

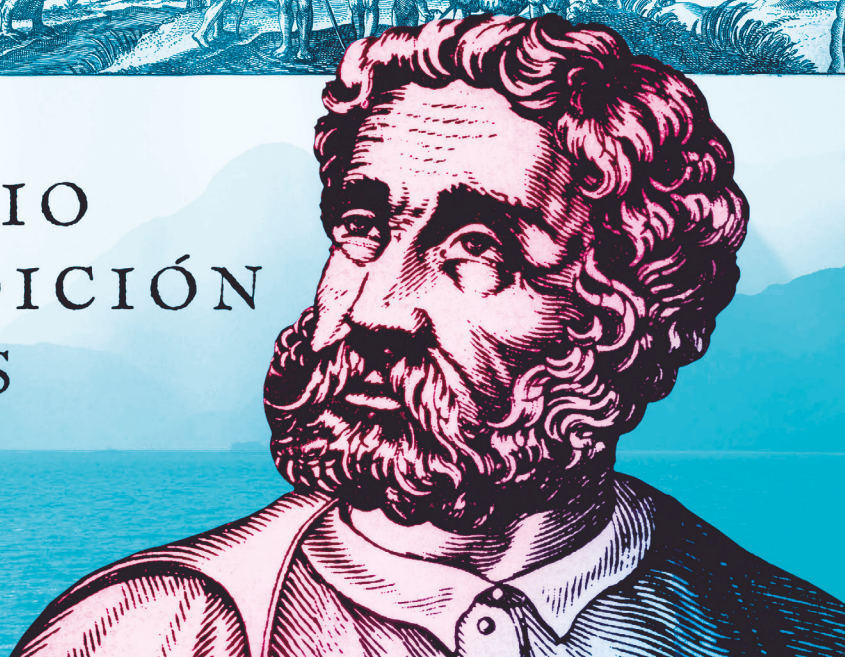
Boletín del Centro Naval



FUNDADO
EN MAYO
DE 1882



V CENTENARIO DE LA EXPEDICIÓN MAGALLANES ELCANO



REPÚBLICA ARGENTINA

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

REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **852**

SEPTIEMBRE / DICIEMBRE DE 2019



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

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



Imagen de portada: El Estrecho de Magallanes descubierto durante la primera circunvalación de la Tierra, de cuya zarpada se cumplieron 500 años (mapa original de Biblioteca John Carter Brown / Brown University).

Acompaña al mapa un grabado con la imagen de Hernando de Magallanes (del libro *Magallanes, historia del primer viaje alrededor del mundo*, de Stefan Zweig).

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

- 243 CARTA DEL DIRECTOR
244 CARTA DE LECTORES
- 246 **Pensar la acción**
Capitán de Navío (R) Vicente E. Palumbo
- 250 **San Martín y Brown, coincidencias y similitudes**
Profesor Alfio A. Puglisi
- 256 **Archipiélagos de Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del sur. Las Bulas Papales y el Tratado de Tordesillas**
Embajador Guillermo Arnaud
- 262 **La Cuestión de las Islas Malvinas en las Naciones Unidas y otros foros internacionales**
Embajador Raúl Alberto Ricardes
- 270 **Complete Resource Management (CRM) y gerenciamiento del riesgo**
Capitán de Fragata Marcelo Vulic
- 276 **Guillermo Brown. Gobernador Delegado de la Provincia de Buenos Aires (1828-1829)**
Contador Pablo E. Palermo
- 289 LIBROS
- 290 DIFUNDIENDO CONFERENCIAS
Expedición Magallanes Elcano
Capitán de Navío (R) Tomás Merino
- 298 **Discusiones sobre la superación de las derrotas y el liderazgo**
Capitán de Fragata (R) Alberto Gianola Otamendi
- 308 **La Argentina y la necesidad de un puerto de aguas profundas**
Capitán de Fragata VGM (R) Roberto O. Novais
- 314 **Homenaje a Domingo Faustino Sarmiento y entrega de Premios del Boletín del Centro Naval**
- 316 **Naufragios. De la tragedia al aprendizaje**
Capitán de Fragata (R) Alberto Gianola Otamendi
- 322 **La real expedición filantrópica de la vacuna**
Profesor Alfio A. Puglisi
- 326 **Estrategia de zona gris y libertad de navegación: el caso del Mar del Sur de China**
Magíster Silvana Elizondo
- 346 **Información espacial durante la guerra de Malvinas. Realidades y sospechas**
Capitán de Navío (R) Néstor Antonio Domínguez
- 360 **Pedido para la confección del Obituario**

- 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:

Varias veces me he atrevido a recordarles que el ejercicio de la libertad del autor obliga a la Dirección a mostrar ideas que no necesariamente comparte y que acepta publicar porque la importancia de disentir es una de las mayores virtudes de ser libres.

El uso de frases hechas usadas en la política y en estrados judiciales ha sido publicado, aunque no estemos de acuerdo con ellas. En general, nos duele hacerlo, porque pueden ser interpretadas mal por aquellos que combatieron en la guerra contra el enemigo subversivo y que, luego de décadas, siguen siendo juzgados, detenidos, sin respetar su condición de soldados, sin usar los códigos en vigencia en la época en que ocurrieron los hechos.

Tres artículos de esta entrega están directamente relacionados con los archipiélagos australes que son motivo permanente de nuestras preocupaciones como país soberano: Uno, esencialmente histórico, del embajador Arnaud; otro, referido a la política en organismos internacionales, del Embajador Ricardes; y un tercero del Capitán Domínguez sobre la información espacial en las operaciones militares en 1982.

Los temas de la conducción y el liderazgo, tan importantes en el desempeño del militar en situaciones de riesgo o en la vida rutinaria, están tratados en dos artículos del Capitán Gianola Otamendi y uno de características más académicas del Capitán Vulic, en que se refiere al gerenciamiento del riesgo.

En una temática que complementa lo tratado anteriormente, un camarada con larga experiencia en los temas navales, el Capitán Palumbo, nos ilustra de manera sintética sobre las líneas de pensamiento necesarias para el planeamiento.

El Capitán Novais retoma un tema siempre presente en la temática marítima argentina: la necesidad de un puerto de aguas profundas. La salida de productos argentinos a un bajo costo contribuye a aumentar la competitividad de nuestros productos de importación, premiando a un sector del trabajo al que continuamente se le exige más.

La historia está presente, una vez más, en nuestras páginas, en este caso al recordar hechos relevantes del pasado en los que la corona española contribuyó a mejorar la situación de los habitantes de parajes indómitos de nuestras tierras. Esta es una contribución del Profesor Puglisi quien, además, presenta dos biografías paralelas de dos grandes de la historia: San Martín y Brown.

El Dr. Pablo Palermo nos pinta, también, un aspecto de la vida de Guillermo Brown de características singulares: Su actuación como gobernador de Buenos Aires.

El Mar de la China ha adquirido una preponderancia enorme en la actualidad, por lo que configura una situación digna de ser tenida en cuenta si se quieren conocer las relaciones estratégicas en un sector del mundo donde se está creando un balance geopolítico diferente del existente apenas unos años atrás. El artículo que nos habla de ello es producto de Silvana Elizondo, una estudiosa y relevante analista de la política internacional.

¡Hasta el próximo número!

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

Señor Director del *Boletín del Centro Naval*

Deseo por la presente felicitarlo por la publicación, en la edición N.º 851 del *Boletín del Centro Naval*, del artículo «Una fractura cultural: La guerra de Malvinas» y, por su intermedio, hacer llegar el mismo mensaje a su autor, Dr. Jorge R. Bóveda. En adición y descontando su permiso, me explayaré en algunas consideraciones que terminaré con una propuesta.

Muy acertado su título, ya que expresa ajustadamente el abrupto choque cultural que el autor califica en forma acertada de anómalo e inesperado (a lo que yo agregaría los adjetivos innecesario y suicida).

En la decisión que llevó al conflicto, se evidenció el desconocimiento de la historia del Reino Unido y de su larga relación con nuestro país que, aun con algunos claroscuros, arranca desde antes de habernos constituido como nación independiente, relación que, con fines generalmente ideológicos, se ha intentado desconocer y devaluar.

¿Qué nos pudo haber pasado a los argentinos que, por decisión de algunas personas guiadas por resentimiento o desmedida ambición política, nos llevó a una guerra?
¿Nadie los pudo detener?

El resultado de esta, *la primera derrota de las armas argentinas*, fue desastroso: El sacrificio de muchos hombres valiosos que ofrendaron sus vidas, la pérdida de armas que, con esfuerzo, adquirió nuestro país y cuyo fin era su defensa y no, su malversación en una locura irresponsable, armas que fueron usadas con profesionalidad y heroísmo por quienes las empuñaron. Debe también computarse la pérdida de prestigio de que fueron víctimas las FF. AA. en su conjunto y que tuvo derivaciones en otros órdenes de la vida nacional, ya que se enervó un sentimiento popular que dio origen a la consiguiente decepción y reacciones por todos conocida.

Si la acción fue culposa, nosotros y la historia debemos aplicar las correspondientes sanciones morales.

Sería interesante abrir un debate serio para esclarecer muchos puntos e intentar llegar a una verdad, exenta de mitos y de parcialidades. Tenemos el derecho y la obligación de hacerlo, por nosotros y por nuestra posteridad. Tal vez podría ser el Centro Naval el impulsor y el ámbito adecuado para ello. Valga la presente como formal propuesta.

Envío al Sr. Director mis más cordiales saludos.

Ing. Enrique L. Manfredini

Nota de la Redacción

Agradezco sus palabras de manera personal y las traslado al autor de la nota y al Consejo Asesor del *Boletín*.

La publicación del artículo al que hace mención está inspirada en crear o en continuar ese debate que usted sugiere.

La clave para entender actitudes, juzgar conductas y tratar de llevar al conocimiento público las operaciones llevadas a cabo en 1982, en el Atlántico Sur, surge de las opiniones de actores, de expertos navales, de militares y civiles con experiencia, de analistas estratégicos y de políticos.

La Armada Argentina en sus institutos (en especial, en la Escuela de Oficiales de la Armada y en la Escuela de Guerra Naval) ha analizado el tema, aunque, obviamente, lo ha hecho de manera discreta y profesional, en general sin público.

El Centro Naval ha propiciado seminarios, conferencias y reuniones a partir del fin de las operaciones de 1982, y con más frecuencia en los últimos años. También el *Boletín* ha abierto sus páginas de forma habitual al tema de interés. Las Islas Malvinas, Sandwich, Georgias y Shetland del Sur y los espacios marítimos circundantes de interés nacional están presentes en casi todos sus números y, en algunos casos, la publicación completa se dedicó al asunto que nos ocupa. A mi juicio, el resultado no ha sido el esperado, y creo que al suyo tampoco. Estoy convencido de que debe insistirse aun a riesgo de caer en duras divergencias; pero, sin duda, se llegaría a propiciar el mantenimiento del rumbo, a cambios o, al menos, se aclararía mucho el panorama de ciudadanos que no conocen en profundidad el tema u otros que mantienen prejuicios de la más diversa índole, mezclando tácticas empleadas, decisiones estratégicas navales y nacionales, y políticas en general.

Lo saludo cordialmente y vuelvo a agradecerle lo que considero una colaboración importante. ■

Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 31 de marzo de 2019

Presidente	Contraalmirante VGM (R) Julio Alberto COVARRUBIAS
Vicepresidente 1º	Capitán de Navío VGM (R) D. Gustavo Leopoldo OTTOGALLI
Vicepresidente 2º	Contraalmirante VGM (R) Carlos Bartolomé CASTRO MADERO
Secretario	Capitán de Navío VGM (R) Mario I. CARRANZA HORTELOUP Presidente del Comité de Socios
Tesorero	Capitán de Fragata Cont. (R) D. Roberto Daniel MANZANO Jefe del Comité de Control de Gestión Económico-Financiero
Protesorero	Capitán de Navío Contador (R) Edgardo Edmundo MARTÍNEZ

Vocales Titulares

Capitán de Navío D. Marcelo Ricardo FLAMINI	
Capitán de Navío VGM (R) D. Sergio SEPETICH	<i>Director de Contacto de la Sede TIGRE</i>
Capitán de Corbeta D. Martín Ignacio VILLALBA	
Contraalmirante (R) D. Carlos Alberto COMADIRA	
Contraalmirante VGM (R) D. Rafael Luis SGUEGLIA	
Capitán de Navío VGM (R) D. Pablo Ramón MARÍN	<i>Representante del Centro Naval ante la FEMFASE</i>
Capitán de Navío IM (R) D. Jorge Alberto NOBLEA LAMOGLIA	<i>Jefe de la Delegación LA PLATA</i>
Capitán de Navío IM (R) D. Pablo Eduardo FINAZZI	<i>Comodoro YCCN</i>
Teniente de Fragata IM (R) D. Juan Alfonso PEGASANO	
Capitán de Navío (R) D. Héctor Julio VALSECCHI	<i>Director del Boletín del Centro Naval</i>
Capitán de Navío (R) D. Mario Enrique FENLEY	
Contraalmirante (R) D. Guillermo TYBUREC	
Contraalmirante Aud. (R) D. Raúl Alberto LACHNICHT	
Capitán de Navío VGM (R) D. Carlos Ignacio RUDA	
Contraalmirante IM VGM (R) D. Oscar Alfredo MONNEREAU	
Capitán de Fragata D. Gabriel MALNATI	
Capitán de Navío Bioq Dña. Elma Lilia BISCOTTI	
Capitán de Fragata IM D. Emmanuel Nicolás TSAQUIS	

Vocales Suplentes

Capitán de Navío D. Alfredo Emilio CAMPOAMOR	
Capitán de Navío D. Germán Horacio MICHELIS ROLDÁN	
Capitán de Navío D. José Alberto MARTI GARRO	
Capitán de Navío (R) D. Félix Eugenio PLAZA	
Capitán de Fragata (R) Pedro Ángel BARONI	<i>Director de Contacto de Panteones</i>
Teniente de Navío D. Hernán MARTÍNEZ REUMANN	

Vocales Adscriptos

Contraalmirante (R) Carlos Luis MAZZONI	<i>Presidente del Instituto de Publicaciones Navales</i>
Capitán de Navío (R) Cristian A. PÉREZ COLMAN	<i>Jefe del Comité de Actividades Culturales</i>
Vicealmirante VGM (R) Antonio TORRES	<i>Director de Contacto de la Sede Niñez</i>
Capitán de Navío (R) Norberto Alfredo EVERS	<i>Director de Contacto de la Sede Olivos</i>
Contraalmirante Julio Horacio GUARDIA	<i>Jefe de la Delegación Puerto Belgrano</i>
Capitán de Navío Gabriel GALEAZZI	<i>Jefe de la Delegación Mar del Plata</i>
Capitán de Navío IM (R) Miguel Ángel SANTIAGO	<i>Jefe de la Delegación Bahía Blanca</i>

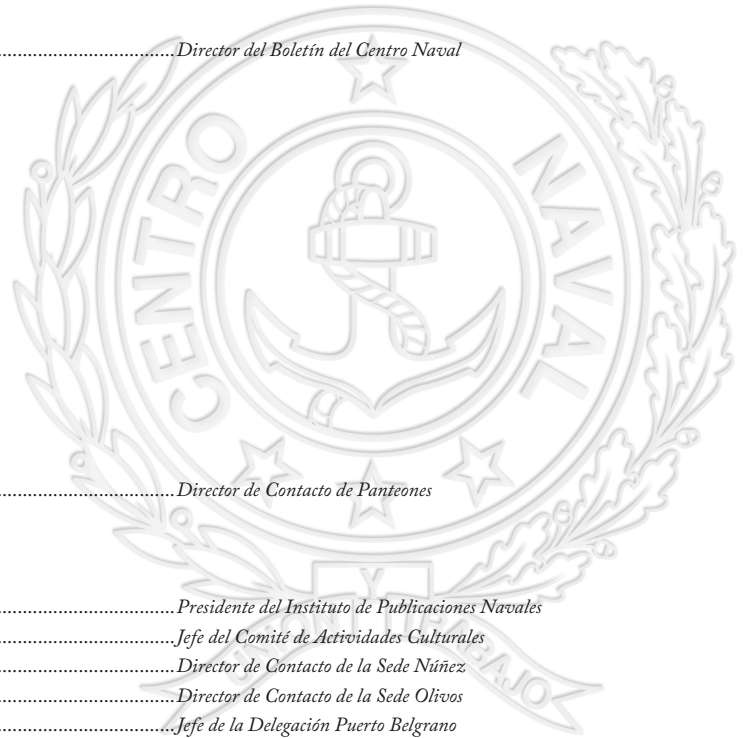
COMISIÓN FISCALIZADORA

Fiscalizadores Titulares

Comodoro de Marina Cont. D. Luis Norberto MARTÍNEZ REUMANN	
Capitán de Navío VGM (R) D. Oscar Alberto BRANDEBURGO	
Teniente de Fragata (R) D. Alberto Guillermo THOMAS	
Capitán de Navío IM D. Ricardo José ARTIGAS	

Fiscalizadores Suplentes

Capitán de Navío VGM (R) D. Juan José MEMBRANA	
Capitán de Navío IM (R) D. Juan Pablo PANICHINI	





Vicente Palumbo

«Durante el planeamiento, si me dicen que hay una vidente, quiero oírla. No porque le crea, sino porque puede abrir nuevas ventanas para explorar y preparar mejor nuestra mente para el momento de la acción», sostuvo un general del Comando Sur de los Estados Unidos, para advertir sobre la necesidad de analizar la mayor cantidad de variables que surjan en el proceso.

Planear (planeamiento) es pensar y organizar la acción para alcanzar un objetivo. En el planeamiento, se debe pensar para definir el modo, sus variables y sus alternativas para el logro de un objetivo, mientras que la acción es el vehículo que lleva a ese logro.

Semejante cometido exige mentes abiertas, cuya virtud de buscar tiene el nombre de objetividad, para imaginar en neutro el desarrollo del proceso y potenciar la capacidad para discernir los obstáculos, desvíos y desafíos que propone la diferencia entre lo pensado y lo que está pasando. Simplemente porque el desarrollo de la acción casi con seguridad impondrá cambios y demandará alternativas que respondan al surgimiento de variables de distinta índole y, eventualmente, de nuevos actores.

PLANTEAR EL PROBLEMA

El planteo del problema exige determinar el *qué*, el *cuándo*, el *dónde* y el *cómo*.

El *cómo* debe responder al *qué*, al *cuándo* y al *dónde*, con la premisa de que el objetivo debe ser apto para ser alcanzado midiendo las disponibilidades propias y en el marco de un costo posible: debe ser factible.

El *qué* es el disparador del proceso mental de preparación de la acción, mientras que el reconocimiento de campo delimita más precisamente ese *qué* y provee un panorama de la situación que lleva a la visión del problema.

«¿Qué se quiere?» es la primera pregunta que hemos de formularnos enfrentados a un reclamo de intereses contrapuestos. Determinado el *qué* (el objetivo), se desata el proceso de pensamiento de cómo alcanzarlo. Los principales enemigos que se han de vencer en este proceso son limitar la capacidad de imaginar las situaciones que podrían enfrentarse y la carencia de información confiable.

Detrás se encolumnarán las propuestas de acción que llevan a obtener el *qué*, atadas a su naturaleza y oportunidad. Seguidamente, asegurar la factibilidad de ejecución de las acciones y evaluar las oposiciones que se enfrentarían.

El Capitán de Navío (R) Vicente Ernesto Palumbo pertenece a la Promoción 95 de la Escuela Naval Militar, de la que egresó en 1967.

Realizó cursos en la Escuela Politécnica Naval, en la Escuela de Guerra Naval, en el Estado Mayor Conjunto, en el Instituto Nacional de Tribología y en el Instituto de Investigaciones Operativas del Ministerio de Defensa, donde participó de un Seminario para Dirigentes sobre Simulación de Sistemas.

Fue Comandante del barreminas ARA *Río Negro*, del buque de desembarco de tanques ARA *Cabo San Antonio* y del Comando Naval Anfibio. Cumplió tareas oceanográficas, también estuvo en la Agrupación Naval Antártica y fue Jefe de Estado Mayor en el Área Naval Austral.

Fue designado Agregado Naval a la Embajada Argentina en la República del Perú donde fue condecorado con la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el Grado de Comendador con Distintivo Blanco.

Como retirado, fue asesor del Director General de Logística Conjunto del Estado Mayor Conjunto, de la Dirección de Bienestar de la Armada y de la Empresa de Agua y Servicios ASURI. Realizó trabajos de auditoría en empresas (Astillero de Río Santiago, Etinel y otras). Fue asesor en construcciones navales del Presidente del Ente Administrar del Astillero Río Santiago y del Gerente General en Planeamiento Estratégico.

Es asesor del Secretario General de la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de los trabajadores navales.

El Congreso de la Nación le otorgó el Diploma y Medalla de Acero a los Combatientes, otorgado por haber luchado en la guerra del Atlántico Sur.

EL ESCENARIO

En una obra de teatro, sobre el escenario los actores desarrollan la acción principal. Pero influyen los apuntadores, la iluminación, los sonidos y los auxiliares de la escenografía, que deben redondear una puesta capaz de atraer y, si es posible, de cautivar al público.

Pensar que el escenario donde actúan los actores es el espacio que engloba el problema lleva al error. El público, las influencias y la sala en general conforman la escena del problema y participan de ella.

Este ejemplo advierte sobre la necesidad de hacer, durante el planeamiento, un análisis muy cuidadoso en la determinación de los límites del escenario de la acción y sus variables.

La delineación del escenario es tan compleja como importante. Y las urgencias y las necesidades de dar respuestas al cómo actuar muchas veces llevan al equívoco en la conformación y la descripción del escenario.

TRABAJOS DE CAMPO

La percepción se crea a través de los estímulos recibidos por medio de los sentidos; la sensibilidad y la capacidad de análisis son distintas en cada uno de los actores del planeamiento. Se puede, por medio del entrenamiento, para el caso de trabajos de campo, mejorar el uso de los sentidos y la sensorialidad de las personas.

A modo de ejemplo, en la preparación y la obtención de información en el conflicto del Beagle, se realizó un período de adaptación del personal que consistió en su despliegue en el terreno para identificar los factores geográficos, hidrográficos, oceanográficos, meteorológicos, orográficos y poblacionales, y las redes de comunicación, incluida la lectura de ruidos y de olores propios del escenario, y no se agota la lista.

CONducir LA ACCIÓN

La conducción de la acción implicará ser capaz de percibir los desvíos que alteran lo planeado y la rápida ponderación de los cambios a que obliga la nueva situación, en lo posible contemplando sus eventuales efectos retardados. Como puede suponerse, en esto la herramienta principal de estudio es la capacidad de observar, conocer y proyectar los resultados. Otra vez, en mucho, una cuestión de entrenamiento.

MAR DE INTERÉS DE LOS ARGENTINOS

Este trabajo quiere graficar, con un tema pendiente de nuestra soberanía nacional, a modo de ejercicio, dónde puede aplicarse el proceso de planeamiento siguiendo los lineamientos expresados anteriormente.

El país y su gente se deben definir el «mar de interés de los argentinos», que no debe confundirse con el mar jurisdiccional. Mientras este último está determinado por los reclamos de los Estados y el reconocimiento jurídico internacional, el mar de interés de los argentinos se refiere a su condición estratégica, sus recursos y riquezas, sus comunicaciones, su comercio y su explotación.

Todavía el ser argentino no asumió que, actualmente, un pesquero no autorizado genera una actuación policial, mientras que, en realidad, se corresponde con un incidente internacional

El hoy es consecuencia del ayer. Pero también creación del mañana. Al planear, debemos analizar los estímulos que generaron el presente y considerar las consecuencias de las acciones de hoy como estímulos creativos del mañana.

de violación de soberanía que no solo debe ser tratado en el ámbito de la justicia, sino también en el de las relaciones internacionales y de defensa. Por eso, este espacio marítimo y su riqueza deben ser administrados por el Estado argentino.

Se quiere que sea el Estado argentino el que determine los objetivos de interés en su mar para custodiarlo, cuidarlo soberanamente (crear el marco jurídico adecuado) y defenderlo, si es preciso, con la herramienta de la Defensa.

Pero debe descontarse que una intención de hacer cumplir ese objetivo desatará el surgimiento de intereses contrarios. El planeamiento deberá anticiparlos, analizarlos y apreciarlos para definir el modo de acción que se adoptará para superarlos y alcanzar el objetivo.

ENTONCES

Semejante cometido exigirá mentes abiertas, virtuosas en objetividad, para imaginar en neutro el desarrollo del proceso y potenciar la capacidad para discernir los obstáculos, desvíos y desafíos que propone la diferencia entre lo pensado y lo que está pasando. Incluso, si se presentara, prestando oídos a una vidente; no porque se le crea, sino porque puede iluminar alguna alternativa no prevista por el estudio, el entrenamiento, la información y el sentido común que deben guiar un planeamiento.

En una sierra cordobesa, los ingenieros instalaban teodolitos para abrir un camino en la montaña cuando un chiquito del lugar preguntó al profesional: -¿Qué es eso?

Y el ingeniero le explicó: -Es un teodolito, con él vamos a saber por dónde va a ser mejor que pase el camino que pensamos trazar en la montaña.

-¡Ah...!, dijo enseguida el niño y remató: -Nosotros acá, en Córdoba, en lugar de ingenieros mandamos adelante una mula. Por donde ella pasa, es el mejor camino ¿sabe señor? ■

La realidad compleja impone que utilicemos toda nuestra sensibilidad y sensorialidad, en su máxima potencialidad, en búsqueda de su comprensión. Para ello, debemos prepararnos.

BIBLIOGRAFÍA

Este trabajo se basa en la experiencia personal y los aportes de:

- *Psicología, sistemas y teorías* de James P. Chaplin, T. S. Krawiec.
- *Estrategia de la acción* de Alberto Levi.
- *Causalidad* de Mario Bunge.
- *Análisis y formulación de estrategia empresarial* de Joaquín Tena Millán.
- *Estrategia de la acción general* de Beaufre.
- *De la guerra* de Karl Von Clausewitz.
- *Cómo se hace un plan estratégico* de Francisco Abascal Rojas, que señala: *La esencia de la planificación estratégica formal es la sistemática identificación de oportunidades y amenazas futuras, que en combinación con otros relevante datos proporcionan un base para tomar mejor las decisiones actuales para explotar las oportunidades y evitar amenazas. Planificar significa delinear un futuro deseado e identificar la forma de lograrlo.*



SAN MARTÍN Y BROWN, COINCIDENCIAS Y SIMILITUDES

Alfio A. Puglisi

Muchas veces en la historia, dos personajes significativos poseen rasgos comunes que no han sido puestos de relieve por los historiadores. Entre otros, está el caso de San Martín y de Brown, héroe militar uno y marino el otro, quienes no se conocieron, pero que, actuando independientemente, poseyeron semejanzas más que notables. Las coincidencias aluden a los hechos, las similitudes, a las ideas.

La Armada Argentina nació de la colosal fuerza centrífuga de la Revolución de Mayo. Fue una típica revolución de ciudad, ocurrida en el virreinato más pobre de América. Incruenta, dada con cierto respaldo legal, pues se trató de un Cabildo Abierto. Fue, además, la única revolución que no pudo ser aplastada por las fuerzas realistas, sino que sirvió de base para llevar el ideario revolucionario a otros países de la región.

El primer gobierno patrio organizó expediciones a los cuatro puntos cardinales. Envío una hacia el Alto Perú, que muy pronto encontró resistencia en los miembros prorrealistas de Córdoba; buscaba, además, retener las minas del cerro de Potosí, necesarias para acuñar moneda. Otras dos expediciones partieron hacia el Paraguay y la Banda Oriental, ambos recelosos del poder porteño. Y hubo otra —que no figura en los textos escolares— con rumbo sur, hacia las Salinas Grandes, en busca del reconocimiento de los indios. Dirigida por el Coronel Pedro Andrés García, fue la única con cierto éxito, pues aquellos no hicieron malones por una década y proveyeron sal a la ciudad y los saladeros.

Entre 1811 y 1812, la causa de la Revolución de Mayo vivía horas inciertas, pero la historia es obra humana, no está escrita solo en caracteres dialécticos; caben en ella, tal como Jacques L. Monod describió para la biología, el azar y la necesidad.

Por eso, fruto del azar o de la providencia, en 1812 llegó un desconocido a Buenos Aires, José de San Martín, sin familia radicada aquí. Los triunfos de Belgrano en Tucumán (1812) y en Salta (1813), al fin de cuentas una desobediencia política, retemplaron el ánimo patriota. San Martín, tras armar el Regimiento de Granaderos a Caballo, el 3 de febrero de 1813, venció en San Lorenzo a los realistas de Montevideo que asolaban las costas del Paraná en búsqueda de abastecimiento mientras estaban, a su vez, bloqueados por tierra.

Mientras tanto, otro desconocido comenzaba a aparecer en escena.

En la ensenada de Barragán y por errores del práctico, entre el 2 y el 3 de octubre de 1811 varó el bergantín *Eliza* —nombre que aludía tanto a la mujer como a la hija de su propietario Guillermo Brown—; traía un cargamento de armas que pudo recuperar y vender cruzando los Andes durante el verano de 1811 y 1812. Muy probablemente, conoció allí a otros dos militares con sangre irlandesa como él, los generales Bernardo O'Higgins y John MacKenna, quienes, junto con los hermanos Carrera, dirigían las fuerzas patriotas de una revolución paralela a la nuestra e iniciada, también, en 1810. Acaso su cargamento tenía por destino originario a ellos mismos o a los hermanos Paso (Juan José y Francisco), principales importadores de armas desde 1810, quienes luego intercedieron por él al regresar y ser juzgado aquí en 1819.

El profesor Alfio A. Puglisi es maestro normal nacional, profesor en Filosofía y Pedagogía, licenciado en Metodología de la Investigación y doctor en Psicología. Fue profesor de la Escuela Naval Militar entre 1969-2013.

Es un asiduo colaborador del *Boletín*.

Recibió el premio José B. Collo por su artículo «Juvenillas Navales», en 2009; el premio Ratto por su artículo «Profesores y alumnos de la segunda época escolar», en 2013; tres veces recibió el Premio Sarmiento, otorgados por el Centro Naval.

También obtuvo el premio Ensayo Histórico 2005 por su trabajo *Faldas a bordo*, publicado por el Instituto de Publicaciones Navales.

La ciudad de Buenos Aires fue bombardeada por fuerzas realistas de Montevideo el 15 de julio y el 19 de agosto de 1811 más el 4 de marzo de 1812. Brown, por su parte, fue logrando una posición económica holgada y se afincó con su familia en Barracas; era dueño de las goletas *Industria*, *Amistad*, *Unión* y *Hope* o *Esperanza*, y de embarcaciones menores para el alije de grandes veleros. Con ellas intercambiaba productos en ambas orillas del Plata y llegaba hasta las costas del Brasil. Hoy diríamos que poseía una pyme. Cansado del hostigamiento español, que le confiscó algunos barcos, y de la inercia oficial, Brown se lanzó al curso fluvial y capturó las realistas *Ntra. Señora del Carmen* y *San Juan* y *Ánimas*. Recapturó la *Industria*, que le había sido confiscada. Estas acciones le dieron prestigio entre la marinería de la ribera. Poseía las notas de liderazgo que se necesitaban; era idóneo en lo suyo pues, formado en el mar, dominaba las artes de la marinería. Por sus actividades de naviero, conocía plenamente el estuario y por estos hechos demostró su bravura. Según el Almirante Segundo R. Storni, Guillermo Brown «era hijo y discípulo del mar mismo, tenía la intuición ingénita de la guerra»; era, entonces, el hombre indicado para una tarea necesaria y urgente.

“Dos primeras coincidencias: una sobre sus primeros tiempos; la segunda, ambos se iniciaron dando sus primeros combates en el litoral del país, donde obtuvieron triunfos en menos de cien días, contundentes y definitivos para la causa revolucionaria”.

El 1 de marzo de 1814, Brown, de 37 años, fue nombrado Teniente Coronel y Jefe de la Escuadra de Buenos Aires. Intervino personalmente en el armado de una segunda escuadrilla de la ciudad, artilló algunas embarcaciones, diseñó un plan de comunicaciones y seleccionó y adiestró jefes y tripulaciones. Aun cuando nadie lo esperaba, entre el 10 y el 15 de marzo de ese año tomó la isla Martín García y entre el 16 y 17 de mayo venció a la flota realista en los combates de Montevideo y el Buceo. En menos de 100 días, despejó el río de naves realistas. Según el General José de San Martín, quien ya estaba en Cuyo, la victoria de Brown en aguas del Plata fue «lo más importante hecho por la revolución americana hasta el momento».

