, año VIII.

28 Cfr. *La Nueva Provincia*, viernes 28 de septiembre de 1906, año VIII.

29 Cfr. Chailier, op. cit., p. 4.

30 *La Nueva Provincia*, viernes 28 de septiembre de 1906, año VIII.

31 *La Nueva Provincia*, viernes 28 de septiembre de 1906, año VIII.

32 Cfr. *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al Ejercicio 1911-1912*, DEHN, p. 37.

33 *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al Ejercicio 1912-1913*, Apéndice VII, DEHN.

34 Cfr. *Arsenal de Puerto Militar*, Archivo General de la Armada, 1917, p. 57.

operaciones de embarque durante la cosecha de ese año por un tiempo limitado. La entrega se realizó el 5 de junio de 1915, y el Arsenal lo recibió nuevamente el 17 de julio del mismo año, luego de que la compañía solicitara que se diera por terminado el arrendamiento<sup>35</sup>. Los galpones que antes servían al muelle comercial fueron habilitados para depósito de materiales de los buques de la flota, y los elevadores pasarían al naciente puerto de Arroyo Pareja, una vez que la empresa hubiera construido 300 metros de malecón.

## Ocaso de la compañía

Pese a los ingentes esfuerzos, la intención de captar el tráfico de las líneas que cruzaban transversalmente se reveló impracticable por la implantación de tarifas de competencia por parte de las compañías rivales. Por el contrario, la multiplicación de los cruces redujo la zona de influencia propia a la cuarta parte de lo previsto. A esto se sumó el bajo rendimiento de la región, con un escaso desarrollo agrícola. De ahí que el tráfico fuera muy exiguo y que solo alcanzara a cubrir el 60% de los gastos de explotación, lo que provocó el fracaso del proyecto.

Para la década de 1940, la estación habilitada en Bahía Blanca para la comunicación entre la ciudad y el Puerto Militar había quedado desafectada. Su edificio, reutilizado años después como terminal de ómnibus, materializa aquellos intereses galos que no dieron los frutos esperados, pero que, sin duda, significaron un osado plan de progreso.

**...El Ministerio de Marina aprobó el proyecto presentado por la empresa del ferrocarril de Rosario a Puerto Militar para la construcción de un muelle en el antepuerto. Así se dispuso la construcción del Muelle C, llamado por aquel momento el muelle de la francesa.**

## Algunas conclusiones

Los vaivenes a los que estuvo sujeta la decisión de crear un área mercantil en un puerto militar reflejan a las claras la multiplicidad de actores y de intereses que jugaron en el proyecto, como son la Marina de Guerra, la voluntad de los comerciantes de Bahía Blanca y la falta de resolución del Gobierno nacional. Esto se inscribe en el patrón morfológico de toda ciudad portuaria, en el que se dan condiciones náutico-terrestres, requerimientos espaciales de las funciones marítimas, tradiciones y estilos, y un contexto socio-económico y político determinado.

El Estado estimuló las inversiones con diversas ventajas, desde franquicias impositivas hasta la concesión de tierras y la garantía de una rentabilidad mínima. En cambio, se reservó un poder de regulación, nunca ejercido de un modo muy severo.

Pese a las dificultades, se logró dar cumplimiento a ese «destino de mar» de las localidades de la bahía. Las ciudades puerto deben ser entendidas, en este marco de análisis, como espacios de poder. El espacio en sí se convierte en una coordenada identitaria, en la que se producen universos de valores muy diferentes unos de otros. Prueba de ello es la inmensa obra de la Base Naval y el legado que el ferrocarril francés dejó en la forma de estaciones, muelles, talleres y tantas otras obras que todavía hoy podemos apreciar y que han impactado fuertemente en la zona.

De este modo, el proyecto del Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano y su afán de habilitar el Puerto Militar para actividades comerciales se comprenden dentro de un ambicioso plan ferropuerto más amplio, destinado a lograr una salida al mar, aprovechar las oportunidades estratégicas para la comercialización de granos de la zona y hacer frente a la competencia inglesa. Su originalidad radicó en hacer convivir la actividad de un puerto de librecambio en expansión —en consonancia con los requerimientos del concierto económico internacional— con las funciones militares en creciente desarrollo, en un estado con hipótesis de conflicto con sus países hermanos. ■

<sup>35</sup> Cfr. Arsenal de Puerto Militar, Archivo General de la Armada, 1917, p. 57.

Los siete puentes, sobre  
el río Sauce Grande.

PANORAMIO / HORACIO FERNÁNDEZ



#### BIBLIOGRAFÍA

- Cazenave, Daniel, «El Rosario-Puerto Belgrano. Un ferrocarril poco rentable», en *Todo Trenes*, N.º 8, octubre 2000, pp. 19-22.
- Cernadas de Bulnes, Mabel, *La creación de Puerto Belgrano y la política de poder en América del Sur*, BNPB, Talleres Gráficos, 1971.
- Chalier, Gustavo, «Francos vs. Libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía en aguas de la bahía Blanca», en Mateo, José Antonio y Nieto, Agustín (comp.), *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, GesMar/Universidad Nacional de Mar del Plata, 2009, pp. 163-172.
- \_\_\_\_\_, «El Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano», en *El Archivo*, año III, N.º 9, noviembre de 2003, pp. 2-9.
- Fernández, María Inés, *Las inversiones francesas en la Argentina 1880-1920*, Buenos Aires, Biblos, 1999.
- Fraguío, Carlos Jaime, «Historia de los puertos argentinos (período 1870-1900)», en *Historia Marítima Argentina*, t. 8, capítulo 17, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1990, pp. 508 - 509.
- Oyarzábal, Guillermo A., *Argentina hacia el sur. La utopía del primer puerto militar (1895 -1902)*, Buenos Aires, IPN Editores, 2002.
- Rapaport, Mario, *Historia económica, política y social de la Argentina (1880 - 2003)*, Buenos Aires, Emecé, 2010.
- Regalsky, Andrés, «Inversiones extranjeras», en *Historia Visual de la Argentina*, N.º 74, Tomo 4, 2000, p. 982.
- Rofman, Alejandro y Luis A. Romero, *Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina*, Buenos Aires, Amorortu, 1973.
- Viñuales, Graciela María, *Patrimonio Urbano. Base Naval Puerto Belgrano*, Buenos Aires, Artes Gráficas Papiros SACI, 2006.

#### FUENTES

- Archivo General de la Armada, Material microfilmado sobre Arsenal de Puerto Militar, 1917.
- *La Nueva Provincia*, Material microfilmado en Biblioteca Rivadavia, Rollos LNP N.º 35-36 (de febrero a septiembre de 1906), Bahía Blanca.
- Ministerio de Marina, *Memoria del período 1911-1912*, Departamento de Estudios Históricos Navales.
- Ministerio de Marina, *Memoria del período 1912-1913*, Departamento de Estudios Históricos Navales.

**Pese a las dificultades, se logró dar cumplimiento a ese «destino de mar» de las localidades de la bahía. Las ciudades puerto deben ser entendidas, en este marco de análisis, como espacios de poder.**

# Acto Académico en homenaje a Domingo Faustino Sarmiento y Premios Boletín del Centro Naval

11 de septiembre de 2018

Como todos los 11 de septiembre, en recuerdo al aniversario del fallecimiento de Domingo Faustino Sarmiento, se celebró una ceremonia donde, además de homenajeralo, se entregaron los premios del Boletín del Centro Naval.

Luego de entonar las estrofas del Himno Nacional Argentino, previa presentación del Almirante VGM (R) D. Daniel Alberto Enrique Martín, presidente de la Institución, se desarrolló el Acto Académico a cargo del señor Contraalmirante IM D. Eduardo Alfredo Pérez Bacchi. Dicha alocución se reproduce al final de este artículo.

Luego de la misma, se procedió a la entrega de los Premios anuales:



## PREMIO "ALMIRANTE BROWN"

*Instituido al mejor trabajo sobre Estrategia, Táctica, Operaciones, Logística y Medios Navales.*

De acuerdo con lo informado por el Consejo Editorial del Boletín del Centro Naval, el premio ha sido otorgado al Señor Capitán de Navío IM (R) Dn. Eduardo Carlos Llorens por su artículo "Reflexiones sobre la Armada", publicado en el BCN 845.



Capitán de Navío IM (R) Eduardo Carlos Llorens y el Señor Presidente de Centro Naval, Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martin.

### Fundamentos:

*El autor describe clara y sintéticamente los problemas que hoy enfrenta nuestro país en el Atlántico Sur a través de un afinado análisis del contexto internacional para el siglo XXI, fundamentando la importancia del estado nación y sus capacidades de defensa frente a la diversidad e imprevisibilidad de nuevas y crecientes amenazas a los intereses nacionales, en el marco de relaciones interestatales que se presentan mucho menos estructuradas que en el pasado inmediato.*

*Consecuentemente interpreta y plantea con juicio crítico un rol y misión de la Armada Argentina en este escenario, rol que excede la protección de los intereses marítimos soberanos en el mar. Esta misión contrasta con sus reales capacidades y vulnerabilidades actuales, máxime a la luz de la magnitud de los espacios e intereses geopolíticos considerados.*

*En términos conclusivos plantea la necesidad de actuar a la brevedad para su recuperación, a la vez que cuestiona y responsabiliza por la degradación de capacidades del sistema de defensa nacional, el deterioro del instrumento militar en general y de la Armada Argentina en particular.*

## PREMIO "ALMIRANTE STORNI"

*Instituido para premiar al mejor trabajo sobre "Intereses Marítimos Argentinos".*

El premio Almirante Storni fue concedido al Señor Capitán de Navío (R) Dn. Néstor A. Domínguez, por su artículo: "Intereses fluviales, marítimos y oceánicos argentinos. Áreas de interés en tres etapas históricas distintas del mar"; publicado en el BCN 845.



Premio "Almirante Storni" al señor Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez. Entregó el Señor Vicepresidente 1º Contralmirante VGM (R) Julio Alberto Covarrubias.

### Fundamentos:

*El autor redescubre en este artículo el valor de los intereses marítimos y los extiende al territorio oceánico, analizando su historia a través de una síntesis elegante y abarcativa.*

*Con un enfoque de notable valor formativo, detalla los fundamentos históricos del proceso de construcción del progresivo interés nacional sobre los ríos en tanto vías navegables interiores, el mar y lo marítimo, a lo que agrega el interés oceánico.*

*Describe como un proceso inclusivo la progresión natural del interés nacional, en función de prioridades vitales planteadas en distintos momentos históricos de su consolidación como país soberano en tres períodos de un siglo cada uno: sobre los ríos en tanto vías navegables interiores (1816 a 1916), el mar y lo marítimo (1916 a 2016), y prospectiva de interés sobre lo oceánico (2016 a 2116).*

*El trabajo apunta al objetivo de crear conciencia nacional, como país con un amplio litoral marítimo, enclavado entre océanos y vecino al territorio antártico, sobre aspectos que deben concitar nuestra atención y compromiso con un enfoque sistémico de valor trans-generacional, para asegurar que el mar y los océanos sean ámbitos vitales ecológicamente sustentables a partir de una verdadera conciencia marítima.*

## PREMIO "COMANDANTE PIEDRA BUENA"

*Instituido para premiar al mejor trabajo sobre "Soberanía nacional, geopolítica y promoción del territorio continental e insular de la Nación".*

De acuerdo con lo informado por el Consejo Editorial del Boletín del Centro Naval, el premio Comandante Piedra Buena ha sido otorgado al Señor Capitán de Navío IM (R) VGM D. Jorge Paulo Barrales por su artículo: "Una nueva provincia argentina"; publicado en el BCN 846.

### Fundamentos:

*El autor describe y analiza la situación política de la nueva provincia argentina integrada por los territorios la Isla Grande de Tierra del Fuego, a la que se suman los territorios reclamados de las Islas Malvinas, Georgias, Sándwich del Sur y la Antártida.*



Capitán de Navío IM (R) VGM Jorge Paulo Barrales y el Señor Director del Boletín del Centro Naval, Capitán de Navío (R) Héctor Julio Valsecchi.

*Con racionalidad y un enfoque pragmático, deslinda la pertinencia política y administrativa que le cabe a la Isla Grande de Tierra del Fuego como provincia frente a la situación controvertible de los otros territorios reclamados, cuya entidad y perspectiva futura hace más conveniente sean considerados territorios nacionales.*

*Concluye planteando y recomendando líneas estratégicas de acción política a nivel nacional.*

#### **PREMIO "CAPITÁN DE FRAGATA DE IM DN. PEDRO EDGARDO GIACHINO"**

*Instituido para premiar al mejor trabajo sobre "Historia y Derechos de Soberanía Nacional de las Islas Malvinas y demás Islas del Atlántico Sur, y las acciones desarrolladas durante la gesta de su recuperación en el año 1982".*

El Premio "Capitán Giachino" fue adjudicado al Señor Embajador Dn. Guillermo Arnaud por su artículo "Archipiélagos Georgias del Sur, Sandwich del Sur y la Convención Nootka Sound"; publicado en el BCN 844.



Premio "Capitán Giachino" al señor Embajador Guillermo Arnaud de manos del Señor Presidente del Centro Naval.

#### **Fundamentos:**

*Excelente artículo, breve, claro y conciso. Es un muy interesante resumen de cuestiones relacionadas con la soberanía sobre los archipiélagos australes, haciendo hincapié sobre dos de ellos, las Georgias y las Sándwich del Sur, que –tal vez por deformación periodística– son poco conocidos por la opinión pública.*

*El autor señala fundamentos geológicos incontrastables sobre las islas Malvinas que emergen de la plataforma continental argentina, como así también sobre los archipiélagos Georgias del Sur, Sándwich del Sur y Orcadas del Sur que integran el Arco de las Antillas Australes.*

*Describe hechos históricos relevantes sobre presencia, actores e intereses desde el descubrimiento de cada archipiélago, en particular por parte de España e Inglaterra.*

*Hace especial hincapié en la entidad de la Convención Nootka Sound entre España e Inglaterra celebrada el 28 de octubre de 1790, que acuerda y reconoce formalmente por parte de Inglaterra la legítima soberanía de España sobre los territorios meridionales del Continente Americano, hecho a partir del cual se legitima el reclamo de soberanía por parte de la República Argentina.*

#### **PREMIO "DOCTOR COLLO"**

*Instituido para premiar al mejor trabajo sobre "Temas no encuadrados en los anteriores, pero que posea un valor excepcional".*

Se le dió el Premio "Doctor Collo" al Señor Capitán de Navío (R) D. Tomás Merino por su artículo "El asilo diplomático y naval argentino durante la Guerra Civil Española. Los marinos argentinos del torpedero Tucumán y del crucero 25 de Mayo en 1936/1937"; publicado en el BCN 844.



Premio "Doctor Collo" al Capitán de Navío (R) Tomás Merino. Entregó el Presidente del Consejo Editorial, Capitán de Navío VGM (R) Alejandro Tierno.

#### **Fundamentos:**

*Artículo que aporta datos inéditos de una epopeya poco recordada. Es una excelente crónica de una página de gloria y prestigio de la Armada Argentina.*

*Los hechos históricos han sido prolijamente recopilados, y la cronología resultante y comentarios sobre aspectos fácticos y diplomáticos son notablemente adecuados y acertados.*

## RECONOCIMIENTO ESPECIAL

A continuación, se hizo entrega de un reconocimiento a los señores D. Juan Francisco de Souza y D. Carlos A. Gigliotti, miembros fundadores del Grupo Argentinidad en “Reconocimiento a su permanente labor de difusión de todos los aspectos relacionados con las islas Malvinas y, en particular, la gesta de 1982 a través de la impresión, publicación y distribución de libros que describen hechos y vivencias de los protagonistas. Esta labor la han llevado a cabo aun cuando no sea rentable económicamente priorizando y asegurando su transmisión de primera fuente a las generaciones futuras.”

El Centro Naval ha decidido hacer mención de tal hecho entregándoles una medalla.

Como cierre de esta ceremonia, se ofreció a todos los presentes un Vino de Honor en el salón Presidente Sarmiento. ■



Los Sres. Juan Francisco de Souza y Carlos A. Gigliotti junto al Vicepresidente 2º del Centro Naval, Contralmirante VGM (R) Carlos B. Castro Madero.



Cadetes de la Escuela Naval Militar junto al Presidente de la Institución.



El Consejo Editorial del Boletín del Centro Naval junto al Director.



## Palabras del Contraalmirante IM Eduardo Alfredo Pérez Bacchi en el Acto Académico en homenaje a Domingo Faustino Sarmiento

**L**uego de entonar las estrofas del Himno Nacional Argentino, previa presentación del Almirante VGM (R) D. Daniel Alberto Enrique Martín, presidente de la Institución, se desarrolló el Acto Académico a cargo del señor Contraalmirante IM D. Eduardo Alfredo Pérez Bacchi. Dicha alocución se reproduce al final de este artículo.

Deseo antes que nada manifestar mi gratitud al señor Presidente y a la Comisión Directiva del Centro Naval por concederme el alto honor de dirigirme a todos ustedes al conmemorarse hoy a 130 años de la partida de aquel hombre que prácticamente nació con la Patria y se entregó íntegramente a ella durante sus años de vida.

Me refiero a nuestro ilustre y querido maestro el Presidente Don Domingo Faustino Sarmiento.

Me toca hacerlo, en esta casa que lo contara como Presidente Honorario desde su fundación, el 4 de mayo de 1888 y en la cual, a pesar del transcurso de los años, se respira su espíritu innovador y ese aprecio mutuo cultivado entre el distinguido sanjuanino y nuestra Marina de Guerra.

Así lo expresaba en palabras el Teniente Barraza, por aquel entonces Presidente del Centro Naval, al comunicar su fallecimiento diciendo: “El general Sarmiento pertenece al Ejército por la jerarquía y a la Marina, por el cariño que le profesaba”.

Resulta difícil abordar en apretada síntesis la personalidad, visión estratégica y compromiso de tamaño prócer para con la educación pública y el progreso científico y cultural de nuestra Nación.

Y es que al referirnos al virtuoso sanjuanino, no debemos pasar por alto sus múltiples facetas. Entre ellas, la de



docente, diplomático, político, escritor, periodista, militar y gran estadista.

También, es menester rendir justo homenaje a sus padres: Doña Paula Albarracín y Don José Clemente Sarmiento, que lo vieron nacer, lo criaron y lo educaron en ese humilde hogar del barrio Carrascal en la Provincia de San Juan.

Autodidacta en esencia, Sarmiento inició su educación en su tierra natal, en principio en la Escuela de la Patria y luego bajo la tutela de amigos y familiares, ante la imposibilidad de poder formarse fuera de su provincia por razones económicas.

Fue en su rol de educador, en el cual puso su mayor énfasis, legando a la Nación Argentina un sistema de formación integral, que asegurara la educación para todos los ciudadanos, independientemente de su condición social y del lugar del cual proviniesen, preparándolos, a través de la formación recibida en su infancia, para desempeñarse en las funciones sociales a las que fueran llamados en el futuro.

Con esta visión, y bajo el latiguillo “escuelas, escuelas y más escuelas” creó, entre otros institutos, las escuelas normales, enriqueciendo el sistema educativo con maestras provenientes del extranjero, logrando así triplicar la población escolar de esa época en reducido tiempo, para contrarrestar el 87% analfabetismo que arrojó el primer censo nacional.

La función pública encontró a Sarmiento en varios cargos para los cuales fue elegido.

La provincia de San Juan lo vio como gobernador desde el año 1862 al 1864.

Allí llevó a cabo con voluntad férrea, un plan integral de obras públicas, como también dio impulso a la educación gratuita y obligatoria, logrando de esta manera, en tan solo dos años, cambiar completamente la fisonomía de su provincia.

Posteriormente y a pedido del presidente Mitre, se desempeñó como ministro plenipotenciario y enviado extraordinario en los EEUU de América.

En esa oportunidad pudo observar las operaciones desarrolladas con motivo de la Guerra de Secesión, de donde extrajo ideas para la formación de nuestras incipientes Fuerzas Armadas. No es obra de la casualidad que designara años más tarde al oficial naval confederado norteamericano Thomas J. Page, para la selección y adquisición de los modernos buques de guerra que integrarían nuestra escuadra.

Es durante el cumplimiento de este importante cargo diplomático que recibe la desgarradora noticia de la muerte de su hijo, el Capitán Domingo Fidel Sarmiento, (conocido por todos como *Dominguito*), a los 21 años de edad, cuando intentaba conquistar el fuerte paraguayo de Curupaytí, en septiembre de 1866.

Finalizadas sus funciones diplomáticas, es elegido Presidente de la Nación, el 16 de agosto de 1868, celebrándose este próximo 12 de octubre, 150 años de su asunción como máxima autoridad nacional.

Ya a cargo de la considerada “Segunda Presidencia Histórica” de la Argentina, continuó, al igual que su antecesor, con tres metas claras: Nación, entendida como la unión definitiva de las provincias argentinas.

Constitución: considerada ésta como la base de los derechos de las personas y del poder.

Y, en tercer lugar: Libertad, concebida como principio del liberalismo que dio paso luego a la civilización.

Desde su función de gobierno, además de potenciar la educación, impulsó el transporte, triplicando el tendido ferroviario existente. No estuvo ausente la creación de puertos, como los de Zárate y San Pedro, que permitieron el ingreso del tránsito mercante a las “grandes arterias de nuestro comercio interior” tal como él denominaba a nuestros ríos interiores.

Obsesionado por el progreso, otorgó una alta prioridad a las comunicaciones, logrando interconectar mediante una telaraña telegráfica a toda la Nación argentina.