Si bien no se conocieron, se estimaron; tenían una comunidad de ideales pues pertenecían, junto con Manuel Belgrano, a una misma generación. Ambos habían nacido en zonas fronterizas: Brown, en 1777, en un territorio dominado por los ingleses pero levantisco, con guerras de religión, donde se pagaba por la cabeza de un sacerdote lo mismo que por la de un lobo; San Martín, en 1778, en los confines del imperio español, cerca de los indígenas y de los bandeirantes, una década después de la expulsión de los jesuitas, cuyos efectos aún sentimos geopolíticamente.

De este modo, surgen dos primeras coincidencias: una sobre sus primeros tiempos; la segunda, que ambos se iniciaron dando sus primeros combates en el litoral donde obtuvieron triunfos, en menos de cien días, contundentes y definitivos para la causa revolucionaria.

Ambos mostraron una notable capacidad de organización. Cada vez que fue convocado Brown, debió crear una escuadra acorde con el Río de la Plata. Debió transformar los buques para que tuvieran poco calado pero buena artillería. Faltaban oficiales, y hubo que adiestrar tripulaciones. La logística para el cruce de los Andes fue tan compleja que ha merecido estudios especiales. San Martín se mostró un hábil organizador del Ejército e igualmente hábil como gobernante de Cuyo, pactó con los indios, generó inteligencia tras los Andes e influyó sobre el Congreso de Tucumán.

Tras sus primeros triunfos, ambos, orientaron sus miradas más allá de la cordillera y comprendieron que el mayor peligro y la solución del problema militar de la independencia ocurrirían en el Pacífico. Hacia allí marcharon tras dejar el litoral, donde comenzaban los conflictos internos. Era la expedición al oeste, la que faltaba.

Brown detectó que Montevideo era abastecido desde El Callao y no, desde España. San Martín exploró el norte y confirmó sus ideas sobre la necesidad de cruzar los Andes. Perú, la retaguardia hispano colonial, era el corazón de la contrarrevolución. Otro factor importante fue el desastre de Rancagua, que terminó con la Patria Vieja, es decir, la revolución chilena,

también de 1810. Puede hablarse de un éxodo chileno. Los hermanos Juan José, José Miguel y Luis Carrera, con su hermana Javiera que los motorizaba, el Gral. Juan Mackenna, Bernardo O'Higgins, Antonio José de Irisarri, José María Benavente y los padres fray Luis Beltrán, Julián Uribe y Camilo Enríquez, etc., todos muy divididos entre sí, llegaron hasta Buenos Aires desde donde se pidió a Cuyo retener al resto, pues aquí no había dónde alojarlos. Luis Beltrán, industrial, quedó con San Martín en Cuyo. Camilo Enríquez pasó a ser el director de *La Gaceta*, nuestro órgano oficial, y *El Censor*, el del Cabildo de Buenos Aires. Julián Uribe empleó sus bienes en artillar una nave y volver a su patria.

El plan original era atacar a los realistas de Chile con una escuadra de cinco barcos, hostilizando la navegación y el comercio español a lo largo de la costa del Pacífico. Había interés en capturar Coquimbo y hacerse fuerte allí. Llevarían una proclama de San Martín, ejemplares de *La Gaceta* y un plan de señales conjunto. Se detecta tras este plan cierta influencia de los exiliados. Brown aceptó sumarse con la fragata *Hércules*, que le había sido obsequiada tras el triunfo de Montevideo y que se dedicaba al cabotaje. Convenció a las autoridades de aportar el bergantín *Trinidad*, de propiedad estatal. Se agregó el padre Uribe con la *Constitución*, tan cargada de armamento que no pudo cruzar el estrecho; perecieron todos, en su mayoría chilenos, y este hecho frustró los planes iniciales sobre Coquimbo. Con solo tres barcos, Brown logró ciertos éxitos: provocar la alarma en las costas del Pacífico, capturar la *Consecuencia* —luego denominada *La Argentina* que, al mando de Bouchard, paseó el pabellón alrededor del mundo— y desembarcar personal con armas y alguna munición en Nueva Granada con lo que cumplió, de algún modo, con la misión original. Para retener a Brown con intención de usarlo en las guerras interiores o contra el avance portugués en la Banda Oriental, lo nombraron Comandante de la Escuadra. En medio de discusiones económicas con los armadores, zarpó igual y pronto se le sumó Bouchard con la *Halcón* y orden de subordinarsele.

La campaña corsaria de Brown en el Pacífico fue verdaderamente precursora; por las inquietudes y el temor despertado en los medios navales, cumplió su objetivo propagandístico, reforzó la esperanza de los criollos y anunció el cruce posterior de San Martín. Esto, más las acciones sobre Guayaquil y San Buenaventura, nos llevan a preguntarnos si debemos seguir considerando una simple expedición corsaria al viaje de Brown por el Pacífico o si se trató de una empresa mayor.

También le ocurría a San Martín: la ayuda desde Buenos Aires comenzó a menguar, los congresales de Tucumán demoraban la Independencia y pronto se requeriría su regreso para intervenir en las luchas internas. Cruzó los Andes no bien declarada aquella. En síntesis, dos desacuerdos con la metrópoli, desobediencias al fin; uno tan grave como el otro. Ya le había pasado a Belgrano al recibir órdenes de retroceder hasta Córdoba: desobedeció en Tucumán y salvó la Revolución de Mayo. La intuición del genio militar suele superar el razonamiento burocrático. Ambos se malquistaron con el *establishment* político porteño. He aquí otra notable coincidencia.

Después de las guerras, Brown volvió siempre a la vida familiar y retornó al comercio entre ambas orillas del Plata. San Martín intentó establecerse en una chacra en las afueras de Mendoza; fue alertado por Estanislao López sobre lo que le esperaba en caso de regresar a Buenos Aires. Él ya lo sabía, se lo espiaba y se abría su correspondencia por orden de Rivadavia. Tras fallecer, su esposa marchó al exilio.

La guerra contra el Imperio del Brasil devolvió a Brown a las armas, tenía 48 años. Como de costumbre, de nuevo debió improvisar la escuadra. Las causas fueron las mismas: el estuario bloqueado entorpecía el comercio local y de ultramar, y la Banda Oriental estaba ocupada por nuevos extranjeros. La Argentina ya era distinta, un país soberano y sin esclavos; pero, como siempre también, políticamente dividido y económicamente al límite, tanto que le pidieron a Brown que «cuidara los barcos».

“Poseían una notable capacidad de organización. Cada vez que fue convocado Brown, debió crear una escuadra acorde con el Río de la Plata. San Martín también se mostró un hábil organizador, la logística para el cruce de los Andes fue tan compleja que ha merecido estudios especiales”.

La guerra contra el Imperio fue llamada «guerra entre ingleses» por la gran cantidad de ellos que actuaron en uno y otro bandos, pero no fue tan así; en ese tiempo, surgieron los primeros marinos criollos: Tomás Espora (1800-1835), Leonardo Rosales (1792-1836), Francisco J. Seguí (1794-1877), Álvaro de Alzogaray (1809-1879) Francisco Erezcano (1794-1856), Juan Antonio Toll y Bernadet (1790-1864), José María Pinedo (1795-1885) y, por qué no, el ecuatoriano Joaquín Hidalgo (1807-1849), a nuestro servicio. Buenos Aires llevó adelante la guerra prácticamente sola, en medio de un conflicto interior y con deplorable estado de sus finanzas. Inglaterra, como siempre, aprovechó para ofrecer préstamos. Brown logró evitar el asedio a la ciudad; el combate de Los Pozos fue librado a vistas de los porteños, quienes lo transformaron en su héroe.

San Martín también volvió, ofreció su espada para el conflicto con el Imperio del Brasil, algo imposible de aceptar con Rivadavia presidente y Alvear influyente. Aconsejado por amigos, entre ellos Espora —como él compañero de la Orden del Sol y cercano a Brown—, no desembarcó. Hubo entre ellos contacto epistolar. La guerra civil alcanzaba a cubrir toda la escena política. Dorrego había sido fusilado. Brown recibía fuertes presiones y hasta calumnias del grupo unitario.

“Tras sus primeros triunfos, ambos, orientaron sus miradas más allá de la cordillera y comprendieron que el mayor peligro y la solución del problema militar de la independencia ocurrirían en el Pacífico”.

Esto nos lleva a reflexionar sobre el papel de ambos al frente de la función pública. Ninguno de los dos la quiso por vocación, solo actuaron por actitud de servicio y durante muy escaso tiempo. San Martín, en 1812, salió en apoyo de la causa popular, pero inmediatamente volvió a los cuarteles. Brown, en 1828, se hizo cargo de mantener el orden y la administración mientras los líderes de las diversas facciones peleaban entre sí; muy pronto les devolvió el poder, cansado del acoso político de los unitarios (Juan Cruz Varela y Salvador María del Carril) y disgustado por la muerte de Dorrego. Dejemos el detalle político de lado y observemos que ambos se preocuparon por la educación.

San Martín es el introductor del método lancasteriano en Cuyo y Lima, donde creó una escuela normal que favorecía, además, la educación de la mujer. También creó la Biblioteca Pública Nacional de Mendoza y la del Perú, que nutrió con sus propios libros. Creó el Colegio de la Trinidad en Mendoza con el objetivo de preparar para la universidad con un diseño más actual que el de San Carlos de Buenos Aires y más aún que el de Montserrat, acaso el más tradicionalista de todos. Ambos utilizaron la música por su efecto motivador, y San Martín incorporó la criolla en el repertorio de las bandas de los diversos regimientos. En 1822, creó el Museo de Arqueología del Perú para preservar piezas del arte indígena.

Brown, no bien recibió la bandera de seda que le obsequiaron las damas porteñas tras el triunfo de los Pozos, la llevó al Colegio de San Carlos acompañado de Tomás Espora, a quien distinguía, y de Antonio Toll y Bernardet, su secretario; allí dirigió palabras de aliento patriótico a los alumnos. Esta es una señal de que ambos guerreros de la independencia resaltaron el papel de la escuela media en la formación ciudadana. Brown tuvo, además, preocupación por la universidad y la formación de las reservas para el Ejército y la Marina, y autorizó la cátedra paralela de fisicomatemática en la de Buenos Aires, un antecedente que actualizó su enseñanza.

Ambos poseían cierta comunidad ideológica, ambos sostenían el americanismo en sus discursos y escritos de la época. Brown, en carta al Cabildo de Montevideo de junio de 1815, señalaba: «Somos americanos, debemos unirnos para lograr así la gran fuerza que tienen los americanos del Norte». Estaba bien enterado sobre ese país, donde había vivido y al que debía su formación marinera. Antes de partir hacia el Pacífico, escribió al Director Supremo que «la causa de los americanos del Sud debe seguirse...». Vuelve a demostrar este ideario en la correspondencia que entabla con las autoridades revolucionarias de Nueva Granada, a las que ofreció ayuda armada: «Estamos aquí porque somos americanos, cuente con nosotros». En todo momento, Brown creyó contribuir «...a la entera independencia de Sud América».

Y San Martín sostuvo en el Perú, en 1822: «Tiempo ha que no me pertenezco a mí mismo, sino a la causa del continente americano».

Hubo entonces notables coincidencias ideológicas y se compartía, también, una cierta conciencia de unidad latinoamericana la que, por razones diversas, no se concretó en la práctica. Distinto ocurrió con el gran país del norte, que mantuvo su heterogénea unidad inicial y compró otros territorios o los anexó por la fuerza. Solo el Brasil, en Sudamérica, logró mantener su unidad sumando más tierras, fruto acaso de la centralización del Imperio.

San Martín y Brown son los creadores de la moral militar que anima y contiene al Ejército y a la Armada; de ambos toman ejemplo y fuente de inspiración.

Ambos, por fin, alcanzaron una vejez ética. San Martín una y otra vez se negó a desvainar su espada frente a hermanos y, preocupado por la educación de su hija, redactó las célebres máximas, donde prevalece el sentido ético de la vida. Brown, retirado definitivamente, mantuvo una vejez serena y tranquila; recibió y visitó a antiguos contrincantes, departió con ellos y dio lecciones de ética y de patriotismo. Tras el encuentro de Guayaquil, el brindis de San Martín ante Bolívar fue una lección de ética: Bolívar brindó «por los dos hombres más grandes de América del Sur, el General San Martín y yo». San Martín contestó el brindis: «Por la pronta conclusión de la guerra, por la organización de las diferentes repúblicas del continente y por la salud del libertador de Colombia». A su vez, Brown, ante su antiguo contrincante John P. Grenfell, quien estaba asombrado por la austeridad con la que aquel vivía en Barracas, sostuvo: «No me pesa haber sido útil a la Patria de mis hijos, considero superfluos los honores y las riquezas, cuando bastan seis pies de tierra para descansar de tantas fatigas y dolores...».

De Brown, dijo su confesor, el padre Antonio D. Fahy OP, en carta al General Bartolomé Mitre: «Él fue, Sr. Ministro, un cristiano cuya fe no pudo conmovér la impiedad, un patriota cuya integridad la corrupción no pudo comprar, y un héroe a quien el peligro no pudo arredrar...».

Ricardo Rojas llamó a San Martín el Santo de la Espada..., y está todo dicho. ■

“Poseían cierta comunidad ideológica, ambos sostenían el americanismo en sus discursos y escritos de la época. San Martín y Brown son los creadores de la moral militar que anima y contiene al Ejército y a la Armada; de ambos toman ejemplo y fuente de inspiración”.

BIBLIOGRAFÍA

- Academia Nacional de Historia, *Documentos del Almirante Brown*, Bs. As., 1958, T1.
- Candiotti, A. M., «El benemérito Coronel Vicente Vanegas», separata del *Boletín de Historia y Antigüedades*, Vol. XXVIII, N.º 319-320, mayo-junio de 1941, Imprenta Nacional, Bogotá.
- Mc Lean y Estenos, Roberto, «San Martín y Bolívar en la pedagogía peruana», en *Revista de la Universidad Nacional de Córdoba*.
- Menotti, Emilia E., «Brown Gobernador de Buenos Aires», en *Revista del Mar*, N.º 138, octubre de 1993, pág. 43 y sigs.
- Mitre, Bartolomé, *Historia de San Martín y de la emancipación sudamericana*, Bs. As., El Ateneo, 2010.
- Puglisi, Alfio A., «El Almirante Brown en Buenaventura», en *Revista del Mar*, Año LIII, N.º 162, diciembre de 2007.
- Ramos Pérez, D., *Entre el Plata y Bogotá*, Madrid, Cultura Hispánica, 1978.
- Ratto, Héctor R., *Historia del Almirante Brown*, Bs. As., Instituto de Publicaciones Navales, 1985, tercera edición.
- Rivarola, Horacio C., *San Martín en la educación argentina*, conferencia dictada el 14 de agosto de 1953 en el Museo Histórico Nacional, Bs. As.
- Stormi, Segundo R., «Brown. Crónica intelectual del Primer Centenario», en *Revista de Derecho, Historia y Letras*, t. LXIII, págs. 445-455, 1919.

ARCHIPIÉLAGOS DE MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR. LAS BULAS PAPALES Y EL TRATADO DE TORDESILLAS

V. Guillermo Arnaud



Realizado el descubrimiento de lo que sería América por la expedición española de Cristóbal Colón el 12 de octubre de 1492, este regresa a España, pero obligado por el rigor de una tormenta, arriba a Lisboa el 15 de febrero de 1493 en donde, el 4 de marzo, es recibido por el rey Juan de Portugal, a quien le informa de su viaje y descubrimiento. Luego, parte para España a donde llega por el puerto de Palos el 15 de marzo de 1493 y, el 3 de abril, es recibido en Barcelona por los reyes Fernando e Isabel de España, a quienes informa del resultado de su viaje y descubrimientos.

Con tal información, los reyes gestionan ante el Papa Alejandro VI el reconocimiento y la soberanía de aquellos para España, conforme al Derecho Internacional de la época y la reconocida jurisdicción suprema del Papa por parte de los países católicos.

El Papa Alejandro VI otorga cuatro bulas, las Bulas Alejandrinas, documento pontificio. La primera es la *Inter caetera*, del 3 de mayo de 1493; la segunda también es llamada *Inter caetera*, de igual fecha; la tercera es la *Eximiae devotionis*, también del 3 de mayo de 1493, y la cuarta es llamada *Dudum sicuidem*, del 25 de septiembre de 1493. Estas bulas constituyen la base jurídica para justificar la ocupación y la posesión de las tierras descubiertas y el sometimiento de sus habitantes a la fe católica.

Primera bula *Inter caetera*

Mediante esta bula, luego de referirse a las tierras descubiertas por Colón, el Papa otorga la soberanía sobre estas a los reyes Fernando e Isabel de España disponiendo «os donamos, concedemos y asignamos perpetuamente, a vosotros y a vuestros herederos y sucesores en los reinos de Castilla y León, todas y cada una de las islas y tierras predichas y desconocidas que hasta el momento han sido halladas y las que se encontrasen en el futuro» y les requiere que se prosigan las expediciones con peritos y expertos para instruir en la fe católica a sus habitantes y establece un monopolio comercial en dichas tierras.

En su parte dispositiva, la bula expresa: «Nos hemos enterado en efecto que desde hace algún tiempo os habíais propuesto buscar y encontrar unas tierras e islas remotas y desconocidas y hasta ahora no descubiertas por otros, a fin de reducir a sus pobladores a la aceptación de nuestro Redentor y a la profesión de la fe católica, pero, grandemente ocupados como estabais en la recuperación del mismo reino de Granada, no habíais podido llevar a cabo tan santo y laudable propósito; pero como quiera que habiendo recuperado dicho reino por voluntad divina y queriendo cumplir vuestro deseo, habéis enviado al amado hijo Cristóbal Colón con navíos y con hombres convenientemente preparados, y no sin grandes trabajos, peligros y gastos, para que a través de un mar hasta ahora no navegado buscasen diligentemente unas tierras remotas y desconocidas. Estos, navegando por el mar océano con extrema diligencia y con el auxilio divino hacia occidente, o hacia los indios, como se suele decir, encontraron ciertas islas lejanísimas y también tierras firmes que hasta ahora no habían sido encontradas por ningún otro, en las cuales vive una inmensa cantidad de gente

V. Guillermo Arnaud es Embajador, ex Subsecretario de Paz y Seguridad Internacionales, Académico de Número de la Academia Nacional de Geografía, de la Academia del Mar y de la Academia Argentina de Ciencias del Ambiente.

que según se afirma van desnudos y no comen carne y que —según pueden opinar vuestros enviados— creen que en los cielos existe un solo Dios creador, y parecen suficientemente aptos para abrazar la fe católica y para ser imbuidos en las buenas costumbres, y se tiene la esperanza de que si se los instruye se introduciría fácilmente en dichas islas y tierras el Nombre de Nuestro Señor Jesucristo y el nombrado Cristóbal en una de las islas principales ya hizo construir y edificar una torre bastante pertrechada en la que dejó a algunos de los cristianos que iban con él para que la custodiasen, y buscasen otras tierras lejanas y desconocidas; en algunas de las islas y tierras ya descubiertas se encuentra oro, aromas y otras muchas materias preciosas de diverso género y calidad. Por todo ello pensáis someter a vuestro dominio dichas tierras e islas y también a sus pobladores y habitantes reduciéndolos —con la ayuda de la divina misericordia— a la fe católica, tal como conviene a unos reyes y príncipes católicos, y siguiendo el ejemplo de vuestros progenitores de gloriosa memoria. Nos pues encomendando grandemente en el Señor vuestro santo y laudable propósito, y deseando que el mismo alcance el fin debido y que en aquellas regiones sea introducido el nombre de nuestro Salvador, os exhortamos cuanto podemos en el Señor y por la recepción del sagrado bautismo por el cual estáis obligados a obedecer los mandatos apostólicos y con las entrañas de misericordia de nuestro Señor Jesucristo os requerimos atentamente a que prosigáis de este modo esta expedición y que con el ánimo embargado de celo por la fe ortodoxa queráis y debáis persuadir al pueblo que habita en dichas islas a abrazar la profesión cristiana sin que os espanten en ningún tiempo ni los trabajos ni los peligros, con la firme esperanza y con la confianza de que Dios omnipotente acompañará felizmente vuestro intento. Y para que —dotados con la liberalidad de la gracia apostólica— asumáis más libre y audazmente una actividad tan importante, por propia decisión no por instancia vuestra ni de ningún otro en favor vuestro, sino por nuestra mera liberalidad y con pleno conocimiento y haciendo uso de la plenitud de la potestad apostólica y con la autoridad de Dios omnipotente que detentamos en la tierra y que fue concedida al bienaventurado Pedro y como Vicario de Jesucristo, a tenor de las presentes, os donamos, concedemos y asignamos perpetuamente, a vosotros y a vuestros herederos y sucesores en los reinos de Castilla y León, todas y cada una de las islas y tierras predichas y desconocidas que hasta el momento han sido halladas por vuestros enviados y las que encontrasen en el futuro y que en la actualidad no se encuentren bajo el dominio de ningún otro señor cristiano, junto con todos sus dominios, ciudades, fortalezas, lugares y villas, con todos sus derechos, jurisdicciones correspondientes y con todas sus pertenencias; y a vosotros y a vuestros herederos y sucesores os investimos con ellas y os hacemos, constituimos y deputamos señores de las mismas con plena, libre y omnímoda potestad, autoridad y jurisdicción. Declarando que por esta donación, concesión, asignación e investidura nuestra no debe considerarse extinguido o quitado de ningún modo ningún derecho adquirido por algún príncipe cristiano. Y además os mandamos en virtud de santa obediencia que, haciendo todas las debidas diligencias del caso, destinéis a dichas tierras e islas varones probos y temerosos de Dios, peritos y expertos para instruir en la fe católica e imbuir en las buenas costumbres a sus pobladores y habitantes, lo cual nos auguramos y no dudamos que haréis, a causa de vuestra máxima devoción y de vuestra regia magnanimidad. Y bajo pena de excomunión *latae sententiae* en la que incurrirá automáticamente quien atentare lo contrario, prohibimos severamente a toda persona de cualquier dignidad, estado, grado, clase o condición, que vaya a esas islas y tierras después que fueran encontradas y recibidas por vuestros embajadores o enviados con el fin de buscar mercaderías o, con cualquier otra causa, sin especial licencia vuestra o de vuestros herederos y sucesores».

Mediante esta bula, el Papa otorga la soberanía sobre las tierras descubiertas por Colón a los reyes Fernando e Isabel de España disponiendo «os donamos, concedemos y asignamos perpetuamente, a vosotros y a vuestros herederos y sucesores en los reinos de Castilla y León, todas y cada una de las islas y tierras predichas y desconocidas que hasta el momento han sido halladas y las que se encontrasen en el futuro».

Segunda bula *Inter caetera*

Por ella, el Papa determina la jurisdicción de la donación mediante una línea de polo a polo trazada 100 leguas al oeste de las Islas Azores y Cabo Verde, y manifiesta en su parte dispositiva: «Exclusividad de la donación. Y severamente prohibimos a cualquiera personas, sean de cualquier dignidad incluso la imperial y la real, estado, grado, orden o condición, bajo

pena de excomunión *latae sententiae*, en la cual incurran por el mismo hecho si lo contrario hicieren, que no pretendan ir a las islas y tierras firmes, halladas y que se hallaren, descubiertas y por descubrir, hacia el Occidente y mediodía, fabricando y construyendo una línea desde el Polo Ártico al Antártico, ya sean tierras firmes e islas halladas y que se hubieren de hallar hacia la India o hacia cualquiera otra parte, la cual línea diste de cualquiera de las islas que vulgarmente llaman las Azores y Cabo Verde cien leguas hacia el Occidente y Mediodía como queda dicho, para granjear mercaderías o por cualquier causa, sin especial licencia vuestra y de vuestros herederos y sucesores. Y porque también algunos Reyes de Portugal descubrieron y adquirieron en las regiones de África, Guinea y Mina de Oro otras islas, igualmente por apostólica concesión hecha a ellos, y les fueron concedidas por la Sede Apostólica diversos privilegios, gracias, libertades, inmunidades, exenciones e indultos, Nos os concedemos a vosotros y a vuestros herederos y sucesores mencionados, que en las islas y tierras descubiertas por vosotros y que se descubrieren del mismo modo podáis y debáis poseer y gozar libre y lícitamente de todas y cada una de las gracias, privilegios, exenciones, libertades, facultades, inmunidades e indultos, pues queremos que se encuentre expresado e incluido suficientemente en las presentes, como si estuviese aquí transcrito palabra por palabra, para que sea como si a vosotros citados herederos y sucesores hubiesen sido especialmente concedidos. Así pues con igual motu, autoridad, ciencia y plenitud de Potestad Apostólica y como especial donación graciosa concedemos todo ello en todo y por todo, a vosotros y a vuestros indicados herederos y sucesores, con la misma extensión y amplitud».

Tercera bula *Eximiae Devotionis*

Ratifica lo dispuesto en las dos bulas anteriores.

Cuarta bula *Dudum Siquidem*

Bula por la que el Papa Alejandro VI amplía su donación a favor de los reyes de España y les entrega las islas y tierras firmes que navegando hacia occidente descubran en la India.

Tratado de Tordesillas

En ocasión del regreso de Colón, informado el Rey de Portugal de los descubrimientos, reclamó la pertenencia de las tierras descubiertas alegando derechos derivados del Tratado de Alcávoças, pero los reyes de España rechazaron tal pretensión sosteniendo que la navegación se había realizado al oeste y no, al sur de Canarias.

El Tratado de Tordesillas tiene como antecedente el Tratado de Alcávoças del 4 de septiembre de 1479 entre los reyes Isabel de Castilla y Fernando de Aragón y Alfonso V de Portugal, que puso fin a la guerra de Sucesión castellana. Por él, España recibió las Islas Canarias, y Portugal el reconocimiento de su dominio sobre las islas de Madeira, Azores y Cabo Verde, y sobre Guinea y la costa africana.

Ante un nuevo reclamo de Portugal, que pedía a España precisar y ampliar la jurisdicción dispuesta por el Papa en la segunda bula *Inter caetera*, los representantes de Isabel y Fernando y los del rey Juan II de Portugal suscribieron, el 7 de junio de 1494, en la localidad de Tordesillas, España, el Tratado de Tordesillas.

El Tratado es una derivación de las bulas *Inter caetera* y un compromiso a fin de evitar un conflicto por los intereses de España y de Portugal en el océano Atlántico, en los territorios descubiertos y a descubrir, y en las costas de África.

Con la Cuarta Bula, el Papa Alejandro VI amplía su donación a favor de los reyes de España y les entrega las islas y tierras firmes que navegando hacia occidente descubran en la India.

El Tratado de Tordesillas ratifica las disposiciones de las bulas *Inter caetera* y amplía de 100 a 370 leguas al oeste de las Islas de Cabo Verde el alcance de la jurisdicción papal, con lo que beneficia a Portugal y da lugar a lo que luego sería el Brasil.

El Tratado de Tordesillas determina definitivamente la jurisdicción de la donación papal. En ella, quedó incluido como territorio español el *Archipiélago de las Malvinas*.

Los *Archipiélagos Georgias del Sur y Sandwich del Sur* no quedaron contenidos en el territorio demarcado por el Tratado de Tordesillas, y su soberanía española fue precisada por la Convención de Nootka Sound firmada por España y Gran Bretaña el 28 de octubre de 1790*.

Principalmente, el Tratado de Tordesillas expresa:

«Que se haga y asigne por el dicho mar océano una raya o línea derecha de polo a polo, del polo Ártico al polo Antártico, que es de norte a sur, la cual raya o línea e señal se haya de dar e dé derecha, como dicho es, a trescientas setenta leguas de las islas de Cabo Verde para la parte de poniente, por grados o por otra manera, como mejor y más presto se pueda dar, de manera que no será más.

Y que todo lo que hasta aquí tenga hallado y descubierto y de aquí adelante se hallase y descubriese por el rey de Portugal y por sus navíos, así islas como tierra firme, desde la raya arriba dada en la forma susodicha, yendo por la parte de levante, dentro de la dicha raya a la parte de levante, o de norte o sur de ella, tanto que no sea atravesando la raya, que esto sea y quede y pertenezca al dicho señor de Portugal y a sus subcesores para siempre jamás.

Y que todo lo otro, así islas como tierra firme, halladas y por hallar, descubiertas y por descubrir, que son o fueren halladas por los señores rey de Aragón y reina de Castilla y de León, y por sus navíos, desde la raya dada en la forma susodicha, yendo por la parte de poniente, después de pasada la raya para el poniente o al norte sur de ella, que todo sea y quede y pertenezca a los dichos señores rey de Aragón y reina de Castilla y de León, y a sus subcesores para siempre jamás».

Las partes se comprometieron a no enviar expediciones hacia la jurisdicción de la otra. A los barcos españoles, se les reconoció la libre navegación por las aguas del lado portugués para viajar a los nuevos territorios.

Las disposiciones del Tratado de Tordesillas se cumplen a pesar de que principalmente Gran Bretaña, Francia y otros países no lo reconocen por no aceptar la potestad suprema del Papa, estar en favor de la libre navegación de los mares y de la libertad del comercio internacional.

El Tratado de Tordesillas, como lo hicieron las bulas, obligaba a los reyes de España a enviar misiones para continuar los descubrimientos y la colonización, y ponía particular énfasis en la labor de evangelización, lo que España cumplió enviando expediciones que colonizaron territorios al Río de la Plata, las costas del Pacífico, el Caribe y América del Norte. En los territorios, España ejercía el monopolio comercial y de la navegación.

El primer *fundamento legal* de la indiscutible *soberanía* de la Argentina sobre los *Archipiélagos de las Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes* lo constituyen las Bulas Alejandrinas, el Tratado de Tordesillas y la Convención Nootka Sound. Ello por el derecho de Sucesión de Estados al declarar la Argentina su independencia de España, *de facto* el 25 de mayo de 1810 y *de jure* el 9 de julio de 1816. ■

* Arnaud, V. Guillermo, «Archipiélagos Georgias del Sur y Sandwich del Sur y la Convención Nootka Sound», en *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, año 134, N.º 844, septiembre/diciembre 2016, págs. 248-259, Premio Capitán Giacchino, Diploma de Honor del Centro Naval, Buenos Aires, 2018.

El Tratado de Tordesillas determina definitivamente la jurisdicción de la donación papal. En ella, quedó incluido como territorio español el Archipiélago de las Malvinas.



INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

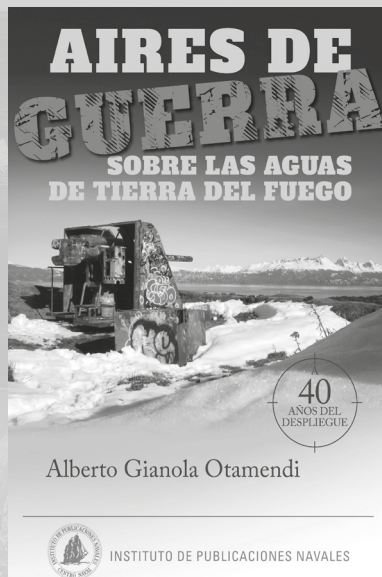
Desde 1961

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.

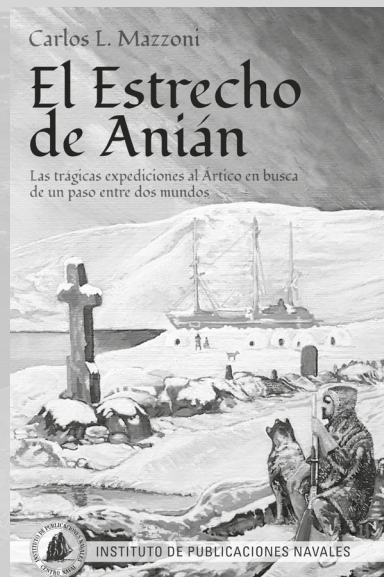


Aires de guerra sobre las aguas de Tierra del Fuego de Alberto Gianola Otamendi

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.



El Estrecho de Anián de Carlos L. Mazzone

Más de cuatro siglos transcurrieron entre los descubrimientos de Cristóbal Colón y la primera vez que los navegantes lograron dejar a popa el Ártico americano.

Durante ese lapso cientos de barcos zarparon desde Europa y también desde América buscando una ruta que les permitiera pasar de un océano al otro por el hemisferio norte.

Quienes fueron en busca del Estrecho de Anián primero y del Paso del Noroeste después, lo hicieron sobreponiéndose a infortunios y padecimientos, buscando ser los primeros en abrir una ruta marítima quizás inexistente y así alcanzar una gloria improbable.