En este sentido estableció el enlace con Europa, a través de Uruguay y Brasil. Adelantándose más de dos siglos al concepto de “aldea global” imperante en nuestros días, al transmitir su primer y todavía vigente mensaje en morse al viejo continente: “Un saludo cordial a todos los pueblos que se hacen, por intermedio del cable, una familia sola y un barrio”.

Como periodista y escritor supo manejar hábilmente una de sus más temidas armas de lucha: la pluma.

Su obra *Facundo* es reconocida como cumbre de la literatura de nuestra lengua, secundada por otras como *Argirópolis*, *Viajes por Europa, África y América*, *Recuerdos de Provincia* y *Vida de Dominguito*.

Pero su habilidad como escritor nos lleva necesariamente a su labor periodística que fue bastante anterior.

Para el Maestro de América: “el diario era para los pueblos modernos, lo que el foro para los romanos”.

Así funda en nuestro país, el periódico *El Zonda*, en 1839, y luego *El Progreso* y *La Crónica* durante su exilio en Chile, siendo finalmente el diario *El Censor*, el que lo ubica entre los precursores del periodismo argentino.

Su preclara visión de estadista no dejó de lado la importancia de contar con Fuerzas Armadas organizadas respondiendo a su concepto: “más vale la idea de la fuerza, que la utilización de la fuerza misma” una versión mejorada del aforismo en latín: “*si vis pacem para bellum*”.

Conocedor de la problemática de defensa por su servicio en el Ejército, y poseedor de un claro concepto de lo que representaba el Poder Naval y la necesidad de nuestro país de disponerlo, crea la Escuela Militar, ahora Colegio Militar de la Nación y la Escuela Náutica, actual Escuela Naval Militar, dotando al Ejército y a la Marina de sendos institutos de formación para sus oficiales. Institutos que a su entender, debían funcionar en instalaciones propias y separadas, en virtud de la diferente naturaleza de habilidades a desarrollar y conocimientos a adquirir por sus cadetes.

Al respecto, meses después de su creación manifiesta: “Creed que guardo la seguridad que con la Escuela Naval queda garantida la independencia que nos legaron nuestros padres y creado el nuevo vínculo que nos une a todas las otras naciones, por el cultivo de las ciencias y de las artes que dominan las fuerzas de la naturaleza, enfrenan las olas y contienen la injusticia.”

Espectador de los enfrentamientos navales en la guerra de Secesión durante su permanencia en los EE.UU. de América y consciente de la necesidad de la defensa de nuestra soberanía, transforma los frágiles “leños flotantes de Brown” tal como los bautizara Mitre, convirtiéndolos en unidades navales de “hierro y acero” dotadas de un poderoso blindaje.

Así crea en 1873 una escuadra moderna, estable y permanente, con capacidad de operar tácticamente y con una logística común, cuyas unidades más poderosas bautiza con el nombre de *Monitor El Plata* y *Monitor Los Andes*, dotadas ambas de un arma poderosa: el torpedo, al cual describía con estas palabras: “ha de ser el centinela que a cada estrechura dé el ominoso “¡quien vive!”, al enemigo que quiera abusar del espesor de su blindaje para adentrarse en nuestros ríos e imponernos sus órdenes”.

Ambos buques operaron con el apoyo logístico y de mantenimiento que les brindara el Arsenal Naval de Zarate, en el cual se desempeñó como Inspector General y Director, luego de crearlo.

Completaban la escuadra las bombarderas *Bermejo*, *Pilcomayo*, *República* y *Constitución* y las cañoneras *Paraná* y *Uruguay*. Esta última ya con más de 130 años a flote, se erige gallarda como legendario y último exponente de esa escuadra, amarrada en los muelles del puerto cuya construcción él mismo impulsó en el congreso, acelerando la firma del contrato Madero en 1869.

Este cambio de paradigma no solo introducía nueva tecnología naval en el proceso, sino que implicaría una renovada relación sinérgica entre medios modernos y recursos humanos adecuadamente formados y científicamente preparados, que darían como resultado una Fuerza Naval eficaz, dedicada enteramente a su misión: la defensa de la Nación en el escenario en que le tocaba actuar a la República Argentina durante esos años.

Este nuevo enfoque hace que la Argentina comience a deshacerse de su visión mediterránea tradicional y comience a mirar hacia el mar, preocupándose por su defensa naval y la presencia a lo largo de sus extensas costas.

Damas y caballeros: Hoy la patria entera conmemora la partida de uno de sus hijos pródigos.

El hombre al que Carlos Pellegrini definió ante su tumba como “el cerebro más poderoso que haya producido la América”.

Verdadero estadista y luchador incansable, que asistido por su genialidad, desarrolló una visión clara y posible de país soberano, la plasmó en planes factibles y acompañado por su pasión, carácter y coraje moral, la concretó en obras que hoy en día permanecen vigentes.

Hagamos que su espíritu arrollador, apasionado y resiliente renazca una vez más entre todos nosotros.

Redoblemos su apuesta al conocimiento, éste se traduce en educación, previsión, y en una mirada permanente al largo plazo, que nos conducirá a una sociedad con mayor desarrollo y oportunidades.

Hago votos para que ese espíritu indomable e innovador conquiste los corazones y las mentes de nuestros hombres de mar y que junto al genio de nuestro intrépido Almirante Guillermo Brown nos guíen en estos tiempos de tempestad, en la búsqueda incesante de la superación y el conocimiento.

Estoy seguro que éste, será el mejor homenaje que podemos ofrecerle.

Desearía ahora, para finalizar, hacer resonar en esta sala y compartir con ustedes las palabras finales con que el Teniente de Fragata Don Onofre Betbeder, en nombre de los socios del Centro Naval, despidiera al General Sarmiento durante las honras fúnebres realizadas en Buenos Aires, una vez arribados sus restos mortales provenientes del Paraguay a bordo del vapor “*General Alvear*”:

*“General Sarmiento: Con vuestro nacimiento a la vida pública quedó garantida la independencia que nos legaron nuestros padres y creado el vínculo que nos une a todas las otras naciones, por la educación del pueblo que procurasteis empeñosamente, por la propaganda, la acción, el mando, la virtud y el carácter: teniendo presente que la educación pública domina las fuerzas de la naturaleza para ponerlas al servicio de la prosperidad nacional, enfrena las pasiones inculcando en los ciudadanos el respeto por la ley y contiene las injusticias en el orden interno y en el internacional con la conciencia del propio derecho y la capacidad para hacerlo valer íntegramente, ante quien osara desconocerlo.*

*General Sarmiento: ¡El pueblo argentino responde de la paz de vuestros despojos y de la eternidad de vuestra memoria!”*

¡Muchas Gracias!

# Exposición Nacional de Modelismo Naval

**E**l 19 de octubre, en el 7.º piso de la Sede Central, se celebró, como cada dos años, esta exposición, que reúne a prestigiosos modelistas del medio.

El jurado estuvo integrado por el Presidente de la Asociación Amigos del Modelismo Naval, Alfonso Martínez Rubí; el Presidente del Club Argentino de Modelismo Naval a Escala, Javier Sierra; el Secretario de la Asociación Amigos del Modelismo Naval, Julián Machado; y los señores Héctor Focanti y Juan Lago. Los galardonados fueron:

## Categoría A

1.º Premio: José Quartieri - Nave Vikinga *Gokstad*

## Categoría B

1.º Premio: Carlos Dellafontana - Carabela *La Niña* 1492

2.º Premio: Capitán de Navío (R) José Manuel Suárez - Carabela *Santa María*

## Categoría C

1.º Premio: Rafael Zambrino - Fragata Española 22 cañones Siglo XVIII "*La Tetis*"

2.º Premio: Miguel Alonso - Chalupa de 13 metros

Mención: Diego Fernández Salom - *Cutty Sark*

Mención: Leonardo Basso - Cuter *Luisito*

## Categoría D

1.º Premio: Alfredo Leyria (foto superior) - Pailebot de Cabotaje Río de La Plata (*Siempre*)

2.º Premio: Patricio Larco - *Zaida*

## Categoría E

1.º Premio: Raúl López - Lancha Colectiva de Tigre

2.º Premio: Carlos Bartellone - *Pamela Deare*

## Categoría F

1.º Premio: Pedro Cantillana Martínez - El *Gaucho*

2.º Premio: José Quartieri - *Lehg II*, Vito Dumas



## Categoría G

1.º Premio: Roberto Miranda - ARA *Gómez Roca P46*

2.º Premio: Oscar Valsagiacomo - *Havendienst*

Mención: Eduardo Geraghty - *Río Cinsel*

## Categoría I

1.º Premio: Roberto Scheitlin - *Fragata Libertad*

2.º Premio: José Malespina - *Soleil Royal*

Mención: Eduardo Raffaelli - Nave Egipcia *Dinastía XVIII*

## Categoría J

1.º Premio: Domingo Ciarallo - *Granado* ■

# LAS ESCUELAS EN LOS PLANES DE PROTECCIÓN CIVIL. UN CASO EN HAITÍ, LUEGO DEL TERREMOTO

Alberto Gianola Otamendi



## «En medio del horror... la escuela surge como una esperanza»

Cristovam Buarque<sup>1</sup>

La ocurrencia de alteraciones hidrometeorológicas y de sismos son fenómenos que afectan grandes orbes o poblaciones (deslaves, erupciones, inundaciones, sismos, huracanes, sequías, explosiones de plantas químicas o nucleares, etcétera), además de provocar desastres antrópicos<sup>2</sup> de gran magnitud, ha obligado a desarrollar planes nacionales de mitigación, prevención y respuesta.

Las previsiones siguen siendo insuficientes ante la magnitud de los efectos de la furia de la naturaleza o los provocados por catástrofes de la actividad humana descontrolada<sup>3</sup> ante la expansión demográfica y la densidad poblacional en sitios que se vuelven vulnerables.

Los modelos de rehabilitación prevén el uso de recursos humanos y de medios materiales, como acciones de ingeniería, sanitaria y psicológica, montados básicamente sobre las estructuras de organizaciones humanitarias y de fuerzas armadas ya existentes, pero normalmente concluyen al evacuar los refugiados o administrando sus campos con criterios coyunturales ante la crisis.

Las vivencias de trabajo en Puerto Príncipe (Haití) en 2011, luego del terremoto devastador de 2010, me permitieron apreciar la labor social de una escuela como un modelo de contención, protección infantil y desarrollo local, y proponerlo como parte de las medidas de reconstrucción en los planes de contingencia.

«La escuela ofrece condiciones de contención y de reconstrucción del tejido social que no se consideran habitualmente en los planes de respuesta a desastres, para la rehabilitación de la comunidad».

## Desarrollo

Mucho se ha escrito de la función social de la escuela, de su rol socializante bajo paradigmas estatales de formación o de refuerzo de características deseadas en una población en estado de gestación nacional, de la imposición de ideologías imperantes desde organismos centrales, de homogeneización de una civilidad crecida por una masiva inmigración heterogénea, de complemento evangelizador; mucha tinta e investigaciones han abonado también las líneas de pensamiento sobre la pedagogía de las minorías, los marginales, los excluidos, los pobres y las comunidades alejadas. Otros han abordado parcialmente los problemas de las escuelas en países en guerra o en grupos desplazados por cuestiones de violencia o de segregación, fenómenos que han causado un severo impacto en etnias rurales de África Central, Sudamérica y Asia.

Otro enfoque que llega más profundo en esa veta ha sido el del «asistencialismo», aunque este término haya adquirido simbolismos ideológicos de manipulación política de los beneficiados y, por tanto, tomado ese sesgo.

El autor es Capitán de Fragata (R), Capitán de Ultramar y Capitán Fluvial. DPO Full Certificate y Perito Naval. Es Licenciado en Sistemas Navales (Instituto Universitario Naval [INUN]). Tiene un posgrado en Gestión de Desastres y Riesgos Naturales (USal). Es veterano de dos Misiones de Paz y Estabilización de la ONU (ONUCA en Centroamérica y MINUSTAH en Haití). Integró las direcciones del Liceo Naval Militar Dr. Francisco de Gurruchaga (en Salta, colegio secundario exclusivamente femenino), la Escuela de Operaciones y la Escuela Superior Conjunta de las FF. AA.; en estas instituciones, también cumplió funciones docentes. Fue comandante de buques y de una escuadrilla en Ushuaia (Tierra del Fuego). Cursó una maestría en Gestión de la Educación de la Universidad Torcuato Di Tella.

## Se ha hablado mucho de la importancia de la educación para el desarrollo de una comunidad.

**Cuánto más valor tendrá entonces, en un entorno impactado por un desastre. Donde cada recurso es importante, la escuela y los maestros lo son más.**

Observamos una nueva propuesta mitigadora, que propone la escuela como paliativo, como núcleo de contención y como base regeneradora. Estos objetivos rebasan las posibilidades de las estructuras escolares clásicas, diseñadas para cada comunidad en su *modus vivendi* habitual, y exceden las tareas didácticas para las que los maestros han sido formados.

La escuela, en ese entorno, es llevada al límite: al tratamiento emergencial de grupos sociales dañados y bajo el impacto de circunstancias extraordinarias que los han llevado a situaciones extremas. Educar un poco, sostener algo y regenerar lo posible. La vocación de educar y servir, bajo la mística de la acción humanizadora.

En una interpretación de su función social, los sistemas educativos nacionales americanos tuvieron un paradigma fundacional donde la escuela tenía la finalidad de concientizar y de crear un sentimiento de pertenencia nacional. Pero cuando la situación normal es excedida, la escuela sale a reemplazar los propios sistemas caídos, a empezar de nuevo desde un cero, aquellos en que se hace imperativa «una asistencia material, social y afectiva que permita neutralizar la violencia que genera la condición de marginal y constituir a la propia institución en un ámbito de contención social»<sup>4</sup>. Talcott Parsons<sup>5</sup> sostiene que la educación es «socialización y protección de la infancia».

Los conflictos armados y los desastres producen severos traumas psicosociales que demandan largos procesos de regeneración. Desde la psicología, se entiende al trauma como un choque emocional producido por una experiencia violenta que deja una impresión duradera. Supone una ruptura de la propia existencia, pérdida de seguridad, impotencia, sentimiento de desamparo, estrés. Se pueden describir tres tipos de trauma<sup>6</sup>: el psíquico, el físico y el social. Este último se refiere a la huella que ciertos procesos históricos pueden dejar en una comunidad entera afectada. Para esa interrelación entre los individuos y lo histórico, se propone el término «trauma psicosocial», aunque no produzca un efecto uniforme en la población.

Los hechos de violencia y los desastres naturales impactan las redes comunitarias y, usualmente, superan la capacidad de respuesta estatal (pública y privada), que incluso pierde sus posibilidades de cumplir con muchas de las obligaciones mínimas que le competen. Más aún, muchas de estas aciagas situaciones suceden en lugares donde ya previamente había condiciones de vida marginales por otros factores políticos, sociales y económicos. Por eso, una planeación para el desarrollo cívico e individual de la población afectada debe generar la participación de las comunidades cercanas.

Consideramos que un camino de regeneración lo brinda, en general, la educación, pero su medio de acción directa es la escuela. Tal como expresa Alice Farmer<sup>7</sup>, «la educación constituye un factor esencial a la hora de normalizar las vidas de los niños afectados por el conflicto y de proporcionarles las aptitudes necesarias para sobrevivir y progresar»<sup>8</sup>. «La educación siempre ha sido una de las mejores herramientas para la construcción y reconstrucción de la vida», afirma Virginia Mumo<sup>9</sup>.

Más que otros medios, la escuela construye resiliencia en los alumnos a través de la creación de un ambiente de relaciones interpersonales afectivas. Estas requieren docentes que transmitan esperanzas y optimismo (cualquiera sea la problemática o la conducta pasada del alumno)<sup>10</sup>. En la inspiración de algunos modelos de escuelas modernas, hay dos puntos que aparecen con reiteración y son igualmente aplicables a la construcción de resiliencia en los estudiantes: afecto y personalización<sup>11</sup>.

Hemos presenciado un ejemplo activo y real de ello en un campamento de desplazados en Haití, en el que una comunidad traumada comenzó a levantarse a partir del impulso generador de una escuelita parroquial.

1 Los desastres naturales (sismos, erupciones, huracanes, deslaves, tsunamis, inundaciones, sequías, incendios rurales y forestales, etc.) en general provocan una destrucción mayor del ambiente y un grave impacto social; pero ninguno puede, *a priori*, asignarse a una responsabilidad humana intencionada. El caso de la guerra es un escenario muy particular, porque a los destrozos materiales se agrega el efecto social intencional, muchas veces más duradero, o el «daño colateral» indeseado pero «asumido» políticamente, por uno o ambos bandos del conflicto, como consecuencia de su confrontación por los intereses en pugna. Ello aumenta el nivel del trauma psicosocial. Por eso, el conflicto armado tiene consideraciones especiales.

2 Antrópicos son los causados por efectos del desarrollo de la actividad humana.

3 Los casos paradigmáticos son la explosión en la central nuclear de Chernobyl, Ucrania (URSS) el 6 de abril de 1986 con más de 30 fallecidos y 600 000 damnificados; y de la planta química de Union-Carbide en Bhopal (India) el 3 de diciembre de 1984 con cerca de 20 000 muertos y 150 000 personas seriamente afectadas.

4 Tiramonti, Guillermina (1997), «Los imperativos de las políticas educativas de los 90», en *Revista da Faculdade de Educação* Vol. 23 n. 1-2, São Paulo, Jan/Dec.

5 Talcott Parsons, sociólogo estadounidense (1902-1979).

6 Beristain, Martín (1999), *Reconstruir el Tejido Social*. Cita al salvadoreño Martín-Baró. Barcelona, Ed. Icaria.

7 En la página web [www.migracionesforzadas.org](http://www.migracionesforzadas.org).

8 Cita de Graca Machel, *The Impact of War on Children* (El impacto de la guerra en los niños), C. Hurst & Co., U.K., 2001.

9 Coordinadora del programa de escolarización del Jesuitic Refugee Service (de alcance mundial), Kenia.

10 *Resiliencia en la escuela*, Cap. 2, <http://www.educadormarista.com>

11 Modelo de «escuelas eficaces» (Fiske, 1991).



Sería una apuesta muy alta tratar de entender estos procesos más sociales que educativos encasillándolos dogmáticamente desde lo pedagógico, o en función de métodos, «eficiencia» didáctica o calidad de procesos. Esa práctica evaluativa y clasificadora, tan al uso de un mundo globalizado (solo para la producción de bienes y transacciones económicas) y funcionalista está lejos de nuestro planteo, que es más sencillo: considerar el valor de las escuelas en los planes de la Gestión de Riesgos y Desastres.

Desde tiempos medievales, en cuanto fue concebida como tal, la escuela tuvo una consideración social particular que trascendía la función pedagógica. En estas tierras, lo que diferenciaba a las reducciones jesuitas de otros señoríos era que, además de ser organizaciones sociales para la producción y su propia defensa, estas conciliaban un ideal humano de igualdad y promovían el desarrollo de otros aspectos superiores y trascendentes del ser, no solo a través de la religiosidad, sino de las expresiones artísticas y de la educación.

La educación, en particular, fue una de las claves de muchas órdenes religiosas para lograr colonizar y desarrollar exitosamente vastas zonas selváticas y evangelizar centenares de miles de aborígenes guaraníes<sup>12</sup>. La pedagogía ignaciana ha hecho hincapié en la experiencia y los nuevos aprendizajes, la reflexión y la evaluación, la acción y el servicio. A lo largo de la historia, el anhelo de emular esas visionarias obras se ha repetido en escalas menores. Algunos principios del modelo se replican justamente bajo la iniciativa de religiosos, a veces aislados, en lugares de escaso desarrollo económico y social, o afectados por incidentes naturales mayores.

«Ningún proyecto de desarrollo social puede considerarse sustentable sin un fuerte ingrediente educativo»<sup>13</sup>. Más aún si reconocemos, como dice Hannah Arendt, que «el niño

**La escuela ha ido mutando sus funciones y ampliando sus alcances. Desde siempre, le asignamos un valor formativo, pero todavía no la vemos como un centro de reconstrucción social, como lugar de contención y base de regeneración.**

<sup>12</sup> Véase *Las reducciones jesuitas del Paraguay ¿posible modelo desarrollo sustentable?* del R.P. Dr. Miguel Petty, S.J., [www.jesuitica.be](http://www.jesuitica.be)

<sup>13</sup> R.P. Petty, Op. Cit.



entra en el mundo cuando empieza a ir a la escuela»<sup>14</sup>. Entendemos claramente que no habrá esperanza de futuro para una sociedad que no se construye o reconstruye desde ese lugar, aun en sitios arrasados.

Al hacer una evaluación del futuro posible, en *Educando hacia el mañana*<sup>15</sup>, la OCDE desarrolló un conjunto de seis escenarios, verosímiles y probables, para el estado que tendrá la educación en el futuro hacia el año 2020. Dentro de su prospectiva, uno de los escenarios era «las escuelas como centros sociales básicos». Ello reafirma la posibilidad de que estas vuelvan a resurgir por su importancia socializadora. La escuela, en esa proyección, se reconoce como

el baluarte más eficaz contra la fragmentación de la familia y la sociedad. Se redefine, entonces, por las tareas colectivas y hacia la comunidad.

Respecto de la dimensión del aprendizaje, la visión de la OCDE se enfocó más explícitamente en resultados no cognitivos: valores y ciudadanía. Se admitía la posibilidad de una amplia gama de formas organizativas y de configuraciones escolares diferentes, con el surgimiento de formas de educación no formal, adaptadas a las necesidades particulares de cada comunidad. Alrededor de este núcleo habría muchos otros actores de la comunidad, en fuerte interacción y con diversos roles.