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



Ventas:

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

Gerencia:

Florida 801, piso 3
Teléfono: 4312-2598

www.ipneditores.com.ar

LA CUESTIÓN DE LAS ISLAS MALVINAS EN LAS NACIONES UNIDAS Y OTROS FOROS INTERNACIONALES

Raúl A. Ricardes



La cuestión de las Islas Malvinas ha estado en la atención y en la acción de la Argentina desde la constitución de la Organización de las Naciones Unidas. En efecto, en la Conferencia de San Francisco, en la que se decidió la fundación de la organización mundial, el presidente de la delegación argentina, Doctor Miguel Ángel Cárcano, formuló, el 23 de mayo de 1945, la siguiente reserva:

«La delegación argentina formula la reserva de que la República Argentina en ningún caso acepta que el presente sistema de fideicomiso pueda ser aplicado a/o sobre territorios pertenecientes a la Argentina, ya sea que ellos estén sujetos a reclamo o controversia, o estén en posesión de otros Estados».

Quisiera, ahora, hacer un breve recordatorio del proceso de descolonización en el ámbito multilateral y, en particular, en las Naciones Unidas.

En el año 2015, se cumplió el 50 aniversario de la adopción de la Resolución 2065 (XX), primera resolución sobre la cuestión de las Islas Malvinas, aprobada por la XX Asamblea General de las Naciones Unidas, así como también se cumplió el 55 aniversario de la adopción de la Resolución 1514 (XV) que contiene la Declaración sobre la Concesión de Independencia a los Países y Pueblos Coloniales, piedra angular de todo el proceso de descolonización que se fundamenta en el principio de autodeterminación de los pueblos, contenido en la Carta de las Naciones Unidas. A partir de esta resolución, la mayoría de los miembros de las Naciones Unidas contribuyeron a la aprobación de las normas referidas al proceso de independencia y constitución de Estados nuevos. Se trató de independencia y constitución de estados nuevos.

De manera similar, surgió, a partir de la crisis de Suez de 1956, otro proceso de creación de nuevas normas de derecho por las que la Asamblea General estableció las operaciones de mantenimiento de la paz, ante la imposibilidad del Consejo de Seguridad de actuar en dicha crisis en razón del veto interpuesto, en esa oportunidad, por el Reino Unido y Francia, miembros permanentes del Consejo de Seguridad.

Ambos procesos contribuyeron a cambiar el sistema internacional que había emergido luego de la Segunda Guerra Mundial.

En efecto, estos procesos de descolonización y de creación de las operaciones de mantenimiento de la paz fueron contribuciones de especial importancia y gravitación política, realizadas por los Estados miembro de las Naciones Unidas, aunque ninguna de ellas estaba contemplada en la Carta de las Naciones Unidas. Es decir, se trató de verdaderas creaciones de normas jurídicas, adoptadas en virtud de la necesidad de crear regulaciones eficaces en el marco de la Carta de las Naciones Unidas para atender situaciones no previstas al momento de la celebración de la Conferencia de San Francisco.

En el año 2016, se cumplió el 55 aniversario de la adopción de la Resolución 1654 (XVI), por la que se creó el Comité encargado de aplicar la Resolución 1514 (XV). La

El Embajador Raúl Alberto Ricardes es diplomático egresado del Instituto del Servicio Exterior de la Nación con medalla de plata en su promoción (1971-1973).

Es abogado por la Universidad de Buenos Aires.

Cursó estudios en la Woodrow Wilson School for Public and International Affairs, en la Universidad de Princeton, EE. UU., beca: Albert Parvin Fellowship (1974-1975).

Se doctoró en Derecho y Ciencias Sociales en la Universidad de Buenos Aires.

Desempeñó funciones en la Argentina como Subsecretario de Inteligencia Exterior de Estado en la Secretaría de Inteligencia de Estado (S.I.D.E) (1985), como Subsecretario de Política Exterior (1999-2000), como Secretario General de la V Cumbre Iberoamericana (2006), como Director de Organismos Internacionales de la Subsecretaría de Política Exterior (2006-2007) y como Director General de Asuntos Multilaterales (2008-2009); estos tres últimos cargos, en el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

En el exterior, fue designado Enviado Especial del Gobierno Argentino a la República de Haití (1994-1995), Representante Permanente de la República Argentina ante la Organización de Estados Americanos (2001-2002),

Embajador ante la República Helénica de Grecia (2002-2006) y Embajador de la República Argentina ante el Reino de Dinamarca (2010-2012).

Ha sido profesor en las Universidades de Buenos Aires y Torcuato Di Tella y en el Curso Superior de Estrategia del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

razón por la que se creó este nuevo órgano dependiente de la Asamblea General está contenida en su párrafo preambular tercero, en el que se indica que, en el año transcurrido desde la aprobación de la Resolución 1514 (XV), no se habían tomado las medidas para traspasar todos los poderes a los pueblos de los territorios que no habían accedido a la independencia.

Asimismo, entre otros de sus párrafos preambulares, se destacaba que la Asamblea General estaba muy preocupada porque, contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 6 de la Declaración sobre Concesión de Independencia a los Países y Pueblos Coloniales, se seguían realizando actos encaminados a quebrantar de manera total o parcial la unidad nacional y la integridad territorial en algunos países donde se estaba verificando la liquidación del régimen colonial. Al respecto, quizás uno de los casos más claros sea el de Namibia, que se independizó en forma tardía en abril de 1990, en la última etapa del proceso de descolonización, en el que se dio, en su aplicación, la conjunción entre los principios de autodeterminación y de integridad territorial. Este señalamiento se realiza en razón de que Sudáfrica, como potencia administradora de Namibia, reclamaba que se separaran la bahía de Walbis y su puerto —que era el único de aguas profundas de Namibia— del territorio del nuevo Estado. La pretensión de Sudáfrica fue rechazada y, de esta manera, se dio plena y simultánea aplicación a los dos principios en un mismo caso de descolonización.

Deseo subrayar la importancia del caso señalado en razón de que el Reino Unido ha presentado, respecto de la cuestión de las Islas Malvinas, la posición de nuestro país como una contradicción entre los principios mencionados, señalando que demandamos la restitución del ejercicio de la soberanía sobre un territorio y violamos el derecho a la autodeterminación de los habitantes de las islas. En realidad, los territorios nos pertenecen por razones históricas y jurídicas, y el derecho a la autodeterminación no les cabe a quienes son nacionales de la potencia ocupante o inmigrantes arribados a las islas después de la expulsión de los habitantes establecidos en ellas antes de 1833. En la realidad histórica, el derecho a la autodeterminación ya había sido ejercido por el pueblo argentino cuando se independizó en 1816.

Aún existen otros casos de descolonización que, si bien no están en el temario del Comité Especial sobre Descolonización, todavía no han sido totalmente solucionados. Se refieren a situaciones en las que la descolonización de ciertos países -hoy independientes- no ha respetado debidamente su integridad territorial. Se trata del Estado de Mauricio, el cual fue despojado del archipiélago de Chagos, así como también de la isla de Diego García en 1965, que culminó con la expulsión de su población en 1968. Lo mismo sucede con el Estado de las Islas Comoros, cuya isla de Mayotte no ha podido aún ser recuperada por dicho Estado, dado que, desde antes de la declaración de la independencia, los habitantes de la isla, en su mayoría de nacionalidad francesa, decidieron, en un referéndum organizado por Francia como potencia administradora, que dicho territorio continuara bajo soberanía francesa. Por último, la República de Madagascar no ha podido, tampoco, integrar a su territorio las Islas Gloriosas desde su independencia en 1960.

Es interesante señalar, por otra parte, que de los 17 territorios que aún permanecen en la lista del Comité Especial sobre Descolonización, diez de ellos, es decir, su mayoría, se encuentran bajo la soberanía y el control del Reino Unido, que los califica como territorios de ultramar. El territorio del Sahara Occidental es una cuestión aún no resuelta y continúa bajo control de Marruecos.

El territorio de las Islas Malvinas fue incorporado por el Reino Unido, en su oportunidad, como colonia de la Corona, y este carácter conservaba en 1982 cuando se inició el conflicto del Atlántico Sur.

...los territorios nos pertenecen por razones históricas y jurídicas, y el derecho a la autodeterminación no les cabe a quienes son nacionales de la potencia ocupante o inmigrantes arribados a las islas después de la expulsión de los habitantes establecidos en ellas antes de 1833.

En el mencionado temario del Comité de los 24, se encuentran, también, las islas de Guam, Samoa Americana y Vírgenes como territorios de los EE. UU., así como la Polinesia Francesa y Nueva Caledonia como territorios de Francia, y Tokelau como territorio de Nueva Zelanda.

Por último, si bien Puerto Rico, territorio bajo control de los EE. UU., no está incluido formalmente en la lista de los territorios no autónomos de la Asamblea General, continúa siendo considerado como tal por decisión propia del Comité Especial sobre Descolonización.

Es interesante subrayar que algunos pequeños territorios, como las islas de Ascensión y de Tristan da Cunha en el océano Atlántico, bajo control británico y ubicadas en el camino hacia las Islas Malvinas y el Atlántico Sur, no están contenidos en ningún documento de las Naciones Unidas referido al proceso de descolonización. Es decir, nada se ha decidido respecto de estas islas, y nada se sabe sobre su futuro. Se puede pensar que el Reino Unido las mantendría bajo su control *sine die* y, en el caso de Ascensión, debemos recordar que, durante el conflicto del Atlántico Sur, fue empleada como apostadero y escala de buques de guerra del Reino Unido.

Como dije anteriormente, el Comité fue creado en 1961 y, en esa oportunidad, el presidente de la Asamblea General designó a diecisiete Estados que fueron: Australia, Camboya, los EE. UU., Etiopía, la India, Italia, Madagascar, Mali, Polonia, el Reino Unido, Siria, Tanganica, Túnez, la U.R.S.S, Uruguay, Venezuela y Yugoslavia. La otra potencia colonial importante y miembro permanente del Consejo de Seguridad, Francia, no se incorporó en ese entonces, muy posiblemente porque aún estaba envuelta en la muy difícil crisis por la independencia de Argelia. En el caso de Tanganica, se convirtió, posteriormente, en Tanzania con la incorporación a su soberanía del Sultanato de la isla de Zanzíbar. Tanzania, luego, durante la prolongada presidencia del Comité por un destacado político y diplomático de ese país, Salim Ahmed Salim, tuvo una influencia destacada en el proceso de descolonización del África subsahariana. En este sentido, quiero recordar que, durante el conflicto del Atlántico Sur, en una reunión de la Comunidad Británica de Naciones convocada por el Reino Unido, el delegado de Tanzania expresó que no se podía aprobar una declaración de condena contra la Argentina, y los Estados independizados en el siglo XX aparecieron como aliados de una potencia colonial como el Reino Unido.

Asimismo, quisiera ahora recordar la importancia que tuvo la asistencia de la Argentina como país observador a la Segunda Conferencia de Jefes de Estado y de Gobierno del Movimiento de Países No Alineados celebrada en El Cairo entre el 5 y el 10 de octubre de 1964. En esa ocasión, presidió la delegación argentina el Embajador Carlos Bollini Shaw, quien entonces se desempeñaba como Representante Permanente Alterno ante las Naciones Unidas. Nuestro país ya había iniciado, en tiempos de la presidencia del Doctor Arturo Frondizi, un acercamiento con los países de Asia y de África que se habían independizado de sus metrópolis coloniales después de la Segunda Guerra Mundial y que se habían congregado en el Movimiento No Alineado en 1961 durante su Primera Conferencia de Jefes de Estado y de Gobierno celebrada en Belgrado. En concordancia con lo realizado por el Doctor Arturo Frondizi, el gobierno argentino del Presidente Arturo Illia y de su Ministro de RR. EE. Miguel Ángel Zavala Ortiz comenzó un discreto proceso de creación de un marco político adecuado para que la iniciativa argentina respecto de las Islas Malvinas tuviera éxito en el Comité Especial sobre Descolonización y en la Asamblea General de 1965 que, finalmente, aprobó la primera resolución sobre la cuestión de las Islas Malvinas, contando con el apoyo de los países miembro del No Alineamiento. En este sentido, es también conveniente subrayar que el Reino Unido, habiéndose abstenido de votar la Resolución 2065 (XX) en 1965 y la Resolución 3160 (XXVIII) del 14 de diciembre de 1973, votó, en cambio, en contra de la Resolución 31/49 aprobada por la Asamblea General el 1.º de diciembre de 1976 por haberse incluido en ambas resoluciones citadas un párrafo preambular en el que se mencionaba la Declaración Política adoptada por

...durante el conflicto del Atlántico Sur, en una reunión de la Comunidad Británica de Naciones convocada por el Reino Unido, el delegado de Tanzania expresó que no se podía aprobar una declaración de condena contra la Argentina, y los Estados independizados en el siglo XX aparecieron como aliados de una potencia colonial como el Reino Unido.

la Conferencia de Ministros de RR. EE. del No Alineamiento celebrada en Lima, en 1975, y la Declaración Política aprobada por la Conferencia Cumbre del No Alineamiento realizada en Sri Lanka, en agosto de 1976, por las que se reconocía expresamente la soberanía argentina sobre las Islas Malvinas, por lo que se convirtió, de esta manera, en el único foro internacional que reconoció la soberanía de nuestro país sobre las Islas Malvinas.

Es, asimismo, muy importante señalar que en la Resolución 31/49 se incluyó el párrafo dispositivo 4 en el que se instaba a las dos partes a que se abstuviesen de adoptar decisiones que entrañaran la introducción de modificaciones unilaterales mientras las Islas estaban atravesando por el proceso recomendado en las resoluciones anteriores.

Obvio es comentar la importancia que este Comité tuvo en la iniciación del tratamiento de la Cuestión de las Islas Malvinas por las Naciones Unidas. En el discurso que el Ministro de RR. EE. Dr. Miguel Ángel Zavala Ortiz pronunció al inaugurarse el XX Período de Sesiones de la Asamblea General el 2 de septiembre de 1965, expresó lo siguiente: «El Comité Especial de los 24 estudió oportunamente el problema y, después de oír a las partes, reconoció que había una disputa». El párrafo c) de su recomendación a la Asamblea General dice: «El Comité toma nota de la existencia de una disputa entre los gobiernos del Reino Unido y de la Argentina a propósito de la soberanía de las Islas Malvinas (Falkland)». Y en el párrafo d) agrega: «El Comité invita a los gobiernos del Reino Unido y de la Argentina a entablar negociaciones a fin de encontrar una solución pacífica a este problema».

«El Comité Especial de los 24 estudió oportunamente el problema y, después de oír a las partes, reconoció que había una disputa».

Dr. Miguel Ángel Zavala Ortiz al inaugurarse el XX Período de Sesiones de la Asamblea General el 2 de septiembre de 1965.

Es decir que, con claridad meridiana, el Comité de los 24, en su recomendación a la Asamblea General, destaca los siguientes elementos: 1.º) entre la Argentina y el Reino Unido hay una disputa; 2.º) se trata de una disputa de soberanía; 3.º) recomienda negociaciones directas entre las partes, que es el primero de los métodos de solución pacífica de controversias, previsto en el artículo 33 de la Carta de las Naciones Unidas y 4.º) en el párrafo d) de la recomendación, el Comité invita a que las partes encuentren una solución al problema que era, evidentemente, una disputa de soberanía. Respecto de esta recomendación, es importante destacar que el Reino Unido no se opuso a ella y que no hay ninguna referencia ni expresa ni implícita al derecho de autodeterminación de los habitantes de las islas.

A la destacada labor realizada por la delegación argentina en el curso del año 1964, se debe agregar la adopción de la Resolución 2065 (XX) por la Asamblea General en 1965. Como sabemos, a partir del citado año 1964, el Comité Especial sobre Descolonización se ha convertido, hasta hoy, en el ámbito multilateral, en el principal escenario institucional y político para nuestro país y así continuará siéndolo en el futuro para la aprobación de las decisiones sobre la Cuestión de las Islas Malvinas. Es muy importante señalar que, desde este ámbito referencial para el tratamiento de la disputa de soberanía, se aprueba y se hace conocer cada año una resolución que sirve de base a las que se adoptan en otros foros y organismos internacionales, regionales y subregionales, y en declaraciones bilaterales, todas las cuales contribuyen a dar sustentabilidad y legitimidad política, así como también legalidad a nuestro reclamo de soberanía.

En el conflicto del Atlántico Sur, en el que la Argentina fue derrotada en los campos militar y de la prensa internacional, al concluir la breve contienda armada, nuestro país se volcó a las Naciones Unidas y, en particular, a la Asamblea General, para mantener la legitimidad política y la legalidad de su posición como país despojado por la fuerza de una porción de su territorio soberano. La aprobación de la Resolución 37/9 fue un sobresaliente éxito político y diplomático de nuestro país y, desde entonces, todos los años hasta 1988, se adoptó una resolución en el Comité Especial y en la Asamblea General. A partir de 1989, la Cuestión de las Islas Malvinas ha sido tratada de manera exclusiva en el Comité Especial sobre Descolonización e, implícitamente, por la Asamblea General, al tratarse el informe elevado cada año para su consideración por el Comité de los 24.



Un dato histórico que demostró la relevancia del Comité de los 24 para nuestro país fue cuando en 1982, poco después de finalizar el conflicto armado, en el seno de la delegación argentina, se debatió el procedimiento que se debía adoptar respecto de la presentación del proyecto de resolución sobre la cuestión de las islas. Es decir, la discusión versó sobre si políticamente era más conveniente presentar el proyecto de resolución de manera directa en el plenario de la Asamblea General o si era preferible lograr con anterioridad la adopción de una resolución en el Comité de los 24. Se impuso este último criterio, y nuestro país logró efectivamente aprobar una resolución en la Asamblea General que contemplaba los intereses y derechos de nuestro país.

En los años de gobierno del Sr. Presidente Carlos Menem, se sobredimensionó la presencia de la delegación argentina en el Comité de los 24 y se dispuso que el Ministro de RR. EE. la presidiera cuando se considerara la Cuestión de las Islas Malvinas y, en los últimos años del gobierno de la Sra. Presidenta Cristina Fernández de Kirchner, se exageró aún más esa tendencia, y la propia jefa de Estado asistió cada año en el que se trató la situación de las Islas hasta el año 2015.

Pareciera que sería más conveniente que ahora se volviera al procedimiento vigente hasta mediados de la década de los años 90, es decir, que la delegación sea presidida por el Representante Permanente de nuestro país ante las Naciones Unidas y evitar, de esa manera, por

Pareciera que sería más conveniente que ahora se volviera al procedimiento vigente hasta mediados de la década de los años 90, es decir, que la delegación sea presidida por el Representante Permanente de nuestro país ante las Naciones Unidas.

ejemplo, que altas autoridades nacionales deban enfrentar situaciones como la sufrida por la Sra. Ministra de RR. EE. Susana Malcorra en el año 2016, cuando fue desairada públicamente por un ciudadano británico residente en las islas Malvinas.

Estos aspectos formales —el tratamiento global que se realice de la cuestión de las Islas por nuestro país en las Naciones Unidas y en otros foros multilaterales, así como también en el marco de las relaciones bilaterales con terceros Estados— merecen mantener un tratamiento consistente y mesurado por parte de los Gobiernos nacionales, en razón de los vínculos que existen entre diversos intereses de nuestro país en la región del Atlántico Sur.

La unicidad del Comité de los 24 en lo que respecta a la adopción de una resolución cada año sobre la Cuestión de las Islas Malvinas es lo que determina su importancia, porque asegura la vigencia de la disputa de soberanía en la atención de los miembros de las Naciones Unidas y en todo foro multilateral del cual nuestro país es parte integrante.

Con respecto a los países miembro del Comité de los 24, la Argentina debe continuar y fortalecer una política consistente de amistad y de cooperación estable y generosa. Es el caso, por ejemplo, de los países de la Cuenca del Caribe, cuya gravitación en el Comité ha demostrado ser de significativa importancia. En este sentido, debemos tomar en consideración que, actualmente, integran este comité siete países caribeños y cinco de América del Sur y de América Central.

Los dos países que integran el Comité de los 24 y que son miembros permanentes del Consejo de Seguridad —China y la Federación Rusa— siempre han apoyado los derechos de la Argentina sobre las Islas Malvinas. Del mismo modo, la India, Estado de singular importancia en el concierto internacional y, en particular, en el mundo en desarrollo no solo ha respaldado la Argentina, sino que también, en su momento, en 1964, recuperó por la fuerza el territorio de Goa que había sido tomado por Portugal en el siglo XVI, fundándose en el principio de integridad territorial.

Si en el futuro la Argentina debiera volver a considerar la Cuestión de las Islas Malvinas en el plenario de la Asamblea General, entre los principales instrumentos sobre los que deberá fundar su acción ante el resto de la comunidad internacional estarán las resoluciones aprobadas en la misma Asamblea General y en el Comité de los 24, en la O.E.A, en el Movimiento de Países No Alineados y en los numerosos foros y organismos internacionales, regionales y del mundo en desarrollo de los cuales la Argentina es Estado miembro, como el Grupo de los 77 y China de las Naciones Unidas, el Mercosur, el Foro de Países Africanos y de América Latina, el Foro de Países Árabes y de América Latina, y los países integrantes del Consejo de Cooperación del Atlántico Sur.

El escenario del mundo, desde 1965, año en el que se aprobó la Resolución 2065 (XX), ha cambiado sustancialmente por el surgimiento de nuevos Estados, la desaparición de bloques políticos, la aparición de otros, así como también por las transformaciones profundas en las orientaciones de las políticas exteriores de una multiplicidad de Estados.

Estas transformaciones internacionales que cobraron dinamismo a partir de la caída del Muro de Berlín deberían ser tomadas en consideración por el Gobierno nacional para iniciar oportuna y discretamente una acción actualizada, en forma permanente, de divulgación y de esclarecimiento por canales diplomáticos bilaterales sobre nuestras posiciones y propuestas respecto de todos los aspectos de la Cuestión de las Islas Malvinas ante las autoridades de los países miembro de las Naciones Unidas. Estos contactos servirían, al mismo tiempo, para que los gobiernos argentinos actuales y futuros, dentro de una labor continuada, puedan conocer las ideas y las orientaciones de la comunidad internacional.

No hay duda de que los gobiernos argentinos han evidenciado en las Naciones Unidas su disposición a iniciar conversaciones y negociaciones sobre la cuestión de las Islas Malvinas, reconociendo las negociaciones bilaterales, según lo señala la propia Carta de las Naciones Unidas, como el primero de los métodos de solución pacífica de las controversias.

En este sentido, debe recordarse que el Movimiento de Países No Alineados, al cual nuestro país perteneció como miembro pleno entre 1973 y 1993, dio apoyo a la Argentina al reconocer sus derechos soberanos sobre las Islas Malvinas, y no podemos olvidar que el aporte del importante número de Estados no alineados decidió siempre a nuestro favor la adopción de las resoluciones por la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Por ello, se debería considerar la posibilidad de revisar la decisión del Gobierno del Presidente Carlos Menem para reingresar a ese foro en la próxima Conferencia de Jefes de Estado y de Gobierno del Movimiento de Países No Alineados.

Las adaptaciones políticas de los gobiernos argentinos a estas realidades cambiantes, presentes y futuras serán labores que habrá que realizar para contribuir, desde el ámbito multilateral del Comité de los 24 y de la Asamblea General de las Naciones Unidas, a hacer posible el mantenimiento del respaldo a la recuperación del ejercicio de la soberanía sobre los territorios de las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes.

Por último, respecto de las islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur, es importante destacar que, con el asentimiento del Reino Unido, ambos archipiélagos se agregaron al temario del proceso de negociación sobre la disputa de soberanía en las Islas Malvinas a partir del año 1977, y de lograrse, en el futuro, un acuerdo también favorable a la Argentina respecto de los dos citados archipiélagos, se ampliarán las posibilidades de gravitación de nuestro país en el área marítima austral, así como también los fundamentos para lograr la recuperación de las Islas Malvinas.

No hay duda de que los gobiernos argentinos han evidenciado en las Naciones Unidas su disposición a iniciar conversaciones y negociaciones sobre la cuestión de las Islas Malvinas, reconociendo las negociaciones bilaterales, según lo señala la propia Carta de las Naciones Unidas, como el primero de los métodos de solución pacífica de las controversias.

El colonialismo está desapareciendo como forma de dominación extranjera de territorios y puede constituir, en sus diversas expresiones aún existentes, fuentes potencialmente generadoras de disputas entre los Estados y, consecuentemente, incompatibles con el ideal de paz universal de las Naciones Unidas.

La República Argentina deberá mantener y fortalecer siempre el apoyo mayoritario de la comunidad internacional, es decir, asegurarse el consenso que le dará legitimidad política y respaldo legal a sus justas aspiraciones respecto de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, así como también de las áreas respectivas del mar territorial, las zonas económicas exclusivas y la plataforma continental. ■

La República Argentina deberá mantener y fortalecer siempre el apoyo mayoritario de la comunidad internacional, es decir, asegurarse el consenso que le dará legitimidad política y respaldo legal a sus justas aspiraciones...

COMPLETE RESOURCE MANAGEMENT (CRM) Y GERENCIAMIENTO DEL RIESGO

Marcelo Vulic



Estadísticamente, se ha comprobado que la principal causa de accidentes en la actividad aeronáutica fueron las fallas humanas que, incidiendo directa o indirectamente, estuvieron presentes en más del 80% de los casos¹.

Las organizaciones tienen que ver más allá de la innovación tecnológica para hacer frente a los nuevos desafíos. Las que tienen éxito se centran en aquellos factores que constituyen la esencia misma del desarrollo: el poder pensante, los conocimientos, la información y las técnicas de gestión modernas.

En la actualidad, la importancia de este tema atrajo el interés de varias entidades de todo el mundo que se esfuerzan para encontrar una solución que se considere viable para detectar, corregir y prevenir conductas anómalas en el hombre.

Todos los accidentes o incidentes están afectados por variables que escapan a nuestra conciencia. El accidente como fenómeno singular se ve atravesado por diversos aspectos. Uno de ellos, y quizás el más importante, es el factor humano.

Se sabe que la causa de los accidentes, en la mayoría de los casos, es por error humano. Este error muchas veces está basado o tiene su origen en una incorrecta toma de decisión.

El accidente y su prevención se ven, entonces, enriquecidos en un enfoque que, más allá de las dificultades que presenta en su abordaje, no deja de ser abarcable y aplicable mediante medidas y hechos concretos.

Trabajar en factores humanos y diseñar una filosofía operacional no deja de ser un desafío apasionante que nos debiera mantener en permanente movimiento y crecimiento. Para mitigar los inconvenientes que surgen de las conductas humanas, tanto individuales como grupales, llegamos al concepto de *Complete Resource Management* (CRM), que está orientado al gerenciamiento o el manejo integral de los recursos humanos en organizaciones complejas. El CRM se basa en la cultura del mejoramiento constante y en el desarrollo personal y organizacional a través del aprendizaje continuo.

Cuando decimos «factores humanos», nos referimos concretamente a las personas en sus situaciones de vida y de trabajo, a la relación con los demás, con las máquinas que operan, con los procedimientos y con los ambientes en los que están inmersos. Su objetivo es llevar a un óptimo nivel la relación de las personas con sus actividades. Se busca lograr la eficiencia del sistema junto con el bienestar de los individuos que intervienen en él. Ello incluye la comunicación, teniendo en cuenta el comportamiento de ellos y del grupo en general. La interacción dada entre las personas, los grupos y la Organización a la que pertenecen.

A partir del año 2003, luego de la creación del Servicio de Seguridad Aeronaval (SISE), la Aviación Naval, de la Armada Argentina, también ha adoptado el CRM como una filosofía operacional. Dicho ente, desde la Base Aeronaval Comandante Espora, ha centralizado toda

El Capitán de Fragata (R) Marcelo Vulic ingresó a la Armada en 1991 y egresó en 1994.

Sus destinos fueron: aviso ARA *Gurruchaga* (1995), lancha ARA *Cormorán* (1996), Escuela de Aviación Naval (1997), Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina (1998 al 1999 y del 2006 al 2009), Escuadrilla Aeronaval de Vigilancia Marítima (2000 al 2002), profesor de vuelo en la Escuela de Aviación Naval (2003 al 2005). Realizó cursos en el Comando de la Aviación Naval y en la Escuela de Oficiales de la Armada (2006), Escuela de Guerra Naval y Estado Mayor General de la Armada (2010); asimismo, realizó un curso de facilitador de CRM en el Instituto Nacional de Medicina Aeroespacial (2011 al 2013), Comando de la Aviación Naval (2014 al 2017), y se desempeñó como Comandante de la Escuadra Aeronaval N.º 2 (2018) y Subjefe de la Base Aeronaval Comandante Tomás Espora (2019).

¹ LEIMANN PATT, Hugo O.; SAGER, Laura; ALONSO, Modesto; INSÚA, Isabel y MIRABAL, José. CRM. *Una filosofía operacional*. Sociedad Interamericana de Psicología Aeronáutica. 2.ª Edición, noviembre de 1998, págs. 14-17.

la actividad en lo que a seguridad se refiere, y dicta cursos y efectúa las recomendaciones pertinentes en cada caso en particular.

Es obligación de los niveles gerenciales intermedios (comandante, Departamento de Operaciones, jefes de cargo, etc.) tratar a fondo el tema de la seguridad y reconocer los factores clave que resultan críticos para las operaciones. Este concepto, tal como es aplicado a una aeronave, se puede y debe aplicar a un buque a través de su comandante, canalizado por su jefe de operaciones e implementado por toda su tripulación.

Se considera esencial, dentro de una organización como la Armada Argentina, la influencia de la variable «cultura» en el comportamiento de los individuos y en su interrelación con el entorno.

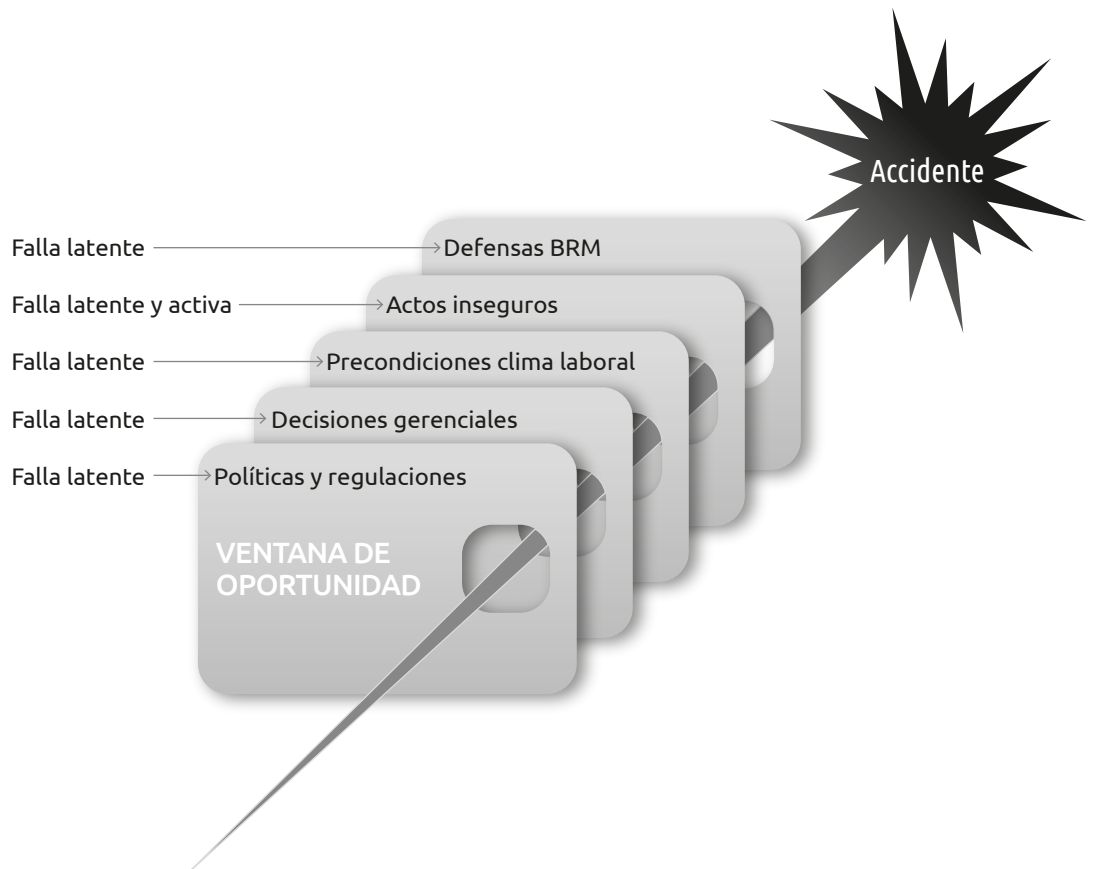
Indefectiblemente, para poder entender de qué estamos hablando cuando nos referimos al CRM, debemos hacer un poco de historia:

Este movimiento se inició en los EE. UU. en la década de 1970, cuando ocurrieron, allí, unas seguidillas de accidentes. Por ello, para evitar que ocurrieran más, se propusieron modificaciones a los programas de adiestramiento básico, con lo que se trató de romper con los paradigmas en la filosofía instruccional que había hasta ese momento. Las fuerzas armadas de los EE. UU tardaron diez años en romper con ese paradigma.