La gestión de organizaciones complejas como la escuela está en interacción dinámica con los intereses de las diversas comunidades y sus necesidades, estén planteadas o no en los programas formales y no formales. Referido a la «gobernanza», el liderazgo es frecuentemente colectivo y ampliamente distribuido, con una fuerte incidencia local de la toma de decisiones, apelando al desarrollo de estructuras de apoyo en el nivel nacional o internacional (en particular, en los entornos más débiles, donde la infraestructura social es menos eficaz). Haití es un país pobre, azotado periódicamente por huracanes y tormentas, deslaves de cerros e inundaciones. En sus más de cinco siglos de existencia como colonia y país libre, ha desmontado toda la superficie utilizable para plantar caña de azúcar, arroz, plátano, piña, café o tabaco y la ha dividido en minúsculos minifundios. El terreno se ha gastado por cultivos sin fertilizar, lavado por las lluvias, dando pastura a cabras, cerdos y cebúes, soportando el peso de 9 millones de habitantes que ni tratan sus residuos ni cuidan sus escasos afluentes. Quinientos años de explotación de esclavos, campañas anticolonialistas, guerras internas, persecuciones políticas, tiranías y revoluciones.

El 10 de enero de 2010 es una fecha que se recordará en sus ya tristes anales como la del tremendo terremoto de Puerto Príncipe que dejó al menos 230.000 muertos, miles más desaparecidos y centenares de miles de desplazados.

La ayuda humanitaria llegó anárquicamente por toneladas para paliar la emergencia e improvisar refugios temporarios. La población superviviente ocupó, como pudo, terrenos vacíos, predios deportivos, plazas y parques urbanos, fincas suburbanas o emigró a poblados periféricos. Pronto la antigua ciudad se transformó en grupos de chozas y de tiendas blancas, celestes, azules, negras y grises.

En campos de desplazados internos se hacinaron por miles, organizados por un socorro internacional siempre escaso, en tolderías hechas con cenefas que llevaban logos e inscrip-

**Se dice que la familia es la base de la sociedad. Luego, se enfatiza el rol de la escuela como segundo hogar formativo. ¿Qué pasa cuando una sociedad es conmocionada por un desastre natural o generado por el hombre? ¿Qué pasa cuando decenas o miles de familias son desmembradas trágicamente?**

<sup>14</sup> Arendt, H., (2003), *Entre el pasado y el futuro*, Ed. Península, pág. 290.

<sup>15</sup> *Schooling for tomorrow, think scenarios, rethink education*, 2001, DECD-OCDE.

ciones de los gobiernos y las organizaciones donantes: siglas, cruces, manos abiertas, espigas de trigo, hostias y palomas blancas.

Letrinas de oportunidad, baños químicos y alcantarillas perimetrales fueron (y siguen siendo) el alivio sanitario. En las esquinas, en tachos de aceite cortados se quemaban residuos, que provocaban una humareda densa y pestilente. Cisternas a remolque iban repartiendo agua razonablemente portabilizada o, al menos, clorada.

Con gran inestabilidad política y una larga tradición de violencia interna, sin fuentes de energía y con un suelo estéril, escasa materia prima para exportar, aguas litoraleñas contaminadas, pobreza exultante e infraestructura destruida, las fuentes de trabajo y la viabilidad económica son pocas o nulas, la salida laboral no abunda, el mercado negro florece y los asentamientos de refugiados se hacen tan grandes como permanentes, tan humanos como implacables.



La educación pública y gratuita abarca, en Haití, a un porcentaje ínfimo de la población<sup>16</sup>. Desde el derrocamiento del clan Duvalier, el sistema educacional fue progresivamente abandonado, carente de presupuesto y de atención de un estado que se anarquizó en revoluciones y golpes armados. Las escuelas privadas solo atienden a aquellos jóvenes y niños que pueden pagar sus cuotas. Ellos cursan cuando disponen de fondos que van desde los cien a los mil dólares al año. Por eso, el analfabetismo es alto, y no es raro encontrar alumnos de primaria ya adolescentes o gente adulta en aulas de secundaria.

Para agravar el cuadro, se ha ido abandonando el uso y la enseñanza del francés, por lo que el peculiar *créole* haitiano aísla a sus habitantes del resto del mundo y dificulta las iniciativas educativas de maestros, religiosos y voluntarios internacionales.

En la antigua hacienda colonial de Carradeux, expropiada al depuesto Jean-Bertrand Aristide, se acomodó un IDP Camp<sup>17</sup>. Se hallaba muy cercano al cuartel de tropas de la misión de la ONU y a la base logística de algunas organizaciones internacionales, como la Cruz Roja y la OIM (Organización Internacional de la Migraciones), a la vera de un río que baja de las zonas residenciales de Puerto Príncipe y, en temporada de lluvias, se desmadra.

El campo amontonaba las tolderías de cuatrocientas familias en tres grupos separados por las ruinas de un viejo acueducto francés y por las alambradas del abandonado campus de una universidad privada que el ex presidente planeaba montar. En sus vértices, se dispuso el agua potable en tanques de plástico, que camiones llenaban a diario como parte de un programa de ayuda. Cada tanto, filas de retretes se alineaban junto a contenedores con lejía para evitar la mayor dispersión del cólera. Entre las carpas, zanjás arrastraban los desperdicios al cauce del río. Nadie recogía la basura; todo se cubría de bolsas plásticas, envases descartables, telgopores, restos de ropas, calzados, latas y desperdicios.

Un sacerdote de San Vicente de Paul, el padre Fredy Elie, armó una tienda precaria en la cual hizo funcionar la iglesia de Sacre Coeur. Progresivamente, con lonas sintéticas

**Entre los muchos aspectos que abarcan los planes de estudio educativos, a veces se soslayan los impactos psicológicos de la sociabilización escolar. Uno de ellos, se está comprobando, es la generación de tejidos resilientes.**

<sup>16</sup> Según datos del Ministerio de Asuntos Exteriores de Francia del 18/08/2010, de los 8 700 000 habitantes de Haití, el 52% es alfabetizado; es el porcentaje más bajo de la región. Haití cuenta con 15 200 escuelas primarias, de las cuales el 90% son privadas, manejadas por las comunidades, organizaciones no gubernamentales o religiosas. La cifra de inscritos en las escuelas primarias es del 67%. Las escuelas secundarias matriculan solamente al 20% de la población elegible. Los idiomas de estudio son oficialmente el francés y el criollo desde la implantación de la reforma Bernard en 1982. El sistema educativo de Haití se basa en el sistema francés.

<sup>17</sup> Internal Displaced Persons Campament (Campo de personas desplazadas por cuestiones internas a un país).



**Hablamos de educación y la asociamos directamente a la escolarización. Nos referimos a las escuelas y pensamos en las clases. ¡Cuánto más da una escuela! ¡Cuánto más significa educar!**

La escuela del Sagrado Corazón trataba de ceñirse al programa educativo nacional. En cuanto a la didáctica, daba prioridad a la lectura y la escritura, pero también se dictaban matemáticas, historia, geografía, civismo, religión, arte y algo de computación. Su tarea central parecía ser la alfabetización, y su preocupación, brindar herramientas culturales y cognitivas a estos infantes para su futuro. Sin embargo, allí nadie era ajeno a la prioridad de contener a los pequeños, brindarles el cariño y las seguridades que merecen para su desarrollo, para moderar la cruel situación que los afectaba cotidianamente. Intentaban darles lo que el mismo padre definía como «una infancia hoy y una esperanza para mañana».

Pedagógicamente, recurría a elementos tan tradicionales como el pizarrón y la tiza, cuadernos ajados y lápices gastados, a un maestro en el frente o, más bien, en el centro de una rueda. Apelaba al formato de horas de clase y recreos, en su segmentación horaria. Exigía pulcritud en la presentación personal de docentes y de alumnos, lo que contrastaba con el polvo y el barro que cubrían todo, y con la basura omnipresente. Niñas de infinitas trenzas con moños de colores y falditas de tablas planchadas, varones de cabecitas rasuradas y zapatitos brillantes (los que podían evitar andar descalzos), medias tres cuartos bien subidas, camisas blancas (o algo parecido) abotonadas hasta el cuello. También una disciplina estricta, que no excluía plantones en los rincones para apaciguar peleas y gestos de violencia.

La parte evangelizadora resultaba central. Oraciones cristianas para iniciar y terminar el día, plegarias de agradecimiento antes de las comidas y celebración de Misas semanales. También había un espacio para el folclore con canciones infantiles tradicionales francesas, ritmos de tambores típicos (los mismos del vudú criollo), juegos de aros y pelota, festejo de carnavales, disfraces y pinturas. En los pizarrones, series de letras y sílabas, números y cuentas, borrones y caligrafía de molde.

Cuando lo interrogamos sobre su visión, el padre Elie, que habla un buen castellano por su formación en el Seminario Mayor en Santo Domingo, nos decía que «su misión era llegar a lo máximo, a una transformación de vida total de los niños del campamento. Trabajar por un Haití mejor, con menos ignorancia». Quería que pudieran vivir mejor,

repartidas por IOM<sup>18</sup>, se formó un salón comunal y comedor infantil para más de 100 chicos.

Atento al número de niños sin recursos económicos que habitaban el campamento, convocó a un puñado de maestros y armó un preescolar y cinco salas integradas equivalentes a los primeros grados de escolarización. En otro gazebo de UNICEF, montó el *kindergarten*. Fundó una escolita.

El salón mutaba según el día y el horario: de una gran aula compartida por cinco ruedas (más o menos etarias) pasaba a ser un improvisado comedor de campaña; por las tardes, un centro comunal de reuniones, y los domingos, un templo parroquial. Allí se cocinaba, se enseñaba, se curaba, se bendecía y se discutían los problemas comunitarios. Educaba y contenía a más de 220 niños, muchos de ellos huérfanos, otros inválidos por el sismo.

<sup>18</sup> IOM-DIM Organización Internacional para las Migraciones. ONG vinculada a la ONU.

tomando conciencia de que existían otras posibilidades, alcanzables con educación. Su visión era producir un cambio.

Por cierto, no se trataba de un proyecto pedagógico innovador o de avanzada inspiración. Pragmáticamente, se trataba de hacer lo que se podía con las herramientas a las que se podía acceder. Manejar los posibles, un *management* realista de disponibilidades materiales y técnicas pedagógicas limitadas. Su mérito era la acción. Brindarse e intentarlo.

Profundos (y tediosos) son los debates sobre la función de la escuela y su lugar social: ya como educadora, sociabilizadora, motivadora, contenedora, reproductora o emancipadora, esperanzadora o tranquilizadora, espacio de motivación, de diversión y de desarrollo intelectual, plataforma y trampolín al crecimiento cultural y espiritual del hombre. Esa discusión parece quedar en el nivel académico educativo y no permear a otros niveles prácticos, ni a las consideraciones de las políticas estatales, usualmente reactivas y cortoplacistas.

En los ámbitos de la Protección o Defensa Civil, de los planes de mitigación o de respuesta a crisis y catástrofes, la «escuela» es considerada solamente en términos de infraestructura (edificios) por su capacidad para constituirse en función de Puesto de Comando, base logística, alojamiento, refugio, hospital de campaña, dispensario de emergencia (incluso morgue improvisada y temporaria), depósito de equipos y materia de socorro, central de comunicaciones, comedor, cuartel, etc. Normalmente, no se incluye su condición más trascendente y propia: lugar de contención en virtud de esa raíz social ya definida.

Diferentes iniciativas religiosas desde lejanos tiempos pasados al presente, de organizaciones filantrópicas y aún de personas aisladas en esfuerzos casi particulares intentan situarla en una posición más relevante a la hora de sobrellevar situaciones desesperadas, configurándola como la base esencial para un porvenir posible y deseado, de mejora o de remediación de comunidades sacudidas. Ese otro rol, aunque parece sobreentendido en muchas concepciones, es desaprovechado en los esfuerzos planificados, por lo que queda solo librado a impulsos parcializados de esos grupos particulares.

La amplia gama y variedad de asistencias que se despliegan en zonas golpeadas por diferentes tipos de cataclismos ha ido incorporando psicólogos y asistentes sociales para cooperar en la contención psicológica de los individuos y la estabilización psicosocial de las poblaciones afectadas, pero aún no incluye maestros que realicen su labor reconstituyente montada sobre la actividad educativa.

Se recogen escombros, se cavan fosas, se montan campamentos y se edifican orfanatos, pero la escuela llega mucho después, y muchas veces por impulsos espontáneos de la comunidad o por la acción solidaria externa. Una paradoja que incluye cascos azules, cruces y medialunas rojas, médicos con o sin fronteras y centenares de organizaciones humanitarias, pero que no ha incluido aún «guardapolvos blancos», «delantales por la esperanza» o «maestros por un futuro».■



**La Defensa Civil se enfoca tradicionalmente en las respuestas ante accidentes, incidentes o desastres. Es una visión muy limitada y parcial. La mitigación de riesgos es esencial. También es esencial prever las acciones de reconstrucción.**



**El Margen Continental Argentino.** Entre los 35° S y los 55° S en el contexto del artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental, **Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Buenos Aires, 1.ª edición, bilingüe, 2017.**

Esta obra trata, desde el punto de vista técnico, uno de los éxitos de la diplomacia argentina. Es el resultado del esfuerzo en común de personal técnico, militar y diplomático, que aunaron sus esfuerzos en diferentes niveles para concretar el trabajo.

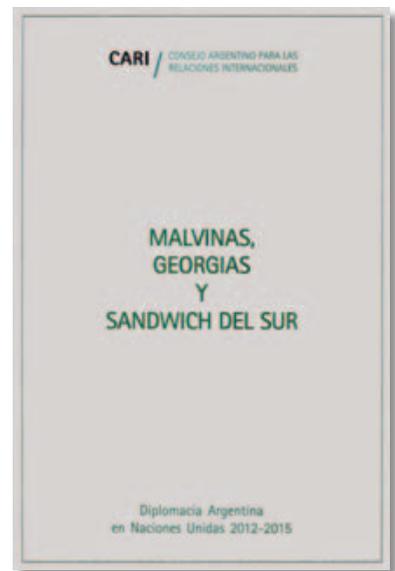
Cada uno de los que intervinieron en las tareas conoce el esfuerzo personal que debieron realizar y saben la dificultad de convencer a los estamentos políticos de la importancia de la tarea encarada.

Para varios de nuestros consocios y lectores del *Boletín del Centro Naval*, representa un reconocimiento a días y días de navegación en mares algunas veces calmos, pero generalmente bravíos.

Los científicos debieron afrontar estudios sesudos de múltiples fuentes, apelaron a ideas novedosas de búsqueda, debieron actualizarse en conocimientos y, en ocasiones, sufrieron las inclemencias del Océano Atlántico sudoccidental, que tiene el signo de un acuoso infierno dantesco. Los diplomáticos debieron adaptar con paciencia jobiana los tiempos políticos; los militares, los propios de la meteorología de la zona de trabajo.

La impresión del libro, su diagramación, la sencillez del lenguaje con que se tratan asuntos de precisión técnica lo hacen un elemento placentero para su lectura. Reconocemos, obviamente, que es un material destinado a estudiosos más que al público en general.

Adelantamos el éxito que significará para las bibliotecas técnicas la presencia de la publicación en sus anaqueles.

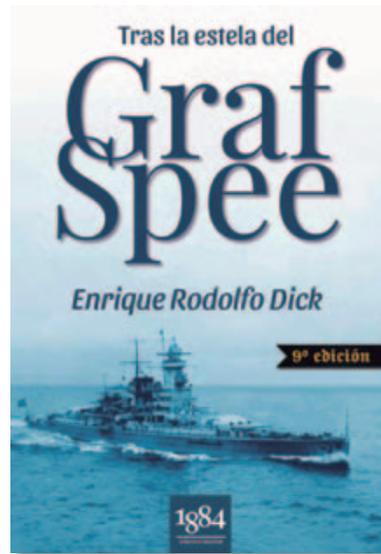


**Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur** volumen XI, Diplomacia Argentina en Naciones Unidas 2008-2011, **Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), Buenos Aires, 1.ª edición, 2018.**

La aparición de este volumen es una saludable muestra de continuidad. El CARI realiza una tarea de divulgación de sus actividades internas, de utilidad manifiesta para los que estudian los negocios de la República, en particular, la de los archipiélagos argentinos en manos ajenas, habitualmente identificados como «cuestión Malvinas».

El aspecto es el habitual de las publicaciones de la Institución: sobrio y elegante, propio de las actividades académicas. Los contenidos del prólogo y del estudio preliminar guardan las mismas destacables características.

La presentación de esta obra está incluida en el estudio preliminar —ya citado— realizado por el Embajador Santos Goñi Marengo, de destacada actuación en actividades diplomáticas y de particular desempeño como Director Nacio-



nal de Malvinas del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (en dos oportunidades), como Jefe de la Sección de Intereses Argentinos en la Embajada de Brasil en Londres, como Cónsul General en Londres y como Encargado de Negocios interino de la Embajada de la República Argentina ante el Reino Unido.

Goñi presentó los documentos de una época particularmente difícil en las relaciones con el Reino Unido, a las que define como de «posturas rígidas y declarativas». El período considerado abarca de 2012 a 2016 y comprende la segunda presidencia de Cristina E. Fernández.

Hace referencia a que el distanciamiento que se produjo llegó a crear expectativas, poco favorables, respecto de la vigencia de los Acuerdos de Madrid (1989 y 1990), que muchos de nuestros consocios han conocido tan profundamente durante su actuación en actividades y operaciones realizadas en proximidades del ámbito geográfico de esos Acuerdos.

Esta contribución del CARI servirá de consulta a estudiosos y a alumnos de universidades y de Escuelas de Guerra, y alentará a terceros a estudiar un tema de importancia para los argentinos.

### Tras la estela del Graf Spee Enrique Rodolfo Dick 1884, Círculo Militar, 9.ª edición mejorada, Buenos Aires, 2018

Los lectores habrán de recibir con satisfacción esta nueva edición de una obra que ya podemos llamar clásica. El texto ha conservado el carácter histórico y la sensibilidad de la crónica familiar. La corrección en la escritura y el vuelo literario se mantienen con respecto a ediciones anteriores, y a ello se suma material gráfico sumamente atractivo.

El autor narra con los lineamientos de una novela la vida de su padre, tripulante del *Graf Spee*. Con rigor histórico y conocimiento de características y de tradiciones marinerías, nos ilustra sobre las batallas realizadas por el navío en los albores de la Segunda Guerra Mundial, su hundimiento frente a Montevideo, el suicidio del Capitán Landgsdorff y las peripecias que vivieron sus hombres, internados en la Argentina, convertidos, luego, en prisioneros de guerra, y su regreso a Alemania.

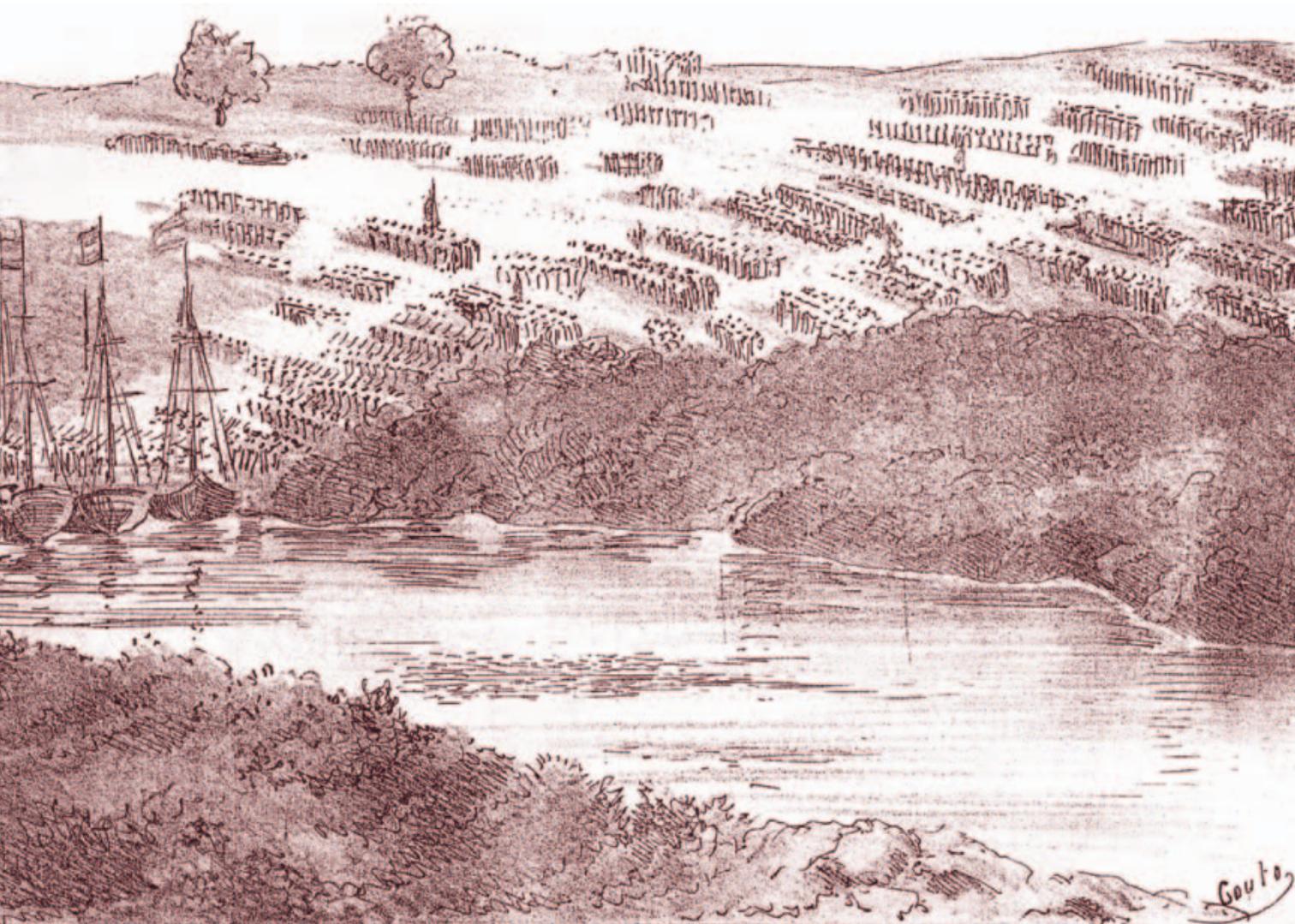
La narración continúa con los últimos años en la Argentina, donde se establece y forma una familia que mantiene su respeto

por su antecesor y que recuerda, año a año, la epopeya del acorazado *Admiral Graf Spee*, el honroso comportamiento de su comandante y el destino de sus tripulantes.

Enrique R. Dick es General del Ejército argentino, posee antecedentes de excelencia en lo profesional, es Magíster en Ingeniería Aeronáutica, Doctor en Historia, académico en el Instituto Nacional Sanmartiniano y miembro del Instituto de Historia Militar y del grupo de Historia Militar de la Academia Nacional de la Historia. ■

# LA GUERRA DE LA TRIPLE ALIANZA EN EL FRENTE DEL RÍO URUGUAY<sup>1</sup>

Luis F. Furlan



Cruce del río Uruguay por las Fuerzas Aliadas, 1865. Gentileza de la Dirección de Patrimonio Histórico y Documentación de la Marina de Brasil.

**E**n los primeros meses de la guerra de la Triple Alianza (1865-1870), la República del Paraguay concretó operaciones militares sobre los ejes de los ríos Paraná y Uruguay, y ocupó territorios de la República Argentina (Corrientes) y del Imperio del Brasil (Mato Grosso y Río Grande do Sul).

En el eje del río Uruguay, las fuerzas paraguayas ampliaron la penetración en Corrientes y también en el territorio brasileño al invadir Río Grande do Sul. Por sus potenciales consecuencias político-estratégicas para la región del Río de la Plata, la ofensiva sobre el frente del río Uruguay generó especial preocupación en la Triple Alianza, a tal punto que provocó la reunión de sus principales autoridades políticas y militares en el teatro de operaciones, y la movilización y la concentración de importantes recursos humanos y materiales para enfrentar la invasión.

## La ofensiva paraguaya sobre el río Uruguay

Los planes del presidente paraguayo mariscal Francisco Solano López consistían en pasar a la ofensiva a lo largo del río Uruguay para ampliar la penetración en la provincia de Corrientes y extenderla hacia los territorios vecinos de Río Grande do Sul (Brasil)<sup>2</sup>. Con esas campañas, se buscaba el apoyo de los federales argentinos liderados por el General Justo José de Urquiza, ayudar al partido blanco a recuperar el poder en la República Oriental del Uruguay y, finalmente, obtener una posición ventajosa para definir los límites pendientes con el Imperio del Brasil y la República Argentina.

Para las operaciones sobre el río Uruguay, se formó un ejército paraguayo en Itapúa (Encarnación) al mando del teniente coronel Antonio de la Cruz Estigarribia. Luego de atravesar el río Alto Paraná, ese ejército marchó hacia el sur, hacia el río Uruguay, donde llegó a principios de junio de 1865<sup>3</sup>. Las milicias de caballería de la provincia de Corrientes intentaron rechazar el avance de aquel ejército, pero fueron dispersadas.

El 9 de junio, los paraguayos tomaron Santo Tomé (Corrientes). Aquí el Teniente Coronel Estigarribia dividió sus fuerzas en dos columnas: la principal (unos 7500 hombres), a sus órdenes, avanzaría por el territorio brasileño de Río Grande do Sul bordeando la margen izquierda del río Uruguay; por su parte, la columna secundaria (unos 3200 hombres), a cargo del Mayor Pedro Duarte, operaría en forma paralela a la anterior, en territorio correntino, sobre la margen derecha de aquel río. Los paraguayos contaban con una



Teniente Coronel Estigarribia  
(dibujo de Carlos Fonttes)

Luis F. Furlan es Magíster en Defensa Nacional, licenciado y profesor en Historia.

Profesor del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown" y de la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES).

Docente e investigador de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

Ejerció la docencia en Colegio Militar de la Nación, Escuela de Defensa Nacional, Universidad Argentina "John F. Kennedy" y Universidad del Salvador.

Teniente de corbeta de la Reserva Naval (egresado del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown").

Expositor en encuentros nacionales e internacionales. Publicó trabajos en Argentina y en el exterior.

Miembro de instituciones nacionales y extranjeras de historia militar.

1 Trabajo expuesto en las jornadas académicas «150 años de la guerra de la Triple Alianza», organizadas por el Instituto de Historia Militar Argentina y la Escuela Superior de Guerra del Ejército Argentino (Buenos Aires, octubre de 2015).

2 El 13 y el 14 de abril de 1865, los paraguayos capturaron los vapores de guerra argentinos *Guaqueguay* y *25 de Mayo*, y tomaron la ciudad de Corrientes. En diciembre de 1864, los paraguayos ya tenían en su poder la provincia brasileña de Mato Grosso.

3 Efectivos de ese ejército: de 10 200 a 11 000 hombres (Beverina, Juan, *La guerra del Paraguay*, p. 118); 12 000 hombres (Ouro Preto, Visconde de, *A marinha d'outrora*, p. 111); 10 000 hombres, 5 cañones y 20 canoas (Centurión, Juan Crisóstomo, *Memorias o Reminiscencias Históricas sobre la Guerra del Paraguay*, tomo I, p. 274); 12 500 hombres, 6 cañones, tren de puentes, bogavantes (canoas) y convoy de municiones, víveres, etc. (Garmendia, José Ignacio, *Recuerdos de la Guerra del Paraguay. Campaña de Corrientes y de Río Grande*, pp. 242-244).

escuadrilla naval<sup>4</sup> para mantener comunicadas ambas columnas, brindarles apoyo y controlar el río Uruguay. La preocupación por fortalecer esa fuerza fluvial fue tal que el General Justo José de Urquiza informó al General Bartolomé Mitre que *han desbecho* (los paraguayos) *los pueblos de Atvear y Santo Tomé para hacer balsas*<sup>5</sup>.

La columna de Estigarribia atravesó el río Uruguay entre el 10 y el 12 de junio de 1865 e inició la invasión a Río Grande do Sul por la zona de San Borja<sup>6</sup>. Paralelamente, el 11 de junio de 1865, en el río Paraná, la escuadra paraguaya fue derrotada por la escuadra brasileña del Contraalmirante Barroso en el combate naval del Riachuelo. Para abastecerse, los paraguayos ocuparon San Borja (12-22 de junio) e Itaquí (7-17 de julio), que encontraron casi desiertas por haber sido evacuadas.

El General David Canabarro, comandante de las fronteras del Uruguay y Quaraim, tuvo la responsabilidad de conducir la defensa de Río Grande do Sul<sup>7</sup>. En su opinión, la clave de la defensa de Río Grande do Sul consistía en permitir que las tropas enemigas penetraran en el interior del territorio y que, incluso, ocuparan algunas villas *gaúchas* (previamente evacuadas) para alejar a los paraguayos de sus bases de operaciones y alargar su línea de comunicaciones. El territorio invadido debía convertirse en una suerte de desierto, sin población ni recursos (retirados por los brasileños). Al quedar concentrados en una determinada población, se los rodearía para encerrarlos y no dejarlos salir; de esa manera, con sus líneas de abastecimientos y comunicaciones ya cortadas, se los sometería a un sitio terrestre para obtener su derrota por hambre y desmoralización o, bien, por ataque de las fuerzas sitiadoras convenientemente reforzadas<sup>8</sup>.



General David Canabarro.  
Dibujo de Carlos Fonttes.

Los jefes militares riograndenses intentaron, sin éxito, rechazar a los paraguayos cuando cruzaban el río en San Borja. En su avance por territorio brasileño, la columna de Estigarribia fue permanentemente atacada por las fuerzas *gaúchas* con acciones de guerrilla sobre la retaguardia y los flancos, en un escenario similar a un desierto, donde se habían retirado todos los recursos posibles para privar de sustento a las fuerzas paraguayas.

Para mejorar la defensa de Río Grande do Sul, el General Canabarro formó, hacia fines de junio de 1865, una escuadrilla en el Alto Uruguay compuesta por el vapor *Uruguay* y por los lanchones *San Juan* y *Garibaldi*, todos artillados, que quedó al mando del Primer Teniente Floriano Peixoto<sup>9</sup>. Esa pequeña fuerza naval disputó el río Uruguay a la escuadrilla paraguaya, complicó las comunicaciones y el apoyo entre Estigarribia y Duarte, y protegió el litoral fluvial. La acción del vapor *Uruguay* fue importante: hundió o capturó algunas embarcaciones enemigas y constituyó, hasta fines de agosto de 1865, la única presencia naval relevante de los aliados en el frente del río Uruguay<sup>10</sup>. La actuación del vapor *Uruguay* fue destacada por los aliados: por ejemplo, el Coronel León de Palleja expresó que *este buquecito, a pesar de su insignificancia, pues es un juguete de niños, está llamado a prestarnos grandes servicios, (...) pronto la Provincia de Río Grande se verá libre de sus invasores*<sup>11</sup>.

Ya en territorio riograndense, los brasileños chocaron con una fuerza paraguaya en el combate de Mbutuy o Butuhy (26 de junio de 1865), en el cual, luego de una dura lucha, las fuerzas brasileñas finalmente lograron imponerse. Los paraguayos evitaron su total destrucción al refugiarse en un gran bañado para dificultar la acción de la caballería enemiga; los que se salvaron, se incorporaron a la columna de Estigarribia.

4 20 canoas, tripuladas cada una por remeros más 5 soldados de infantería; se contaba, así, con unos 100 hombres para la lucha en el río (Beverina, Juan, ob. cit., p. 166).

5 Basualdo, 5 de julio de 1865, *Archivo del General Mitre. Guerra del Paraguay*, tomo II, p. 223. Esas localidades se encuentran en la provincia de Corrientes, en la costa del río Uruguay.

6 *Contudo, nem o Governo Imperial, nem as autoridades civis e militares do Rio Grande nem o Almirante Tamandaré julgavam provável que forças paraguaias ousassem atravessar os dois grandes Rios Paraná e Uruguay, para agredirem aquela provincia do Império. Confiados nessa defesa natural, a ninguém ocorreu aproveitar as enchentes ocasionais do Uruguay para destacar da Esquadra do Rio da Prata uma flotilha que pudesse, transpondo o Salto Grande, se não impedir, ao menos dificultar o acesso do inimigo àquela nossa fronteira, importantíssima sobretudo por causa dos prósperos núcleos de povoação que nela existiam.* Testimonio de Arthur Silveira da Motta, *De aspirante a almirante*, p. 449.

7 David Canabarro (1796-1867), intrépido y hábil militar de las luchas civiles de Río Grande do Sul (*Farrapoísta*). Previendo la amenaza paraguaya, con anticipación solicitó, sin resultado, tropas de infantería, armamento y buques para defender el territorio riograndense. (Duro Preto, Visconde de, ob. cit., p. 112; Garmendia, José Ignacio, ob. cit., pp. 251-252).

8 El vicealmirante brasileño vizconde de Tamandaré señaló al canciller argentino Rufino de Elizalde que *O General Osorio é de opiniao que nao devemos obstar a que os paraguayos invadam o Rio Grande, e que, antes pelo contrario, os devemos atrair bem para o interior de nossa Provincia, para que nao escape um* (Antunes, Euzébio José, *Memórias das Campanhas contra o Estado Oriental do Uruguay e a República do Paraguay*, p. 81).

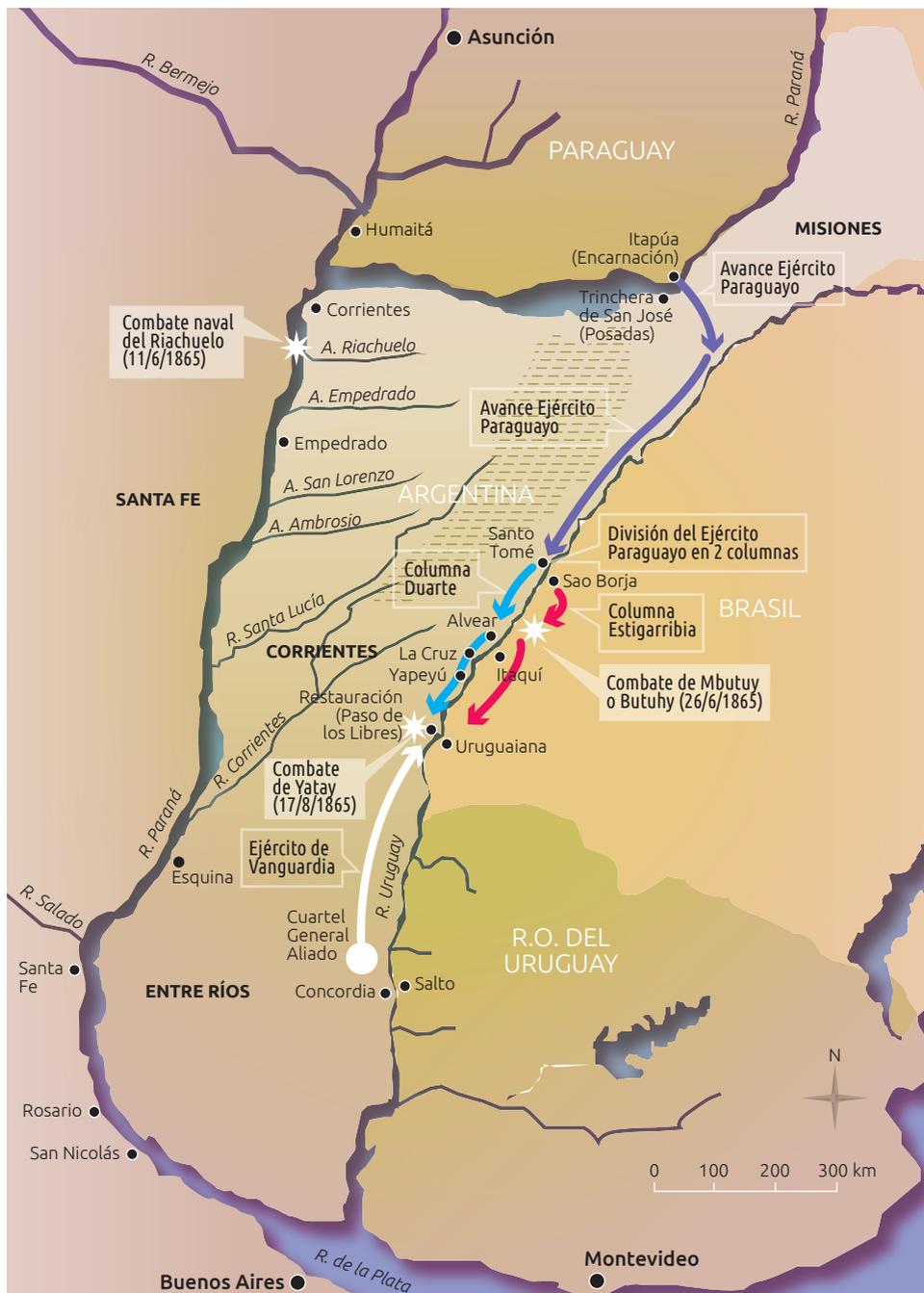
9 Más tarde, vicepresidente (1889-1891) y presidente (1891-1894) de la República del Brasil.

10 El general Bartolomé Mitre criticó al Vicealmirante vizconde de Tamandaré por no prever el envío de vapores armados al río Uruguay y destacó al General Canabarro por organizar la escuadrilla de Uruguayana, que cumplía una misión importante. Carta al ministro de Guerra y Marina General Gelly y Obes, Concordia, 5 de julio de 1865 (*Archivo del General Mitre. Guerra del Paraguay*, ob. cit., tomo III, p. 31).

11 Palleja, León de, *Diario de la campaña de las fuerzas aliadas contra el Paraguay*, tomo I, carta VI, p. 66. También señaló que *el vaporcito brasileño sigue surcando el río, acompañado de otras embarcaciones pequeñas que no dejan de molestar al enemigo* (ibidem., tomo I, carta VIII, p. 82).

Por su parte, la columna del Mayor Pedro Duarte rechazó a las milicias de caballería correntinas y tomó los pueblos de Alvear, La Cruz y Yapeyú para buscar recursos. Al igual que en Río Grande do Sul, aquellos pueblos correntinos fueron previamente evacuados ante el avance paraguayo, y también se retiraron de la zona todos los elementos posibles que pudieran servir al enemigo.

La ofensiva paraguaya sobre el eje del río Uruguay se detuvo a principios de agosto de 1865: el 2 el Mayor Duarte entró en Restauración (Paso de los Libres), y el 5 el Teniente Coronel Estigarribia ocupó Uruguayana, que se hallaba prácticamente desierta, ya que fue abandonada por sus habitantes al conocerse la concentración del ejército paraguayo en Itapúa y su avance hacia el río Uruguay.



**La escuadrilla paraguaya permitía comunicar y sostener a ambas columnas, y controlar el río Uruguay. Fue aumentada con embarcaciones construidas con materiales tomados de pueblos correntinos.**

Con el grueso de sus tropas en Uruguayana (unos 7500 hombres), Estigarribia debía dirigirse hacia el este, en dirección a Alegrete, lo que no hizo<sup>12</sup>. El General Canabarro, con refuerzos del interior de Río Grande do Sul, estableció un cerco terrestre a Uruguayana, que intentó ser quebrado, sin resultado, por las fuerzas de Estigarribia, las cuales se replegaron nuevamente hacia la villa. Sin embargo, el río Uruguay siguió controlado por la escuadrilla paraguaya, pese a la acción del vapor brasileño *Uruguay*.

En aquella situación, Estigarribia conservó algunas embarcaciones para mantener contacto con la columna del Mayor Duarte, efectuar transportes de tropas y artillería entre ambas costas del río Uruguay y utilizarlas como instrumento de huida en caso de abandonar Uruguayana. Al quedar cortadas sus comunicaciones terrestres, Estigarribia contaba exclusivamente con el río Uruguay y su escuadrilla para salvar sus fuerzas.

**La falta de apoyo fluvial al Ejército de Vanguardia dejaba el río Uruguay a merced de la escuadrilla paraguaya y lo exponía a ser hostilizado con acciones anfibias; además, el río era clave para la logística aliada.**

## La respuesta de los aliados

Al conocerse el avance paraguayo sobre el río Uruguay, el presidente de la Argentina y comandante en jefe de las fuerzas aliadas General Bartolomé Mitre estableció el cuartel general aliado en Concordia (Entre Ríos) en junio de 1865. El General Mitre organizó el Ejército de Vanguardia (unos 4340 hombres), al mando del presidente de Uruguay General Venancio Flores, para enfrentar la ofensiva paraguaya que bajaba por el río Uruguay. El Ejército de Vanguardia partió en julio de 1865. La marcha fue muy difícil, pues tuvo que recorrer terrenos prácticamente intransitables al estar inundados por los desbordes de ríos y de arroyos y por las continuas lluvias en medio de una estación invernal particularmente dura, lo que, a su vez, complicó las cuestiones logísticas. El 13 de agosto se le incorporaron, luego de una marcha igualmente complicada, las fuerzas del General Wenceslao Paunero, que operaban desde mayo de 1865 en el frente del río Paraná (el ejército reunido alcanzó unos 10 200 hombres y 32 cañones).

Algunos jefes aliados criticaron la falta de apoyo fluvial al Ejército de Vanguardia<sup>13</sup>, pues dejaba el río Uruguay a merced de la escuadrilla paraguaya, que podía reforzar las columnas de Estigarribia y Duarte, y hostilizar a los aliados con desembarcos en distintos puntos de la costa; además, el río era muy importante para la logística y el transporte de las fuerzas aliadas. Esos aspectos fueron apreciados por el Coronel Palleja: *¿Por qué no se ha habilitado una escuadrilla en el alto Uruguay? ¿Por qué no marchamos auxiliados por las fuerzas del río? Los enemigos nos enseñan. Ellos cuentan con estos recursos, mientras nosotros marchamos fiados en la Providencia*<sup>14</sup>. Para derrotar a los paraguayos, Palleja sugirió crear una fuerza naval en el río Uruguay:

*¿Por qué no hay una escuadrilla en el alto Uruguay? (...) Toda la atención se ha fijado sobre la costa del Paraná y se han mirado con indiferencia los sucesos que se desarrollan sobre la margen del Uruguay. (...) Debía estar el río barrido y destruido el equipaje de barcas que acompaña y es la base de las operaciones del cuerpo de ejército paraguayo. Destruídas esas barcas, diez días después tienen que rendir las armas, mientras que dándose la mano como hacen ahora ambas columnas por medio de sus barcas, hace muy peligrosa la situación del cuerpo de ejército oriental, tanto durante el combate como al día siguiente de él*<sup>15</sup>.

Los posibles ataques anfibios de los paraguayos sobre el Ejército de Vanguardia inquietaron al General Venancio Flores porque *habiendo un número crecido de canoas, con las que facilitan el pasaje, podrían muy bien en una noche repasar algunos batallones y reforzarse para esperarnos*<sup>16</sup>; ese peligro fue compartido por el Coronel Palleja, quien reconoció la facilidad del enemigo de *trasladar con sus grandes barcas infantería y artillería del uno al otro lado del Uruguay*<sup>17</sup>.