En el año 1986, comenzó el adiestramiento en CRM con seis horas de capacitación en la aviación militar. Ya en 1990, los cursos duraban dos días. En 1992, el programa era aplicado por todas las escuelas de vuelo. Los resultados fueron sorprendentes en función de la reducción de los accidentes de aviación.

En efecto, al cabo de cinco años de aplicar CRM, las cifras de los índices de accidentes comenzaron a descender notablemente, en un 28% según la USAF.

Al cabo de cinco años de aplicar CRM, las cifras de los índices de accidentes comenzaron a descender notablemente, en un 28% según la USAF.



La primera generación denominó al CRM *Cockpit Resource Management*, ya que era en el *cockpit* de las aeronaves donde se generaban los errores que producían los accidentes, sobre todo cuando se volaba monoplazas.

La segunda generación reemplazó la palabra *cockpit* por *crew*, es decir, que se trataba, ahora, de la administración de los recursos humanos en la tripulación. Aquí surgieron los conceptos de alerta situacional, administración del estrés, estrategia para la toma de decisiones, estilos de liderazgo y comunicación efectiva en el *cockpit*.

En la tercera generación del CRM se incorporó un enfoque sistémico; ya no era solo la tripulación del *cockpit*, sino que integró a los despachantes, encargados de mantenimiento, tripulantes de cabina y una interfaz fundamental con los controladores aéreos.

La cuarta generación fue marcada por la Federal Aviation Association (FAA), que incorporó la filosofía del CRM a todos los aspectos de las operaciones aeronáuticas.

La quinta generación incorporó los niveles gerenciales y los mandos superiores en los seminarios. Se adoptó finalmente el modelo del sociólogo inglés James Reason acerca de los patógenos latentes que subyacen y condicionan las fallas humanas; se trata, ahora, de la administración del error.

Por último, la C pasó a representar la palabra *complete*, por el amplio sentido que posee actualmente el término CRM (*Complete Resource Management*). Se refiere a una completa gestión de todos los recursos operativos que hacen a la seguridad².

La omisión de normas y de correctas conductas profesionales conduce, indefectiblemente, a un accidente. El análisis del error humano según James Reason permite examinar el gran espectro de causas que contribuyen a la generación de un accidente, comenzando por el nivel gerencial (deficiente entrenamiento, mala política de recursos humanos, etc.) y siguiendo por la falta de respeto a la cultura profesional, el enrarecimiento del clima laboral y los actos inseguros.

Podemos decir, entonces, que existe una «defensa» basada en contramedidas aplicables en todos los niveles de conducción, cuya misión primordial es la de tratar de evitar los accidentes.

Análisis del error humano según Reason

James Reason, tras una amplia reflexión sobre el error humano, intenta crear un modelo que dé explicación a su origen. Gráficamente, describe la cadena causal de un accidente de la siguiente manera²:

Reason ha desarrollado un marco para la clasificación de errores en los que considera los factores de contexto (tarea y situación) y de influencia, lo que da lugar a unas tendencias básicas de errores (TBE). Después de identificar ocho grupos de errores primarios (GEP), los define en cinco tendencias básicas de errores y en ocho dominios de proceso de información (DPI). Se identifican, entonces, estructuras específicas de error que permiten obtener formas de predicción de errores (FPE), en donde han de tenerse en cuenta aquellos factores situacionales conocidos que puedan influir. También se consideran los factores relacionados con la edad y otros. Reason argumenta que todas las formas de error humano pueden ser el resultado de uno o más de los siguientes puntos:

- Limitaciones ecológicas: reflejan limitaciones básicas e inalterables del hombre en general.
- Influencias de cambio-mejora: tendencias humanas a responder de una manera relativa, más que absoluta, a los estímulos medioambientales.

La omisión de normas y de correctas conductas profesionales conduce, indefectiblemente, a un accidente. El análisis del error humano según James Reason permite examinar el gran espectro de causas que contribuyen a la generación de un accidente...

² Ibidem, págs. 100-107.

- Limitación de recursos: tendencias de error limitadas por el proceso de recursos humanos.
- Propiedades de organización: tendencia de los humanos a errar en la dirección de lo familiar y lo esperado.
- Estrategias y heurística: tendencia de los humanos a usar estrategias o normas inadecuadas.

De la interacción de estas tendencias base de errores con los procesos cognitivos, se genera el grupo de errores primarios (GEP), de los que identifica ocho tipos:

- Falsas sensaciones: errores que nacen de la falta de correspondencia entre la realidad objetiva y la experiencia subjetiva.
- Fallos de atención: errores que reflejan insuficiente atención (copiar distraídamente, procesar informaciones simultáneas, monitorizar, realización de tareas concurrentes, etc.).
- Lapsus de memoria: errores debidos a fallos de memoria, como el olvido de intenciones, listas de objetos, pérdida de la intención de acciones previas, etc.
- Palabras y acciones no queridas: desviaciones de palabras, signos y acciones por ausencia de pensamiento; aparecen más como fallos de ejecución que como planes inadecuados.
- Reconocimiento de fallos: malas percepciones que tienen como resultado interpretaciones cognitivas erróneas y cuyo origen se sitúa en los datos sensoriales (oír mal un ruido, leer mal un texto, mala percepción de una rutina de acción, etc.).
- Recuerdo inadecuado y bloqueado: fallos en la recolección de datos, como mal recuerdo de una sentencia, caras, lugares, eventos, etc.
- Error de juicio: incluye malos juicios o malos diagnósticos psicológicos, temporales o de riesgo, falacias en juicios de probabilidades, etc.
- Errores de razonamiento: errores en la deducción, razonamiento con evidencias negativas o positivas, errores en la formación del concepto, revisión de hipótesis, etc.

Además de su marco preliminar de clasificación de errores, ha desarrollado una planificación para clasificar las confusiones (fallos planificados o de planificación). Opina que pueden clasificarse en diferentes niveles de acuerdo con su origen cognitivo o sus características superficiales. Como punto de partida, Reason define un plan racional como aquel que ofrece un beneficio material o psicológico al planificador. Sin embargo, hace notar que los humanos actúan dentro de una racionalidad menos que perfecta y que, por ello, resultan comportamientos menos que satisfactorios. También argumenta que las confusiones del individuo (ya sean externas o internamente inducidas) son reguladas por un complejo juego entre dos modos de control: atención y/o esquemático; ambos tienen puntos fuertes y débiles. Los modos de atención se usan en situaciones nuevas, pero son lentos y difíciles de sustanciar; los modos basados en esquemas pueden ayudar con materiales y situaciones familiares, se dan rápidamente y con poco esfuerzo, pero no son de gran uso en situaciones nuevas. Distingue los siguientes tipos de confusiones³:

- Confusiones al límite de la irracionalidad: confusiones producto de limitaciones en el modo de control de la atención. Se procesan solo limitados aspectos de los datos y dan como resultado una supersimplificación del problema y de la elección de metas.
- Confusiones de racionalidad imperfecta: confusiones que se deben a las características de modo esquemático (estructuras cognitivas). Por ello, hay una tendencia al conserva-

Reason hace notar que los humanos actúan dentro de una racionalidad menos que perfecta y que, por ello, resultan comportamientos menos que satisfactorios.

³ O.A.C.I., *Compendio sobre factores humanos N.º 1. Conceptos fundamentales sobre factores humanos. Circular 216-AN/131*, Organización de Aviación Civil Internacional, Montreal 1990.

durismo, la rigidez y la excesiva limitación de reglas. Son similares a los lapsus pero, a diferencia de ellos, son el resultado de planes pretendidos (oposición a los no pretendidos), que son aplicaciones inapropiadas de juicios heurísticos inferenciales.

- Confusiones de racionalidad aversiva: estas son el resultado de una mezcla de los modos de control de atención y esquemáticos. Se caracterizan por la necesidad de impedir una tensión cognitiva y una excesiva seguridad o confianza en pistas familiares de viejas y ciertas soluciones.

De esta revisión de las clasificaciones del error humano, se deduce la complejidad del concepto, así como también la necesidad de un buen conocimiento de las operaciones o de las tareas que deben realizarse en los sistemas. Es necesario hacer una elección entre las distintas clasificaciones para poder aplicarla en los trabajos que se pretendan hacer sobre evaluaciones del error humano. Las proporcionadas por Reason y Rasmussen son las más utilizadas. Tal vez por su relativa novedad aportan mayores posibilidades de integrar el vasto campo de los errores humanos. Su utilización se fundamenta en el intento de un cálculo de las probabilidades de que determinados errores se den en sistemas complejos. La valoración de la habilidad humana, generalmente denominada *Human Reliability Assessment* (HRA), se impone como un nuevo reto dentro de los sistemas de calidad⁴.

Reason describe, también en su modelo, una modelización prototipo de generación de errores que pueden generar un accidente, en la que se destaca la aparición de dos conceptos fundamentales:

- Los errores activos, que son identificados inmediatamente y que se asocian con las tareas de los operadores de primera línea en sistemas complejos; y
- Los errores latentes, cuyos efectos negativos están durmiendo en el sistema y que solo se hacen evidentes cuando se combinan con otros factores o superan las barreras de seguridad del sistema. Estos errores están alejados de las tareas de primera línea y se asocian con tareas como el diseño, la toma de decisión a altos niveles, la gestión, el mantenimiento, etc.

En resumen, la aplicación del CRM implica un cambio de mentalidad, ya que dicho método no solo es un procedimiento, sino un cambio de paradigma en la resolución de emergencias de cualquier tipo, lo que favorece una correcta toma de decisión en situaciones críticas. ■

La valoración de la habilidad humana, generalmente denominada *Human Reliability Assessment* (HRA), se impone como un nuevo reto dentro de los sistemas de calidad⁴.

⁴ Ibidem, O.A.C.I., Circular 216-AN/131.



Pablo E. Palermo

**GUILLERMO BROWN.
GOBERNADOR
DELEGADO DE LA
PROVINCIA DE BUENOS
AIRES (1828-1829)**

«Pero el Almirante, muy poco a gusto, sólo por convencimiento de que puede ser útil a su patria adoptiva desde aquella función tan distinta a su modo de ser y a su capacidad específica, rige los destinos de la gran provincia del Plata tratando de moderar con su prudencia y su serena acción aquella ola de intolerancia y de rencor desatada sobre la República».

Leoncio Gianello

El Coronel Mayor de Marina Don Guillermo Brown (Condado de Mayo [Irlanda], 1777-Buenos Aires, 1857) fue ascendido a Brigadier General de la República con fecha 19 de octubre de 1828¹. Días después, en carta de agradecimiento al ministro de Gobierno y Guerra de la provincia de Buenos Aires, General Juan Ramón Balcarce, expresaba: «Desde que el abajo firmado se alistó bajo la bandera de este digno país, le eligió por su patria, y sus deseos quedaron colmados con ser admitido entre sus ciudadanos. El que lo es entre los argentinos debe gloriarse como que pertenece a la patria de los libres y al foco del valor». Suplicaba se le transmitiesen al gobernador Coronel Manuel Dorrego protestas de gratitud y pedía ser separado del servicio del mar en atención a la culminación de la guerra contra el Imperio del Brasil. «La sangre y la vida del que suscribe son del Estado; si en otra ocasión las reclamase éste, con el mayor alborozo, se apresura a volver al señor de tan dignos compañeros, y honrarse en mucho entre sus valientes compatriotas»².

El historiador Héctor R. Ratto ha descrito en su *Historia de Brown* a este insigne marino, por entonces de cincuenta y un años, como un hombre de «agradable aspecto físico, propio de los hombres de su raza», alto, erguido (medía 1 m con 76 cm), de «sonrisa bonachona que iluminaba por completo su semblante». Su cabellera era rubia de tinte pajizo, y sus ojos, claros y brillantes. Piel bronceada con algunas pecas y «prematuras arrugas que se hacen más visibles en las personas acostumbradas a soportar el exceso de sol y la inclemencia del agua o del viento»³.

La revolución del 1.º de diciembre de 1828

La paz con el Brasil se había ajustado en agosto. Los días 26, 27 y 28 de noviembre desembarcó la Primera División del Ejército Republicano. Quienes buscaban el derrocamiento de Dorrego se reunieron en la noche del 30. Al amanecer del 1.º de diciembre de 1828, parte del Batallón Primero de Cazadores salió del Retiro y se apoderó del Parque de Artillería. Los lanceros del Coronel Olavarría cubrieron algunos puntos estratégicos de la ciudad. Dorrego salió del fuerte por una pequeña puerta que daba a la playa. El General Juan Lavalle, jefe del movimiento revolucionario, proclamó la caducidad de hecho del gobierno. «Lo que veis —dictó— no es una revolución; el pueblo ha reivindicado sus derechos con el apoyo de una fuerza que sabrá defenderlos. El medio ha sido violento, pero indispensable ya». Indicó, luego, la necesidad de crear nuevas autoridades y, para ello, dispuso la reunión del vecindario en la capilla de San Roque a la una de la tarde. Julián Segundo de Agüero, presidente de la Asamblea Popular reunida en el templo de San Francisco, comunicó a Lavalle su designación como gobernador provisorio de la provincia. «En efecto, se propuso que los que quisieran que fuese gobernador interino el Sr. D. Juan Lavalle levantasen el sombrero en la mano derecha, y el pueblo todo lo levantó en el acto aclamándolo». Los ministros Balcarce y Tomás Guido reconocieron y mandaron reconocer en la fortaleza de Buenos Aires al General Lavalle y dejaron la sede del gobierno a las órdenes del Inspector Gene-

Pablo Emilio Palermo es Contador Público (UBA).

Es autor de las siguientes obras: *Esteban Echeverría, historia de un romántico argentino*, *El hombre de Mayo, memorias de Cornelio de Saavedra*, *Sarmiento en el Estado de Buenos Aires*, *Los viajes de la vejez de Sarmiento*, *Nicolás Avellaneda en las letras argentinas*, *Contaduría General de la Nación, su historia* (en colaboración), *Vicente López, una biografía del autor del Himno Nacional Argentino*, y *Vida y tiempo de Mariano Moreno, una biografía del Secretario de Gobierno y Guerra de la Junta de 1810*, ganador del certamen ROI-Recepción de Obras Inéditas.

Colaboró en varias revistas, entre las que se destacan *Revista Historia*, *Infodiversidad*, *Investigaciones y ensayos* (Academia Nacional de la Historia), *Letras de Buenos Aires* (segunda época), *Proa en las letras y en las artes* (tercera época), *Rosario, su historia y región* y *Todo es Historia*.

Ha participado en varios Congresos Internacionales de Historia Militar Argentina, Primera Jornada de Historia "Los caminos unen", XI Congreso de Historia de la Ciudad de Buenos Aires, entre otros.

Es Miembro del Instituto Sarmiento de Sociología e Historia, Miembro de la Asociación Sarmientina y Miembro de Número Académico del Instituto Nacional Browniano.

1 Carta de Juan Ramón Balcarce a Guillermo Brown, 19 de octubre de 1828, en Academia Nacional de la Historia, *Documentos del Almirante Brown*, Tomo II, Publicaciones de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown en el centenario de su muerte, 1857-1957, Buenos Aires, Academia, 1958, p. 128.

2 Carta de Guillermo Brown a Juan Ramón Balcarce, Buenos Aires, 22 de octubre de 1828, en Academia. . . . pp. 129-130.

3 RATTO, HÉCTOR R., *Historia de Brown*, prólogo de Abel Cháneton, Tomo I, Buenos Aires, Librería y Editorial La Facultad, 1939, pp. 362-364. Biblioteca de la Sociedad de Historia Argentina, VIII.

4 CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle ante la justicia póstuma*, Buenos Aires, Librería Hachette S. A., 1941, pp. 15-19; 107-111.

**Compatriotas:
El bravo General
Brown queda
encargado del
mando de la
Capital, su nombre
sólo se recomienda
a vuestra gratitud y
a vuestro aprecio.**

ral⁴. El Coronel Tomás de Iriarte escribió en sus *Memorias*: «y Brown, que en aquellos momentos se había apoderado del mando de la escuadrilla pasándose al bando contrario, nos tenía bloqueados, y cortándonos la comunicación con el río, nos privaba hasta del agua»⁵.

En horas de la noche, el Coronel Dorrego salió a caballo y cruzó el Riachuelo en dirección a Quilmes para luego seguir hasta Cañuelas⁶. Al día siguiente, escribió al presidente de la Sala de Representantes, Dr. Felipe Arana, para informarle que había delegado el gobierno de la Capital en el ministro de Guerra y que era su objeto reunir las milicias y las fuerzas disponibles⁷.

La primera resolución del gobernador provisorio fue confiar la Inspección General y Comandancia General de Armas al General Ignacio Álvarez Thomas. El decreto de fecha 2 de diciembre fue refrendado por el Dr. Valentín Alsina. Al día siguiente, Lavalle concentró todos los ministerios provinciales en la figura de un secretario general del despacho, empleo entregado al Dr. José Miguel Díaz Vélez, suegro del Coronel Gregorio Aráoz de Lamadrid. La Comandancia Militar de la ciudad de San Nicolás de los Arroyos fue restablecida y puesto a su frente el Sargento Mayor de Caballería Cipriano Zeballos⁸.

Brown gobernador delegado

Don Guillermo Brown, en conocimiento de que Dorrego y el Comandante Juan Manuel de Rosas preparaban la resistencia contra el gobierno instalado por la fuerza, dirigió a ambos, con fecha 5 de diciembre, las siguientes líneas, que eran la aprobación de los acontecimientos del 1.º de diciembre y una invitación a no empuñar las armas contra el movimiento.

Testigo como he sido y soy del pronunciamiento de la clase distinguida de esta ciudad a favor del cambio acaecido el 1.º del corriente, creo como un deber, el noticiarlo a usted para que pueda arreglar sus procedimientos.

Mi amistad hacia su benemérita persona y el aprecio con que debidamente le miro, exigen de mí, el insinuarle que será muy prudente el no mezclarse ni tomar parte alguna contra este heroico pueblo y las tropas del Ejército Republicano, secundadas por el voto bien pronunciado de aquél.

De otro modo, no se conseguirá más que envolver el país en desgracia y sangre, siendo infructuosa cualquier diligencia que se haga para el actual orden de cosas. Esta proposición es evidente, y crea Ud. que es necesario para no convencerse de ella, estar lejos de los sucesos y circunstancias particulares. Yo, que las toco de cerca, puedo hablar con propiedad y me lisonjeo de que Ud. dará crédito a su afmo. amigo y servidor⁹.

Decidido a terminar con toda resistencia armada, Lavalle partió a las seis de la tarde del 6 de diciembre por el camino de Barracas rumbo a la Guardia del Monte. Lo seguían seiscientos lanceros y coraceros. Debía impedir que las fuerzas de Dorrego y Rosas se uniesen a las del Coronel Ángel Pacheco, jefe de la División del Norte. El Dr. Agüero le recordó el compromiso con el General Francisco Fernández de la Cruz a la hora de nombrar gobernador delegado. Pero antes de emprender la campaña contra Dorrego y Rosas, Lavalle firmó el decreto que encargaba al General Guillermo Brown el mando político y militar de la provincia¹⁰. Acto seguido, elevó una proclama:

Compatriotas:

La conservación del orden público me llama a la campaña. Hombres temerarios se empeñan en oponer las armas a la razón y a vuestros votos: ellos bien pronto sentirán su nulidad, pues el Ejército Republicano ha jurado hacer triunfar vuestros derechos.

5 Citado por PASQUALI, PATRICIA, *Juan Lavalle: un guerrero en tiempos de revolución y dictadura*, Buenos Aires, Planeta, 1996, p. 170, Historia Argentina. «Sospechar que Brown, Rosales y otros oficiales de marina íntimamente vinculados al ejército por su servicios anteriores en el transporte fluvial de tropas estaban en el secreto de la conspiración, no es mucho aventurar», ha escrito el Capitán de Fragata Héctor R. Ratto, RATTO, HÉCTOR R., *Historia de Brown*, Tomo II, p. 4.

6 CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle...*, pp. 17-18.

7 Comunicación de Manuel Dorrego a Felipe Arana, Cañuelas, 2 de diciembre de 1828, en CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle...*, pp. 17-18; 117.

8 Decretos de fecha 2 y 3 de diciembre de 1828, *Registro Oficial de la República Argentina*, parte primera: 18 de mayo de 1810 a 3 de febrero de 1852, tomo segundo: 1822-1852, Publicación oficial, Buenos Aires, Imprenta La República, 1879, p. 232.

9 Cartas de William Brown a Juan Manuel de Rosas y a Manuel Dorrego, Buenos Aires, 5 de diciembre de 1828, en CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle...*, p. 20. Ratto, que al momento de escribir su *Historia de Brown* ignoraba el texto de estas cartas, supuso que debió confeccionarlas con la ayuda de su amigo el General Ignacio Álvarez Thomas, «ya que el Almirante, cuya redacción en inglés era excelente, carecía de la flexibilidad necesaria para hacerlo con igual eficacia en castellano», RATTO, HÉCTOR R., *Historia de Brown*, Tomo II, p. 5.

10 CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle...*, pp. 19-20; 133. PASQUALI, PATRICIA, *Juan Lavalle...*, p. 178.

¡Compatriotas! A vosotros corresponde sostener la tranquilidad del gran pueblo, vuestros esfuerzos son necesarios cuando la salud de la patria se interesa.

*El bravo General Brown queda encargado del mando de la Capital, su nombre sólo se recomienda a vuestra gratitud y a vuestro aprecio*¹¹.

«Lavalle procuraba, con esta designación —sostiene Patricia Pasquali— conquistar la opinión de las clases populares», ya que el augusto marino «era uno de los grandes favoritos del pueblo»¹².

Al día siguiente, proclamó Brown:

Argentinos:

El encargarme del mando de este heroico pueblo, ha sido, en la convicción de que vuestros esfuerzos y virtudes cívicas serán bastantes para salvar al país, y afianzar su gloria y dignidad. Los bravos del Ejército, marchan a terminar la obra que tan gloriosamente habéis empezado y a asegurar el reposo de los beneméritos habitantes de la campaña.

Ciudadanos:

*El orden público se halla librado a vuestro celo; estad seguros, de que en todas ocasiones el general que hoy tiene el honor de presidiros sabrá hacer respetar vuestros derechos y conservar la gloria y el renombre del gran pueblo argentino*¹³.

El domingo 7 de diciembre por la mañana, Brown fue objeto de un gran homenaje. Más de doscientos ciudadanos presididos por el jefe de policía penetraron en el Fuerte con el objeto de felicitar al almirante. El marino dijo contar con el patriotismo del gran pueblo de Buenos Aires en la confianza de que la providencia velaría por el país hasta que este entrase en el «gran rol de nación». Alguien de los presentes, como testimonio público de agradecimiento, rogó a Brown que aceptase a parte de aquellos ciudadanos como una guardia de honor en la Fortaleza. La insistencia fue tal que el austero almirante debió ceder. Cincuenta hombres y tres oficiales con música y banderas relevaron, entonces, a la guardia veterana del antiguo Fuerte. El General Ignacio Álvarez Thomas presentó a los jefes de la guarnición y se dirigió al gobernador delegado. «La confianza del gobierno depositada en su persona colma las esperanzas de todos, que se apresuran a felicitarle, quedando prontos a secundar sus esfuerzos por el interés y la gloria del gran pueblo argentino que preside». El día 10, Brown y su familia ocuparon las habitaciones del Fuerte¹⁴. «Cada día estoy más satisfecho con nuestra elección— se entusiasmó Díaz Vélez ante Lavalle—. Vale el viejo todo un mundo...»¹⁵.

«El turbión de los acontecimientos está ya maduro en la hora del destino —escribió Leoncio Gianello— y habrá de envolver al almirante a pesar de su indiferencia por la política; lo habrá de llevar en medio de la borrasca en una hora de tragedia y de amargura»¹⁶. El 18 de diciembre, el cónsul británico Woodbine Parish escribió al ministro Lord Aberdeen en referencia al General Lavalle:

Cuando él delegó su autoridad en el almirante Brown, quien para gran alarma de los habitantes, desembarcó su callada tripulación de marineros de distintas nacionalidades, con la que tomó posesión del puerto, el que fue militarmente ocupado por la marinería por tres o cuatro días, hasta que el interior se transformó, bajo mi punto de vista, en una escena de confusión que puede ser mejor imaginada que descripta... Entiendo que las razones del general Lavalle para ceder su comando al almirante Brown, han sido su falta de confianza en los otros oficiales y la seguridad de que si Brown se hacía cargo del puesto lo defendería...»¹⁷.

El General Tomás de Iriarte estampó en sus *Memorias* que el nombramiento del «inglés Brown» constituía una violación a la ley fundamental «que excluía del mando de la provincia no sólo a los extranjeros sino hasta a los argentinos que en ella no habían nacido»¹⁸.

El General Lavalle se hallaba convencido de que Brown y sus marineros de diversas nacionalidades defenderían el puesto del que se hacían cargo.

11 CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle...*, pp. 133-134.

12 PASQUALI, PATRICIA, *Juan Lavalle...*, p. 178.

13 «Proclama dada por el Brigadier General de Marina Guillermo Brown al hacerse cargo de gobernador delegado de Buenos Aires, 7 de diciembre de 1828», en *Academia...*, pp. 131-132.

14 «Homenaje tributado al Gobernador Brown», en CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle...*, pp. 134-136. RATTO, HÉCTOR R., *Historia de Brown*, Tomo II, p. 6.

15 Carta de José Miguel Díaz Vélez a Juan Lavalle, 13 de diciembre de 1828, en ARGUINDEGUY, PABLO E. y HORACIO RODRÍGUEZ, «Guillermo Brown, gobernador de la provincia de Buenos Aires», en su *Guillermo Brown: apóstilas a su vida*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1994, p. 233.

16 GIANELLO, LEONCIO, «El gobernador delegado», en su *Almirante Guillermo Brown*, 1.ª ed., Buenos Aires, Ángel Estrada y Cía. S. A., 1957, p. 148., Próceres argentinos, 1.

17 Carta de Woodbine Parish a Lord Aberdeen, 18 de diciembre de 1828, en ARGUINDEGUY, PABLO E. y HORACIO RODRÍGUEZ, «Guillermo Brown...», p. 232.

18 GANDÍA, ENRIQUE DE, *Memorias del general Iriarte: textos fundamentales*, Tomo II, Selección y comentarios de Enrique de Gandía, Buenos Aires, Compañía General Fabril Editora, 1962, p. 46.

La espada es un instrumento de persuasión muy enérgico, escribió Salvador María del Carril al gobernador Juan Lavalle el 11 de diciembre de 1828.

El fusilamiento de Dorrego

El martes 9 de diciembre, Brown escribió a Lavalle. Manifestó que el pueblo de Buenos Aires se hallaba tranquilo, entusiasmado «en conservar el orden y sostener sus sagrados derechos por tanto tiempo ultrajados». Explicó que había distribuido a la marinería entre la Fortaleza y el Parque, «cubriendo estos dos puntos interesantes»; y como los ciudadanos se presentaban «a porfía» manifestando su patriotismo, quería agruparlos en un cuerpo bajo órdenes del Teniente Coronel Francisco Sánchez de Celis. Elogió a los jefes que el gobernador provisorio le había confiado y reservó unos renglones para el ministro Díaz Vélez: «lo más interesante por sus talentos y demás prendas que adornan la persona de un funcionario público, incesante en las tareas que ofrecen las circunstancias». La correspondencia finalizaba con decisión: «y estoy seguro que si el Sr. Dorrego (por su desgracia), ya en persona, ya maquinando, atentase a perturbar el orden en este punto, quedará escarmentado quizá para siempre»¹⁹.

Movido por las circunstancias, el gobierno delegado decretó una serie de medidas en procura del orden en la capital. La señal de alarma sería dada por tres cañonazos disparados desde la Fortaleza, y los tambores de la guarnición batirían la generala. Con armas y municiones, los ciudadanos se concentrarían, según sus correspondientes cuarteles, en las plazas de la Victoria, bajo órdenes de Sánchez de Celis; de las Artes, bajo el mando del Coronel Isaac Thompson; del Parque, bajo órdenes del Coronel Blas Pico; del Buen Orden, bajo órdenes del Coronel Manuel Rojas, y de la Residencia, bajo órdenes del Coronel Paulino Rojas²⁰.

Aquel 9 de diciembre de 1828, la caballería de Dorrego y Rosas cayó derrotada por los bravos de Lavalle en las cercanías del pueblo de Navarro. Los vencidos lograron retirarse a pocas leguas de Salto. El gobernador provisorio comunicó al gobierno delegado que los enemigos excedían los mil quinientos hombres y que habían sido capturadas tres piezas y toda la caballada. Resuelto a no abandonar la provincia, Dorrego se separó de Rosas, que salió hacia Santa Fe. En compañía de su hermano Luis Dorrego, alcanzó el puesto del Clavo en la noche del día 10; allí, fue hecho prisionero y conducido a Salto.

El Teniente Coronel Bernardino Escribano se puso en marcha para Buenos Aires con el prisionero Dorrego. Lavalle y Brown fueron anoticiados de aquella resolución. El general victorioso ordenó al Coronel Rauch que marchase a su encuentro. El ex gobernador fue autorizado a redactar dos cartas. En una, decía a Brown que se lo había capturado en tránsito a Santa Fe, de donde pensaba dirigirse a la Provincia Oriental. «No dudo de que usted hará valer su posición para que se me permita ir a los Estados Unidos, dando fianzas de que mi permanencia allí será por el término que se me designe». La segunda carta fue redactada para el ministro José Miguel Díaz Vélez, a quien pedía ver a su llegada a la capital. Ambas llegaron a destino el 12 de diciembre, «y desde aquel momento —escribió Ángel Justiniano Carranza— divulgándose la nueva de la captura de Dorrego, iniciaron sus parciales activas diligencias para que el cuerpo diplomático extranjero mediara en su favor»²¹.

El 11 de diciembre, Lavalle decretó el cese de funciones de los diputados de Buenos Aires a la Convención de Santa Fe y prohibió todo pago por Tesorería a representantes de otras provincias²². Los enemigos de Dorrego ejercieron su presión epistolar sobre el gobernador provisorio. Salvador María del Carril estampó: «yo tenía y mantengo una fuerte sospecha, de que la espada es un instrumento de persuasión muy enérgico, y que la victoria es el título más legítimo del poder»²³.

Brown y Díaz Vélez, aunque amigos de Manuel Dorrego, debieron contemporizar con los enemigos del «caudillo feroz» (son palabras de *El Tiempo*, redactado por Juan Cruz Varela). En la noche del 12 de diciembre, Brown escribió a Lavalle:

19 Carta de Guillermo Brown a Juan Lavalle, Buenos Aires, 9 de diciembre de 1828, en CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle...*, pp. 153-154.

20 «El Gobierno Delegado», decreto del 9 de diciembre de 1828 firmado por Brown y Díaz Vélez, publicado por la Imprenta de la Independencia de la calle 25 de Mayo, en Academia..., pp. 135-136.

21 CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle...*, pp. 20-23; 136.

22 Decreto de fecha 11 de diciembre de 1828, *Registro Oficial...*, pp. 232-233.

23 Carta de Salvador María del Carril a Juan Lavalle, Buenos Aires, 11 de diciembre de 1828, en CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle...*, pp. 23-24; 31.

El coronel Dorrego se halla preso, y al gobierno delegado no le ha parecido bien que se introduzca su persona en esta Capital, por la agitación que se ha sentido en ella luego que se anunció su captura; en consecuencia, se ha mandado lo conduzca con toda seguridad el teniente coronel Escribano al punto donde usted se halle con el ejército.

La carta original de Dorrego que incluyo a usted le informará de sus deseos de salir a un país extranjero, bajo seguridades. Mi opinión a este respecto, como particular, está de conformidad, pero asegurando su comportamiento de no mezclarse en los negocios políticos de este país, con una fianza de doscientos a trescientos mil pesos de que responderán sus amigos en debida forma, antes de permitir su embarco por la Ensenada. Esta es mi opinión privada, mas usted dispondrá lo que considere mejor, para asegurar los grandes intereses de la provincia; quedando su muy atento amigo y servidor Q. S. M. B.

W. Brown

Adición:

La carta marchará mañana por haberla dejado en mi casa.