Para contener al ejército aliado del General Flores, el Mayor Duarte ubicó sus fuerzas cerca del arroyo Yatay. El 17 de agosto de 1865 se libró el combate de Yatay. La caballería correnti-

12 El Teniente Coronel Estigarribia no debía permanecer mucho tiempo ocupando una población para evitar ser rodeado y paralizado por fuerzas superiores (Centurión, Juan Crisóstomo, ob. cit., tomo I, p. 277).

13 Estaba previsto enviar buques al Alto Uruguay para acompañar el avance del Ejército de Vanguardia, siempre que pudieran remontar los Saltos de Concordia (Garmendia, José Ignacio, ob. cit., p. 228).

14 Palleja, León de, ob. cit., tomo I, carta VI, p. 55.

15 Palleja, León de, ob. cit., tomo I, carta VI, p. 62.

16 Carta del General Flores al General Mitre, Mandisoví, 23 de julio de 1865. *Archivo del General Mitre. Guerra del Paraguay*, ob. cit., tomo IV, p. 19.

17 Palleja, León de, ob. cit., tomo I, carta VII, p. 73.

na se adelantó para realizar un rodeo por el norte, atravesar el arroyo Yatay, tomar al enemigo por la retaguardia y cortar la retirada. La infantería uruguaya derrotó a la fuerza adelantada paraguaya y avanzó sobre la infantería enemiga. Sobre el ala izquierda paraguaya, la caballería obtuvo una ventaja inicial, pero luego fue rechazada por las caballerías argentina y uruguaya; esta acción quebró y abrió el flanco izquierdo paraguayo. Los aliados envolvieron y atacaron por el frente a las fuerzas paraguayas y las sometieron al fuego de la artillería. Se generalizó la lucha cuerpo a cuerpo. Tras una dura resistencia, los paraguayos retrocedieron y escaparon hacia el arroyo Yatay, donde fueron tomados por la caballería correntina.



Gentileza de la Dirección de Patrimonio Histórico y Documentación de la Marina de Brasil

Las fuerzas aliadas del General Flores derrotaron finalmente a la columna paraguaya del Mayor Duarte. El triunfo de Yatay permitió recuperar Restauración y expulsar a los paraguayos de la zona oriental de la provincia de Corrientes. La margen argentina del río Uruguay quedó libre de enemigos, y la Triple Alianza se fortaleció con esa victoria. El acceso hacia Río Grande do Sul quedó abierto para los aliados, y las comunicaciones del Teniente Coronel Estigarribia con la República del Paraguay quedaron cortadas.

Durante su permanencia en Uruguayana, los paraguayos fortalecieron su defensa. El jefe paraguayo se mantuvo firme y decidido, dispuesto a no rendirse y a prepararse para la lucha. En tanto, y hasta que llegaran las fuerzas aliadas, el General Canabarro mantuvo rodeada Uruguayana con las milicias riograndenses para cortar a Estigarribia toda salida por tierra y ejecutó una suerte de guerra de guerrilla que frustró los intentos de Estigarribia por abrir el cerco y salir de Uruguayana. Solamente quedó sin cubrir el río Uruguay, única vía por donde las fuerzas paraguayas podrían tener alguna chance de fuga.

Luego de la victoria de Yatay, el General Flores concentró su ejército en Restauración, frente a Uruguayana, pero sin poder cruzar el río por carecer de medios navales. Por ello, solicitó al General Mitre que *nos mande algunos vaporcitos que nos serán de suma utilidad para el transporte*<sup>18</sup>, necesidad compartida por el Coronel Palleja<sup>19</sup>.

Para cubrir aquellas necesidades navales, el Vicealmirante brasileño Vizconde de Tamandaré (comandante en jefe de las fuerzas navales) envió los vapores *Tacuarí* y *Tramandaí* y dos chatas a remolque, que aprovecharon una gran creciente del río Uruguay, superaron los Saltos de Concordia (Salto Grande) y llegaron a Uruguayana el 21 de agosto de 1865, pocos días después del triunfo aliado de Yatay:

*... vino a sorprender agradablemente nuestra vista la presencia de dos cañoneras brasileñas, remolcando un buquecito chato cada una. Esto era la cosa que más deseábamos presentemente. Teníamos los ocho mil hombres paraguayos a nuestra vista, perdidos con sólo pasar el río al otro lado, ¿pero cómo pasar? Sólo se contaba con el vapor Uruguay, cinco o seis canoas prisioneras y unos cuantos botes (...), hacía estos cortos recursos casi estériles por la gran cantidad de tiempo que se precisaba para pasar el ejército al otro lado. La presencia de las dos cañoneras no podía haber sido más oportuna. Esto decide totalmente la ruina de las tropas paraguayas en Uruguayana*<sup>20</sup>.

Sobre la llegada de aquellos dos vapores a Uruguayana, el Vicealmirante Tamandaré destacó que *desta forma se pode contar como prisionera toda a coluna paraguaia que opera en nosso territorio, que orça por sete mil homens. Agora, provavelmente, o General Flores pasará á outra margen com a infantería que tem, e (...) apertará o inimigo de modo de obrigá-lo a capitular*<sup>21</sup>.

Entre el 21 y el 30 de agosto de 1865, el ejército aliado cruzó el río Uruguay en los barcos brasileños<sup>22</sup> y se sumó a las milicias del General Canabarro. Esa operación estrechó aún más el asedio a Uruguayana. Durante esos días, aumentó la presencia aliada en el río: desde

**El río Uruguay constituía la única vía por donde las fuerzas paraguayas podían tener chances de fuga, ante las dificultades para romper el sitio que mantenían las milicias riograndenses.**

18 Carta del General Flores al General Mitre, Restauración, 19 de agosto de 1865. *Archivo del General Mitre. Guerra del Paraguay*, ob. cit., tomo IV, p. 32.

19 Palleja, León de, ob. cit., tomo I, carta X, p. 98.

20 Palleja, León de, ob. cit., tomo I, carta X, p. 101. A principios de junio de 1865, los brasileños poseían en Concordia una escuadrilla naval lista para operar sobre el Alto Uruguay: cañoneras *Araguaí*, *Maracanã*, *Taquari*, *Tramandaí* y *Once de Junho*; cinco chatas armadas y una lancha (Antunes, Euzébio José, ob. cit., pp. 143-144).

21 Carta del Vicealmirante Tamandaré al Ministro de Marina del Imperio del Brasil Francisco de Paula da Silveira Lobo (Buenos Aires, 20 de agosto de 1865), en Antunes, Euzébio José, ob. cit., pp. 153-154.

22 Esta operación presentó dificultades por estar el terreno todo encharcado por la gran creciente del río que tenía entonces un ancho de 1500 metros. A consecuencia de tal inconveniente, se veía obligada la tropa a caminar largos espacios con el agua a la cintura. Indudablemente sin el auxilio de los vapores y de las chatas, el pasaje hubiera demorado mucho tiempo (Barmendia, José Ignacio, ob. cit., p. 320).



Además de sus tareas de transporte, servicio logístico y vigilancia para las fuerzas aliadas sitiadoras, la 4.º División Naval brasileña del Alto Uruguay liquidó la escuadrilla paraguaya e impuso el bloqueo naval a Uruguayana, y complementó, así, el sitio terrestre que mantenían el ejército aliado y las milicias riograndenses del General Canabarro (todas esas fuerzas sumaban unos 17 598 hombres y 60 cañones). El río Uruguay quedó cerrado para Estigarribia, y cortada toda posibilidad de escape para el ejército paraguayo que, a su vez, se vio también privado de recibir auxilios del lado del río Paraná y desde la República del Paraguay.

En los días siguientes, se profundizaron en Uruguayana la escasez de víveres, las enfermedades, las desertiones y el desánimo entre las tropas paraguayas. No obstante ello, las reiteradas intimaciones de rendición al jefe paraguayo habían sido rechazadas.

En los primeros días de septiembre de 1865, en el campamento aliado en las afueras de Uruguayana, surgieron diferencias entre el General Venancio Flores y el General Barón de Porto Alegre respecto del mando de las fuerzas aliadas que rodeaban aquella villa y de la conducción de las operaciones sobre ella. La situación era seria y podía provocar una peligrosa grieta en la Triple Alianza. Por ello, el Vicealmirante Tamandaré viajó hacia Concordia a solicitar al General Bartolomé Mitre que se dirigiera a Uruguayana para atender la crítica situación en su carácter de comandante en jefe de los ejércitos aliados.

El 10 de setiembre llegaron a Uruguayana el General Bartolomé Mitre, el Vicealmirante Tamandaré y el Ministro de Guerra brasileño Ângelo Muniz da Silva Ferraz (después, barón de Uruguayana). Al día siguiente, se hizo presente en la villa riograndense el emperador del Brasil Pedro II acompañado por Gastón de Orleans (conde D'Eu), el duque de Saxe, el General Luiz Alves de Lima (más tarde, duque de Caxias) y el General barón de Itapagipe; también se encontraba allí el General Juan Federico Caldwell (Comandante General de Armas de Río Grande do Sul). La reunión de las máximas autoridades de la Triple Alianza no impidió que continuara la discusión acerca del mando de las fuerzas, de la conducción de las operaciones sobre Uruguayana y de la manera en que estas se ejecutarían<sup>26</sup>. Finalmente, se impusieron el acuerdo y la armonía, gracias a la prudencia y al tacto político del emperador Pedro II, quien sepultó las desavenencias con su célebre respuesta al General Bartolomé Mitre: *Eu mando, vossa Excelencia fará.*

El plan de ataque a Uruguayana fue elaborado por el propio General Bartolomé Mitre<sup>27</sup> y fue aceptado por el emperador Pedro II y las altas autoridades políticas y militares de la Triple Alianza. En cuanto al empleo de los elementos navales, se contemplaban los siguientes aspectos: la artillería naval como apoyo, para dirigir sus fuegos a vanguardia de la artillería terrestre a fin de estrechar al enemigo sitiado en un punto determinado sin dañar la infantería aliada que atacaba e, igualmente, el fuego combinado de las artillerías terrestre y naval para desalojar al enemigo de sus líneas de defensa y despejar el camino para la intervención de la infantería aliada y el asalto de esas líneas.

Mientras las autoridades aliadas preparaban los últimos detalles para atacar Uruguayana, se enviaron a Estigarribia propuestas de rendición, que no fueron aceptadas. Entre el 16 y el 17 de setiembre de 1865, el jefe paraguayo intentó escapar con sus tropas a través del río Uruguay, pero la operación fracasó al ser descubierta y detenida por la 4.º División Naval brasileña.

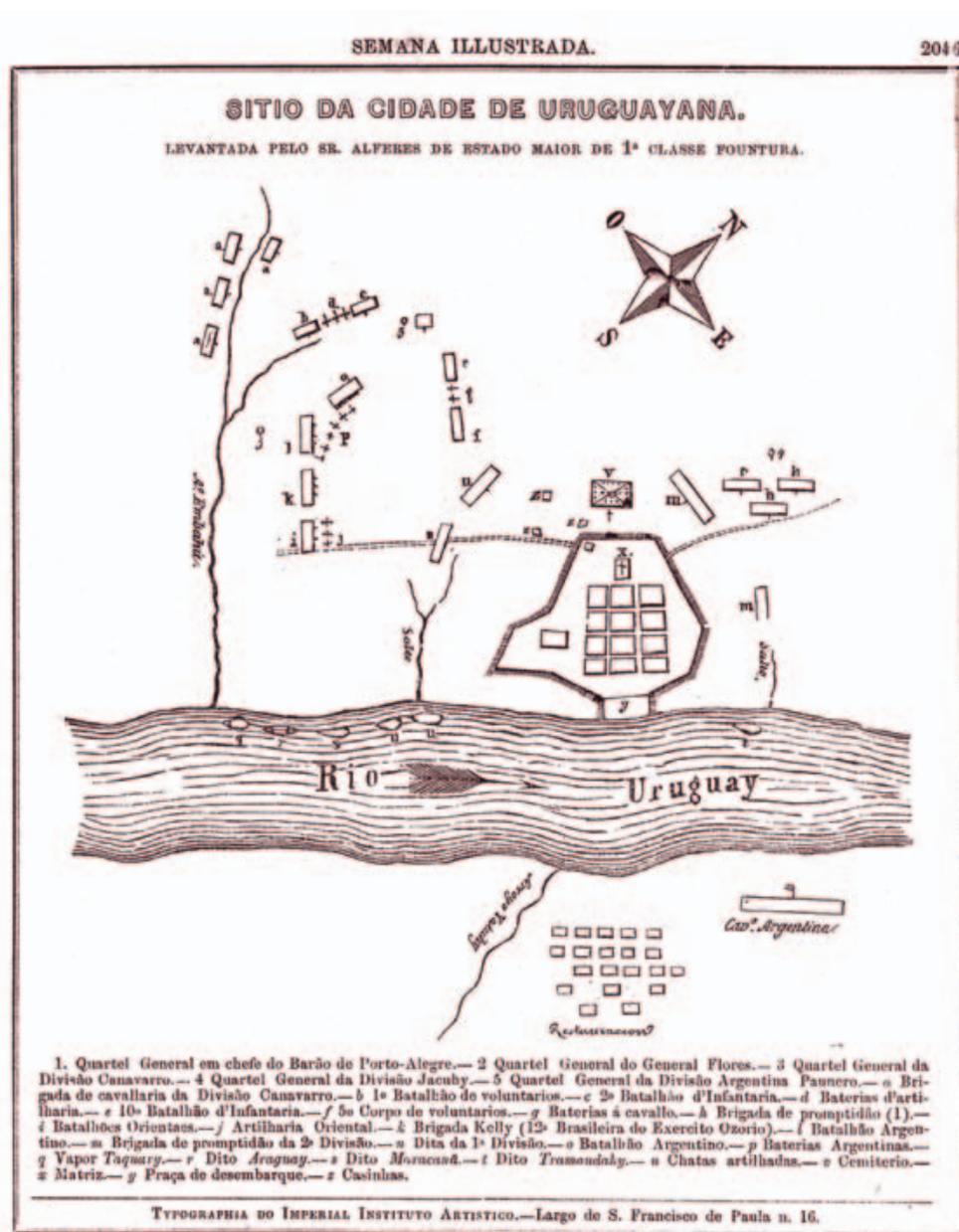


Capitán de Fragata Barbosa de Lomba (Gentileza de la Dirección de Patrimonio Histórico y Documentación de la Marina de Brasil)

**La 4.º División Naval brasileña liquidó la escuadrilla paraguaya y bloqueó Uruguayana; de este modo complementó el sitio terrestre.**

<sup>26</sup> El tiempo fue un factor clave para la Triple Alianza. Era fundamental recuperar rápidamente Uruguayana, ya que, al quedar aniquilada la columna paraguaya del río Uruguay, las fuerzas aliadas podrían acudir para derrotar lo más pronto posible al ejército paraguayo del frente del Paraná (al mando del General Resquín) antes de que pudiera evacuar la provincia de Corrientes.

<sup>27</sup> Archivo del General Mitre. Guerra del Paraguay, ob. cit., tomo IV, pp. 51-58.



Gentileza de la Dirección de Patrimonio Histórico y Documentación de la Marina de Brasil

Los paraguayos de Estigarribia, en su proyectada fuga, buscarían burlar el bloqueo naval brasileño, refugiarse en los montes e islas de la zona, atravesar toda la provincia de Corrientes e incorporarse al ejército paraguayo del general Francisco Isidoro Resquín, que operaba en el frente del río Paraná. Frustrado aquel intento, las fuerzas aliadas se prepararon para el ataque a Uruguayana.

Pero el ataque aliado finalmente no se concretó. El 18 de setiembre de 1865, el Teniente Coronel Estigarribia decidió rendirse con sus tropas (unos 59 oficiales y 5545 soldados)<sup>28</sup> ante el emperador Pedro II y los jefes aliados. Así se logró la recuperación de Uruguayana y se puso fin a la ocupación paraguaya en los territorios de Río Grande do Sul.

28 Palleja, León de (ob. cit., tomo I, carta XVI, pp. 154-155); Beverina, Juan (ob. cit., p.181).

## Palabras finales

La campaña de Corrientes y Río Grande do Sul en el frente del río Uruguay finalizó con el triunfo de Yatay y con la recuperación de Uruguayana. Ambas victorias de los aliados acabaron con la ofensiva paraguaya sobre los territorios argentino y brasileño del río Uruguay, y su potencial proyección hacia la República Oriental del Uruguay y la provincia de Entre Ríos, donde podía conectarse con la columna del Paraná para intentar conseguir el apoyo federal del General Urquiza.

Los triunfos aliados sobre el río Uruguay tuvieron importantes consecuencias sobre el frente del río Paraná. Aquí, el ejército paraguayo del General Resquín era amenazado por las Divisiones Navales brasileñas del Contraalmirante Barroso, que poseían el control del Paraná desde la victoria naval del Riachuelo (11 de junio de 1865); además, ese ejército paraguayo podía quedar también expuesto a un choque con el grueso del ejército aliado en el interior de la provincia de Corrientes, con la posibilidad de quedar cortada su retirada por las fuerzas navales imperiales y por una columna del ejército aliado que, partiendo del río Uruguay, podría alcanzar las costas del río Alto Paraná. Todas esas circunstancias obligaron al ejército del General Resquín a abandonar la provincia de Corrientes, lo que se concretó entre octubre y noviembre de 1865<sup>29</sup>.

Paralelamente a la evacuación paraguaya de la provincia de Corrientes, el 2.º Cuerpo del Ejército brasileño al mando del barón de Porto Alegre fue enviado desde el río Uruguay hacia la costa del río Alto Paraná para amenazar con una posible invasión por la frontera oriental del Paraguay. Al 2.º Cuerpo del Ejército imperial le correspondía, también, defender las fronteras de Río Grande do Sul y la provincia de Corrientes, y quedar como fuerza disponible para reforzar el ejército aliado en la invasión a la República del Paraguay.

En Uruguayana, los aliados derrotaron a su audaz enemigo prácticamente sin derramamiento de sangre, con una oportuna y bien coordinada operación conjunta y combinada de sitio terrestre y bloqueo naval. El control fluvial fue muy importante para concretar esa operación, como así también para los aspectos logísticos de la campaña. ■

**El control fluvial fue clave para recuperar Uruguayana así como también para la logística de los aliados.**

### FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

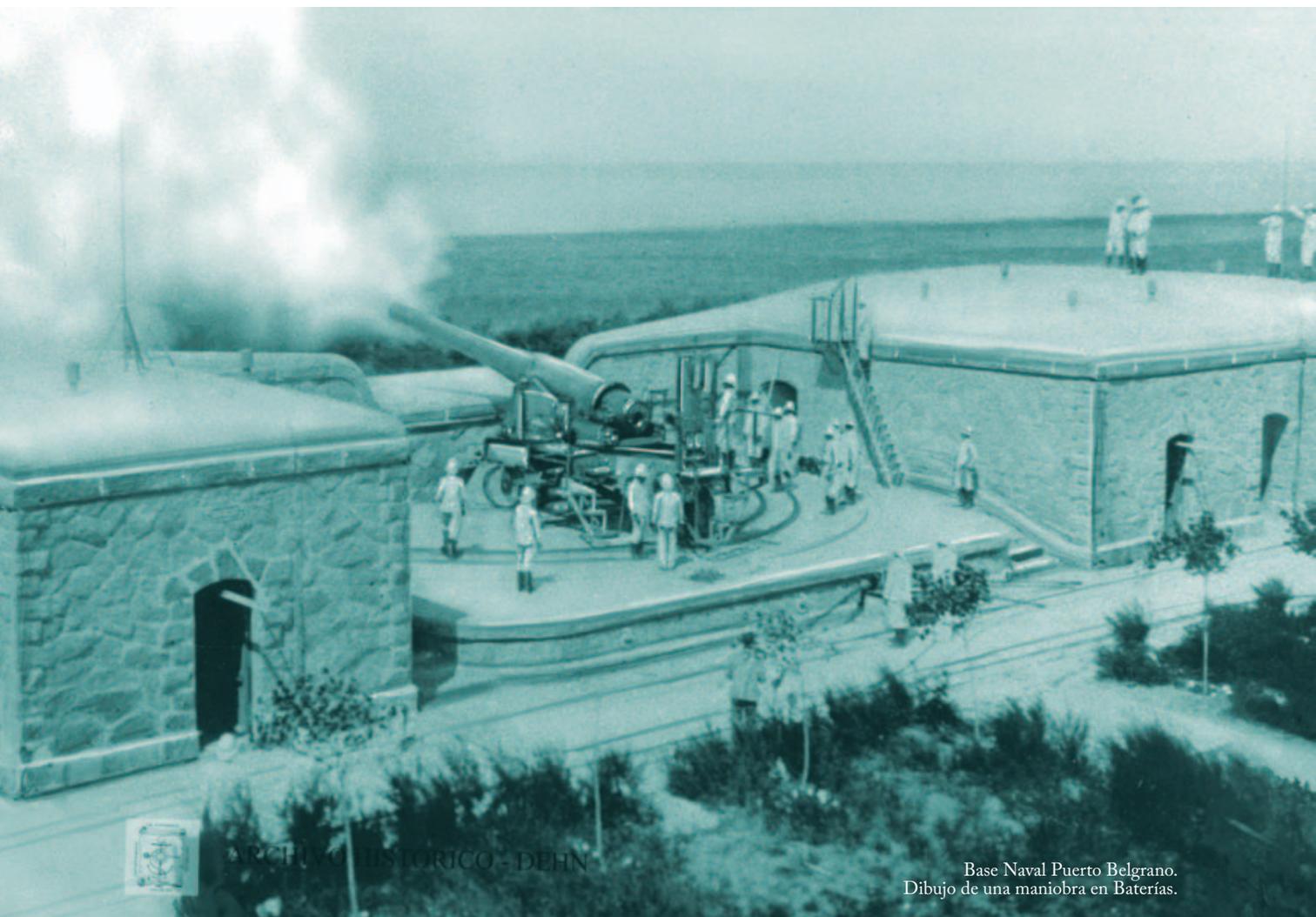
- ANTUNES, Euzébio José. Memórias das Campanhas contra o Estado Oriental do Uruguai e a República do Paraguai, *Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 2007.*
- Archivo del General Mitre. Guerra del Paraguay, tomos II-V. Buenos Aires, Biblioteca de La Nación, 1911.
- BEVERINA, Juan. La guerra del Paraguay, *Biblioteca del Oficial, Volumen 652-653, Buenos Aires, Círculo Militar, 1973.*
- CENTURIÓN, Juan Crisóstomo. Memórias o Reminiscências Históricas sobre la Guerra del Paraguay, tomo I, Asunción, Editorial Guaranía, 1944.
- CRISTALDO DOMÍNGUEZ, César. La Guerra contra la Triple Alianza 1864-1870, 1.ª parte, Asunción, El Lector-ABC Color, 2010.
- FONTES, Carlos. «A retomada de Uruguayana», en *Revista Marítima Brasileira, v. 121, N.º 7/9, julio/septiembre de 2001, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha.*
- FRAGA, Rosendo. ¿Qué hubiera pasado si...?, Buenos Aires, Vergara, 2008.
- FURLAN, Luis Fernando. «Guerra do Paraguai-Atividades navais no rio Uruguai», en *Revista Marítima Brasileira, v. 125, N.º 10/12, octubre/diciembre de 2005, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha.*
- GARMENDIA, José Ignacio. Recuerdos de la Guerra del Paraguay. Campaña de Corrientes y de Río Grande, Buenos Aires, Peuser, 1904.
- LAGO VILLELA, Urbano. Canabarro no Tribunal da História, *Uruguiana, 2005.*
- LIMA, Francisco José de, Marquês de Tamandaré. Patrono da Marinha, *Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 1982.*
- OURO PRETO, Visconde de. A marinha d' outora, 3.ª edição, *Coleção Jaceguay, volume 1, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981.*
- PALLEJA, León de. Diario de la campaña de las fuerzas aliadas contra el Paraguay, tomo I, Montevideo, Centro Militar, 1984.
- RESQUÍN, Francisco Isidoro. Datos Históricas de la Guerra del Paraguay con la Triple Alianza, Buenos Aires, *Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, 1895.*
- ROTTJER, Enrique I. Mitre Militar, *Biblioteca del Oficial, Volumen 230, Buenos Aires, Círculo Militar, 1937.*
- SILVEIRA DA MOTTA, Arthur. Reminiscências da Guerra do Paraguai, 2.ª edição, *Coleção Jaceguay, volume 4, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1982.*

----- De aspirante a almirante, 2.ª edición, *Coleção Jaceguay, volume 7, tomo II, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.*

29 El tiempo en que el Teniente Coronel Estigarribia demoró su rendición (agosto-septiembre de 1865) le habría permitido al ejército del General Resquín abandonar la provincia de Corrientes y salvarse, así, de una segura derrota (Garmendia, José Ignacio, ob. cit., p. 342). Tal vez sin pensarlo, Estigarribia, ante una situación desventajosa frente a las fuerzas aliadas que lo rodeaban por tierra y río, logró manipular y aprovechar con éxito el factor tiempo en su favor: mantuvo concentrada y paralizada a la Triple Alianza sobre Uruguayana, lo que le dio tiempo al General Resquín para retirarse del territorio correntino.

# DEFENSA DE COSTAS Y DE PUERTOS EN LA ARGENTINA (1890-1905)

Licenciada Fabiola Serralunga



Base Naval Puerto Belgrano.  
Dibujo de una maniobra en Baterías.

El peligro está del lado del mar, el que deje posar sobre ese órgano la planta de su adversario es país perdido en el primer ensayo de fuerzas<sup>1</sup>.

**E**n la década de 1890, los gobiernos de Chile y de la Argentina mantuvieron una constante tensión debido al Tratado de Límites firmado en 1881. El conflicto impactó militarmente en una carrera armamentista. Desde lo naval, ambos países adquirieron unidades de gran poder ofensivo. Chile fortificó sus puertos con una artillería de avanzada, mientras que la Argentina inauguró una nueva Estación de Torpedos en La Plata e instaló su puerto militar en Bahía Blanca.

El objetivo de la presente investigación es estudiar el **sistema de defensa de costas y de puertos** que planteó la Argentina para esta hipótesis de conflicto con Chile.

## 1. DEFENSA DE COSTAS: SU CONCEPTO

Durante siglos, la defensa de costas ha sido un asunto de importancia y de atenta predilección por los Estados con fronteras marítimas, con el fin de impedir un desembarco en su litoral o un asalto o bloqueo de sus puertos que comprometiera el comercio, riquezas e, incluso, la pervivencia de su población.

En líneas generales, la acción de defender o defenderse comprende una multitud de medios, más o menos eficaces, destinados a dificultar el acceso y a detener al enemigo.

Desde mediados del siglo XIX y hasta la actualidad, se ha entendido como **defensa de costas** al conjunto de medidas y de actividades adoptadas por las Fuerzas Armadas orientadas a garantizar, de forma permanente, los intereses nacionales, la seguridad o la integridad territorial frente a la agresión externa. Su ámbito de acción puede ser próximo —dentro de las fronteras marítimas y fluviales— o lejano —en las costas del agresor o en aguas internacionales—, siempre y cuando los medios navales lo permitan<sup>2</sup>.

Los medios utilizados en la **defensa de costas** pueden ser:

- a. Pasivos: *defensas fijas*
- b. Activos: *defensas móviles*

Hasta el período que nos ocupa, dentro de la primera categoría encontramos **obras de costa** —concepto defensivo y estacionario—, como las fortificaciones enclavadas en la tierra, sea dentro de la costa o unidas a ella: los fuertes de mar, cimentados en los bajos o en el fondo y rodeados de agua; las baterías de costa; las baterías flotantes y las minas submarinas. Entre todas ellas, se sostenía que los fuertes insulares y las baterías de costa corrían con la ventaja de la estabilidad en sus plataformas (estaba demostrado que un cañón de baterías equivalía, en eficacia, a tres cañones en buque), de ser menos vulnerables y de poder ubicarse en sitios invisibles. En todos los casos, podía establecerse con exactitud la distancia hacia el enemigo.

Fabiola Serralunga es historiadora especializada en Historia Marítima y Naval Argentina. Cumple funciones de investigación y divulgación históricas en el ámbito de la Armada Argentina. Egresó como Licenciada en Historia y Profesora en Historia en la Universidad Nacional del Sur de la República Argentina.

1 Francisco Miranda, *La defensa marítima y fluvial de la República Oriental del Uruguay*, Montevideo, Imprenta a Vapor de *La Nación*, 1895, p. 20.

2 Cfr. Esteban Repetto, «Contribución al estudio de la defensa naval», Informe Reservado, Buenos Aires, 1916.

En la segunda clasificación, se encontraban comprendidos los buques monitor, torpedero y guardacostas. Su concepto es defensivo y móvil. Cuentan con la ventaja de elegir su posición de defensa al ser un frente movable. La intención de uso de estas **armas** diseñadas como defensivas fue lógicamente evolucionando, tal y como ha ocurrido con otras a lo largo de la historia. A pocos años de iniciado el siglo xx, dentro de los torpederos aparecieron los sumergibles. Luego, se incorporaron los aviones y los globos aerostáticos, que posibilitaron una detección más temprana de las amenazas mediante la **exploración** del litoral. Los submarinos y los aviones, con el correr del tiempo, asumieron tanto el carácter defensivo como ofensivo.

Cada país planifica su defensa marítima y fluvial en función de las potenciales amenazas, los recursos que debe defender y el presupuesto del que dispone para dicho objetivo. Así, podemos encontrar una defensa de costas y de puertos desplegada sobre la extensión total del litoral, o bien otra obtenida a través de la concentración de fuerzas en puntos estratégicos. Estos últimos son lugares que, por su importancia marítima, militar o comercial, deben ponerse al abrigo del ataque de una escuadra enemiga; por caso, puertos comerciales y militares, bases de operaciones militares, apostaderos navales, arsenales militares, islas, pequeñas penínsulas y embocaduras de ríos navegables.

El tema de los arsenales merece un párrafo aparte. Los arsenales fueron y son centros de depósito y de reparación de las escuadras, donde se almacenan los elementos para armar los buques y los astilleros de construcción. Los materiales y las máquinas depositados en un arsenal representan parte de la riqueza de un país. Su destrucción priva al enemigo de medios fundamentales e, incluso, puede neutralizar su poder marítimo para el resto de la guerra. En consecuencia, cada nación ha procurado ponerlos a reguardo de potenciales ataques, al punto que no se concibe un arsenal sin fortificaciones y medios de defensa por tierra y por mar. Usualmente, los arsenales se situaron dentro del puerto militar.

**La concentración de fuerzas en puntos estratégicos del litoral es una de las formas que adopta la defensa de costas.**

## 2. LA DEFENSA DE COSTAS Y DE PUERTOS DURANTE EL SIGLO XIX

La doctrina, los medios y las estrategias destinados a la defensa de costas evolucionaron a la par del perfeccionamiento de los aspectos materiales en los sistemas navales; entre ellos, podemos mencionar la aparición de nuevos elementos de **defensa móvil** y de **defensa fija**; los avances en la artillería; el acorazamiento de los buques; el uso de la telemetría; etc. También, por la revolución industrial, que trajo la incorporación del vapor y de nuevos combustibles. Asimismo, por la reconfiguración del mundo político mediante el surgimiento, la permanencia o la caída de imperios coloniales.

En breve síntesis, observamos que, durante la Era Moderna, los elementos más utilizados para disuadir y repeler las invasiones marítimas fueron las fortificaciones enclavadas en la tierra (donde la topografía lo permitiese), las baterías flotantes (para rías y canales que, por su longitud o condiciones especiales, no se prestasen a ser dominados por la artillería establecida en tierra), ambas artilladas con cañones de grueso calibre, y las torres o torreones artillados de los siglos xvi a xix. Estos últimos corresponden a una tipología conocida como *torres de Martello* en referencia a la *Torre de Mortella* construida en 1565, en la bahía de Martello, en Córcega, que posibilitaba la creación de un cordón costanero artillado. En el siglo xix, comenzaron a aparecer las defensas móviles: minas submarinas, buques monitores, buques torpederos y buques guardacostas, también artillados. En las primeras décadas del siglo xx, se incorporaron los submarinos, aviones y minadores. El torpedo, que había sido introducido como elemento para la defensa, también fue utilizado para el ataque. Las vías férreas y la radiotelegrafía contribuyeron a modificar el carácter de la defensa y dieron la posibilidad de diseminarla y de formar un recorrido continuo o

acordonado, análogo a la defensa de las fronteras terrestres y de las torres navales artilladas que se seguía antiguamente.

Desde mediados del siglo XIX, el mayor interés por las *defensas fijas* estuvo relacionado con la protección de los puntos logísticos de aprovisionamiento y de recalada. En efecto, la defensa de costas adquirió un nuevo matiz en consonancia con la aparición de los buques a vapor —mercantes y de guerra—. En principio, el vapor trajo consigo la limitación del radio de acción debido al reaprovisionamiento frecuente de combustible. Hizo necesario recalar con mayor frecuencia para llenar carboneras o tanques y brindar a las máquinas el mantenimiento adecuado. En Europa, las naciones marítimas instalaron apostaderos y bases logísticas para asegurar el abastecimiento, mantenimiento y salvamento en toda la extensión del litoral costero. Esos puntos de aprovisionamiento no solo fueron pensados para operaciones militares navales, sino, más aún, para los viajes mercantes.

Desde fines del siglo XIX, dentro de la estrategia militar, los avances tecnológicos de la época pusieron en duda los aspectos estratégicos<sup>3</sup>. El poderío naval amenazó el flanco de las grandes plazas fuertes marítimas, y eso redundó en un replanteo sobre la importancia relativa de las defensas terrestres:

*El objetivo mediato de la defensa de las costas constituye la garantía de la integridad del territorio; el objetivo inmediato es alejar de ellas el peligro del ataque, y esto se consigue con el respeto que puedan infundir en el agresor los medios de combate combinados, los distintos recursos que puedan reunirse para alejar de aquellas los elementos que pudiera emplear el adversario, el cual necesita forzosamente aproximarse para hacer sentir su acción en los defensores<sup>4</sup>.*

En efecto, el incremento de la potencia de los buques de guerra acorazados obligó a mejorar los sistemas de defensa de costas con la idea de evitar los bombardeos y los desembarcos contra el litoral y posibilitar que las fuerzas navales quedasen en libertad de tomar la ofensiva. Las obras de costa —que otrora habían sido de utilidad— aparecían vulnerables ante la evolución del armamento, pero se entendía que eran tan necesarias en puntos neurálgicos como una flota de gran poder ofensivo o de buques guardacostas con suficiente artillería y preparación como para repeler un ataque contra el litoral perpetrado desde el mar.

Asimismo, los contemporáneos observaban que las obras de costa artilladas adolecían de dos claras desventajas en relación con las defensas móviles o una flota naval de gran poder ofensivo: resultaban más onerosas y se construían en el triple de tiempo que el mejor de los acorazados.

En esta transición hacia un nuevo concepto estratégico, algunos sostenían que una flota de gran poder ofensivo, una escuadrilla de vigilancia formada por avisos y buques guardacostas, y tropas que defendieran desde tierra una posición eran elemento suficiente para repeler invasiones por el litoral e, incluso, para disuadir de cualquier ataque; otros argumentaban a favor de la vigencia de las fortificaciones costeras<sup>5</sup>. En este sentido, respecto de la construcción o la actualización de las defensas fijas, estas se justificaban al menos por dos amenazas potenciales: las invasiones marítimas o los bombardeos, en especial, contra los puntos neurálgicos de un país. Entre estos últimos, las ciudades y los puertos comerciales eran considerados grandes blancos inmóviles, susceptibles de ser bombardeados desde la costa, de constituirse en potenciales bases operativas del enemigo o de ser forzados a las contribuciones de guerra, provisión de víveres y municiones, alternativas que podían tornarse, a su vez, en elemento de negociación a favor del enemigo. Así, apareció la necesidad de estudiar

**Los avances tecnológicos han definido la importancia relativa entre las defensas fijas y las defensas móviles.**

3 Cfr. Guillermo DELAMER et al., «Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia», Parte 2, en *Boletín del Centro Naval* N.º 829, Buenos Aires, enero-abril 2011.

4 FRANCISCO, Francisco de: *El Corso, La Defensa de Las Costas y El Material de La Marina de Guerra, Con La Legislación Vigente Sobre Derecho Mercantil Marítimo*, Valladolid, Imprenta de Santiago, 1899, p. 90.

5 Cfr. Rafael MAS HERNÁNDEZ, *La presencia militar en las ciudades*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid y Catarata, 2003, pp. 80-81. Cfr. José María DE LA SOROA, *Organización de las costas de Europa*, capítulo «Preliminares», Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1889. Cfr. José Marva y Mallor, *Estudio histórico de los medios de ataque y defensa*, Madrid, El Trabajo, 1903.

tanto la fortificación de los frentes al mar como también la defensa de los frentes a tierra por donde resultaba posible el arribo de fuerzas desembarcadas.

Paulatinamente, ganó consenso una nueva formulación de la defensa, donde los puntos neurálgicos fueron pensados como centros en torno a los cuales construir un sistema que, a su vez, neutralizara o repeliera cualquier invasión contra el litoral. Tomando esas consideraciones, el debate en el interior de los Estados se centró en determinar cuáles serían aquellos lugares que habría que fortificar. En forma progresiva, perdió sentido la fortificación de un litoral en toda su extensión en el entendimiento de que dejaba abiertos numerosos frentes y debilitaba el sistema defensivo, y la idea de concentración de fuerzas en puntos estratégicos ganó adeptos, además de que resultaban menos onerosos su actualización, mantenimiento y sostén. Estos últimos eran lugares que, por su importancia marítima, militar o comercial, debían ponerse al abrigo del ataque de la escuadra enemiga, por caso, puertos, arsenales, islas, pequeñas penínsulas y embocaduras de ríos navegables.

Finalmente, estas ideas sobre el qué y el cómo de la defensa eran aplicadas en relación con las capacidades de un potencial enemigo e, incluso, para garantizar la propia neutralidad llegada la guerra. Por caso, para las autoridades navales de la Argentina de fines del siglo XIX, el posible adversario era la escuadra chilena, y viceversa. Los replanteos en torno de los medios navales necesarios en cada país se hicieron en función de ese posible conflicto que modificó la concepción estratégica naval. En paralelo, para las autoridades navales de Uruguay, un enfrentamiento argentino-chileno impactaría en su territorio debido a una neutralidad que también debía ser defendida. Chile y la Argentina invirtieron en cruceros acorazados (concepción estratégica defensivo-ofensiva); Uruguay, en torpederos (concepción estratégico-defensiva).

Las ideas formuladas en torno a la defensa de costas a partir de 1890 dieron cuenta de la nueva realidad e impulsaron un cambio radical en la implementación de los sistemas defensivos: las defensas fijas (fortificaciones y murallas, artilladas con cañones) eran imprescindibles en puntos considerados neurálgicos o estratégicos; las defensas móviles (buques ligeros, blindados y artillados con cañones) debían ser suficientes no solo para repeler el ataque de un potencial enemigo, sino para hacerlo desistir de continuar con el hostigamiento so pena de ver a su flota disminuida por las averías. Dependiendo de los intereses en juego y de las posibles amenazas, se hacía necesaria la formación de una flota defensivo-ofensiva que hiciera zozobrar los buques de guerra y mercantes del enemigo, fuera en alta mar o, incluso, en sus mismas fronteras marítimas.

### 3. DEFENSA DEL LITORAL ARGENTINO (FINES DEL SIGLO XIX)

Desde tiempos de la jurisdicción española, las fronteras fluviales de la Cuenca del Plata fueron siempre las más pobladas respecto de las fronteras marítimas atlánticas, mientras que el puerto de Buenos Aires fue un constante punto neurálgico.

Hacia fines del siglo XIX, esta región era compartida por las jurisdicciones paraguaya, uruguaya, brasileña y argentina. Para entonces, el espacio correspondiente a la Argentina contó con el Arsenal del Río de la Plata y el Apostadero Naval Buenos Aires para su organización defensiva.

Si observamos el comercio argentino a través del Atlántico, hasta bien entrado el siglo XX, prácticamente el único *Hinterland* era la cuenca del Río de la Plata, donde un bloqueo del río homónimo podía simplemente paralizarlo. En el contexto de una Argentina que se perfilaba agroexportadora e importadora de numerosos productos,

**A fines del siglo XIX, La Argentina modificó la concepción estratégica naval, lo que dio lugar a la formación de una flota defensivo-ofensiva.**



raciones imperialistas de otros países, y cuya defensa marítima se circunscribía a sus puertos y sus costas. Por caso, ante la Royal Navy le resultaba eficaz una flota de numerosas embarcaciones ligeras con poder ofensivo para atacar a los acorazados.

Desde una concepción estratégico-defensiva, el gobierno de Julio A. Roca adquirió buques cuya principal arma fue el torpedo. Para la defensa de la cuenca del Río de la Plata (litoral, entrada de los ríos, puertos, bahías, pasos), se había formado una escuadrilla de siete embarcaciones torpederas de río (ariete *Maipú* y torpederas *Py*, *Ferrer*, *Centella*, *Alerta*, N.º 1 y N.º 2) con asiento en Tigre, en la margen derecha del río Luján, con capacidad de proyectar su poder hacia el Paraná de las Palmas, el río Uruguay y la isla Martín García<sup>6</sup>. La ubicación de la Estación Central de Torpedos en los ríos interiores hacía innecesaria su fortificación, pero faltaba espacio para dotarla de instalaciones, talleres y depósitos que hicieran eficiente su funcionamiento.

La flota estaba formada por el acorazado *Almirante Brown*, los monitores *Los Andes* y *El Plata*, las cuatro bombarderas *República*, *Pilcomayo*, *Bermejo* y *Constitución*, y las siete torpederas que, de forma combinada, podían actuar en la defensa del Río de la Plata y evitar un golpe de mano al comienzo de las hostilidades y oponer una resistencia infranqueable en las puertas del océano<sup>7</sup>. El campo de acción de la flota argentina del Río de la Plata hacia el océano, considerando un potencial estado de guerra, era situado por la Marina en la línea de los cabos Santa María (en la República del Uruguay)<sup>8</sup> y San Antonio (en la bahía de Samborombón, Argentina). Allí, desde 1884 y hasta el siglo xx, año tras año se desarrollaron ejercicios de defensa y ataque de las torpederas contra la escuadra y maniobras de bloqueo.