«Consultando los deseos de usted manifestados en carta al señor Gobernador Delegado, se ha resuelto que vuelva a Navarro a presentarse en el Cuartel General», escribió Díaz Vélez a Dorrego²⁴. Se preparó correspondencia para Lavalle; se trataba de dos misivas producto de dos grandes rivales del derrotado gobernador: Juan Cruz Varela y Salvador María del Carril. Ambas estuvieron en las manos del gobernador provisorio en horas de la mañana.

Después de la sangre que se ha derramado en Navarro —escribió el intelectual Varela—, el proceso del que la ha hecho correr, está formado: esta es la opinión de todos sus amigos de usted; esto será lo que decida de la revolución; sobre todo, si andamos a medias... En fin, usted piense que doscientos y más muertos y quinientos heridos deben hacer entender a usted cuál es su deber.

[...]

Cartas como estas se rompen, y en circunstancias como las presentes, se dispensan estas confianzas a los que usted sabe que no lo engañan, como su atento amigo y servidor [...].

Más extensa y más contundente fue la correspondencia de Del Carril.

El señor Díaz Vélez, había determinado que Dorrego entrase en la ciudad; pero yo, de acuerdo con el señor A. (¿Agüero?) le hemos dicho, que dando ese paso, él abusaría de sus facultades, porque es indudable que la naturaleza misma de tal medida, coartaba la facultad de obrar en el caso, al único hombre que debiera disponer de los destinos de Dorrego, es decir, al que había cargado sobre sí con la responsabilidad de la revolución; por consiguiente, que el ministro debía mandar que lo encaminasen donde está usted. Esto se ha determinado y se hace, supongo, en este momento.

[...] Así, considere usted la suerte de Dorrego. Mire usted que este país se fatiga dieciocho años hace, en revoluciones, sin que una sola haya producido un escarmiento. [...] Haciendo la aplicación de este principio de una evidencia práctica, la cuestión me parece de fácil resolución. Si usted, General, la aborda así, a sangre fría, la decide; si no, yo habré importunado a usted; habré escrito inútilmente, y lo que es más sensible, habrá usted perdido la ocasión de cortar la primera cabeza a la hidra y no cortará usted las restantes; entonces, ¿qué gloria puede recogerse en este campo desolado por estas fieras? Nada queda en la República para un hombre de corazón²⁵.

Díaz Vélez escribió a Lavalle para informarle que había recibido la visita de los cónsules John Murray Forbes, Woodbine Parish y Juan de Mendeville, de los Estados Unidos, Inglaterra y Francia, respectivamente. Cada uno le había solicitado separadamente salvar la vida del ex gobernador.

Yo estoy persuadido, mi amigo, que Dorrego no debe morir... Dorrego debe salir inmediatamente sin tocar en el pueblo, extrañado perpetuamente, dando garantías que podrán prestarlas los mismos

Dorrego debe salir inmediatamente sin tocar en el pueblo, extrañado perpetuamente, dando garantías, privado de la ciudadanía. Esto es digno, más que fusilarlo.

²⁴ Comunicación de José Miguel Díaz Vélez a Manuel Dorrego, Buenos Aires, 12 de diciembre de 1828, en CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle*. . . . pp. 24-26.

²⁵ Carta de Juan Cruz Varela a Juan Lavalle, 12 de diciembre de 1828; Carta de Salvador María del Carril a Juan Lavalle, Buenos Aires, 12 de diciembre de 1828, en CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle*. . . . pp. 27-29.

Yo, mi respetado General, escribió Juan Lavalle al gobernador delegado William Brown, en la posición en que estoy colocado, no debo tener corazón.

*mediadores, u otros, y privado también de la ciudadanía. Esto es digno, más que fusilarlo... Concluyo este desagradable asunto rogándole abrace el partido que le indico. Cual va vertido, es opinión mía sola, sola y sin consulta*²⁶.

A primera hora de la tarde del sofocante 13 de diciembre, leyó Lavalle el despacho oficial del General Brown, que condujo un agente de policía de la ciudad. En ese instante, se le previno que iba llegando a su campamento el Coronel Dorrego con una escolta de cincuenta húsares. «El ex gobernador apenas tuvo una hora para escribir sus postreras disposiciones», escribió Ángel Justiniano Carranza, «valiéndose de los sobres de algunas cartas que llevaba en el bolsillo, atenta la escasez de papel... y al expirar ese plazo angustioso (2.30 de la tarde) fue ejecutado militarmente».

En la tarde del día 14, el Almirante Brown se hallaba a la mesa junto a su familia cuando llegó a su quinta del sur un chasqui de Navarro.

— ¿Alguna novedad?— preguntó al recibir el oficio.
— Señor: el fusilamiento del Coronel Dorrego.

Presa del mayor disgusto, Brown dejó de comer y balbuceó, según un testigo de la escena:

— ¡Cuánto le pedí al General, al despedirnos, que tuviera consideración con los vencidos, pues todo hombre merece ser juzgado antes de condenársele!

Desde que emprendí esta obra —decía Lavalle—, tomé la resolución de cortar la cabeza de la hidra, y sólo la carta de Vuestra Excelencia puede haberme hecho trepidar un largo rato, por el respeto que me inspira su persona.

Yo, mi respetado General, en la posición en que estoy colocado, no debo tener corazón. Vuestra Excelencia siente por sí mismo, que los hombres valientes no pueden abrigar sentimientos innobles, y al sacrificar al coronel Dorrego, lo hago en la persuasión de que así lo exigen los intereses de un gran pueblo.

*Si Vuestra Excelencia no queda satisfecha, estoy seguro de que a nuestra vista, no le quedará a Vuestra Excelencia ni sentimiento de que no haya podido llenar sus deseos, ni la menor duda, de que la existencia del coronel Dorrego y la tranquilidad de este país son incompatibles*²⁷.

Reunido en el Fuerte de Buenos Aires por aquellas horas, el gobierno delegado quedó turbado. El parte fue dirigido al ministro José Miguel Díaz Vélez.

Participo al Gobierno Delegado, que el coronel don Manuel Dorrego acaba de ser fusilado por mi orden, al frente de los regimientos que componen esta división.

La Historia, señor ministro, juzgará imparcialmente, si el coronel Dorrego ha debido o no morir; y si al sacrificarlo a la tranquilidad de un pueblo enlutado por él, puedo haber estado poseído de otro sentimiento que el del bien público.

Quiera persuadirse el pueblo de Buenos Aires, que la muerte del coronel Dorrego, es el sacrificio mayor que puedo hacer en su obsequio.

Francisco Pico, entonces oficial mayor del Ministerio de Gobierno, declaró años después: «Todos quedamos estupefactos, y tomando yo la pluma escribí al margen un simple “Archívese”, que en mi conciencia era lo único que correspondía hacerse en aquel atentado ya sin remedio»²⁸.

«Hemos sabido la fusilación de Dorrego —escribió Del Carril a Lavalle—. Este hecho abre en el país una nueva era y es el mayor servicio que ha podido Ud. hacerle. Todos confiesan que nadie era capaz de dar un paso tan enérgico; pero todos lo aplauden»²⁹. Brown elevó su renuncia tras aquel trágico suceso, pero no le fue aceptada³⁰.

26 Carta de José Miguel Díaz Vélez a Juan Lavalle, 13 de diciembre de 1828, en CARRIL, BONIFACIO DEL, *Lavalle y Carril: historia viva de una amistad inquebrantable*, 1.ª ed., Buenos Aires, Emecé Editores, 1998, pp. 120-121, Biografías y memorias.

27 Carta de Juan Lavalle a Guillermo Brown, Navarro, 13 de diciembre de 1828, en CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle...*, p. 47.

28 Carta de Juan Lavalle a José Miguel Díaz Vélez, Navarro, 13 de diciembre de 1828, en CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle...*, pp. 46-47.

29 Carta de Salvador María del Carril a Juan Lavalle, Buenos Aires, 15 de diciembre de 1828, en CARRIL, BONIFACIO DEL, *Lavalle y Carril...*, p. 239. Un día antes, Del Carril había escrito: «Hablo de la fusilación de Dorrego: Hemos estado de acuerdo en ella antes de ahora. Ha llegado el momento de ejecutarla, y Ud. que va a hacerse responsable de la sangre de un hombre puede, sin inconsecuencia, variar un acuerdo que le impone obligaciones, que a nadie debe Ud. ceder la facultad de pensar y distinguir», carta de Salvador María del Carril a Juan Lavalle, Buenos Aires, 14 de diciembre de 1828, en CARRIL, BONIFACIO DEL, *Lavalle y Carril...*, p. 234.

30 RATTO, HÉCTOR R., *Historia de Brown*, Tomo II, p. 15.

*Desde entonces —escribió Parish a Lord Aberdeen— he obtenido en confianza del Almirante Brown, copia de la correspondencia que mantenía con el General Lavalle por este tema y me alegra informar que de la lectura de las mismas, sin lugar a dudas el Almirante Brown queda absuelto de su participación en los actos que se produjeron luego*³¹.

El 19 de diciembre, Luis Dorrego hizo oficiar en la iglesia de San Francisco unos funerales en honor al Coronel Dorrego³².

Brown en ejercicio

Por decreto del 22 de diciembre de 1828, que llevaba las firmas del gobernador delegado William Brown y del ministro José Miguel Díaz Vélez, fueron suspendidos los efectos de la ley del 30 de abril. Esta ley de la Junta de Representantes declaraba contraída en moneda metálica toda obligación al contado o a plazo determinado celebrada antes del 9 de enero de 1826, fecha en que se dispuso poner en manos del gobierno el metálico existente en el Banco de Descuentos. El decreto comentado declaraba «en todo su vigor y fuerza» la ley del Congreso General Constituyente de las Provincias Unidas del Río de la Plata sancionada el 5 de mayo de 1826 que, en su artículo 8.º, mandaba a los billetes del Banco Nacional como moneda corriente en todo el territorio³³.

Por decreto del 2 de enero de 1829, que llevaba la firma de Lavalle, procedió el Gobierno a la anulación de todo contrato celebrado por la anterior administración con los particulares cuyo objeto fuese el arribo de inmigrantes de Europa o del Brasil. Se esgrimieron razones presupuestarias³⁴. El 14 de enero, Brown y el General José María Paz, ministro de Guerra y Marina y Jefe del Ejército de la Capital, acordaron el pago de haberes a los médicos y cirujanos que intervinieron en la campaña del Brasil, los que también habrían de conservar las condecoraciones militares obtenidas y de seguir en el servicio activo del ejército³⁵.

El decreto del 22 de enero firmado por Brown y José María Paz hizo responsables de la tranquilidad pública de la campaña a los comandantes en jefe de los cuerpos de milicias.

Sería preciso —decía— que el gobierno no conociese su posición actual para que se dejase de apercebir que en las presentes circunstancias debe desplegarse una actividad y energía correspondientes a los criminales esfuerzos con que los enemigos de todo orden pretenden mantener por más tiempo sobre los destinos de esta provincia su funesta influencia, muy principalmente en la campaña, donde la inexperiencia y la ignorancia les ofrece un vasto teatro a la seducción y a la intriga.

Los comandantes en jefe quedaban autorizados

*[...] para perseguir por todos los medios que les dicte su celo, en bien de la tranquilidad pública, a todos los que acaudillen reuniones sospechosas, o de cualquier modo las promuevan, que esparzan especies sediciosas, a los que derramen papeles incendiarios, transiten sin la correspondiente licencia, sirvan de chasquis a los puntos que ocupan los perturbadores del orden, haciendo cumplir, sobre todo, sin el menor disimulo, los reglamentos y leyes vigentes sobre policía de campaña, entendiéndose que los que por tales actos sean aprehendidos se remitirán a la Inspección General, con aviso instruido*³⁶.

Por decreto del 27 de enero de 1829, que llevaba las firmas de Brown y de José Miguel Díaz Vélez, se dispuso dotar de dos fiscales a la Cámara de Apelaciones. El uno se encargaría de las causas civiles y sería, también, abogado del gobierno, y el otro despacharía las causas criminales. Cada fiscal gozaría de una dotación anual de tres mil pesos. El Dr. Gabriel Ocampo fue nombrado fiscal en lo civil, y el juez de primera instancia Dr. Roque Sáenz Peña, designado fiscal del crimen. Por decreto del 12 de noviembre, el gobernador Viamonte suprimió el empleo de fiscal del crimen y reunió en lo civil el conocimiento de toda causa criminal³⁷.

El gobierno provincial ordenó la recolección de las armas blancas, de chispa, cañones y municiones existentes en los establecimientos de la campaña.

31 Carta de Woodbine Parish a Lord Aberdeen, 8 de enero de 1829, en ARGUINDEGUY, PABLO E. y HORACIO RODRÍGUEZ, «Guillermo Brown...», p. 233.

32 PASQUALI, PATRICIA, *Juan Lavalle...* p. 190.

33 Decreto del 22 de diciembre de 1828, en PRADO Y ROJAS, AURELIO, recop., *Leyes y decretos promulgados en la Provincia de Buenos Aires desde 1810 a 1876*, recopilados y concordados por el Dr. Aurelio Prado y Rojas, Tomo III, Buenos Aires, Imprenta del Mercurio, 1877, pp. 115; 158-162; 328-330; 372-373.

34 Decreto del 2 de enero de 1829, en *Registro Oficial...* p. 234.

35 Decreto del 14 de enero de 1829, en *Registro Oficial...* pp. 234-235. El General Paz llegó a la capital al frente del segundo cuerpo del Ejército Republicano. «Buenos Aires veía de esta manera reunidos en el gobierno a los jefes que habían combatido y vencido en el Brasil, a quienes consideraba héroes nacionales», CARRIL, BONIFACIO DEL, *Lavalle y Carril...* p. 132.

36 Decreto del 22 de enero de 1829, PRADO Y ROJAS, AURELIO, recop., *Leyes y decretos...* Tomo III, pp. 374-375.

37 Decreto del 27 de enero de 1829, PRADO Y ROJAS, AURELIO, recop., *Leyes y decretos...* Tomo III, pp. 375-376; 428.

Brown decretó amplio indulto para los desertores del ejército: nadie recibiría cargos por haber tomado las armas tras la revolución de diciembre.

Una nueva medida tendiente a frenar los «planes de destrucción y desorden» de los «anarquistas» consistió en una orden de recolección de armas blancas, de chispa, cañones y municiones asegurados en los establecimientos de la campaña. La responsabilidad de su ejecución cayó en los jefes de los regimientos con el auxilio de los comisarios de policía. Las armas tomadas serían depositadas en los regimientos del Parque, de la Villa de Luján, de la Ensenada, de San Nicolás de los Arroyos y de Chascomús, y serían devueltas a sus dueños «pasadas las circunstancias que obligan a adoptar esta medida»³⁸.

Por decreto del 6 de febrero, firmado por Brown y José Miguel Díaz Vélez, y de conformidad con lo propuesto por el rector de la Universidad de Buenos Aires, quedó establecida una cátedra de Físico-Matemática confiada a don Alejo Outes, con una asignación de seiscientos pesos³⁹.

El 7 de febrero de 1829, don Isidoro Suárez, coronel del Regimiento N.º 17 y bisabuelo de Jorge Luis Borges, se impuso a los «anarquistas» del caudillo José Luis Molina en el combate de la laguna de Las Palmitas. Efectuaron el ataque los Coroneles Pringles y Acha y el Sargento Mayor Melián. En atención a la destacada participación de Suárez en la libertadora acción de Junín (1824), el gobierno decretó el día 13 que el fuerte denominado Federación, en cuyas cercanías había tenido lugar el encuentro contra Molina, tomase el nombre de Junín. El 9 de junio de 1830, el gobernador Juan Ramón Balcarce declaró nulo aquel decreto y restableció el primitivo nombre: Fuerte de la Federación. En los considerandos, se exponía que el nombre de Junín perpetuaba «la memoria del resultado funesto de una acción de armas que fue consiguiente al escandaloso motín militar del 1.º de diciembre de 1828»⁴⁰.

El *Countess of Chichester* había anclado en balizas exteriores del puerto de Buenos Aires el 6 de febrero; en él viajaba el General José de San Martín. Enterado Brown, dispuso que el capitán del puerto, Coronel de Marina D. Tomás Espora, se trasladase a saludarlo y lo invitase a desembarcar con los respectivos honores. Deseoso de no participar de la contienda civil que amenazaba a la provincia, San Martín se negó a tal ofrecimiento y solicitó de inmediato pasaporte para Montevideo. En la tarde del día siguiente, el prócer se trasladó al *General Rondeau*, que zarpó dos días después hacia la Banda Oriental, y arribó a Montevideo el 12 de febrero⁴¹. Se cuenta que el héroe Brown lamentó siempre no haber mantenido amistad con el Libertador. Existía una admiración mutua. En presencia de Espora, San Martín escribió a Díaz Vélez:

*Por los papeles del Janeiro vi su nombramiento de Secretario General de la Provincia. [...] Igualmente he visto el del General Brown de Gobernador Provisorio. Yo no tengo el honor de conocerlo, pero como hijo del país, me merecerá siempre un eterno reconocimiento por los servicios tan señalados que ha prestado*⁴².

Por decreto del 20 de febrero, el gobernador delegado Brown nombró comandante general de la frontera sur al Coronel Ramón Estomba y, por consiguiente, quedaron a su mando todos los cuerpos de tropa de línea, comandancias militares y los Regimientos 3 y 5 de Milicias de Campaña⁴³.

El 21 de febrero, Brown tiró el decreto (refrendado por el ministro Paz) que concedía amplio indulto a los desertores del ejército. Hasta el grado de sargento, todo desertor quedaría indultado con presentarse en los próximos ocho días en sus respectivos cuerpos o al mayor del detall. Si residiera fuera de la ciudad de Buenos Aires, los plazos de presentación se extendían a quince días, veinte días o un mes, según estuviese a veinte leguas, sobre el río Salado o en el resto de la provincia. Dos meses de plazo fueron otorgados a los desertores residentes fuera del territorio de Buenos Aires. Todo desertor con su boleta de acreditación sería despachado a la capital y puesto a disposición del Inspector General. Nadie recibiría cargos por haber tomado las armas tras la revolución del primero de diciembre de 1828.

38 Decreto del 31 de enero de 1829 con las firmas de Brown y de José María Paz, en *Registro Oficial*... p. 235.

39 PRADO Y ROJAS, AURELIO, recop., *Leyes y decretos*... Tomo III, p. 376.

40 PRADO Y ROJAS, AURELIO, recop., *Leyes y decretos*... Tomo III, pp. 377; 464-465. PASQUALI, PATRICIA, *Juan Lavalle*... p. 197.

41 PASQUALI, PATRICIA, *Juan Lavalle*... p. 178. ARGUINDEGUY, PABLO E. y HORACIO RODRÍGUEZ, «Guillermo Brown...», pp. 227-228.

42 RATTO, HÉCTOR R., *Historia de Brown*, Tomo II, p. 21.

43 *Registro Oficial*... p. 235. Tiempo después, el Coronel Estomba perdió la razón y fue conducido a Buenos Aires, donde murió.

«Los que desde la promulgación de este decreto cometieren el feo crimen de deserción — decía el artículo 4.º—, serán juzgados con todo el rigor de las penas establecidas»⁴⁴.

En atención a la necesidad de proveer al ejército «de un número de jóvenes capaces de obtener con ventaja la clase de oficiales», se decretó, días después, la incorporación en las tres armas de dos jóvenes por compañía con el título de «aspirantes». Deberían tener catorce años cumplidos y el consentimiento de sus padres o tutores, saber leer y escribir, y conocer los rudimentos de la Aritmética. Gozarían de un sueldo de quince pesos mensuales y usarían la espada como única divisa⁴⁵. Poco después, para aumentar «la fuerza de línea que debe guardar el cordón de frontera de esta Provincia», fue creado un cuerpo de caballería de línea denominado Granaderos de la Guardia, puesto bajo órdenes del Mayor Juan Esteban Rodríguez⁴⁶.

La división de Lavalle había retornado a la capital a mediados de febrero, pero el General no asumió, en esas circunstancias, el gobierno de Buenos Aires. El 24 de ese mes, varios complicados en una conjura fueron embarcados en el bergantín de guerra *General Rondeau* con destino a Colonia, Bahía Blanca y Patagones. Se trataba de los Generales Juan Ramón Balcarce y Enrique Martínez, del Coronel Tomás de Iriarte, del Dr. Manuel Vicente Maza, de los señores Tomás y Juan José Anchorena, Felipe Arana y otros⁴⁷.

El 8 de agosto de 1828, el gobernador Dorrego había habilitado el puerto de Benavídez a efectos de favorecer la agricultura y la ganadería en los partidos del norte de la campaña. Al vecino Francisco Maderna le fue confiada la vigilancia sobre los cortes de madera y la administración del despacho de patentes y el cobro de derechos. El 27 de febrero de 1829, se derogó el anterior decreto en atención a que dicha habilitación había perjudicado las rentas públicas y no había emanado del cuerpo legislativo de la Provincia⁴⁸.

El 14 de marzo, fueron decididos algunos cambios ministeriales. Ante la renuncia de Ignacio Álvarez Thomas al cargo de Inspector General de Armas, Brown nombró en su reemplazo al Coronel Blas José Pico. El Gobierno expresó al renunciante que apreciaba sus «recomendables servicios». El General José María Paz, comprometido en la campaña militar sobre Córdoba, dejó su cargo de Jefe del Ejército de la capital y encargado provisoriamente del Ministerio de la Guerra y Marina, ministerio que pasó de nuevo a la órbita del Dr. Díaz Vélez como secretario general del despacho. El General Martín Rodríguez fue designado Comandante General de Armas de la Provincia⁴⁹.

En la certeza de que muchos de los corsarios que en la guerra contra el Brasil habían obtenido su patente de corso contra las naves del Imperio seguían aún, ya firmada la paz, navegando con aquella autorización, se decretó, el 18 de marzo, que toda patente de corso expedida contra el Brasil no devuelta al Gobierno sería reputada nula. Idéntica anulación se aplicaría a las patentes autorizadas contra España⁵⁰.

El General Lavalle volvió pronto a la campaña: el 23 de marzo, llegó al arroyo Saladillo. Días antes, el Coronel Federico Rauch, oficial de Napoleón nacido en Alsacia, había fracasado al impedir el ataque a la Guardia del Monte; la hacienda robada cruzó el río Salado. El día 28, Rauch sorprendió, en Las Vizcacheras, al sur del Salado, a una fuerza indígena que terminó por ultimarlo⁵¹.

Renuncia al gobierno delegado

La Convención reunida en Santa Fe asumió la representación nacional y condenó el movimiento del primero de diciembre. El asesinato de Dorrego fue declarado crimen de alta traición. Estanislao López, gobernador de Santa Fe, fue nombrado general en jefe del Ejército de la Unión y recibió, meses más tarde, el apoyo de las localidades de Pergamino, Salto,

Todas las patentes de corso autorizadas en tiempo de guerra contra el Imperio del Brasil y contra España fueron reputadas nulas. Corría marzo de 1829.

44 *Registro Oficial*. . . . p. 236.

45 Decreto del 28 de febrero de 1828 con las firmas de Guillermo Brown y José María Paz, *Registro Oficial*. . . . p. 236.

46 Decreto del 18 de marzo de 1829 firmado por Brown y Díaz Vélez, *Registro Oficial*. . . . p. 237.

47 PASQUALI, PATRICIA, *Juan Lavalle*. . . . p. 200-202. BERUTI, JUAN MANUEL, *Memorias curiosas*, 1.ª ed., Buenos Aires, Emecé Editores, 2001, p. 405, Memoria argentina.

48 PRADO Y ROJAS, AURELIO, recop., *Leyes y decretos*. . . . Tomo III, p. 347-348; 378.

49 Decretos del 14 de marzo de 1829 con las firmas de Brown y José Miguel Díaz Vélez, *Registro Oficial*. . . . pp. 236-237.

50 En *Academia*. . . . pp. 138-139.

51 PASQUALI, PATRICIA, *Juan Lavalle*. . . . pp. 201-204.

Brown elevó su renuncia al gobernador Lavalle el 3 de mayo de 1829. Habló del delicado puesto que ocupaba y de una carga que ya no podía soportar.

Arrecifes, Rojas, San Pedro y Baradero. Rosas se desplazó hacia el sur para dirigir las fuerzas federales de aquella zona. Para peor, Buenos Aires tuvo noticias de que un grupo de prisioneros tomado en Las Palmitas se había sublevado en la isla de Martín García y asesinado al Comandante Francisco Sánchez de Celis. El 4 de abril, salieron desterrados para la Banda Oriental varios ciudadanos contrarios al gobierno: Manuel Obligado, Miguel Azcuénaga, Beltrán Terrada, Juan Ángel Vega, Vicente Martínez y algunos clérigos. Entre el 7 y el 11, la ciudad fue declarada en estado de asamblea: cerraron tiendas, almacenes, casas de comercio e imprentas. Los habitantes de la capital se prepararon para la defensa concurriendo a los ejercicios militares. Buenos Aires estuvo a la defensiva, preparada para enfrentar con las armas a «los anarquistas o federales» o «montoneros de Rosas»⁵². El 13 de abril, Lavalle, que acampaba en Santos Lugares, derrotó a una partida del caudillo «Manco Santiagueño» en el río Matanza. Nueva visita al General San Martín para proponerle el mando del ejército y la gobernación, aunque con resultado negativo.

La Junta de Guerra constituida a principios de mes y que integraban los Generales Pueyrredón, Alvear, Soler y Cruz sugirió la necesidad de renovar las autoridades provinciales y darle al Gobierno una nueva organización. Lavalle propuso delegar el mando provisorio en el General Tomás Guido, quien debía convocar a la Legislatura. Rosas, por su parte, arrojaría a los indios fuera de la frontera. La decidida actitud de Lavalle, que incluía el compromiso de abandonar el país por dos años, no fue aceptada por sus colaboradores⁵³.

Narra Juan Manuel Beruti en sus *Memorias curiosas* que el 19 de abril se dijo misa en la iglesia Catedral y que asistieron el gobernador delegado Brown y la oficialidad. Enseguida, se pasó revista a las tropas voluntarias formadas a los cuatro frentes de la Plaza Mayor y se concluyó con una salva de artillería disparada desde la Fortaleza⁵⁴.

El 26 de abril, las fuerzas de Rosas y López enfrentaron a Lavalle en el Puente de Márquez; del indeciso encuentro participaron unos tres mil indios. El día 29, el General Lavalle derrotó al caudillo «Arbolito» en la chacra de Larrea. Parte de la defensa de la ciudad de Buenos Aires estaba a cargo del batallón de extranjeros «Amigos del Orden». Un conflicto diplomático protagonizado por el cónsul francés Mendeville tuvo su origen en el hecho de que los súbditos del rey de Francia, a diferencia de los ingleses, no se hallaban exentos de servir en ese batallón. Agüero pensaba en la poca respetabilidad de que gozaba el gobierno delegado y pidió al gobernador provisorio que reemplazase a Brown. Lavalle temía, sin embargo, que Alvear, visto con simpatía por los viejos unitarios, ganase el peligroso terreno político⁵⁵.

El 2 de mayo, el ex presidente Bernardino Rivadavia y el Dr. Agüero abandonaron Buenos Aires y se trasladaron a la Banda Oriental. El rumor de que Lavalle se disponía a pactar con el Coronel Rosas causó sensación. Los Generales Cruz, Soler y Álvarez Thomas ya habían solicitado su pasaporte. Por informes del Coronel Trolé, se supo que en dos días habían emigrado más de seiscientos personas⁵⁶.

El 3 de mayo, el General Guillermo Brown elevó su renuncia al gobernador Lavalle. Atendibles razones lo obligaban a dejar el honroso cargo.

En diferentes ocasiones he manifestado ya a V. E. los ardientes deseos que me animan a dejar el delicado puesto a que V. E. se dignó llamarme y que ocupé por la sola razón de no excusar sacrificios en favor de un país a quien debo tantas consideraciones y tantos beneficios.

V. E. y todos los ciudadanos tienen pruebas auténticas de que siempre que ha sido necesario combatir a los enemigos de la República, he cumplido el deber de un soldado, y nunca he huido de las fatigas ni del peligro. Entonces podía dar a mi patria adoptiva el tributo a mis cortos conocimientos, pero hoy que fuera de la esfera de mis facultades me halle sosteniendo una carga que no puedo soportar, faltaría a mi deber y traicionaría mi conciencia, si no pidiera decididamente a V. E. se digné permitirme dejar el honorable cargo que ocupo.

52 BERUTI, JUAN MANUEL. *Memorias curiosas*, pp. 407-408.

53 LEVENE, RICARDO. *El proceso histórico de Lavalle a Rosas. (La historia de un año: de diciembre de 1828 a diciembre de 1829)*, La Plata, Publicaciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 1950, pp. 18-19. Estudios sobre la Historia y Geografía Histórica de la Provincia de Buenos Aires; IV.

54 BERUTI, JUAN MANUEL. *Memorias curiosas*, pp. 408-409.

55 PASQUALI, PATRICIA. *Juan Lavalle...*, pp. 202-212. «... y que no sea un bulto como el general Brown», carta de Julián Segundo de Agüero a Juan Lavalle, 15 de abril de 1829. CARRIL, BONIFACIO DEL. *Lavalle y Carril...*, pp. 146-147.

56 CARRIL, BONIFACIO DEL. *Lavalle y Carril...*, p. 150.

Cuando lo admití juzgué que sólo se me exigía un servicio de corta duración, y me decidí a prestarlo por dar una nueva prueba a que mi único anhelo es el bien y la tranquilidad del país. Desgraciadamente se ha alargado esta época, y V. E. se ve aún en la necesidad de combatir en campaña. Yo espero que sus triunfos y la fuerza de la opinión que apoya la causa del orden concluirán en breve en la pacificación general de la Provincia; pero entretanto la Capital necesita de una dirección acertada, y yo confieso sin rubor que no puedo darla.

Dígnese V. E. considerar estas razones y hacerme la justicia de creer que el país tiene en mí el más decidido servidor, siempre que se consideren de utilidad mis sacrificios, admitiendo entretanto las seguridades de mi particular y distinguida consideración⁵⁷.

Una comandancia político-militar fue instalada para las Islas Malvinas y adyacentes al Cabo de Hornos. Su jefe tendría asiento en la Isla de la Soledad.

El General Juan Lavalle entró en Buenos Aires al día siguiente: había atacado a la avanzada federal de Antonio Ramírez en las cercanías de Morón. La renuncia presentada por Brown fue aceptada no sin agregar que le aseguraba «que el público de Buenos Aires estará siempre grato por los servicios que ha prestado y a los servicios que ha hecho en esta situación, en medio de las difíciles circunstancias en que está colocado el país». Lavalle le deseaba felicidad «en el seno de su familia»⁵⁸. De inmediato, el General Martín Rodríguez fue nombrado Gobernador Delegado de la provincia de Buenos Aires. El Ministerio de Gobierno y Relaciones Exteriores fue confiado al Dr. Salvador María del Carril; Guerra y Marina pasó a manos del General Carlos María de Alvear; Hacienda quedó a cargo de José Miguel Díaz Vélez⁵⁹. Como reemplazo de la Junta de Representantes, fue formado un Consejo de Gobierno. Lo presidió el Brigadier Miguel Estanislao Soler, y se integró con los Generales Juan Martín de Pueyrredón, Francisco Fernández de la Cruz y Juan José Viamonte; con los doctores Manuel Antonio Castro, Diego E. Zavaleta, Manuel B. Gallardo y Domingo Guzmán; y con los señores Valentín San Martín, Félix de Álzaga y Bernardo Ocampo. El Consejo quedó instalado el 5 y, al día siguiente, celebró su primera reunión⁶⁰.

El 11 de mayo de 1829, cincuenta montoneros penetraron en la Chacarita de los Colegiales y saquearon a dieciséis familias alemanas. En las inmediaciones de la ciudad, se sufrieron asaltos y secuestros. El 13 tuvo lugar el combate de Barracas, donde la quinta compañía del batallón de extranjeros formada por ochenta españoles fue atacada por una fuerza diez veces superior, luego dispersada por la escolta de Lavalle y doscientos soldados. La fuerza poderosa de Lavalle en los Tapiales se limitaba solo a recoger ganado para proveer a la ciudad. Empeorando el horizonte, el vizconde de Venancourt con la marinería de la corbeta *Isis* atacó la escuadrilla porteña y abordó el *Río Bamba* y el *Cacique*⁶¹.

El 23 de mayo, se combatió frente a la quinta de Brown en Barracas. El ex gobernador delegado no fue molestado, «prueba irrefutable —escribió Ratto— de que su persona no era considerada en la emergencia como la de un parcial»⁶².

Martín Rodríguez decretó, a fines de mayo, que no se otorgase pasaporte para salir fuera de la capital a los individuos obligados a enrolarse en los cuerpos de milicias urbanas. Los caballos fueron declarados artículo de guerra. Se dispuso, asimismo, que los esclavos tomados para el servicio de las armas fuesen abonados a sus dueños⁶³.