En paralelo, las fronteras marítimas atlánticas contaron con poca población y, por ende, menor desarrollo. A fines del siglo xix fue establecido el puerto militar (en cercanías de la ciudad de Bahía Blanca) y, hasta esos momentos, el punto marítimo de mayor afluencia de los mares del sur seguía siendo Carmen de Patagones, fundada en 1779. En el litoral patagónico, desde 1884 funcionaron las subprefecturas marítimas a cargo de la Marina de Guerra, con instalaciones precarias. Si bien el transporte naval *Villarino*, el aviso *Azopardo* y buques navales de estación, como la cañonera *Uruguay*, coadyuvaron a hacer visible la presencia argentina en el sur y cubrieron un rol fundamental en el aprovisionamiento de esas poblaciones australes y en sus comunicaciones con el resto del país, el conjunto de la escuadra resultaba insuficiente para garantizar la defensa de tan extenso litoral.

Dada la escalada del conflicto con Chile, durante la década de 1890, la dirigencia política y naval argentina viró desde una concepción estratégica puramente defensiva con proyección fluvial a una concepción estratégica defensivo-ofensiva con proyección marítima.

### 3.2 La defensa de costas en la tesis de Mahan

En «La guerra naval y sus enseñanzas», el norteamericano Arthur T. Mahan estudió las acciones ofensivas de los Estados Unidos y de España en la Guerra de Cuba y advirtió que una nación con pretensiones de dominar territorio extranjero requería no solo una

**En 1875, la ubicación de la Estación Central de Torpedos en Tigre respondió a una concepción estratégico-defensiva.**



6 OYARZÁBAL, Guillermo, *Los marinos de la generación del ochenta*, Buenos Aires.

7 Cfr. Félix Dufourq, «Guerra marítima en el Río de la Plata», en *Boletín del Centro Naval*, Tomo V, septiembre de 1887, p. 259.

8 Desde tiempos del virreinato, el cabo Santa María se había constituido en refugio de los barcos que se dirigían al Río de la Plata dadas sus características de puerto natural.



flota naval de gran poder ofensivo, sino también un sistema de defensa de costas que neutralizara o disuadiera a la nación atacada de efectuar una acción ofensiva contra las costas del atacante:

*Las deficiencias en las defensas de la costa repercuten desfavorablemente sobre la Escuadra de combate, y ésta por todos estilos y en todos sus movimientos, debe estar desembarazada de toda responsabilidad relacionada directamente con la defensa, propiamente dicha, de los puertos que abandone. En las condiciones que anteriormente señalábamos, cupo, en lo posible, que España obligara á toda nuestra Escuadra de combate al abandono de sus ofensivas contra Cuba, reduciéndola al papel defensivo de nuestras costas.<sup>9</sup>*

En sus obras y publicaciones periódicas, aparecidas desde 1890, Mahan se dedicó a estudiar la importancia del dominio del mar para su nación, los Estados Unidos de Norteamérica, pero su pensamiento influenció a dirigentes, marinos y opinión pública de las naciones con litoral costanero, lo cual generó un movimiento conocido como «navalismo», cuya repercusión perduró por décadas. Los navalistas adaptaron las tesis de Mahan a las características y a las realidades

En la imagen, se observa el Taller de Torpedos en la Estación Central de Torpedos mencionada en el apartado 4 ubicada en Tigre. La foto fue tomada en 1899.

<sup>9</sup> Cfr. Félix Dufourq, «Estación Central de Torpedos y Escuela», en *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*, Departamento de Marina, Buenos Aires, 1890-1891.

de su país, a los potenciales enemigos y a proyectos nacionales. Así, algunos promovieron la formación de grandes armadas de significativo poder ofensivo (España), otros se inclinaron por armadas con una flota de buques con poder ofensivo para asegurar ciertas zonas geográficas de su territorio (Argentina y Chile) y, finalmente, hubo quienes propusieron solo un sistema de defensa de sus costas (como el caso mencionado de Uruguay y su flota de torpederos).

En síntesis, las consideraciones sobre el poder naval en términos de Mahan llevaron a definir tres objetivos para una Marina de guerra: primero, el dominio del mar, es decir, la supremacía sobre toda escuadra enemiga que se presente; segundo, la defensa de las costas; y tercero, la persecución del comercio del enemigo y la consiguiente defensa del comercio propio. Mahan había elaborado su tesis sobre la base de estudios de caso recopilados desde la historia naval y llegó a la conclusión de que una nación, según sus necesidades y sus posibilidades, le dará predominio a todos, dos o uno de los tres objetivos.

La tesis de Mahan se encontró atravesada por los rasgos propios de cada país y de sus pobladores: situación geográfica, configuración física, extensión territorial de su litoral marítimo, tipo de gobierno y carácter nacional. Determinada por esos rasgos, cada nación podía definir un proyecto geopolítico adecuado a sus recursos y a sus necesidades estratégicas. Ese proyecto podía implicar una preparación para llevar adelante una guerra contra otros territorios, para defenderse de las ambiciones ajenas o para garantizar la propia neutralidad. Cualquiera fuera el motivo, la implementación de un sistema de defensas fijas y móviles para el litoral marítimo y fluvial resultaba ineludible.

**De acuerdo con el navalismo imperante desde fines del siglo XIX, uno de los tres objetivos para una Marina de Guerra consistía en la defensa de las costas.**

### 3.3 Defensa del litoral fluvial y marítimo (1890-1905)

Durante la década de 1890, la República Argentina y la República de Chile mantuvieron una confrontación en aumento motivada por la interpretación del Tratado de Límites de 1881. En las respectivas Marinas de Guerra, dicha tensión se manifestó en la carrera de armamentos navales, que culminó en 1902 con los «Pactos de Mayo».

El inicio de la tensión política con Chile llevó a modificar la concepción estratégico-defensiva en el entendimiento de que la Patagonia y los mares del sur constituían una región rica, susceptible de ser invadida. En consecuencia, durante esos años se fueron adquiriendo embarcaciones que posibilitaran la proyección del poder naval sobre el Océano Atlántico. Sin abandonarse las teorías de la *Jeune École*, se sumaron las ideas del denominado navalismo. Este movimiento era representado por quienes se adherían a la tesis del norteamericano Arthur T. Mahan y la adaptaban a la realidad de su país. Así, la dirigencia argentina actualizó la Marina en torno a una concepción estratégica defensivo-ofensiva.

Al considerar esa hipótesis de conflicto, la dirigencia política y militar argentina mantuvo la defensa de las costas del Río de la Plata a través de las torpederas y los acorazados de río *Independencia* y *Libertad* (incorporados en 1892), y asumió la del litoral atlántico mediante embarcaciones que pudieran proyectar el poder naval en los mares del sur, como torpederas de alta mar y cruceros acorazados tipo Buenos Aires y tipo Garibaldi. Así, se manifiesta una transición de una flota defensiva enfocada solo en la cuenca rioplatense a una flota defensivo-ofensiva con medios con capacidad de disputar y de ejercer cuanto antes el dominio del mar.

Asimismo, conforme fue incorporándose el litoral marítimo y austral dentro de los intereses vitales del país, y con la incorporación de nuevas unidades, fueron corriéndose los puntos de apoyo de la defensa costanera. Por caso, consideraremos la aparición de la Estación y Apostadero de Torpedos en La Plata y la construcción del puerto militar en Puerto Belgrano (Bahía Blanca), punto intermedio del litoral atlántico.

## 4 ESTACIÓN Y APOSTADERO DE TORPEDOS EN LA PLATA

En dicha transición, fueron adquiridas las torpederas de mar de primera clase y de alta mar que motivaron la elevación a Dirección General de Torpedos de la Capital Federal a la pre-existente división en Tigre. Muy pronto, la Dirección contó con dos secciones geográficas, una de río y otra de mar. La Estación Central de Torpedos en Tigre (margen derecha del río Luján) todavía era asiento de las torpederas fluviales encargadas de la defensa del Río de la Plata y de sus afluentes.

En 1891, la Dirección presentó su proyecto de construcción de una nueva Estación y Apostadero de Torpedos en proximidades de la ciudad de La Plata para el material flotante de mar que estaba arribando al país, destinado a la defensa no solo del Río de la Plata sino del litoral marítimo contra potenciales agresiones externas provenientes del Océano Atlántico. Su construcción se efectuó sobre la Isla de Santiago (o Isla Santiago), comenzó a funcionar en febrero de 1893 y, desde 1894, contó con dique flotante.



**En 1891, la creación de la Estación de Torpedos de La Plata respondió a una concepción estratégica defensivo-ofensiva.**

La aparición de esta nueva estación de torpedos mantuvo estrecha relación con la capitalización del municipio de Ensenada, en 1882, para la construcción de la ciudad capital de La Plata, cuyo proyecto de obra contaba con un puerto de ultramar para buques de hasta 6,40 metros de calado. Las torpederas de mar defenderían la zona del puerto y la ciudad de La Plata, de tal suerte que la ubicación en la Isla de Santiago las colocaba de cara al frente marítimo, pero aisladas del movimiento de cabotaje y comercial, y en posibilidad de efectuar sus ejercitaciones en libertad<sup>10</sup>. La aspiración de convertir a La Plata en el primer puerto del país alimentó la idea de instalar, también en Río Santiago, el puerto militar. No obstante, la actividad del primero comenzó a decaer después de 1896<sup>11</sup>, y el segundo fue instalado en Bahía Blanca.

Respecto de la escuadra de mar, además de las torpederas tipo Yarrow, fueron incorporados los cruceros *Buenos Aires*, *9 de Julio* y *25 de Mayo*, adquiridos en Gran Bretaña, con calado entre 5,9 metros y 4,8 metros, aptos para maniobrar tanto en la línea Santa María-San Antonio y la costa atlántica (incluso en Cabo de Hornos) como para ingresar al apostadero en Isla de Santiago. Luego, la incorporación de los cruceros acorazados *Garibaldi*, *San*

*Martín, General Belgrano y Pueyrredón*, con un promedio de 7,3 metros de calado, se hizo para el caso de una guerra contra Chile. Habían sido construidos por la Marina italiana como buques ligeros de gran poder ofensivo para que pudiesen operar con eficacia junto a buques menores guardacostas: combinaban las funciones propias de un acorazado y las de un buque de línea. Se completaba con el acorazado *Almirante Brown*, que calaba 4,95 metros. Si bien algunos consideraban que esta flota debía ser destinada solo al combate y no a la defensa, primó la idea de utilizar la flota defensivo-ofensivamente.

Una flota defensivo-ofensiva implicaba una organización que permitiera el encuentro de la escuadra con la flota enemiga para procurar su neutralización, el reaseguro del comercio al evitar los bloqueos y la posibilidad de atacar el territorio enemigo como último recurso. Respecto de esto último, esta flota utilizada con fines ofensivos debía estar en condiciones de llegar hasta las costas enemigas para sostener un bloqueo que neutralizara la salida de las fuerzas militares e interrumpiera el comercio y el aprovisionamiento, situación que, en el mejor de los casos, podía precipitar una solución diplomática del conflicto. Una flota defensiva utilizada ofensivamente sitúa, como últimos recursos, el bombardeo y la invasión de las costas enemigas, pero, si se diera el caso, su objetivo no es la apropiación del territorio enemigo, sino la rendición del contendiente.

Como mencionamos, el conflicto con Chile añadió una región geográfica más que había que defender. La compra de los cruceros acorazados tipo Garibaldi obligó a plantear un sistema de defensa de costas que pudiera sostener y complementar su utilización, y posibilitar la recalada y el aprovisionamiento de los cruceros a la vez que se aseguraba la totalidad del frente marítimo. En este sentido, el proyecto naval de mayor envergadura por esos años fue el puerto militar.

### Los cruceros acorazados Clase Giuseppe Garibaldi fueron adquiridos para formar una flota defensivo-ofensiva.

## 5 PUERTO MILITAR EN BAHÍA BLANCA (1896-1905)

Estamos en vísperas de ver aumentado el número de nuestros buques, con tipos casi completamente distintos de los que poseemos y más aptos para la guerra naval en el mar, y carecemos de un miserable puerto de refugio en donde puedan estar al abrigo del ataque de cualquiera, escuadra enemiga en caso de que las circunstancias desgraciadas de un combate los pusiera en derrota o les conviniera evitar un lance desigual<sup>10</sup>.

A mediados de la década de 1890, se eligió Bahía Blanca (Puerto Belgrano) como punto geográfico donde establecer el puerto militar.

La finalidad del puerto militar era contar con una base de operaciones navales permanente para la escuadra. En la guerra defensiva, sería apoyo eficaz en las acciones ofensivas. De ahí que fuera concebido en función de los siguientes objetivos:

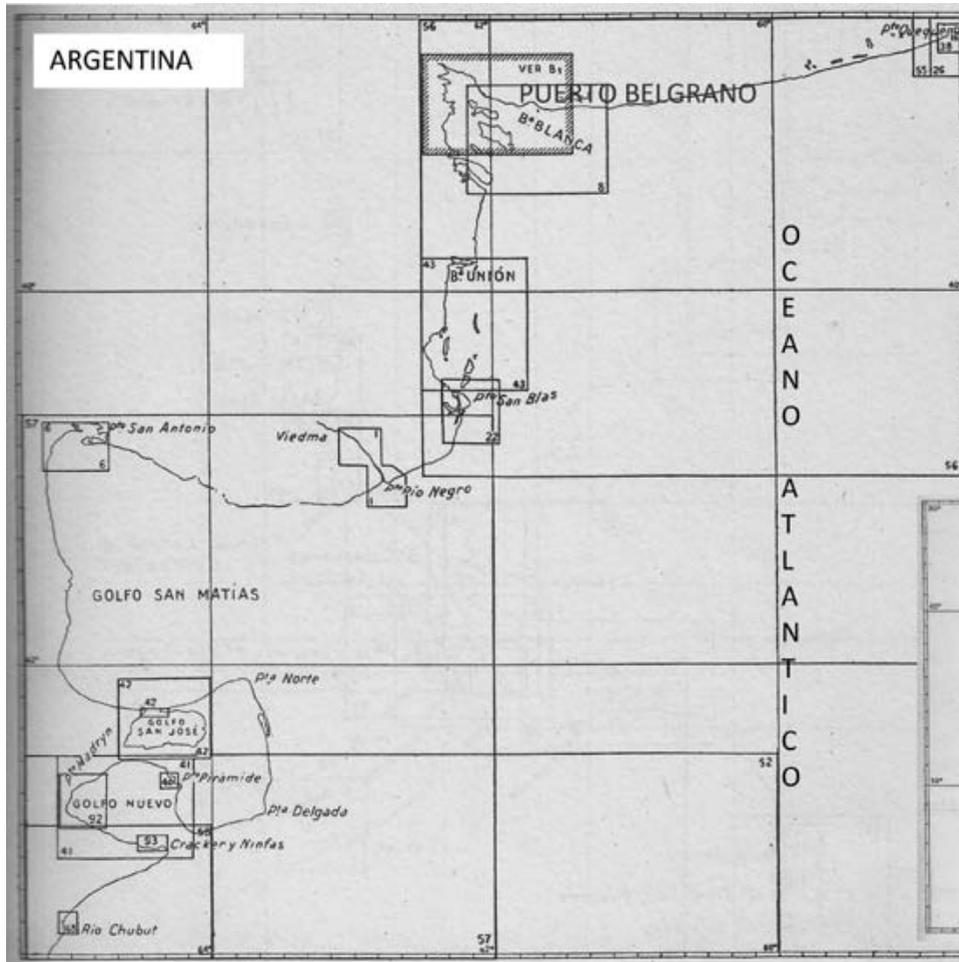
- a. Protección eficaz de la flota y seguridad de aprovisionamiento y reparación;
- b. Punto de apoyo adecuado para la ofensiva;
- c. Punto más conveniente para la defensiva-ofensiva considerando aquellos puntos geográficos donde el enemigo podía establecer sus bases de operaciones transitorias; y
- d. Protección de los puertos comerciales dificultando su bloqueo<sup>11</sup>.

A nivel mundial, la necesidad de contar con una base de operaciones navales se puso en evidencia al aceptarse la conservación permanente de la flota como organismo militar, principio impuesto en el mundo occidental desde el siglo xvi, y en la Argentina desde 1872. Los apostaderos concedieron a los buques sitios defendidos y les facilitaron los elementos necesarios para sus reparaciones, el personal para reponer tripulaciones y comodidades para obtener descansos periódicos. Más tarde, durante el siglo xix, la explotación del mar y las colonias llevó a estudiar su

10 Cfr. Félix Dufourq, «Estación Central de Torpedos y Escuela», en *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*, Departamento de Marina, Buenos Aires, 1890-1891.

11 Señala Guillermo SCARFÓ: «Entre 1896 y 1904, el movimiento disminuye considerablemente, debido al cese de la jurisdicción provincial sobre el ferrocarril, que otorgaba precios especiales para el transporte de cereales. Al darse el traspaso de los rieles al dominio nacional, las tarifas por cobrar se calculaban en función de las distancias recorridas. Esto beneficiaba (como la medida anteriormente enunciada del Poder Ejecutivo) al puerto de Buenos Aires, ya que los empalmes se encontraban más cerca de la capital argentina, y los costos de transporte se reducían notablemente», en *Ensenada y sus puertos*, ponencia presentada en el IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Madrid, del 13 al 18 de julio de 1998.

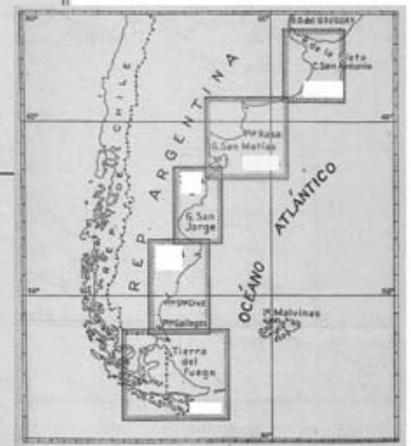
12 «Siluro»: «Puerto Militar», en *Boletín del Centro Naval*, tomo VIII, Octogésima Octava Entrega, Buenos Aires, marzo de 1891, p. 620.



Ubicación del Puerto Militar en Puerto Belgrano (Bahía Blanca) en 1896.

Fuente: Sobre mapa publicado en Armada Argentina - Servicio de Hidrografía Naval; *Derrotero Argentino*, Parte II, Costa del Atlántico; Sexta Edición; Buenos Aires, 1962.

Los mapas en el presente artículo fueron extraídos del *Derrotero Argentino*, publicación que efectúa el Servicio de Hidrografía Naval de la Armada Argentina desde su aparición como Oficina Central de Hidrografía en 1879 cumpliendo la misión de confeccionar cartas y derroteros de las costas, islas y ríos de la República Argentina, iluminación por faros, boyados, instalación de balizas, publicaciones de avisos de interés para navegantes y ejecución de trabajos hidrográficos. El conocimiento obtenido por esta repartición retroalimentó la definición y redefinición a lo largo del tiempo de la concepción estratégica naval.



distribución estratégica. Para entonces, el problema de las bases navales tomó una importancia considerable. La logística pasó a primer plano, presionó constantemente a la técnica para obtener un mayor radio de acción en los buques y obligó a responder a exigencias tácticas y a contar con una serie de puntos de abastecimiento. La posición de estos puntos dependió —y depende— de la configuración geográfica del territorio nacional y de las potenciales amenazas externas. Los factores logístico y geográfico fueron colocados en el primer plano de la estrategia<sup>14</sup>.

## 5.1 La ubicación del puerto militar

*...es inútil armar barcos si no tienen bases en las que puedan apoyarse.*

Desde 1890, la Marina de Guerra había encargado a sus oficiales navales el estudio del sitio más adecuado para establecer, de forma definitiva, el arsenal de Marina (o arsenal marítimo) y el puerto de guerra o puerto militar que se constituiría como base de operaciones navales. Inicialmente, se pensó en concentrar el material naval al menos en dos ubicaciones que permitieran atender situaciones diferentes: el puerto de Buenos Aires y el puerto de La Plata.

La elección de la ubicación del puerto militar para la República Argentina no resultó sencilla. Algunos promovían situarlo en un paraje que, por sus condiciones topográficas, permitiera instalar un apostadero en aguas profundas donde reunir estratégicamente los buques de guerra, en especial, los cruceros acorazados tipo Garibaldi. La experiencia aconsejaba situar el

**A fines del siglo XIX, fueron iniciadas las obras de construcción del Puerto Militar como base de operaciones permanente para la escuadra.**

<sup>13</sup> Cfr. Jorge Games, «Ubicación del Puerto Militar», en *Boletín del Centro Naval* N.º 320, tomo XXVIII, Buenos Aires, julio de 1910.

<sup>14</sup> Cfr. *Encyclopaedia Britannica*, Enciclopedia hispánica, Macropedia, Volumen 9, Barcelona, 1999.

dique militar y los talleres donde efectuar el mantenimiento y las reparaciones en cercanías de dicho apostadero. No obstante, otros continuaban con la tradición de situarlo sobre el Río de la Plata, dada la situación central de Buenos Aires, corazón del país –política, financiera y estratégicamente hablando–, de tal manera de impedir el ingreso de la flota enemiga, tal y como había ocurrido en décadas anteriores, con los consiguientes bloqueos y pérdidas materiales.

En principio, se comprendió que, en un litoral tan extenso, la conservación de los elementos de la escuadra se encontraba reñida con su concentración en un solo lugar. Consideremos a los diques de carena como caso ejemplar de lo antes mencionado. La construcción de un dique de carena para los buques de guerra de gran calado se había vuelto una necesidad desde el arribo del acorazado *Almirante Brown* en 1880, pero todavía en 1896 las embarcaciones de mayor calado eran enviadas al extranjero para su mantenimiento, y era necesario modificar ese estado de cosas dadas las adquisiciones ya previstas, como los cruceros tipo Garibaldi. Por cuestiones de orden práctico, había quienes preferían situar el dique sobre el Río de la Plata, a la altura de Punta Indio, o en el puerto de La Plata, pero defensivamente era poco aconsejable. Antes del conflicto con Chile, al considerar la seguridad, resultaba adecuado cualquiera de los puertos naturales de marea de la costa sur. Las hostilidades con Chile replantearon dicha ubicación, y el dique militar para los buques de guerra de mayor poder ofensivo fue situado dentro del puerto militar que se comenzó a construir en Puerto Belgrano (Bahía Blanca).