Por decreto del 10 de junio, se estableció para las Islas Malvinas «y las adyacentes al Cabo de Hornos, en el Mar Atlántico», una comandancia político-militar bajo dependencia del Gobierno Nacional. El comandante político y militar residiría en la Isla de la Soledad, en la que se erigiría una batería⁶⁴.

Las Convenciones de Cañuelas y Barracas

Por la convención celebrada en Cañuelas el 24 de junio de 1829 entre el gobernador y capitán general provisorio de la provincia Juan Lavalle y el comandante general de cam-

57 Nota de Guillermo Brown a Juan Lavalle, Buenos Aires, 3 de mayo de 1829, en Academia. . . . pp. 139-140. «La mesura de los términos corren en esta pieza parejos con la sinceridad de pensamiento y con una exacta apreciación de sus condiciones personales», RATTO, HÉCTOR R., *Historia de Brown*, Tomo II, p. 23.

58 Nota de Juan Lavalle a Guillermo Brown, Buenos Aires, 4 de mayo de 1829, en Academia. . . . p. 140. El texto apareció en *The British Packet*. RATTO, HÉCTOR R., *Historia de Brown*, Tomo II, p. 23.

59 Decreto del 4 de mayo de 1829 firmado por Salvador María del Carril, *Registro Oficial*. . . . p. 237.

60 PASQUALI, PATRICIA, *Juan Lavalle*. . . . p. 213. CARRIL, BONIFACIO DEL, *Lavalle y Carril*. . . . pp. 154-160.

61 PASQUALI, PATRICIA, *Juan Lavalle*. . . . pp. 215-217.

62 RATTO, HÉCTOR R., *Historia de Brown*, Tomo II, pp. 25-26.

63 Decretos del 21 y 23 de mayo y del 3 de junio de 1829, *Registro Oficial*. . . . pp. 237-238.

64 *Registro Oficial*. . . . p. 238.

Brown refutó el panfleto londinense del exministro Manuel Moreno, que lo sindicaba como integrante de la junta que decidió la muerte de Dorrego.

paña Juan Manuel de Rosas, se dispuso el cese de las hostilidades y el restablecimiento de relaciones entre la ciudad y la campaña. Se procedería, con la mayor brevedad, a la elección de representantes con arreglo a las leyes. A Rosas se le encargaba conservar la tranquilidad y la seguridad en la campaña. Según su artículo 7.º, ningún individuo debía ser molestado ni perseguido por su conducta u opiniones políticas anteriores a esa Convención. El 24 de agosto, Lavalle y Rosas firmaron «a la margen derecha del Río de Barracas, en la quinta de Piñeiro» una convención adicional. Se comprometían a la elección de un gobernador provisorio que sería responsable de cumplir y de hacer cumplir la Convención del 24 de junio y los artículos adicionales, de proteger «los derechos de libertad, propiedad y seguridad de los ciudadanos, promover por todos los medios posibles el restablecimiento de las instituciones, cultivar la paz y buena inteligencia con todos los pueblos de la República y desempeñar los demás deberes de su cargo». El nuevo gobierno se obligaba a reunir un senado consultivo de veinticuatro miembros elegidos entre los notables del país. El General Juan José Viamonte quedó designado gobernador provisorio⁶⁵. El objetivo del porteño Lavalle había sido lograr la paz con sus comprovincianos; por ello, la admitió con Rosas y la rechazó, en su momento, con el santafecino López⁶⁶.

El «panfleto» del ex ministro Manuel Moreno titulado *Asesinato del gobernador Dorrego*, aparecido en Londres en inglés y en español, sostenía que una junta clandestina decidió el fusilamiento del caudillo federal y que el gobernador delegado Brown integraba aquella junta. Con fecha 6 de noviembre de 1829, el Almirante, que había sido nombrado meses antes director del Banco Nacional, decidió hacer frente a aquella «relación inexacta de los sucesos que precedieron a la ejecución militar». Su calidad de extranjero, aunque ciudadano, y de soldado en la guerra de la Independencia y contra el Brasil le obligaba a desmentir «un acto que imprimiría en su carácter la mancha indeleble de la perfidia, si efectivamente lo hubiera cometido». El infrascrito declaraba a la faz del «grande y generoso pueblo argentino» y bajo palabra de honor que no había existido consejo alguno para disponer de Dorrego ni para la toma de medidas gubernativas. Brown mencionó, a continuación, la carta de Dorrego, en la que le pedía salir para los Estados Unidos bajo fianza, y su comunicación a Lavalle, donde proponía una fianza de doscientos o trescientos mil pesos antes de autorizar el embarco en la ensenada del gobernador derrotado.

*Sobre todo, el que suscribe descansa para su tranquilidad: primero, en el testimonio de su conciencia; segundo, en la seguridad que el gran pueblo argentino nunca podrá hesitar entre la mera aserción de un desconocido folletista, y la palabra de honor del humilde compañero de sus glorias*⁶⁷.

El 8 de diciembre de 1829, el Coronel Juan Manuel de Rosas asumió la gobernación de Buenos Aires nombrado por la reinstalada Junta de Representantes de 1828. Leoncio Gianello sintetizó la sobria vida del Almirante Brown hasta su designación en 1841 como comandante general de la escuadra de la Confederación Argentina.

*Las tareas de la chacra, el comercio de caballos en Quilmes y los viajes frecuentes a Montevideo y a la Colonia donde tiene un campo arrendado y ha adquirido una casa reconstruida con los restos de las antiguas fortalezas lusitanas insumen su tiempo en estos años que median entre su alejamiento del gobierno y su nombramiento al frente de la escuadra de la Confederación*⁶⁸.

El resto de la existencia de Brown, ha dicho Bartolomé Mitre, «es la consagración a la religión sublime del deber, la fidelidad a la vieja bandera de su patria adoptiva, el culto del honor militar y la práctica de las virtudes públicas y privadas, que realzan la magnitud de sus hazañas y la altura moral del héroe republicano»⁶⁹. ■

65 PRADO Y ROJAS, AURELIO, recop., *Leyes y decretos...*, Tomo III, p. 380-383.

66 PASQUALI, PATRICIA, *Juan Lavalle...*, pp. 213-214.

67 «El Almirante Brown vindica sus procederes respecto de la ejecución de Dorrego», Buenos Aires, 6 de noviembre de 1829, en CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO, *El general Lavalle...*, pp. 200-201. La respuesta de Brown apareció en *The British Packet*; RATTO, HÉCTOR R., *Historia de Brown*, Tomo II, p. 53.

68 GIANELLO, LEONCIO, «El gobernador...», p. 166.

69 «Discurso del ministro de Guerra y Marina del Estado de Buenos Aires, Coronel D. Bartolomé Mitre, en las exequias del Almirante Brown», en GIANELLO, LEONCIO, «El gobernador...», pp. 242-243.



Mar es poesía. Homenaje poético al mar y sus navegantes Enrique Germán Martínez. Marino Poeta Editorial Dunken, 1.ª edición, ciudad de Buenos Aires, 2019

Para muchos lectores suele, en oportunidades, amalgamarse la obra con el autor. En este libro, creo que cualquier camarada del Contraalmirante Martínez siente, a poco de iniciar su lectura, una extraña sensación de que las letras son la imagen viva de ese hombre que sobresalió en su carrera naval y que, al escribir, no solamente abre las puertas de su mundo íntimo sino que abre su propio corazón.

Emociona a cada paso con marchas navales y marineras de su autoría, recuerda a patriotas de la Marina de Guerra, como Bouchard, Brown y Piedra Buena, y los hermana con héroes de nuestra época: los del Batallón Cinco de Infantería de Marina, que marcharon formados a la gloria; los del crucero ARA *General Belgrano*, que con honor reposan en el mar; y los veteranos de Malvinas, que lucharon para defender la soberanía de la República.

Martínez, como su padre, fue Comandante de la Fragata ARA *Libertad*, y ello lo ha volcado al mundo de los grandes veleros y la vela en general.

Evoca en sus versos al *Gloria* de Colombia, al *Esmeralda* de Chile, al *Guayas* de Ecuador y al *Unión* del Perú.

No sé en qué medida, en lo profundo, el autor se siente hermano de la *Libertad*, de quien dice:

...«que al verla el Señor, cuando lista a partir,
Libertad la llamó a su obra perfecta».

A ella y a sus tripulantes, les dedica su lirismo en versos cargados de respeto y de cariño.

No menos importantes son las poesías que dedica al Bicentenario de la Independencia de la Patria y a la aventura histórica de la navegación de la *Nao Madre de Dios*.

Dedica el libro a su querida familia, que ha vivido con él y lo ha apoyado en su carrera y en su obra.

Tiene una directora compiladora, Marisa Aragón Willner, que, además, la presenta. Sin duda, ha hecho un muy buen trabajo.

El problema de la seguridad en la pesca argentina
Revisión y actualización
Daniel Molina Carranza
Ed. Instituto de Publicaciones Navales, Centro Naval,
1.ª edición, ciudad de Buenos Aires, 2019

Esta obra realizada por el Capitán Molina Carranza es una encomiable actualización de otra sobre el mismo tema editada hace más de una década por el Centro Naval. El trabajo había sido realizado por el Comité de Pesca de la Institución, integrado por calificados expertos, uno de los cuales fue el mismo Molina Carranza. La importancia que tuvo ese libro sirvió para desnudar el problema de la seguridad en el mar, que particularmente involucra a buques pesqueros y sus tripulantes. En este ámbito, se producen un sinnúmero de acci-



dentos, por lo que la pesca constituye uno de los trabajos más peligrosos. Su publicación contó con la aprobación de quienes están relacionados con la problemática de la pesca en el país, y el libro es considerado una obra de consulta para la comunidad de pesca que está en el mar, en los puertos y en el lugar donde se procesa el pescado.

La tarea realizada por el autor al actualizar y, con acierto, ampliar con mayor información el texto ha sido sin duda dura. Llevó a cabo la labor solo, lo cual no es menor: los cambios de normativas jurídicas, las modificaciones impuestas por leyes y las derivaciones a las que dio pie la ampliación de la plataforma marítima, los detalles que han de tenerse en cuenta en la pesca respecto de lo anteriormente citado, las situaciones a que esta puede dar lugar —que efectivamente se producen en la milla 201— y el control de especies transzonales son la base del enorme trabajo llevado a cabo para la edición de esta obra.

(Este libro fue presentado el 15 de agosto pasado en los salones del Centro Naval, en un acto en el que participó una calificada concurrencia perteneciente al ambiente marítimo en general, pero especialmente al de la pesca. Hizo uso de la palabra el Capitán Molina Carranza, quien reseñó en forma sintética los puntos notables de su obra). ■



Expedición Magallanes Elcano

Capitán de Navío (R) Tomás Merino

Hace poco más de cinco siglos, se iniciaba en Sevilla un viaje que se convertiría en una proeza mundial.

Situación previa

El objetivo de Cristóbal Colón fue navegar hacia el oeste, hasta las Indias, en busca de especias y de otras riquezas de Asia. No las encontró.

Tras el Tratado de Tordesillas de 1494, el mundo había quedado dividido en dos por una línea imaginaria en el océano Atlántico.

España tenía el control de la zona oeste, lo que abarcaba buena parte del continente americano, además de las islas Canarias.

Portugal controlaba toda la zona este: abarcaba desde África hasta el Océano Índico y el pico oriental de Sudamérica.

Por todo ello, España estaba muy interesada en una vía marítima hacia Asia sin navegar hacia el sur bordeando África y hacia el este hasta la India.

El paso por tierra del Atlántico al Pacífico ya se conocía desde 1513, cuando Vasco Núñez de Balboa avistó el Océano Pacífico, al que llamó «Mar del Sur».

Fernando de Magallanes creía en la posibilidad de llegar a las islas de las especias navegando hacia el oeste y, posteriormente, regresar a España. Su plan era muy similar al de Cristóbal Colón.

Magallanes, nacido en Portugal, tenía experiencia en el mar y conocía bien las Indias, ya que había pasado ocho años como soldado de la Armada portuguesa en el Océano Índico.

Preparativos de la expedición

Capitulaciones de Valladolid

Magallanes expuso su proyecto al rey de Portugal, Manuel I, pero no le interesó; ya tenía la vía para llegar a Asia bordeando África y no necesitaba financiar una nueva vía por el oeste.

Magallanes decidió ir a España para exponer al entonces joven rey Carlos I su proyecto.

Carlos I aceptó el proyecto. En marzo de 1518, se firmaron en Valladolid las capitulaciones para la expedición, en las cuales se le otorgaba a Magallanes el título de gobernador y adelantado de todas las tierras que «descubriese».

El rey Carlos I estableció dos objetivos: buscar un paso entre la costa americana hacia el “Mar del Sur” y alcanzar, después, el Maluco, Islas Molucas o Islas de la Especiería.

El segundo al mando era el español Juan de Cartagena, veedor (supervisor) general de la Armada.

El viaje

Partida de la expedición

La Armada zarpó de Sevilla el 10 de agosto de 1519 y descendió por el Guadalquivir hasta Sanlúcar de Barrameda, donde completó el alistamiento.

La expedición zarpó definitivamente de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519.

Composición de la flota a su salida de Sanlúcar de Barrameda

Nave	Tonelaje	Tripulación	Capitán	Observaciones
<i>Trinidad</i>	110	62	Fernando de Magallanes	Abordada por los portugueses en las Molucas, con 17 marineros supervivientes tras intentar, sin éxito, regresar por el este cruzando el Pacífico.
<i>San Antonio</i>	120	57	Juan de Cartagena	Su tripulación se subleva en el estrecho de Magallanes el 1 de noviembre de 1520 y retorna a Sevilla el 6 de mayo de 1521.
<i>Concepción</i>	90	44	Gaspar de Quesada	Abandonada y quemada frente a la isla de Bohol (Filipinas) por falta de tripulación suficiente para poder hacerla navegar.
<i>Victoria</i>	85	45	Luis de Mendoza	Única en completar la expedición.
<i>Santiago</i>	75	31	Juan Serrano	Naufraga el 3 de mayo de 1520 en el estuario del río Santa Cruz (Patagonia argentina).
		239 – otras fuentes: 244		



Planisferio de Cantino, 1502



Fernando de Magallanes (1480-1521), el navegante portugués, alivia una sedición de su tripulación y después de perdonarlo le hizo jurar fidelidad en la cruz, Eugene Damblans, (1865-1945). Óleo

Travesía atlántica hasta la Patagonia

Iniciado el viaje, la primera escala tuvo lugar en Tenerife (Canarias).

La travesía continuó pasando frente a las islas de Cabo Verde y cerca de la costa africana bajo control portugués hasta Sierra Leona; de allí, viró al oeste y cruzó el Atlántico hacia América.

Magallanes levantó suspicacias entre los españoles por elegir esta ruta donde podrían ser apresados. Los recelos contra Magallanes seguirán después con graves consecuencias.

El 3 de octubre de 1519, corrieron un temporal y vieron frecuentemente el fenómeno eléctrico atmosférico llamado fuego de San Telmo.

Juan de Cartagena, veedor general de la Armada, junto con otros oficiales, pidió a Magallanes ser consultado de todas las cosas relativas al viaje como «conjunta persona», según las instrucciones del rey.

Poco después, Cartagena saludó desde su barco a Magallanes como «capitán» y no como «capitán general».

Magallanes aprovechó una reunión para arrestar a Cartagena y lo sustituyó para estar al mando de la *San Antonio* por Álvaro de Mezquita (portugués).

Entre el 13 y el 27 de diciembre de 1519, tocaron tierra en la bahía Santa Lucía (Bahía de Sepetiba o Río de Janeiro).

Desde ahí, siguieron la costa hacia el sur. Del 12 de enero al 3 de febrero permanecieron en el Río de la Plata, la carabela *Santiago* exploró el Río Uruguay, y las naos exploraron la costa sudoeste.



Carta de Ortelius del Océano Pacífico de 1589. Confeccionada casi 10 años después de la segunda circunvalación realizada por Francis Drake; el único cruce indicado al Pacífico es el Estrecho de Magallanes. La Tierra del Fuego sigue siendo considerada parte de la gran *Terra Australis*

Entre el 7 y el 11 de febrero, barajó la costa bonaerense, y del 12 al 20 de febrero, exploró El Rincón (Bahía Blanca).

Del 21 de febrero al 2 de marzo reconoció el golfo San Matías, península Valdés, bahía Sin Fondo (Golfo Nuevo), costa atlántica de Chubut y golfo San Jorge. Y del 3 al 29 de marzo, la costa de Santa Cruz hasta San Julián.

Aquí Magallanes decidió pasar el invierno. El 1.º de abril hizo celebrar la primera misa en territorio argentino.

Las provisiones se agotaban, los días se hacían más cortos, y los hombres tenían frío. Magallanes redujo las raciones de comida.

Varios capitanes y oficiales acordaron exigirle la vuelta a España y tramaban sublevarse contra él, pero Magallanes los descubrió. El 7 de abril, mandó decapitar y descuartizar a Gaspar de Quesada, capitán de la nao *Concepción*, y desterró a su suerte a Juan de Cartagena y al fraile Pedro Sánchez de la Reina. Perdonó a más de cuarenta hombres por ser necesarios para la expedición.

En la cima del monte más alto, Magallanes hizo plantar una cruz en demostración de que estas tierras eran del rey de España, y llamaron el lugar «Monte de Cristo».

Dice Pignafetta: «Fuimos en un puerto llamado San Julián, y allí entramos el postrer día de marzo, y allí estuvimos hasta el día de San Bartolomé, que es a 24 del mes de agosto, y el dicho puerto está en 49º 2/3, y allí adobamos las naos, y allí vinieron muchos indios, los cuales van cubiertos de unas pellejas de antas, que son como camellos sin comba, y traen unos arcos de caña muy pequeños como turquesas, y las flechas como ellos, y en la punta traen una punta de pedernal por hierro, y son muy livianos, corredores y hombres muy cumplidos y bien afaicionados».



El descubrimiento del estrecho de Magallanes en el año 1520. Grabado en madera, pintado, 1880

Pigafetta agrega: «El Capitán General llamó a los de este pueblo Patagones».

La carabela *Santiago* había sido enviada a explorar esta zona mientras el resto permanecía en el Puerto de San Julián. El 22 de mayo, zozobró en la desembocadura del río Santa Cruz. Todos sobrevivieron y recuperaron la carga y los víveres. Dos hombres fueron a pie hasta San Julián para avisar. Distribuyó a los supervivientes de la *Santiago* entre las restantes naos.

Magallanes decidió continuar viaje: el 24 de agosto zarpó de San Julián a río Santa Cruz, donde el 26 recuperó lo salvado de la *Santiago*, pero cuando iba a zarpar para reemprender viaje, encontró nuevamente mucho frío y malas condiciones, y decidió mantenerse en río Santa Cruz, donde pescaron e hicieron agua y leña hasta el 18 de octubre, cuando continuó barajando la costa hacia el sur.

El Estrecho

El 21 de octubre de 1520, el descubrimiento del estrecho quedó reflejado.

Por Pigafetta: «Después, a los 52 grados del mismo rumbo, encontramos en el día de las Once mil Vírgenes un estrecho, cuyo cabo denominamos “Cabo de las Once mil Vírgenes”, por un milagro grandísimo».

Por Albo: «A los 21 del dicho, tomé el Sol en 52º limpios, a 5 leguas de tierra, y allí vimos una uberta [abertura] como bahía, y tiene a la entrada, a mano derecha, una punta de arena muy larga, y el cabo que descubrimos antes de esta punta se llama el Cabo de las Vírgenes».

Entre el 21 de octubre y el 27 de noviembre de 1520, pasó el estrecho que une los dos océanos. Cruzarlo fue

muy difícil, dado lo complicado de la costa. Para ello, una nave se adelantaba en exploración buscando el mejor camino y volvía sobre sus propios pasos para hacerse seguir por el resto hasta la zona explorada. Una vez terminadas estas minuciosas etapas, consiguieron salir del «laberinto» hacia el Océano Pacífico. Magallanes lo bautizó «Estrecho de Todos los Santos».

Esteban Gómez de la *San Antonio* opinó que debían volver a informar del hallazgo, idea que descartó Magallanes, no así Gómez. Se envió en exploración de avanzada a la *San Antonio* y a la *Concepción*. Pero en los planes de Gómez estaba el regreso; entonces, se sublevó contra Magallanes el 1 de noviembre de 1520, depuso a Álvaro de Mezquita, tomó el mando de la *San Antonio*, puso rumbo hacia la boca oriental del estrecho y, de allí, a España. Llegó a Sevilla el 6 de mayo de 1521.

Cruce del Pacífico hasta las Marianas

El 28 de noviembre, salían al Pacífico y lo describían así:

Albo: «Desembocando de este estrecho, vuelve la costa al Norte, y a la mano izquierda vimos un cabo con una isla y le pusimos nombre, Cabo Hermoso y Cabo Deseado, y está en altura del mismo Cabo de las Vírgenes, que es el primero del embocamiento».

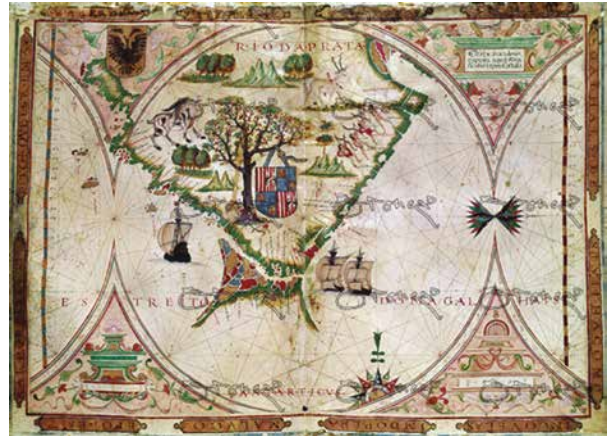
Pigafetta: «El miércoles 28 de noviembre, desembocamos por el Estrecho para entrar en el gran mar, al que dimos en seguida el nombre de Pacífico, y en el cual navegamos durante el espacio de tres meses y veinte días, sin probar ni un alimento fresco. El bizcocho que comíamos ya no era pan, sino un polvo mezclado de gusanos que habían devorado toda su sustancia, y que además tenía un hedor insoportable por hallarse impregnado de orines de rata. El agua que nos veíamos obligados a beber estaba igualmente podrida y hedionda».

Con solo tres naves, surcaba la armada de Magallanes, por primera vez, el mar del Sur que, por lo serena y tranquila que estaba su superficie, recibió el nombre de «Pacífico».

El 24 de enero de 1521, avistaron una isleta con arboleda y deshabitada; la llamaron San Pablo.

El 6 de marzo de 1521, cuando ya la tripulación estaba diezmada por el hambre, abordaron la isla de Guam, perteneciente ahora al archipiélago de las islas Marianas, que ellos llamaron «islas de los Ladrones».

Pese a que la expedición se debía dirigir a las Molucas, que se sabía estaban a la altura del Ecuador, Magalla-



Mapa del Estrecho de Magallanes, 1568, Vaz Dourrado Fernao

nes recorrió unos dos tercios del océano (10 000 km) al sur del Ecuador. Esto prueba que Magallanes contaba con que el Pacífico iba a ser un enorme océano, aunque después incluso superó sus expectativas. Ello se debe al conocimiento del diámetro de la Tierra, basado en que le otorgaba una dimensión de 17,5 leguas por grado, es decir, 6300 leguas de circunferencia o 34 650 km. Una vez alcanzado el Ecuador, dirigió la flota hasta unos 1200 km más al norte sin que se sepan las causas.

En las Islas Filipinas

El 16 de marzo llegó a Samar; Magallanes fue el primer europeo en avistar las Islas Filipinas, a las que llamó «Islas de San Lázaro». Más tarde, se las llamó «Islas Filipinas» en honor de Felipe II.

Habían llegado al extremo oriente, cumpliendo el proyecto de Cristóbal Colón.

Hasta el 25 de marzo, recorrió la isla de Gada y, entre el 28 de marzo y el 4 de abril, Magallanes tomó posesión de las islas en nombre del Rey.

Como testimonio de su intención de convertir a los nativos en cristianos, hizo colocar una cruz de madera en Cebú.

Para afirmar una alianza con un jefe indígena amistoso, fue a la isla de Mactán con 50 hombres para castigar al rey local LapuLapu, que lo había desafiado. Fueron sorprendidos por miles de guerreros. Magallanes y sus acompañantes perecieron luchando el 27 de abril de 1521 en lo que se conoce como la batalla de Mactán.

Esa madrugada, llegó a la playa. Magallanes estaba muy seguro de su victoria y pidió a los otros capitanes que no se involucraran en la lucha.



“Desembocando de este estrecho, vuelve la costa al Norte, y a la mano izquierda vimos un cabo con una isla y le pusimos nombre, Cabo Hermoso y Cabo Deseado, y está en altura del mismo Cabo de las Vírgenes, que es el primero del embocamiento”.

La marea estaba baja, y tuvieron que dejar los barcos lejos de la costa, por lo que no pudieron descargar sus cañones. Magallanes y sus hombres llegaron agotados por caminar casi un kilómetro por el agua.

Ya en la playa, a medida que avanzaba la batalla, los hombres de Magallanes empezaban a quedarse sin municiones. Un indígena le clavó una lanza en la pierna a Magallanes, que lo hizo caer, y numerosos indígenas lo lanzaron y falleció en combate. Los españoles perdieron la batalla, y Magallanes había caído en combate sin haber llegado a las Molucas.

Su sucesor, Duarte Barbosa, murió a traición también en Cebú, junto a treinta hombres más en un banquete tramado organizado por el rajá pocos días después.

El resto decidió abandonar Cebú y acordaron, al solo quedar 108 hombres, quemar la *Concepción*, que estaba en peor estado. Quedó como jefe de la expedición Juan López de Carvalho, hasta entonces piloto mayor de la flota.

En las Molucas

Desde mayo hasta septiembre, recorrieron Bohol, Mindanao, Poulan (Palawan) y Borneo. A fines de septiembre de 1521, los miembros de la expedición acordaron destituir a Carvalho como capitán general por mala conducta y nombraron a Gonzalo Gómez de Espinosa su nuevo jefe, capitán de la *Trinidad*, y a Juan Sebastián Elcano al frente de la *Victoria*.



Nao Victoria cruzando el Estrecho de Magallanes, Guillermo Muñoz Vera, Óleo sobre lienzo (2015)

Dispusieron continuar la navegación hacia las islas de las especias, regresaron al sur de Filipinas y llegaron a las islas Molucas el 7 de noviembre de 1521, donde pidieron permiso al rey para comerciar.

El 18 de diciembre de 1521, con las dos naves cargadas de clavo de olor, se dispusieron para partir de regreso a España. Pero ese mismo día, se descubrió una vía de agua en la *Trinidad* que hizo necesaria una larga reparación.

Se acordó que la *Victoria* volviera a España por la ruta de la India y que la *Trinidad* se quedase en el puerto de Tidore para ser reparada y regresar por el Pacífico hasta Panamá.

Espinosa completó la reparación de la *Trinidad* en abril de 1522 y se hizo a la mar, pero los continuos temporales impidieron su avance; con muchos muertos durante la travesía, regresó a las Molucas en octubre de 1522, donde pidió auxilio a los portugueses que se encontraban cerca.

Los diecisiete hombres que quedaban fueron hechos prisioneros y solo cinco de ellos, entre los que se encontraba Espinosa, pudieron regresar a Europa y fueron liberados en 1527.

Retorno a España

El 21 de diciembre, Elcano con la *Victoria* partió en solitario, primero, hacia el sur, hasta Timor oriental, donde estuvo hasta el 9 de febrero de 1522; el 13 de febrero, perdieron de vista la última isla del Mar de Savo, cuando puso rumbo al sudoeste.

El 18 y 19 de marzo avistó la isla de Ámsterdam, donde no pudieron fondear y no vieron vegetación. Desde aquí, fueron con arrumbamiento oeste.

La idea de Elcano era doblar el cabo de Buena Esperanza lejos de la costa para evitar ser detectado por los portugueses.

El 4 de mayo de 1522, creyó haberlo logrado y puso rumbo noroeste, como si se encontrara ya en el Atlántico.

A los pocos días, dieron con la costa sudafricana en el Índico y, pese a la necesidad de parar y de reponer agua y alimentos, no lo hicieron por la dificultad de la costa y el miedo a ser apresados.

Se evidencia la dificultad, en la época, para determinar la longitud, más aún cuando la corriente marina es contraria, y las mediciones de velocidad tomadas con corredera no reflejan el avance real.

Entre el 14 y 17 de mayo, doblaron el cabo de las Agujas y pusieron rumbo noroeste en aguas atlánticas.

Desde el 14 de junio, frente a Guinea y Senegal trataron de encontrar una costa que les permitiera avituallarse, pero no encontraron más que manglares impenetrables y bajíos en los que les resultó imposible. La situación era desesperada. Se estaban muriendo de hambre y de sed literalmente.

El 1 de julio, sometieron a votación tratar de continuar viaje o recalar en las islas de Cabo Verde, portuguesas y, por tanto, peligrosas. Por mayoría, se decidió ir a Cabo Verde.

Arribaron a Praia, isla de Santiago, Cabo Verde, el 9 de julio de 1522.

Dice Pigafetta: «No tomé el Sol y surgimos en el puerto del Río Grande, y nos recibieron muy bien y nos dieron mantenimientos cuantos quisimos, y este día fue miércoles y este día tienen ellos por jueves, y así creo que nosotros íbamos errados en un día... Después supimos que no existía error en nuestro cálculo, porque navegando siempre hacia el oeste, siguiendo el curso del sol y habiendo regresado al mismo punto, debíamos ganar veinticuatro horas sobre los que permanecían en el mismo sitio; y basta reflexionar para convencerse de ello».

El 13 de julio, los portugueses terminaron descubriendo que la *Victoria* estaba cargada de clavo y que no se trataba de una nave averiada y perdida en su vuelta de América, como les habían contado Elcano y sus hombres.

Las autoridades ordenaron apresarlos y retuvieron a los 13 hombres que habían bajado a tierra por víveres.

Los que quedan en la nao los esperan toda la noche hasta el día siguiente, cuando los portugueses acudieron a requerirles que se entregaran. Emprendieron la huida.

Posteriormente, el rey Carlos I consiguió la libertad de estos 13 apresados.

La travesía se inició huyendo apresuradamente de los portugueses, pero tomando rumbo sur en Cabo Verde para despistarlos, y poniendo proa a las Azores más tarde.



Corredera y reloj de arena

Elcano dio un rodeo tremendo en su travesía desde las islas de Cabo Verde. Sin embargo, se trata de la ruta conocida como «Volta do Mar», «do mar largo» o «da mina», que es la forma de evitar los vientos alisios contrarios que circulan siempre cerca de la costa del Sahara, descubierta en el siglo XV por los portugueses.

Las islas Azores no suponían peligro pese a, también, ser portuguesas, puesto que estaban en la ruta normal para los barcos españoles que volvían de América.

A estas alturas, la *Victoria* hacía agua, y los 18 marineros supervivientes la debían achicar con las bombas en todo momento.

El 6 de septiembre de 1522, arribó a Sanlúcar de Barrameda, y el 8 de septiembre, a Sevilla.

Eran 18 hombres supervivientes en la nao *Victoria*, parcialmente desarbolada y con una escora por la vía de agua que sufría desde hacía semanas.

Fundieron toda la pólvora para celebrar la llegada al puerto, en el que fueron recibidos como héroes.

Cumpliendo su promesa, bajaron en procesión descalzos y con cirios en la mano hasta la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria para darle gracias.

Traían un preciado cargamento de 27 toneladas de clavo, que fue tasado en 7 888 868 maravedís, con lo que se estuvo cerca de cubrir el costo total de la expedición.

Sin embargo, tal como le contó Elcano al rey Carlos I en la carta que le escribió para anunciar su regreso: «... aquello que más debemos estimar y tener es que hemos recorrido y descubierto toda la redondeza del mundo».



La ofrenda de Elcano, Elías Salaverría. Óleo sobre lienzo (1922) por encargo de la Diputación de Guipúzcoa para el IV Centenario de la Primera Vuelta al Mundo

Volvamos a la Patagonia

La Armada de Magallanes permaneció en esta región desde el 15 de febrero hasta el 1.º de noviembre de 1520. Estos más de ocho meses y medio representaron, para Magallanes y sus hombres, un gran desafío: invernar en un ambiente hostil, fallecieron varios tripu-

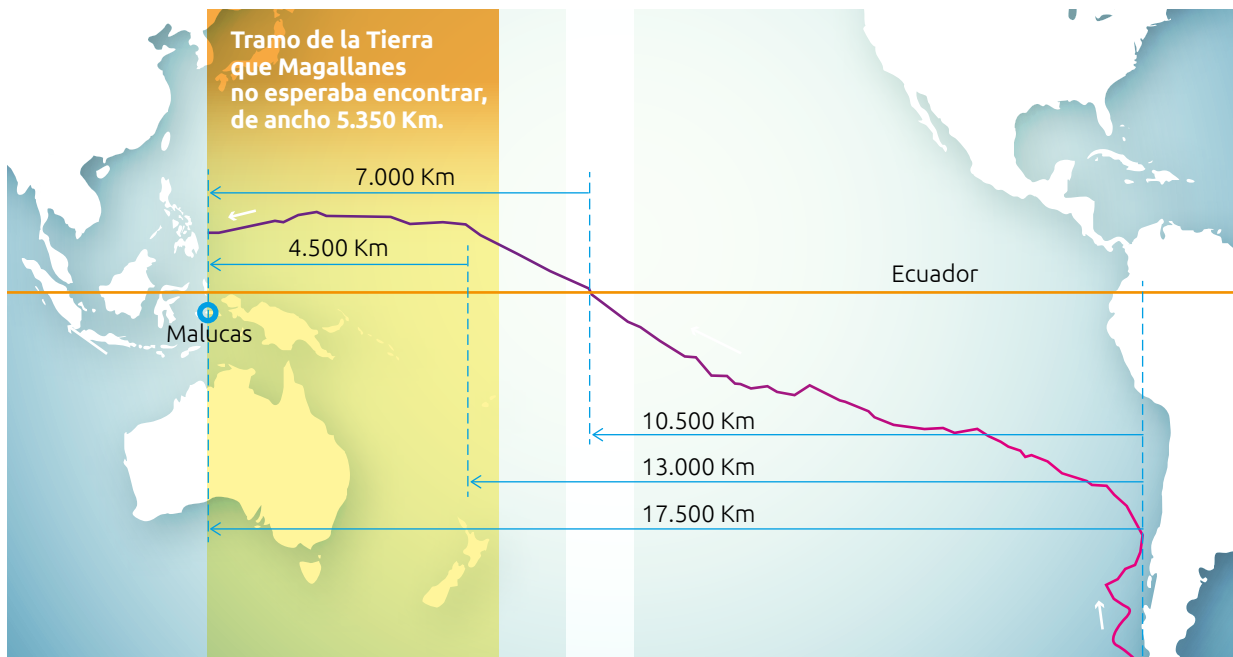
lantes, se incrementaron los problemas de relaciones humanas, se sofocó un motín y se sufrió la pérdida de la primera de las naves de la flota.

Desde entonces, se sucedieron numerosas expediciones (españolas, inglesas, holandesas y francesas), y hubo varios intentos para establecer poblaciones e integrar a la actividad civilizada esta región costera, pero las duras exigencias para la vida humana hicieron que tuvieran que pasar más de 250 años desde la hazaña de Magallanes para que fuese fundada, en 1779, Carmen de Patagones, la primera población que perduraría hasta el presente.

Mientras tanto, la región fue el paraíso de los cazadores loberos y balleneros ilegales: ingleses, holandeses, estadounidenses.

Recién después de mediados del siglo XIX y por interés de las autoridades de Buenos Aires, en competencia con las chilenas, avanzó la integración efectiva de esas tierras costeras a continuación de la «Campaña del Desierto», y se convirtieron cerca de mediados del siglo XX en las provincias argentinas de Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Desde fines del siglo XIX, se fundaron poblaciones, se completó el conocimiento hidrográfico de la región, se establecieron vías de comunicación, se desarrolló la ganadería, la pesca y la explotación petrolera y minera, y se incrementó, en general, la actividad humana, crecimiento que se mantiene en la actualidad.



Cómo calculaban la posición

Latitud

En el derrotero de Francisco Albo, a mediodía tomaba la altura del sol sobre el horizonte utilizando el *cuadrante* (innovador en esa época, principios del siglo XVI, que consiste, básicamente, en un arco graduado de 90 grados, de cuyo centro cuelga una plomada. Se apunta hacia el sol el lateral del arco en 90 grados, la lectura sobre el hilo de la plomada indica el ángulo de la altura del sol sobre el horizonte).

Es necesario conocer la declinación del sol de mediodía y el Ecuador.

(La declinación del sol es diferente para cada día del año y oscila entre un ángulo máximo de $+23^{\circ} 45'$ y mínimo de $-23^{\circ} 45'$ los días de los solsticios de verano e invierno respectivamente, y es de cero en los equinoccios).

Para este viaje, los pilotos obtenían la declinación diaria del sol de las tablas de la *Suma de Geographia* encargada por el emperador Carlos I a Martín-Fernández de Enciso, «alguacil mayor de la tierra firme de las Indias occidentales» en 1518.

Longitud

En el siglo XVI, no se conocía todavía ningún método para establecer la otra de las coordenadas: la longitud.

Los pilotos la debían estimar con la ayuda del rumbo seguido y la distancia recorrida. El rumbo lo conocían gracias a la brújula, compás o, como ellos la llamaban, «aguja de marear», mientras que, para hallar la distancia recorrida, utilizaban la rudimentaria *corredera*.

El problema de esta forma de medir la velocidad es que no tiene en cuenta las corrientes.

El hecho de hallar la longitud geográfica a bordo de un navío recién se resolvió «oficialmente» en el siglo XVIII, cuando el inglés John Harrison inventó un cronómetro lo suficientemente preciso para este fin.

Se desconocía el diámetro de la Tierra, pero se pensaba que su tamaño sería menor del que realmente tiene.

Magallanes no tocó tierra en Chile para aprovisionar las naves antes de cruzar el océano. El 13 de febrero de 1521, recorridos unos 10 200 km, faltaban 7 400 km para llegar a las Molucas en línea recta. Creía que la Tierra era 7 400 km menor, es decir, de 33 000 km en vez de los 40 000 km que tiene en realidad.

Elcano lo aclara: «Magallanes y Carvalho nunca quisieron dar aquella derrota [para ir a las Molucas], aunque fueron requeridos para ello, porque este testigo siendo piloto en su nao lo vio». ■

Se agradece al Sr. Tomás Mazón Serrano; del sitio web www.rutaelcano.com donde se extrajeron las imágenes utilizadas.

DISCUSIONES SOBRE LA SUPERACIÓN DE LAS DERROTAS Y EL LIDERAZGO

Alberto Gianola Otamendi



**No te des por vencido, ni aún vencido,
No te sientas esclavo, ni aún esclavo,
Trémulo de pavor, siéntete bravo,
Y arremete feroz ya malherido.**

«¡Piu Avanti! », Pedro Bonifacio Palacios, «Almafuerte», 1917.

Los analistas de historia militar tienen siempre motivos para entretenerse. Todos trabajan con el diario de ayer; aunque los verdaderos estudiosos lo hacen para que sirva mañana. Hay de los que prefieren las tácticas y los movimientos de ejes y de fichas, para sacar conclusiones de doctrina y de procedimientos. Están los que computan el orden de batalla, las fuerzas en oposición y el despliegue de las unidades, trazan gráficas en líneas azules y coloradas, llenas de símbolos. Otros estudian las cuestiones del mando, el manejo de grupos, la visión de los comandantes y las voluntades de lucha; elaboran decálogos de liderazgo, dones y cualidades del comando. También se cuentan los aspectos logísticos, el esfuerzo de la guerra, el desarrollo y la obtención de los medios del aparato bélico: la savia que alimenta la maquinaria. Cada uno, según su perfil o su preferencia, se inclina por un tema o prioriza una particularidad y, normalmente, allí pone el énfasis de su elocuencia.

Por otra parte, con una perspectiva más amplia (o lejana), pretenden diseccionar las cuestiones políticas de los conflictos en pos de entender o, simplemente, de explicar los efectos prácticos del éxito o del fracaso de una batalla o una campaña en la estrategia de un bando o en algo más tangible, como su economía, su poder local y regional o sus relaciones internacionales.

Pareciera más simple, al menos para la urticaria de los propios, describir las victorias y ponderar sus virtuosas consecuencias. En cambio, el doloroso repaso de las derrotas suele conllevar crudas revisiones críticas que, muy frecuentemente, producen modificaciones tan drásticas como exageradas. En el triunfo, se soslayan los errores que, finalmente, se superaron con el resultado final; en cambio, en el traspíe, los aciertos son omitidos cuando el analista (o su sociedad) se encuentra abrumado. En este último caso, hasta los pequeños yerros se suman como factores consecuentes o, incluso, multiplicadores de la caída. «Se hace leña del árbol caído».

De esto me gustaría debatir: de los fracasos. Pero el enfoque que pretendo no es el estudio del fiasco en sí mismo, como hecho terminante y convulsionador en términos de parálisis o final. Me gustaría analizar un fracaso, incluso una serie de infortunios, en vista de un éxito o como preludio de un cambio positivo. La derrota movilizadora o la voluntad inquebrantable para sostener uno y otro traspíe.

Se asume que se aprende mucho más de los errores, siempre que se tenga la clarividencia y la frialdad objetiva. ¿Lo hacemos?

Es bien sabido que no hubo, en la historia, un ejército invencible o un imperio imbatible, ni una fortaleza inexpugnable. Y hay muchos dichos populares que alientan una tesitura optimista en medio del pesimismo agobiante de la derrota: «un tropezón no es caída», «la victoria es un evento entre derrotas», «no hay mal que por bien no venga», «no hay rosas sin espinas». Hoy incluso se ha incorporado el término «resiliencia».

El autor es Capitán de Fragata (R), Capitán de Ultramar, 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.



Venciste con no dejarte vencer.

Paracelso
(Teofrasto von Hoheheim)

DESARROLLO

En principio, habría que definir lo que significa una derrota. Al menos, establecer qué puede entenderse por derrota. Sin aspiraciones filosóficas, y para hacerlo práctico, reconozco tres conflictos armados recientes de la historia argentina que signaron la política nacional y la consideración socio-política de las fuerzas armadas (y, consecuentemente, mi propio tránsito en la Armada). Esos eventos han causado una constante preocupación por este enfoque y por tratar de encontrar las claves para revertir los efectos concatenados de tales frustraciones. Solo mencionarlos abrirá, inmediatamente, encendidas argumentaciones. No obstante, lo haré.

El combate contra el terrorismo de 1976 a 1983¹ fue un doloroso triunfo en el plano armado, pero un estruendoso fracaso en lo demás. Parte de su costo fue pagado por toda la sociedad, pero las consecuencias judiciales y políticas son sufridas solamente por los militares actuantes, mientras el demérito ha recaído exclusivamente sobre las instituciones castrenses, incluidos la imagen del soldado, las leyes militares y el concepto de autoridad.

La vieja disputa limítrofe con Chile, que produjo una larga acción presencial en toda la frontera, en particular la patagónica y la fueguina, con un gran esfuerzo y pérdida de vidas, tuvo una seria escalada en 1978. La determinación de ir a las armas, con su consiguiente alistamiento, movilización y enorme despliegue prebélico, terminó con un tratado diplomático en 1984² que, en definitiva, cedió al trasandino país las islas y las aguas reclamadas. Para quienes servían bajo bandera, fue un duro revés, máxime por la percepción de una superioridad de fuerzas.

La guerra en el Atlántico Sur por las Islas Malvinas, Sandwich y Georgias del Sur, un nuevo acto de las periódicas confrontaciones con el Reino Unido de Gran Bretaña por sus reiteradas invasiones a territorios y aguas nacionales³, en este caso apoyado solapadamente por los Estados Unidos de Norteamérica y la República de Chile, finalizó con la capitulación transitoria del 14 de junio de 1982. Independientemente de la enorme diferencia de magnitud de los medios confrontados y de acciones de valor notable y de eficacia reconocida, las armas argentinas cayeron.

Una derrota militar internacional, un fracaso diplomático y un desastre político interno, entre 1976 y 1984, significaron tres durísimos golpes consecutivos para las FF. AA. Siguen siendo blandidos en su contra, y estas todavía no logran recuperarse operativa ni anímicamente, habiendo pasado más de treinta años. A ello, se sumó la política económica de fuerte impacto negativo del gobierno militar, tal vez con efecto gravitante en la apreciación de lo demás.

La conjunción de esos eventos, tomados como fracasos para la perspectiva militar, junto con el fiasco político-económico, han confabulado para cuestionar interna y socialmente el rol y la utilidad de las FF. AA. Las respuestas siguen sin ser consistentes, y eso, además de disminuir significativamente el presupuesto y el equipamiento operativo, ha producido cambios en las leyes que rigen su acción y en su consideración política. Las reacciones institucionales a esas frustrantes situaciones tal vez pueden ser equiparadas con las respuestas psicológicas, ya citadas por el Dr. Bianchi⁴, de autoagresión, crisis, negación, desvalorización, etc.

Las caídas deportivas sucesivas no desalientan a los jóvenes en su aspiración a integrar un representativo patrio. Por ejemplo, cuando vemos jugar al equipo nacional de rugby, Los Pumas, contra las grandes potencias del hemisferio sur, sabemos con anticipación que la parada será dura; y ante la recurrente derrota, ponderamos la garra y el empeño demostrados. ¿Acaso los hombres de armas argentinos no dieron de sí lo mejor —incluso sus vidas— en los casos antes mencionados? La clave diferencial parece ser la consideración social que cada caso merece.

A diferencia de los avatares deportivos o los azares de la vida personal, o incluso empresarial,

1 Aún habiendo sido iniciado por orden del Poder Ejecutivo constitucional, refrendado por el Poder Legislativo a pleno, en ausencia fáctica de Poder Judicial.

2 Tratado de Paz y Amistad de 1984.

3 Recordemos las mal llamadas «Invasiones Inglesas» (por ser del Imperio Británico, que incluye otras naciones sometidas) de 1806 y 1807, la toma de Malvinas de 1833, las incursiones en el Río de la Plata de 1845 (que incluyeron la captura de la flota de la Confederación Argentina y los combates de Vuelta de Obligado, Paso El Tonelero, San Lorenzo y Angostura del Quebracho) y los incidentes con el buque *Shackleton* de 1976 en la plataforma argentina.

4 Op. cit.

los estigmas que pesan sobre las instituciones militares argentinas, en particular por los reveses referidos anteriormente, aparecen atravesados por la política. Y esta, en nuestras latitudes, es una continua confrontación de sentimientos y de ideologías, más que de ideas.

Por ello, parece mucho más difícil de diagnosticar con claridad y poco propicio para establecer planes y acciones remediales de mediano o largo plazo. Hay una dificultad práctica accesoria cuando los EE. MM. de las FF. AA. no tienen experiencia en ese campo y rotan con mayor frecuencia que los ministros del PEN y que los líderes de los partidos dominantes.

Un viejo y querido profesor del Liceo Naval Militar Alte. Brown⁵ nos ejercitaba en la técnica de la mecanografía, con una apostilla que sería mejor un axioma de vida: «me equivoco pero sigo». No lo expresaba reivindicando el error con contumacia, sino en el afán del esfuerzo superador consistente.

¿Cómo se levanta un ejército o una armada de una catástrofe? ¿Qué condiciones de liderazgo implica revertir el espíritu del fracaso? ¿Qué condiciones deben crearse para resurgir? Seguramente, no será el efecto mágico o mitológico del ave fénix, sino virtudes más terrenales y una masa con sustancial determinación que gestione el cambio con ideas regeneradoras.

La historia militar abunda en batallas decisivas en mar y en tierra. Ellas cambiaron el curso de algún teatro o, incluso, de alguna guerra, pero también nos demuestran su reversibilidad. Francia no desapareció tras Waterloo y, antes, revirtió las derrotas iniciales durante la Guerra de los Cien Años. La Krieger Marine germana sobrevivió a la Batalla del Estrecho de Skagerrak (Jutlandia), y se rearmó pese al humillante tratado de Versalles y al final calamitoso de la Segunda Guerra Mundial. La guerra de Vietnam resultó apabullante para las armas de los EE. UU., terminó con su conscripción obligatoria y puso en tela de juicio sus estructuras, sus procedimientos y su empleo en la política exterior. Sin embargo, la continuación de las tensiones de la Guerra Fría le sirvió para reformularlos y reposicionarlos.

En el pasado propio, graves derrotas han precedido batallas determinantes o impuesto interrupciones en campañas exitosas. Pero en todo caso, nunca las hemos estudiado suficientemente en las academias: Cancha Rayada, Vilcapugio, Ayohuma, Vuelta de Obligado, Curupaytí, Los Pozos, Quilmes. Cada hecho, desastroso por sí, no menguó el ímpetu guerrero ni la determinación por la victoria final. De alguna manera, los ejércitos y las flotas se rearmaron y volvieron al combate.

Sobre los fracasos, pueden hallarse falencias explicativas en los factores militares «puros» (esos que ya conocemos de la Escuela de Guerra). Pero en las recuperaciones, inciden componentes más importantes, como los estratégicos y los políticos, o aún mayores, tales como los liderazgos y las convicciones, cada uno en calidad y en cantidades variables.

La debacle de la flota francesa en el Nilo y, luego, de la combinada franco-española en Trafalgar permitió al Reino Unido iniciar sus campañas de conquista en el Cabo de Buena Esperanza y Sudamérica. Pero estas no redundaron necesariamente en éxitos; ya conocemos las fracasadas invasiones al Río de la Plata. Saavedra supo armar a Buenos Aires, pese a la situación desventajosa y al contexto bélico nada ortodoxo.

La guerra contra el Imperio del Brasil tomó a la Confederación Argentina (para variar) sin una flota naval adecuada. El genio de Brown pudo revertir esa posición relativa desfavorable en sucesivos combates que no fueron, precisamente, triunfos propios, sino pírricas victorias brasileñas.

El bloqueo anglo-francés al Río de la Plata y las incursiones de sus poderosas escuadras hacia la provincia de Corrientes en 1845 sucedieron luego de la artera toma sorpresiva de



**Las grandes almas
tienen voluntades;
las débiles,
tan solo deseos.**

Proverbio chino

⁵ El instructor de mecanografía Dn. Abel Falconat.

la flota nacional en Montevideo. Mansilla logró desgastarlas, incluso con grandes pérdidas propias, de tal modo de limar la voluntad de injerencia extranjera en los ríos.

Si atribuimos condiciones morales excepcionales, genialidad en la visión estratégica y liderazgo peculiar a Belgrano, San Martín, Brown, Saavedra, Mansilla o Roca, no es sino una parte del cuento. Los grandes comandantes destacados lograron superar situaciones altamente desafiantes en condiciones de armamento desfavorables, ante enemigos superiores y en terrenos hostiles (el altiplano seco e implacable, la cordillera más alta del mundo, el Río de la Plata plagado de bajofondos, el Paraná con sus corrientes y vueltas, la pampa seca y fría de la norpatagonia, las selvas del Chaco, etc.). Esa es la faz más épica de la historia.

Como contraparte, las derrotas en el campo de batalla no significaron claudicaciones políticas. A modo de ejemplo, podríamos citar la batalla de Cepeda de 1859, en que las tropas bonaerenses de Mitre fueron batidas por las de la Confederación, al mando de Urquiza. Sin embargo, incluso con la ciudad porteña rodeada, el pacto de San José, que selló la confrontación y la unión federal, no tuvo cláusulas costosas para Buenos Aires.

Entonces, hay otra cara que debe ser destacada, la que sale del contexto puramente castrense, la política y social. ¿Será la clave?

Las naciones que sobrellevan dignamente las derrotas y las revierten en breves tiempos, como Rusia, Francia o los Estados Unidos, o en las generaciones sucesivas, como Alemania o el Japón, parecieran estar dotadas de una alta determinación social hacia la grandeza o el éxito conjunto. A esa condición de base, se agregaría — y allí podemos aferrarnos a situaciones de nuestro historial— el imperio de gobiernos con una visión razonablemente homogénea sobre los objetivos nacionales y con voluntad de lograrlos.

Visión, habilidad y determinación. No solo en lo militar, sino en la conducción política. No ceñida exclusivamente a los mandos militares, sino ampliada a los estadistas que conducen la Nación. Entonces, el análisis crítico de los fracasos, circunscriptos puramente a la estructura militar, nunca conducirá a mejoras duraderas, sino a placebo, que serán usados con fines particulares, discrecionales.

En la cultura argentina, el liderazgo se entiende como un cúmulo de virtudes de mando. Parece hacerse un culto del líder, enfocado hacia el jefe carismático y mítico, el semidiós de dotes sobrenaturales. Una larga tradición de caciques, capitanejos y señoríos pseudofeudales en las regiones y provincias, de dictadores supremos, constituciones presidencialistas y líderes nacionales populistas en la política, y de comandantes de halo místico en lo militar han sobredimensionado el afán personalista.

Esta concepción individualista y autoritaria, ¿no ha obrado negativamente en nuestra idiosincrasia presente? ¿No ha afectado el valor del conjunto, del equipo o, al menos, de una masa crítica? ¿No demerita, en lo militar, la importancia de un estado mayor, de los segundos comandantes, de los jefes y los subordinados? ¿No impacta, incluso, sobre la descentralización y la delegación de funciones o de responsabilidades?

La historia escrita con espíritu fundacional generó en San Martín al «Santo de la Espada» y al «Padre de la Patria», un gran líder. Pero, ¿qué hubiera sido de él sin un Capitán Bermúdez y un Sargento Cabral en San Lorenzo? ¿Cómo hubiera podido conducir la campaña a Chile y a Perú sin el apoyo de Pueyrredón, sin subordinados como Soler, Las Heras o Lavalle? Brown, de quien se dijo póstumamente que «valía como una flota entera», nunca tuvo a su disponibilidad más que una escuadrilla, pero la tuvo con Esporas, Rosales y Drummonds. Los batallones para la Guerra de la Triple Alianza se formaron con compañías de alumnos del Colegio Nacional Buenos Aires, no solo con avezados Patricios.



Tres facultades hay en el hombre: la razón que esclarece y domina, el coraje o ánimo que actúa, y los sentidos que obedecen.

Platón (427 AC-347 AC)

Sin duda tuvimos hombres destacados, con gran mérito propio, pero rodeados de otros grandes en escalones secundarios, seguidos por dotaciones bien dispuestas, provenientes de un pueblo en armas, gobernado (no sin conflictos y discusiones) con la suficiente convicción en pos de un ideal.

Si hoy hiciéramos una matriz de *fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas*, ¿qué pondríamos en estos aspectos? Claro, la respuesta será siempre subjetiva.

Pero yo no dudo de la preparación técnica de los cuadros profesionales de las fuerzas ni de su alto espíritu, pese a la adversidad. Esas siguen siendo *fortalezas*.

El cambio de gestión ejecutiva nacional parecía una *oportunidad*.

Dónde encuadrar la visión estratégica de los líderes políticos, máxime respecto del empleo del instrumento militar, es, para mí, un interrogante permanente, como lo fue durante los pasados treinta y cinco años. Tal vez allí perdure una constante *amenaza* existencial y esencial.

En cambio, el largo proceso de desatención de las necesidades materiales de las fuerzas armadas es una seria *debilidad*, que se ha hecho estructural.

Los fracasos políticos que incluyeron el empleo de las fuerzas armadas no deben ser enteramente atribuibles a los fallos militares. De igual modo, la gestión política del instrumento militar no es mero arbitrio político. Las Fuerzas Armadas parecieran necesitar un nuevo tipo de gestión que les permita un diálogo y una planificación fluidos con los interlocutores de la política, para consolidarse como herramienta útil del Estado. Esto implica el riesgo de politizar las altas jerarquías, cuando en el ámbito político el diálogo parece darse en ambientes de confianza, amiguismo o complicidad.

San Martín y Brown no fueron políticos; su relación con los políticos fue escasa, a lo sumo epistolar. Lamentablemente los tiempos han cambiado. Para las FF. AA., siguen siendo momentos inciertos.

Dejando de lado, en forma temporaria, estas apreciaciones parciales, podríamos tratar de vislumbrar qué aspectos positivos nos dejan las experiencias de conflagraciones y de escaladas militares que, íntimamente, tendemos a apreciar de modo negativo. Voy a saltar, en forma explícita, el conflicto armado interno de la década de 1970 por la continua y aún presente incidencia en la política nacional y su ámbito judicial.

1. La movilización de 1978 por el litigio sobre las islas del Canal Beagle

En el año 1978, la disputa con la República de Chile por la determinación del trazado del canal Beagle, que implicaba cuestiones de soberanía sobre las islas Picton, Lennox y Nueva, otros archipiélagos menores y una amplia área marítima hasta el Cabo de Hornos, alcanzó su clímax. El debate llegó a instancias arbitrales, y el fallo no sería aceptado con facilidad. Ambas naciones se alistaron militarmente para sostener, con las armas, sus pretensiones. La movilización de reservas y de todos los medios del potencial nacional significó un costoso esfuerzo económico y una prueba severa de todos sus recursos. La mediación papal de Juan Pablo II por medio de su delegado, el Cardenal Samoré, detuvo la confrontación apenas horas antes de la hora H del día D, la medianoche del 22 de diciembre.

Sin embargo, esa preparación y ese despliegue colaboraron en forma concreta para la redeterminación de la doctrina naval, los procedimientos operativos y el ajuste de los sistemas



Es preciso saber lo que se quiere; cuando se quiere, hay que tener el valor de decirlo, y cuando se dice, es menester tener el coraje de realizarlo.

Georges Clemenceau
(1841-1929)



Donde hay una empresa de éxito, alguien tomó alguna vez una decisión valiente.

Peter Drucker (1909-2005)

de armas integrados. En la Armada, la Flota de Mar, la Infantería de Marina, la Aviación Naval, la Fuerza de Submarinos, la Agrupación de Lanchas Rápidas y las Fuerzas Especiales probaron sus capacidades y sus limitaciones en un riguroso ejercicio, que no careció de ensayos realistas ni de momentos de tensión muy álgida con elementos de las fuerzas trasandinas.

Todo ello constituyó un inestimable ensayo⁶ para las operaciones de Malvinas, que sobrevendrían apenas tres años después, en abril de 1982.

Asimismo, la conciencia del agotamiento operativo de los medios aeronavales aceleró las tratativas de compras y la renovación de submarinos, aviones de ataque, destructores, corbetas y equipo de IM. Entre otras medidas, se adquirieron inmediatamente las corbetas A69, los destructores clase Hércules (T42), las lanchas rápidas A.R.A. *Intrépida e Indómita*, las patrulleras tipo A.R.A. *Baradero* y los vehículos anfíbios LVPT⁷; se instalaron misiles MM38 en los destructores clase Fletcher, y radares (965) y misiles antiaéreos filoguiados Sea Cat en el crucero A.R.A. *General Belgrano*. Con mayor plazo de entrega, se encargaron los submarinos TR1700, las fragatas Meko 360 y corbetas 140, los aviones Super Étendard con misiles MM39 y la artillería antiaérea de IM con los Fly Catcher. El Ejército reemplazó sus tanques con los modernos TAM de fabricación nacional. La Fuerza Aérea adquirió los Mirage y Dagger. La modernización y el reequipamiento militares fueron sustanciales.

2. La guerra de Malvinas e islas del Atlántico Sur

¿Puede la guerra por las islas del Atlántico Sur ser considerada una derrota? Efectivamente, hubo una capitulación militar el 14 de junio de 1982, pero los alcances de una campaña no se deben acotar a objetivos de ocupación militar. La guerra es la continuación (en todo caso, una parte) de la política de un Estado. La República Argentina carece hoy de un importante sector marítimo e insular de antigua posesión y larga reclamación por derechos. Los archipiélagos de Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, con el amplio sector de mar sobre el que extienden jurisdicción, se encuentran bajo ocupación del Reino Unido. Esa dominación ilegítima nunca ha sido tan difundida internacionalmente ni tan claramente expuesta (y opuesta) en los foros internacionales como desde 1982. La guerra, con la difusión que mereció en el marco de la confrontación hemisférica entre la OTAN y el Pacto de Varsovia, desafiando una de las potencias aliadas de los Estados Unidos, puso la demanda argentina en conocimiento y debate mundial. Eso continúa⁷.

Con la existencia de ricas pesquerías y de abundantes sustratos petrolíferos o gasíferos, la pretensión nacional seguirá siendo de lejana obtención. Sin embargo, el reclamo y sus justificaciones, así como la determinación propia por recuperarlas, se han hecho claros a todo nivel, nacional e internacional, merced a la Guerra de Malvinas. También en el identitario nacional, el sentimiento de arrebato y de recuperación se ha enraizado más y más desde 1982.

La guerra, como continuación de la política, ha expuesto los objetivos nacionales, que no han cesado por la circunstancial rendición de plaza. Por el contrario, el RUGB siente la amenaza, o declara sentirla, y justifica, así, una fortaleza en Malvinas y la renovación de su fuerza naval con dos enormes portaaviones de 70 000 toneladas, para resguardar la incipiente explotación de hidrocarburos.

Ese mismo debería ser el argumento argentino para repotenciar sus fuerzas aeronavales, submarinas y de infantería de marina, además de su Fuerza Aérea y su Ejército. El efecto directo de la amenaza constante no solo incrementa los costos operativos de cualquier actividad económica isleña, sino que encarece la política exterior británica, que, sin el respaldo de legitimidad, solo es sostenible por la fuerza. El fortalecimiento argentino impone mejores condiciones de diálogo, en pie de igualdad, al tiempo que reduce la aceptabilidad, en términos de costo-beneficio, de sostener las islas.

⁶ Tomado casi tal como se entiende en la doctrina naval argentina.

⁷ La salida unilateral del RUGB de la Comunidad europea —conocida como Brexit— ha generado tensiones entre las naciones del viejo mundo, que amenazan con retirar el apoyo a Gran Bretaña en la continuación de esta usurpación.

3. La campaña ribereña de la Vuelta de Obligado y otros combates

El combate de Vuelta de Obligado, en 1845, en una curva⁸ del Río Paraná ante una poderosa fuerza expedicionaria británico-francesa, expone los aspectos ambiguos y fugaces de una derrota táctica, que fue una victoria estratégica.

La fuerza invasora extranjera había tomado, por asalto sorpresivo y sin declaración de guerra, la flota argentina en Montevideo. Luego, bloqueó los puertos nacionales e incursionó en el río Paraná, para alentar un movimiento secesionista en Corrientes. Con la escuadra capturada y la mayor parte del ejército nacional abocado a las guerras interiores en Corrientes y contra fuerzas del Uruguay, la resistencia se planteó desde lo posible.

Se estableció un plan de desgaste, con baterías costeras en las márgenes del Río Paraná. El primero y más duro combate fue presentado en Vuelta de Obligado. Tras la ruptura de las barreras de cadenas en el curso fluvial, la toma y el desmantelamiento de los barcos remanentes y la destrucción de las trincheras artilladas, la expedición incursora procedió aguas arriba. Todo el trayecto de subida hacia la ciudad de Corrientes fue hostigada por nuevas plazas de artillería, improvisadas desde los barrancos. Finalmente, los buques enemigos, llegados a su destino, encontraron el camino de retorno igualmente dificultoso para sus logísticos. Su ruta de repliegue fue igualmente ardua, ya que recibieron constante fuego de asedio. Nuevos combates en San Lorenzo, paso El Tonelero y la Angostura del Quebracho ampliaron sus bajas y daños. Al zafar de las fauces del río, sus comandantes desestimaron cualquier nuevo empeñamiento.

La Vuelta de Obligado fue el mayor enfrentamiento de esa campaña, considerada la cuarta Invasión Inglesa. Fue, objetivamente y como combate aislado, una derrota de las fuerzas argentinas. El resto de los encuentros fueron poco más que escaramuzas. Sin embargo, la serie de pírricas victorias de los aliados hizo de la campaña un excesivamente lento y costoso éxito. Un fracaso de los invasores.

A la postre, el Reino Unido y Francia reconocieron que el Río Paraná era una vía de agua interior y concedieron la soberanía argentina sobre él, con el derecho a regular su navegabilidad. Tratados posteriores con el Paraguay y el Brasil abrieron esas aguas a quienes comparten su cauce alto.

CONCLUSIONES

Las derrotas son hitos pasajeros en la historia de una armada, en el devenir de un país. Como evento doloroso, sacude y cuestiona las capacidades propias y plantea un severo análisis. Sin embargo, esa examinación es una oportunidad de reorganización y de reestructuración de los medios y la doctrina, o del camino para alcanzar los objetivos planteados.

Un camino tiene siempre etapas de reflexión, paradas y retrocesos para reencauzarse, tomar nueva fuerza y seguir. Un fracaso es un tropiezo; una derrota es un traspie. Los objetivos nacionales no han cambiado.

La fama de la invencibilidad muchas veces es el producto de una astuta estrategia de acción psicológica (PsiOps) o de manejo de la imagen; *marketing* de guerra. Si nuestro principal desafío diplomático y deuda pendiente es la recuperación de las islas atlánticas, el marco marítimo impone un adecuado análisis desde ese enfoque.