En efecto, el entonces Ministro de Marina, Ingeniero Guillermo Villanueva, tomó en consideración un informe sobre la ubicación del puerto militar elaborado por Félix Dufourq, quien sostenía la conveniencia de situar las defensas fijas en Puerto Belgrano dadas sus ventajas de puerto natural y desestimaba el Río de la Plata, el puerto de La Plata e, incluso, el litoral patagónico. Dufourq había elegido Puerto Belgrano como sede del futuro puerto militar, dada su lejanía de las ciudades populosas y de la capital de la República, en el entendimiento de su vulnerabilidad ante un ataque extranjero. Asimismo, había considerado las ventajas económicas que tal obra permitiría en la región y la repercusión positiva que provocaría al incentivar nuevos asentamientos de población: «con Bahía Blanca como puerto militar de la República, habremos echado las bases sólidas de un sistema de defensas en nuestro litoral marítimo, susceptible de asimilar todas las ventajas que en su desarrollo le ofrece la ciencia militar aplicada por el talento de los hombres que rigen nuestros destinos». Analizó el lugar en sus aspectos topográfico, hidrográfico, geológico y estratégico. Dio su parecer acerca del armamento adecuado, fortificaciones y dependencias. También, sobre el modo de efectuar los servicios y el tipo de construcción apropiado y su distribución.

**El debate sobre la ubicación del Puerto Militar pone de manifiesto la transición entre una concepción estratégica puramente defensiva y otra defensivo-ofensiva.**

## 5.2 Inicio de las obras del puerto militar

El ministro Villanueva contrató al ingeniero italiano Luis Luiggi para evaluar el asunto, elaborar el proyecto de puerto militar y dirigir las obras. En efecto, Luiggi tomó conocimiento del informe de Dufourq, efectuó su propia evaluación en el terreno y elaboró el Proyecto General de Puerto Militar. El 2 de noviembre de 1896, por Ley N.º 3450, el Congreso argentino dio su aprobación para el inicio de las obras.

Las obras estaban destinadas a la defensa de las costas atlánticas argentinas. Preveía la construcción de un arsenal marítimo en Puerto Belgrano para servir de base de operación a los buques de la Marina y de dos estaciones navales subsidiarias, ubicadas en los dos extremos de la costa, para la provisión de elementos varios a los buques y para las composturas urgentes que pudieran necesitar. Asimismo, una serie de obras complementarias para la defensa fija y para suministrar las informaciones de la defensa móvil.

El plan de obras consistía en:

- I) Obras urgentes marítimas y de defensa, que se realizarían en tres años.
- II) Obras necesarias para dar una conveniente amplitud y mayor acción a la defensa. Se llevarían a cabo luego de la etapa I del plan y en pocos años.
- III) Obras complementarias para aumentar la eficacia de la defensa y la comodidad de las obras marítimas, de manera que respondieran a todos los requisitos de una amplia base de operación para una gran flota. Se realizarían cuando las necesidades de la escuadra lo requiriesen y hubiese recursos económicos para llevarlas a cabo.

El plan puso de manifiesto el interés de completar, en principio, las obras de la defensa de costas que tuvieran una repercusión favorable para la navegación comercial y para el fomento del desarrollo de la población en las regiones patagónicas. La dirección de las obras estuvo a cargo del ingeniero Luis Luiggi hasta 1905, año en que decidió desvincularse.

La primera etapa del plan comprendía la construcción de diques de carena, dársenas, faros, defensas fijas, etc.; reunía un conjunto de obras destinadas a la defensa general de las costas, con sus apostaderos y medios de comunicación y de aprovisionamiento. Las obras más urgentes eran el dique de carena en Puerto Belgrano y las obras conexas y de defensa. Complementariamente, se concretarían otras destinadas a asegurar los servicios de la escuadra en esas costas y su defensa militar. La ejecución de las obras se confió a la empresa Dirks, Dates y van Hatten, seleccionada sobre la base de los precios y tiempo de terminación.

Antes de entregar a los contratistas la ejecución de las obras, dado el aumento de la tensión entre la Argentina y Chile por las cuestiones limítrofes, se hizo necesario efectuar algunas construcciones que respondieron a la defensa militar del puerto. También, otras que aseguraron el alojamiento militar y la comunicación del lugar elegido, y facilitaron el acceso por mar. Entre los avances alcanzados a mediados de 1898, podemos citar la construcción de un muelle en Punta Sin Nombre (luego, Punta Congreso, actual Baterías), que llegó hasta la profundidad de 8 pies en marea alta, con objeto de poder desembarcar el material para la construcción de las baterías, con lo que se pudo empezar la construcción de las más inmediatas a ese paraje.

**El informe de Félix Dufourq sobre las ventajas de Puerto Belgrano como Puerto Militar fue debidamente tomado en cuenta por el director de la obra, Ingeniero Luis Luiggi.**

### 5.3 Las baterías de defensa y el dique militar

Hacia 1899, ya existían dos divisiones navales: Río de la Plata y Bahía Blanca (denominada también, indistintamente, Puerto Belgrano, dado su fondeadero en dicho lugar). Por cuestiones de economía, algunos buques de la primera pasaron a situación de reserva en el Apostadero Naval de Río Santiago. En la segunda, ya recalaban los cruceros acorazados recientemente adquiridos: *Garibaldi*, *General San Martín*, *General Belgrano* y *Pueyrredón*. Para entonces, estos buques todavía eran enviados a los respectivos astilleros donde habían sido construidos para efectuar su mantenimiento, reparaciones y mejoras. Se esperaba con ansias la terminación de las obras del dique de carena en Puerto Belgrano.

Hacia 1900, la reducción de recursos económicos ralentizó las obras, entre ellas, las del futuro arsenal de Marina en Puerto Belgrano. En avance estuvieron las zonas de antepuerto, dársena de reparaciones y dique de carena. También se habían terminado los edificios provisionales, y se encontraban en construcción los definitivos para oficinas, habitaciones, depósitos, talleres y otros accesorios de la estación naval, como el pabellón del futuro hospital.

Las obras de defensa prosiguieron en simultáneo con las de la estación naval. Tres de las cinco baterías artilladas con cañones Krupp de 24 centímetros estuvieron listas para ser utilizadas, mientras se estaban instalando los cañones de las restantes. Solo faltaban los arreglos interiores para la estiba de la munición y los pertrechos, y para el alojamiento del

Base Naval Puerto Belgrano.  
Vista de Baterías.



**La primera etapa de obras de construcción del Puerto Militar en Bahía Blanca estuvo destinada a la defensa de las costas atlánticas argentinas.**

personal, así como también la instalación de los telémetros. Se habían previsto las baterías de obuses de 28 centímetros y las defensas accesorias para las baterías principales, a la espera del material que se había adquirido en Europa.

Esta premura en el funcionamiento de las defensas manifiesta la delicada situación con Chile. A fines de 1901, la primera etapa del plan de obras proyectado por el ingeniero Luiggi se declaró concluida, entre ellas, el dique militar.

Las dimensiones del dique de carena permitían poner en seco los mayores buques a flote y, a la vez, recibir dos y tres buques al mismo tiempo mediante una división en otros tantos compartimentos por medio de compuertas interiores. En enero de 1902, ingresó al dique de carena del puerto militar el crucero acorazado *General San Martín* para efectuar la limpieza y la pintura de sus cascos. Así, quedó habilitado el dique militar, que fue utilizado de forma sucesiva por el resto de los cruceros tipo Garibaldi. Finalmente, el 8 de marzo del mismo año, quedó formalmente inaugurado en momentos en que el entonces presidente de la Argentina, General Julio A. Roca, ingresó al dique a bordo del crucero acorazado *Garibaldi*.

#### 5.4 Los Pactos de Mayo y la interrupción de las obras

Hacia abril de 1902, un mes antes de firmados los Pactos de Mayo, la denominada escuadra del Atlántico se encontraba en el puerto militar efectuando ejercicios generales, con arreglo al programa ordenado por el ministro de Marina, el entonces Capitán de Navío Onofre Betbeder, a fin de mantener al personal en buen pie de instrucción. Por caso, los cruceros acorazados estaban listos para levantar presión y hacerse a la mar: personal completo del Estado Mayor, abundante provisión de víveres, carboneras a tope. El resto de los buques de guerra se encontraban con personal reducido, pero en condiciones de completar la dotación en menos de 24 horas y con la instrucción necesaria para prontamente hacerse a la mar.

Dos meses después de la inauguración del dique militar, se firmaron los denominados Pactos de Mayo entre el gobierno argentino y el de Chile, con lo que se neutralizó un supuesto enfrentamiento bélico entre ambos países y, en consecuencia, se restó urgencia a la concreción del resto de las obras destinadas al puerto militar. Las premuras económicas del Estado argentino coadyuvaban a dejar en un *impasse* las obras propuestas. El resto de las etapas previstas en el proyecto del puerto militar quedaron prácticamente interrumpidas.

## CONCLUSIONES

En la década de 1890, la Marina de Guerra argentina asumió una concepción estratégica defensivo-ofensiva. El inicio de la tensión política con Chile modificó la concepción estratégico-defensiva de la década anterior. A la defensa tradicional de la cuenca del Río de la Plata, punto neurálgico para la República Argentina, se sumó la proyección del poder naval sobre el Océano Atlántico, destinada a resguardar la rica región integrada por la Patagonia y los mares del sur.

La proyección del poder naval sobre el litoral marítimo fue implementada mediante la adquisición de tres cruceros tipo Buenos Aires y seis cruceros acorazados tipo Garibaldi (dos de ellos vendidos al Japón antes de que fueran incorporados a la Marina) para la flotilla de mar. También se reforzó la flotilla de río mediante la adquisición de torpederas y de acorazados de río, que se sumaron a los incorporados en la década de 1880. Desde entonces, se procuró que la defensa del litoral argentino pasara de una flota defensiva enfocada solo en la cuenca del Río de la Plata a una flota defensivo-ofensiva con medios con capacidad de disputar y de ejercer cuanto antes el dominio del mar.

La cuenca del Plata no contaba con fortificación para sus radas y puertos comerciales; su defensa le fue confiada a la flota defensivo-ofensiva. Los cruceros tipo Buenos Aires podían defender ofensivamente las aguas exteriores del Río de la Plata, como todo el litoral atlántico argentino y, dadas su velocidad y artillería, podían operar en forma combinada con las torpederas y con los cruceros tipo Garibaldi.

La incorporación del litoral marítimo y austral dentro de los intereses vitales del país generó una reformulación de la defensa de las costas y los puertos. Los puntos de apoyo de las dos décadas anteriores sufrieron un corrimiento. La flotilla de torpederas de mar fue instalada en la Estación y Apostadero de Torpedos en Isla Santiago, de cara al frente marítimo de la zona que debía defender (puerto y ciudad de La Plata, y entrada al Río de la Plata). Dicho apostadero fue asiento, también, de los cruceros tipo Buenos Aires.

La flotilla de cruceros acorazados tipo Garibaldi tuvo asiento en el puerto militar construido entre 1896 y 1905 en la ciudad de Bahía Blanca. En esos años, se constituyó en la base de operaciones permanente de la escuadra, que contó con un dique de carena y fue fortificada con las baterías de Punta Sin Nombre (o Punta Congreso), actual Baterías. Fue proyectada para responder a todos los requisitos de una amplia base de operaciones para una gran flota de buques de guerra que custodiaban los mares del sur, de tal manera de asegurar la totalidad del frente atlántico. El plan de obras puso de manifiesto el interés de completar, en principio, las obras de la defensa de las costas que tuvieran una repercusión favorable en la navegación comercial y el fomento del desarrollo de la población en las regiones patagónicas. La premura en concretar la primera etapa de construcciones, destinada al funcionamiento de las defensas, manifiesta la delicada situación de la relación con Chile.

Dos meses después de la inauguración del dique militar, se firmaron los denominados Pactos de Mayo entre el gobierno argentino y el de Chile, con lo que se neutralizó un supuesto enfrentamiento bélico entre ambos países y, en consecuencia, se restó urgencia a la concreción del resto de las obras destinadas al puerto militar que quedaron en un *impasse*.

En 1910, volvió a plantearse el sistema de defensa de costas y de puertos argentinos y, dentro de él, también la del puerto militar. ■

## En 1910, fue retomada la discusión en torno al qué, el cómo y el dónde del Puerto Militar argentino.

### BIBLIOGRAFÍA

- DELAMER, Guillermo et al.: «Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia», Parte 2, en *Boletín del Centro Naval* N.º 829, Buenos Aires, enero-abril 2011.
- DE LA SORDA, José María, *Organización de las costas de Europa*, capítulo «Preliminares», Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1889.
- DUFOURQ, Félix, «Estación Central de Torpedos y Escuela», en *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*, Departamento de Marina, Buenos Aires, 1890-1891.
- DUFOURQ, Félix, «Guerra marítima en el Río de la Plata», en *Boletín del Centro Naval*, Tomo V, septiembre de 1887.
- FRANCISCO, Francisco de, *El Corso, La Defensa de Las Costas y El Material de La Marina de Guerra, Con La Legislación Vigente Sobre Derecho Mercantil Marítimo*, Valladolid, Imprenta de Santiago, 1899.
- ENCICLOPAEDIA BRITANNICA, Enciclopedia hispánica, Macropedia, Volumen 9, Barcelona, 1999.
- GAMES, Jorge, «Ubicación del Puerto Militar», en *Boletín del Centro Naval* N.º 320, Tomo XXVIII, Buenos Aires, julio de 1910.
- MAHAN, Arthur, «La guerra naval y sus enseñanzas», suplemento de la *Revista General de Marina* del Ministerio de Marina de España, Vol. 45, Madrid, Imprenta del Departamento Hidrográfico, 1899.
- MARVA Y MALLER, José, *Estudio histórico de los medios de ataque y defensa*, Madrid, El Trabajo, 1903.
- MAS HERNÁNDEZ, Rafael, *La presencia militar en las ciudades*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid y Catarata, 2003.
- MIRANDA, Francisco, *La defensa marítima y fluvial de la República Oriental del Uruguay*, Montevideo, Imprenta a Vapor de LA NACIÓN, 1895.
- OYARZÁBAL, Guillermo, *Los Marineros de la Generación del Ochenta*, 2da. Edición, Buenos Aires, Emecé, 2009.
- REPETTO, Esteban, «Contribución al estudio de la defensa naval», Informe Reservado, Buenos Aires, 1916.
- SCARFÓ, Guillermo, «Ensenada y sus puertos», ponencia presentada en el IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Madrid, del 13 al 18 de julio de 1998.
- SILURO: «Puerto Militar», en *Boletín del Centro Naval*, Tomo VIII, Octogésima Octava Entrega, Buenos Aires, marzo de 1891.

# CENSO

## PARA LOS SOCIOS DEL CENTRO NAVAL SOBRE LA RECEPCIÓN DEL BOLETÍN

A fin de actualizar nuestra base de datos del Boletín el Centro Naval comenzamos, hace ya unos meses, esta campaña de actualización de datos y elección de formas de acceso a nuestros contenidos.

Los Boletines se encuentran en formato digital (libre y gratuito) o impreso. Esta última opción depende de su condición de socio o particular, y en especial el lugar de remisión.

Para optar por alguna de las opciones y poner al día los datos les solicitamos completar el formulario que se encuentra en [centronaval.org.ar/boletin](http://centronaval.org.ar/boletin)

Muchas gracias.

## Boletín del Centro Naval en la Web

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



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

También estamos  
incorporando nuestro  
material a  
[cefadigital.edu.ar](http://cefadigital.edu.ar)

## Publicidad en el Boletín

Alternativas		Contratapa 20 x 28 cm	Retiraciones 20 x 28 cm	1 página 20 x 28 cm	1/2 página 17,3 x 12 cm
Color	1 Número	\$ 3.200.-	\$ 2.700.-	\$ 2.200.-	\$ 1.100.-
B y N	1 Número	No	No	\$ 1.600.-	\$ 800.-

**Notas:**

- 1) Si contrata por:  
**Dos números**, se le hará un 10% de descuento en el total.  
**Tres números**, se le bonificará con un 20% de descuento en el total.  
**Cuatro números**, se le descontará un 30% del total.

- 2) Los pagos, por el total, deberán hacerse con anterioridad a la salida del primer número contratado.

Si tengo que vender, elijo  
alguien que cuide el valor  
de mi propiedad.



**Giavedoni**

PROPIEDADES

Sabemos lo que  
tu casa significa

OFICINA CENTRAL

Barrio Norte: Aguero 1966, 1ro "3" - CABA

 Tel: 011 4822-9516 // 4827-5620

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

[guillermo@giavedoniprop.com.ar](mailto:guillermo@giavedoniprop.com.ar)

Matricula n° 6733

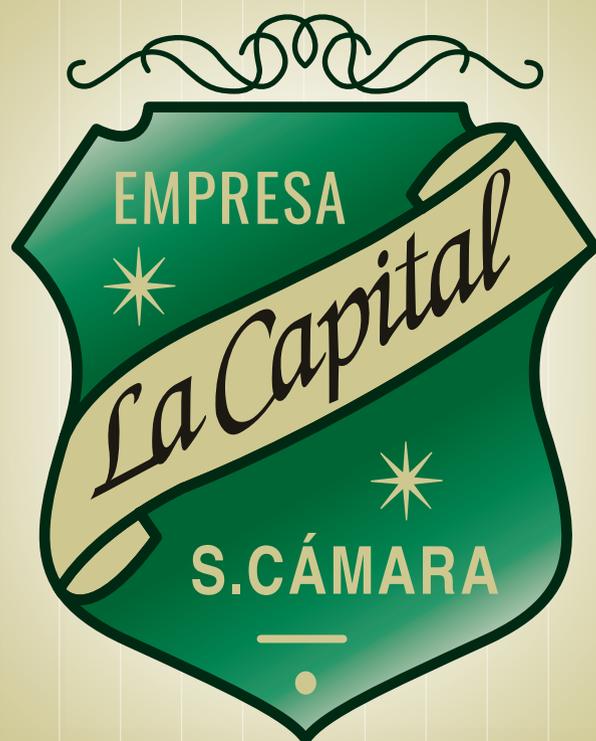


Giavedoni Propiedades



Giavedoni\_Propiedades

# SEPELIOS



Desde 1895, tradición y excelencia  
al servicio de la Armada Argentina

Única dirección: Av. Boedo 1083 - CABA  
Tel.: 4931-0139, 4932-5863 y 4932-6363

**0800-999-0007**

[www.lacapitalsepelios.com](http://www.lacapitalsepelios.com)



Acceda a su 0KM con SMSV

## Monto máximo \$ 800.000 Financiando hasta el 80%

Importantes descuentos en la compra, en concesionarios adheridos.

**Servicio exclusivo para Asociados con descuento por haberes y/o decreto 14/2012**

Además:

- ✓ 30% de descuento en su seguro con SMSV Seguros n
- ✓ 6 Cuotas Sociales totalmente bonificadas.
- ✓ Sin prenda Automotor.
- ✓ Tasa preferencial.
- ✓ Plazo máximo hasta 60 cuotas.
- ✓ Sin gastos de otorgamiento.



Consulte en nuestra web los concesionarios adheridos.

0810-222-7678 - [www.smsv.com.ar](http://www.smsv.com.ar)

**SMSV**

(\*) PROMOCIÓN VÁLIDA DESDE EL 01/04/2018 AL 31/07/2018, PARA ASOCIADOS DE SMSV CON SU CUOTA SOCIAL AL DÍA. OTORGAMIENTO EXCLUSIVO A TRAVÉS DE DESCUENTO DE HABERES, NO VÁLIDO PARA DESCUENTO POR CBU O CAJA. MONTO MÁXIMO A OTORGAR CORRESPONDIENTE AL 80% DEL VALOR DEL VEHÍCULO CON UN TOPE DE HASTA \$ 500.000. CON CONTRATACIÓN DE SEGURO ADICIONAL VARIABLE, SISTEMA DE AMORTIZACIÓN FRANCÉS. LA CUOTA NO PUEDE SUPERAR EL 30% DE LOS HABERES, UNA VEZ DEDUCIDAS LAS CARGAS DE FAMILIA Y LOS CONCEPTOS NO REMUNERATIVOS O COBROS EVENTUALES. LA FINANCIACIÓN DEL AUTOMOTOR SE OTORGARÁ EXCLUSIVAMENTE EN LAS CONCESIONARIAS ADHERIDAS, CONSULTE EL LISTADO EN [WWW.SMSV.COM.AR/CAMPAÑAS/SMSVAUTO.HTML](http://WWW.SMSV.COM.AR/CAMPAÑAS/SMSVAUTO.HTML). LIQUIDACIÓN Y ACREDITACIÓN SUJETAS A VERIFICACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN Y APROBACIÓN CREDITICIA. LOS MONTO MÁXIMOS Y PLAZOS A OTORGAR ESTÁN SUJETOS A CONDICIONES CREDITICIAS VIGENTES AL MOMENTO DE LA SOLICITUD DE LA AEO, CONSULTE EN LA RED DE FILIALES O CASA CENTRAL DE SMSV. SOCIEDAD MILITAR "SEGURO DE VIDA" - INSTITUCIÓN MUTUALISTA. CUIT: 30-52751673-7 AVDA. CORDOBA 1674 - CP: 1055 - CABA.