La marina británica se ha elaborado, desde tiempos virreinales, una pretendida máscara de imbatibilidad. Pocos recuerdan estruendosos fracasos, como los que sufrió en nuestras

**Lo que hace
a los héroes
y a los santos es
la capacidad de
realizar diariamente
y pronto su deber.**

Autor desconocido

⁸ Vuelta es la forma de denominar las curvas del río en el léxico fluvial.





**En la guerra,
ideterminación!**

Winston Churchill

mismas costas o los que le infringió la Armada Española al mando del Almirante Blas de Lezo («medio hombre», según los maledicentes) en la pretendida invasión de la flota del Almirante Vernon a Cartagena de Indias en 1741, o el Almirante Gutiérrez de Otero al propio Horatio Nelson en Tenerife, en 1797. O el conflictivo resultado de Jutlandia, una derrota táctica a manos de la Escuadra de Mar germana en la Primera Guerra Mundial.

La victoria y la derrota son dos caras de la misma batalla, pero como una moneda, su valor en el mercado es siempre relativo, y su mayor apreciación la hace el portador.

¿Podemos asumir que las instituciones sufren depresiones? Si así fuera, parecería que habría causas suficientes para diagnosticar ese cuadro a nuestras FF. AA.

Pero acaso, ¿es posible hacerlo cuando las FF. AA. tienen una altísima rotación y renovación del personal que, además, ingresa a ellas por incentivos esencialmente vocacionales? Aunque esto se asuma como cierto, sin apoyo de más evidencia que la propia intuición, no es menos cierto (bajo las mismas bases) que los cuadros pasan por un proceso formativo en escuelas y en centros de incorporación dirigidos por veteranos, que transmiten los saberes profesionales, pero también contagian la «cultura institucional». Me apresuro a aventurar que si esos instructores y líderes tienen una carga emocional y una cierta apreciación compartida de la situación institucional directa o indirectamente la trasladarán a los nuevos reclutas.

Mucho más si una situación que marca una tendencia se reitera continuamente. Por ejemplo, si el acoso político no ha mermado en forma sustancial, y la impronta mediática que se transmite de las fuerzas se mantiene intencionalmente atada a los errores o los fracasos del pasado, a causas judiciales que se montan sesgadas y a enfoques ideológicos tendenciosos por más de 30 años.

Es decir que aunque haya renovación de cuadros y la base vocacional sea fuerte en los novatos, el hostigamiento continuo y la conducción superior permeable a la influencia política generan un clima interno que se siente bajo estado de sitio.

Tal vez muchas cuestiones trascendentes no sean tan subjetivas: ¿Hay acaso nuevos medios o materiales modernizados? ¿Se adecuó el presupuesto a las necesidades de despliegue operacional y funciones operativas? ¿Se definieron políticas, misiones claras u objetivos concretos para las FF. AA.? ¿Finalizaron las acciones judiciales revisionistas de un pasado doloroso o se aplica en ese revisionismo una vara de imparcialidad, ecuanimidad y legitimidad apegada al plexo legal constitucional? ¿Qué historias y comentarios predominantes se hacen en los canales oficiales de radio y de TV sobre las FF. AA.? ¿Se reconocen la labor, el mérito y el riesgo de las actividades castrenses con salarios y retiros acordes (o siquiera equivalentes a los de otras reparticiones oficiales, como los judiciales, diplomáticos legislativos o incluso las FF. SS.)?

La lista de cuestionamientos podría seguir, pero se acota con la intención de demostrar, de alguna manera, que el agobio no es solo una percepción unilateral y subjetiva. Sin embargo, tal vez influido por la misma subjetividad, me es difícil señalar acciones efectivas para revertir ese sentimiento de agobio y de depresión.

En cualquier caso, si un diagnóstico es acertado, se espera que el tratamiento lo sea en la misma medida.

Y entonces, ¿cuál es la receta para esta situación? Si fuera obvia, ya hubiera sido encontrada, lo mismo si fuera simple o barata. Las prescripciones simplistas y unicasuales suelen ser erradas, y tampoco hay una praxis de aplicación casera con resultado asegurado. Con esa excusa clara y evidente, la propuesta es tan amplia y evasiva como los eslóganes de una

campana electoral: liderazgo situacional, relación bidireccional fluida con el PEN, definición de misión-objetivos-funciones, modernización del equipamiento, etc.

Es cierto, es una lista ambiciosa y casi utópica. En ella, lo primero que destacamos (y en eso hemos sido coherentes con el espíritu de este escrito) es el *liderazgo*.

Sin embargo, las nuevas escuelas de negocios, de las que estamos brevando también los militares, han conferido al liderazgo un rol importante, pero restringido a la construcción y el manejo de grupos (*team building, team managing*), a la relación interpersonal del jefe y los subordinados o a la dirección de un conjunto humano laboral. Lleva mucho de psicología o de sociología. En nuestra vieja tradición, ese concepto no era tan gravitante, y las cuestiones de mando no eran limitadas a la cuestión social, sino que siempre se focalizaban en los objetivos o la «misión», en el saber hacer y dirigir. De ahí que nuestros viejos manuales (esos que nunca terminamos de leer) se titularan *Arte del Mando Naval*, porque el liderazgo no es tal sin una razón, y no se encuentra limitado a pares y subalternos, sino que está inmerso en una cadena donde también hay superiores, hay influyentes agentes externos, hay competencia y apremios. Y es un arte, pues no hay reglas estrictas ni recetas de vademécum. Se definía *mando o conducción*.

Entonces, resaltamos y priorizamos el liderazgo. Primero, porque es el único ítem de la lista que depende casi exclusivamente de las propias instituciones. Segundo, porque ya afirmamos que cualquier apreciación de la realidad es subjetiva, y es la propia visión (o mentalidad) la que condiciona la percepción. Luego, porque está en un mando clarividente y hábil la conducción de toda crisis en su conjunto, como el dominio del timón en la tempestad. También, porque las armas no son manejadas por tecnócratas o por empleados burócratas sino, justamente (como destacamos en las páginas precedentes), por espíritus movidos de vocación que se movilizan por estímulos e incentivos espirituales e ideales.

Tiramos la piedra (bien conocida) y escondemos la mano, batiéndonos en retirada. No tenemos la receta: el liderazgo es una cualidad difícil de adquirir y de desarrollar. Sabemos que pueden educarse ciertas cosas, y otras son innatas, que unas dependen del entorno, mientras que hay características propias de cada equipo y condiciones muy personales. El liderazgo se cataloga en estilos clasificables (muy propio de la metodología taxonómica académica), pero resulta impredecible de antemano. Y no queda limitado al manejo de pequeños equipos humanos aislados, sino también a las grandes instituciones, sumergidas en sociedades complejas, con una amplia red de vinculaciones exteriores, con capacidad de diálogo frontal con las autoridades superiores y facilidad para comunicarse e influir en los niveles políticos más altos.

El piloto de esta tormenta aún no ha llegado. Más de tres décadas de democracia nos lo demuestran, y el penoso manejo político y mediático del luctuoso hundimiento del submarino A.R.A. *San Juan* lo ratifica.

Pero no se trataría de un cierto comandante individual, al estilo mesiánico que caracteriza nuestra idiosincrasia. Los cambios y los azares no se conducen unipersonalmente. Con seguridad, requerirá, como aquella generación de la década de 1980, un grupo amplio, una «masa crítica» de suficiente volumen para producir el fermento que haga levar el resto.

La figura del *líder*, ese prohombre en su corcel con la espada desenvainada en alto o en un puente descubierto con el catalejo enfocado al horizonte, no existe (acaso no ha existido nunca). Quizá sea más realista pensar en la sinergia de un proactivo grupo de jefes de todos los niveles, con una mentalidad amplia y comunión de ideas, que alcancen a mirar más allá de las murallas percibidas y de los límites construidos por una ficción social, generen una visión y se pongan en rumbo a ella. ■



**No basta saber,
se debe también
aplicar. No es
suficiente querer, se
debe también hacer.**

Johann Wolfgang Von Goethe

BIBLIOGRAFÍA

- Guía de Conducción para el Ejercicio del Mando Naval, Dr. Ariel E. Bianchi, Dirección General de Instrucción Naval, Armada Argentina, 1988.
- Arte del Mando Naval, Escuela Naval Militar, A.R.A., ediciones varias.
- Credo del Oficial de la Armada.

LA ARGENTINA Y LA NECESIDAD DE UN PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

Roberto O. Novais



La infraestructura portuaria de nuestro país adolece de la falta de un verdadero puerto de aguas profundas. Nuestros principales puertos están en aguas fluviales y marítimas, como el Río de la Plata y el Río Paraná, y los puertos en la ribera marítima, como son Mar del Plata, Quequén, Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, Río Gallegos, Ushuaia y otros de menor relevancia, por sus características y su ubicación geográfica, lejos de las fuentes de producción, no satisfacen la necesidad de una operatoria a gran escala, de acuerdo con la tendencia del transporte marítimo, que tiene buques cada vez más grandes y, consecuentemente, de mayor calado.

Esta característica de los buques hace que se necesiten puertos de mayores dimensiones y de mayor profundidad para poder operar este tipo de embarcaciones y para que estas eviten navegar por aguas restringidas.

Después de las obras de ampliación del Canal de Panamá, los nuevos buques denominados post- Panamax, que pasan por las nuevas esclusas, tienen las siguientes dimensiones:

Eslora: 350 m / Manga: 49 m / Calado: 15 m

Capacidad de transporte de contenedores: 10 000 TEU (TEU: unidad de capacidad de un contenedor de 20 pies).

En la versión granelero (*bulkarrier*), tiene una capacidad de 100 000 toneladas.

La tendencia mundial del transporte marítimo hace que sea necesario, por las dimensiones de los nuevos buques de carga, operar desde puertos centrales y luego distribuir, con buques más pequeños, las cargas a los demás puertos que, por los motivos expuestos, no permiten la operación de estos superbuques.

El tamaño de los superbuques no permite su operación en aguas restringidas; por consiguiente, los puertos deben estar ubicados en lugares que no tengan canales de acceso o, en su defecto, que tengan canales de poca longitud, y deben tener dimensiones que permitan operar a estos superbuques sin inconvenientes.

Ya durante el gobierno del Proceso de Reorganización Nacional, se comenzó a estudiar y a elaborar un anteproyecto para la instalación de un puerto de aguas profundas en el litoral marítimo de la provincia de Buenos Aires, en la zona delimitada por la costa entre Punta Rasa y Punta Médanos, más precisamente cerca de esta última, proyecto que quedó en el olvido por diferentes circunstancias de tipo político y económico, entre otras, a pesar de su conveniencia.

El principal puerto cerealero de nuestro país está ubicado en el complejo portuario Rosario, ubicado en el kilómetro 420 del Río Paraná, y se extiende a lo largo de 54 kilómetros río arriba, con una profundidad mínima de 11 metros. Los superbuques no pueden acceder a este complejo cerealero, dado que tienen que navegar 670 kilómetros por canales y por aguas res-

El Capitán de Fragata VGM (R) Roberto Oscar Novais egresó de la Escuela Naval Militar como Guardiamarina del Cuerpo de Comando en 1962.

Estuvo destinado en el portaaviones ARA *Independencia*, efectuó el Curso de Aviador Naval en la Escuela de Aviación Naval donde obtuvo su certificación en su capacitación en 1965.

Entre otros destinos, estuvo en la Primera Escuadrilla Aeronaval de Propósitos Generales, Escuadrilla Aeronaval de Búsqueda y Salvamento y Escuela de Aviación Naval. En 1974, formó parte de la Plana Mayor de la fragata ARA *Libertad* en el X Viaje de Instrucción con la Promoción 103 de la Escuela Naval Militar.

En 1968, efectuó el Curso de Aplicación para Aviadores Navales, y en 1978, el curso de Comando y Estado Mayor. En 1977 y 1981, fue Subjefe de la Base Aeronaval Ezeiza. Fue Segundo Comandante y Comandante de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque.

En 1978, participó en el despliegue por el conflicto limítrofe con Chile en la Base Aeronaval Río Grande como piloto adscrito a la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque; en 1982, en el conflicto del Atlántico Sur, fue asesor de la Fuerza Aérea Argentina en la Base Aérea Militar de Despliegue San Julián y en la Base Aérea Militar Río Gallegos, donde participó en vuelos de patrulla, engaño radar y retransmisor de comunicaciones.



El principal puerto cerealero de nuestro país está ubicado en el complejo portuario Rosario, ubicado en el kilómetro 420 del Río Paraná, y se extiende a lo largo de 54 kilómetros río arriba, con una profundidad mínima de 11 metros.

tringidas; por ejemplo, en el Canal Punta Indio en el Río de la Plata, que se extiende a lo largo de 120 kilómetros desde el Pontón Recalada (en cercanía del puerto de Montevideo) hasta El Codillo, el ancho de solera (solera: fondo de canales y de acequias) no permite el cruce ni el sobrepaso de buques, con lo cual se transforma en un canal de una sola vía. Allí, el tránsito marítimo debe controlarse para que todos los buques naveguen, en determinados horarios, por la misma vuelta (en el mismo sentido) o, si navegan de vuelta encontrada (en distinto sentido), el tránsito debe coordinarse para que los eventuales cruces se produzcan en la denominada «zona de cruce», entre los kilómetros 181 y 194,4 del citado canal; de este modo, las autoridades marítimas deben manejar el tránsito de forma tal que el evento se produzca en ese tramo del canal, lo cual complica la operatoria y restringe la cantidad de buques que pueden hacerlo por su poca longitud. Ya adentrados en el Río Paraná, en cualquiera de sus brazos, existen pasos determinantes en los cuales puede operar un solo buque por sus dimensiones, tanto sea por el ancho como por la profundidad, y la restricción de maniobra para sortearlo. Estas restricciones se acrecientan con el tamaño del buque, hasta llegar a un tamaño que impide su pasaje.

A este complejo llegan, por año, aproximadamente 2100 buques, dado que se trata de un puerto eminentemente cerealero. La mayoría de ellos son de tipo Panamax *bulkcarrriers*, cuyas bodegas están acondicionadas para cargas a granel. Debe tenerse en cuenta que el tránsito de esos buques produce un oleaje que deteriora sustancialmente ambas costas del río por el cual navegan, que socava el talud de la costa, acción que produce su desmoronamiento; por consiguiente, si se pretende evitar que la ola trabaje sobre la costa del río, hay que hacer obras para impedirlo.

Otros puertos cerealeros, pero en menor escala, son los de Quequén y Bahía Blanca; ambos sufren restricciones operativas por no contar con posibilidades de ampliación, por tener canales de acceso muy extensos o por requerir maniobras dificultosas debido a las dimensiones del antepuerto (el caso de Quequén).

El principal puerto de contenedores es el puerto de Buenos Aires que, por su disposición y su tamaño, requiere una modificación sustancial en sus instalaciones: la eliminación de las dársenas para poder trabajar en forma eficiente a fin de bajar los costos. Cuenta con un obstáculo insalvable, que es la disposición de espacio para su ampliación. Además, está ubicado en el centro administrativo y comercial de la ciudad capital de la República, por lo que el tránsito desde y hacia el puerto se torna muy complicado (el voluminoso tránsito de camiones pasa a escasos 150 metros de la Casa de Gobierno). Tomemos en cuenta que los buques de mayor tamaño que operan en el mencionado puerto tienen una capacidad de aproximadamente 6000 TEU. Si los contenedores son trasladados, se necesitan 3000 camiones o vagones de ferrocarril para su movimiento (la capacidad de un camión o vagón de ferrocarril es de 2 TEU), tanto para los que desembarcan como para los que embarcan, si bien no tienen que ser todos al mismo tiempo, dado que se hace el correspondiente acopio en las playas contiguas al muelle. No obstante,

esto da una idea del movimiento de transportes que requiere cada uno de los buques que opera en la terminal. Hay que tener en cuenta, también, que no opera solamente un buque, sino que lo hacen varios al mismo tiempo, con lo cual el movimiento de camiones y de vagones de ferrocarril se acrecienta notablemente, con los consiguientes problemas que ello trae aparejado.

Las autoridades están elaborando un proyecto de remodelación del puerto de Buenos Aires, que saldrá a licitación próximamente, para adecuar su operatoria a las actuales pautas de operación portuaria. Entre los considerandos para esta remodelación, se prevé un desarrollo del comercio que estima, para el año 2030, un movimiento anual de 2 400 000 TEU. Esta cifra significa el movimiento de 1 200 000 camiones o vagones de ferrocarril para satisfacer esta demanda, lo que requiere el movimiento de 3288 camiones o vagones ferroviarios diarios (2,3 camiones o vagones ferroviarios por minuto), lo cual da una idea de los inconvenientes que ello acarrearía a la ciudad de Buenos Aires, dada la ubicación del puerto.

El puerto de Dock Sud, que se encuentra próximo a la boca del Riachuelo y que es complementario al puerto de Buenos Aires, adolece de los mismos problemas: su capacidad de expansión se ve muy limitada por la ubicación y la falta de espacio, y lo complicado de la maniobra para el ingreso de los buques de gran tamaño que allí deban operar.

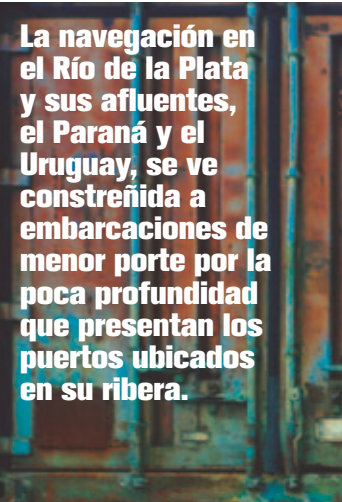
Las autoridades de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables están elaborando un proyecto de rectificación del canal de acceso al Río de la Plata, abriendo un nuevo canal complementario al Canal Punta Indio, al cual se le dio el nombre de Canal Magdalena. Este correrá desde el kilómetro 143,9 en dirección SE y tendrá una longitud de 62 kilómetros, una profundidad de 14 metros y un ancho de solera que permitirá el pasaje de dos buques simultáneamente de forma segura y sin inconvenientes.

Vemos que ello significa un gran progreso, pero no deja de ser un paliativo para la situación actual, dado que está vedado el uso por parte de los superbuques, debido a las restricciones operativas mencionadas, por más que se profundice el canal.

La navegación en el Río de la Plata y sus afluentes, el Paraná y, especialmente, el Uruguay, se ve constreñida a embarcaciones de menor porte por la poca profundidad que presentan los puertos ubicados en su ribera. El Uruguay, especialmente no tiene un tránsito significativo.

Los buques con destino a los puertos ubicados en esos ríos, tanto de entrada como de salida, necesitan utilizar servicios que están arancelados; de ellos, los más importantes son los peajes y los servicios de practica que, para el complejo portuario de Rosario, implican un costo de U\$S 172 500. Deben agregarse los días de navegación que insume llegar a ese destino, desde el pontón intersección en la rada del puerto La Plata que insume una navegación de 36 horas promedio, tanto de ida como de vuelta, dado que, hacia Rosario, se navega río arriba con la corriente en contra y, por consiguiente, se tarda más tiempo y, para salir hacia la boca del Río de la Plata, se navega con la corriente a favor, por lo que el tiempo de navegación es menor. El costo operativo diario de los buques tipo Panamax es de U\$S 25 000, con lo cual tres días de navegación tienen un costo de U\$S 75 000.

Los buques que provienen del exterior del Río de la Plata, para ingresar en él, deben fondear en las inmediaciones del Pontón Recalada, que se halla en cercanías del puerto de Montevideo, a la espera de la autorización de la navegación a su puerto de destino; ello depende de que tenga otorgado el sitio de amarre en este. Esta espera tiene un promedio de tres días. Una vez otorgado el permiso, el práctico embarca y navega hasta la denominada zona común, en proximidades del puerto de La Plata, donde nuevamente fondea para desembarcar el práctico del Río de la Plata y embarcar el práctico del Río Paraná, a fin de continuar la navegación hacia su destino. Esta espera puede durar hasta cinco días. Mantener el buque inoperativo durante las esperas tiene un costo similar al costo del buque navegando.



La navegación en el Río de la Plata y sus afluentes, el Paraná y el Uruguay, se ve constreñida a embarcaciones de menor porte por la poca profundidad que presentan los puertos ubicados en su ribera.

Los buques y la carga están asegurados, y cuando deben navegar por aguas restringidas, los costos del seguro aumentan por el riesgo que implica hacerlo en ellas, todos se suman al valor del flete, lo que lo encarece en forma significativa.

A ello hay que sumar el peso que tiene para el país mantener las vías navegables en condiciones de uso, fundamentalmente en tareas de dragado y de balizamiento, para sostener, en el tiempo, profundidades que permitan operar los buques tipo Panamax

De tener un puerto de aguas profundas en el lugar mencionado anteriormente, se evitarían todos los costos derivados de la operatoria de grandes buques en el Río de la Plata y sus afluentes, sumado a que el costo del flete de los buques tipo post-Panamax es menor al de los del tipo Panamax, que son los de mayores dimensiones que pueden operar en los ríos mencionados; por lo tanto, tendríamos una reducción sustancial del valor del flete desde y hacia nuestro país, lo que nos colocaría en una situación más ventajosa de la que tenemos actualmente.

Con el puerto de aguas profundas, el buque minimiza el tiempo de navegación en canales —si los hay—, dado que estos por lo general tienen muy poca longitud, y accede rápidamente a aguas abiertas, donde no tiene restricciones operativas, lo que incide aún más en un abaratamiento del flete.

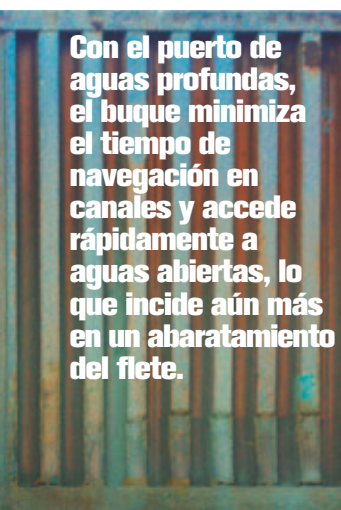
La construcción del nuevo puerto se hace según los estándares actuales de los puertos, con toda la infraestructura de acuerdo con la demanda de los nuevos superbuques.

El puerto debe estar dotado de servicios acordes además de con una infraestructura de servicios conforme al volumen de carga, con amplias playas para estacionamiento de contenedores y de silos de acopio de granos, teniendo en cuenta que estos buques operan por encima de los 10 000 contenedores por buque o, en el caso de cereales, de 100 000 toneladas. Las playas deben poder albergar como mínimo 20 000 contenedores por buque, 10 000 que desembarcan y 10 000 que embarcan, dado que los armadores requieren que el buque permanezca en puerto el menor tiempo posible. Por tal motivo, si el puerto está diseñado para operar con 5 buques simultáneamente, la capacidad de la playa de estacionamiento de contenedores debe ser como mínimo de 100 000 contenedores. Lo mismo ocurre con los granos: la capacidad de los silos debe ser tal que permita una operación fluida. Para operar con un buque granelero de 100 000 toneladas, se necesita un silo con capacidad equivalente y, si se opera con más de un buque a la vez, la capacidad debe estar de acuerdo con la cantidad de buques que puedan operar en forma simultánea.

Para todo este volumen de carga debe haber infraestructuras viales y principalmente marítimas y ferroviarias, a fin de satisfacer ese movimiento. Téngase en cuenta que cada vagón ferroviario lleva dos contenedores de 20 pies o uno de 40 pies, o que el vagón granelero tiene una capacidad de 128 metros cúbicos y 66 toneladas, lo que da una idea de la cantidad de vagones que deben ingresar al puerto para acarrear los contenedores o el grano, que salen o entran al puerto. El transporte ferroviario, además de ser más barato que el transporte por camiones, permite mover una mayor cantidad de carga sin que ello afecte el tránsito en las rutas.

Cada camión lleva, en el caso de granos, 35 toneladas o dos contenedores de 20 pies o uno de 40, lo que puede dar una idea de la cantidad de camiones necesarios para poder alimentar la terminal portuaria con los contenedores o el grano necesarios para cargar un buque de las características de los post-Panamax. Las rutas de acceso a la terminal portuaria deben tener varios carriles por calzada para que el volumen de camiones que transitan por ellas no entorpezca la normal circulación del resto de los vehículos y pueda dar lugar a un abastecimiento fluido, eficiente y suficiente para la operatoria de la terminal portuaria.

En proximidades del puerto, debe haber disponible una serie de servicios para las demandas de los buques que operan en él, como son el abastecimiento de combustible, víveres, agua,



Con el puerto de aguas profundas, el buque minimiza el tiempo de navegación en canales y accede rápidamente a aguas abiertas, lo que incide aún más en un abaratamiento del flete.



provisiones, remolcadores para las maniobras de atraque y zarpada, establecimientos habilitados para las reparaciones, asistencia sanitaria para atender a las tripulaciones que así lo requieran, facilidades para el cambio de tripulación, alijos de carga, inspectores de cargamento, aduana y agentes marítimos, entre otros.

Como se ve, no es solo la construcción del puerto, sino toda la infraestructura que lo acompaña, la cual debe estar perfectamente planificada y prevista para satisfacer el normal funcionamiento del puerto, ya sea de las instalaciones portuarias como de las actividades conexas.

Para que el sistema de movimiento de cargas mejore en eficiencia, calidad y velocidad en cuanto al abastecimiento de estas a los lugares de embarque, hay que implementar el sistema de traslado de cargas denominado «intermodal», como lo han hecho aquellas naciones que han incrementado su comercio, lo cual implica un movimiento de un mayor volumen de carga, con menor manipuleo y, consecuentemente, con menor deterioro.

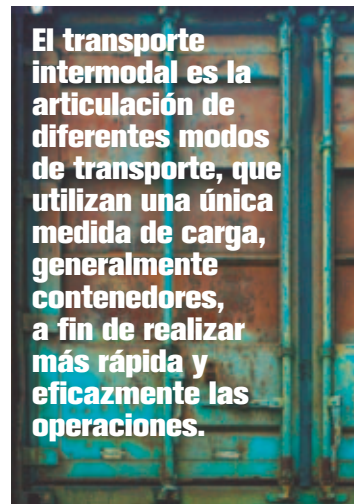
El transporte intermodal es la articulación de diferentes modos de transporte, que utilizan una única medida de carga, generalmente contenedores, a fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de materiales y mercancías, empleando camiones, ferrocarril, barcazas, buques pequeños o cualquier otro tipo de transporte terrestre, marítimo o fluvial. La ventaja de este sistema es que se consolida la carga en el contenedor en su lugar de origen y se desconsolida en su lugar de destino; lo que cambia de medio de transporte es el contenedor y no la carga que va dentro de él, con lo que se evita su deterioro cuando se pasa de un medio a otro, por la manipulación que se produciría en la operación.

Este sistema necesita una eficiente red caminera y ferroviaria y un sistema de transporte fluvial o marítimo, dado que los contenedores son transportados en camiones desde su lugar de origen hasta la playa ferroviaria más cercana o el puerto fluvial o marítimo, para continuar su traslado hasta el puerto principal y embarcarlos en los superbuques que operan en ellos.

Por lo expuesto, para abaratar los costos de los fletes, no solo se necesita un puerto de aguas profundas, también se necesita un sistema integrado de transporte como complemento y los servicios que demanda esta operatoria. De qué vale tener un puerto de aguas profundas si el sistema de transporte que lo abastece no cumple con los requerimientos del puerto.

La planificación de este tipo de puertos exige que el resto de la infraestructura esté acorde a la capacidad del puerto; si ello no se cumple, estaríamos ante la presencia de un nuevo «elefante blanco», que será muy bonito, pero que no cumple con el cometido para el cual fue planificado. ■

El transporte intermodal es la articulación de diferentes modos de transporte, que utilizan una única medida de carga, generalmente contenedores, a fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones.



Homenaje a Domingo Faustino Sarmiento y entrega de Premios del Boletín del Centro Naval

11 de septiembre de 2019

Como es costumbre en el Centro Naval, todos los 11 de septiembre, aniversario del fallecimiento de Domingo Faustino Sarmiento, se celebra un homenaje a su célebre personalidad, y se entregan los premios del Boletín del Centro Naval.

Luego de las estrofas del Himno Nacional Argentino se llevó a cabo el Acto Académico a cargo de la Dra. y Magister Sabrina Carlota Ajmechet, previa presentación del Capitán de Navío VGM (R) Mario I. Carranza Hortelup, Presidente del Comité de Socios de la Institución.

Una vez finalizada la exposición se entonó el Himno a Sarmiento.

A continuación se procedió a la entrega de los Premios anuales del Boletín del Centro Naval.

PREMIO "DOMINGO FAUSTINO SARMIENTO".

Instituido para premiar al mejor trabajo sobre "Educación, Formación, Instrucción y Capacitación del Personal Naval".

De acuerdo con lo informado por el Consejo Editorial del Boletín del Centro Naval, el Premio "Domingo Faustino Sarmiento" ha sido otorgado al Señor Capitán de Fragata (R) D. Alberto E. Gianola Otamendi por su trabajo: "Las escuelas en los planes de Protección Civil. Un caso en Haití, luego del terremoto"; publicado en el BCN 849.

Fundamentos:

El relato de la escuela que el Padre Elie creó y dirigió en Haití no deja indiferente al lector y, en un artículo ameno, sencillo de comprender y que rescata los valores esenciales del ser humano, propone variadas y poco tratadas aristas de la educación en su versión más popular: la escuela. La apelación final es no solamente gravitante, sino que llama a la acción. Sus palabras son elocuentes, sencillas e inspiradoras: guardapolvos blancos, delantales por la esperanza, maestros por un futuro.

PREMIO "CAPITÁN RATTO".

Instituido para premiar al mejor trabajo sobre "Historia argentina y universal - incluyendo lo naval - y tradiciones navales".

De acuerdo con lo informado por el Consejo Editorial del Boletín del Centro Naval, el premio "Capitán Ratto" ha sido otorgado a la Señora Licenciada Dña. Fabiola Serralunga, por su artículo: "Defensa de costas y de puertos en la Argentina (1890-1905)"; publicado en el BCN 849.

Fundamentos:

Excelente trabajo, de relevante valor profesional, académicamente bien estructurado y en el que la defensa de costas y puertos en la Argentina (1880 - 1905), como temática naval, es desarrollada con la perspectiva de su contexto histórico.

Describe con la excelencia de un texto amigable los fundamentos en la razón de Estado y los determinantes geopolíticos pertinentes de dicho momento histórico, el alto valor del poder naval y de su articulación sistémica en relación con los intereses vitales de la nación.

Pondera los medios navales incorporados para su protección, sus necesidades operativas con posibilidades de despliegue, sus arsenales y apoyos logísticos estratégicamente ubicados, y éstos a su vez con sus respectivas defensas debidamente evaluadas y materializadas.

En el desarrollo de este trabajo, la autora explicita la referida articulación sistémica del poder naval concebido y logrado a fines del siglo XIX y principios del siglo XX, que resultó de sumo valor para la política internacional de nuestro país y la defensa de los intereses nacionales y marítimos en particular, contribuyendo al mantenimiento de la paz.

PREMIO "ALMIRANTE IRÍZAR"

Instituido para premiar al mejor trabajo sobre "Antártida Argentina, navegación, maniobras y seguridad en el mar".

De acuerdo con lo informado por el Consejo Editorial del Boletín del Centro Naval, el premio "Almirante



Irizar” ha sido otorgado al Señor Capitán de Navío (R) D. Pablo M. Bonuccelli por su artículo: “Las habilidades no técnicas en la gestión de los recursos del puente”; publicado en el BCN 845.

Fundamentos:

Excepcional artículo con un contenido original, sólidamente respaldado por la bibliografía seleccionada e íntimamente ligado a la actividad profesional. El análisis de los procesos y procedimientos del puente desde la teoría de sistemas es de gran utilidad para las jóvenes generaciones de Marineros.

El señor Capitán Bonuccelli se encuentra en Londres cumpliendo funciones ante la Organización Marítima Internacional, por lo que solicitó que el señor D. Ricardo E. Corbacho reciba el premio en su nombre. Entregó el Premio “Almirante Irizar”, el Señor Director del Boletín del Centro Naval, Capitán de Navío (R) D. Héctor Julio Valsecchi.

PREMIO “DOCTOR COLLO”

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

De acuerdo con lo informado por el Consejo Edito-

rial del Boletín del Centro Naval, el Premio “Doctor Collo”, ha sido otorgado al:

Señor Doctor D. Claudio A. Parica por su trabajo “Geología de las Islas Malvinas”; publicado en el BCN 848.

Fundamentos:

Muy interesante trabajo concretado con calidad técnico profesional, desde el dominio de la geología como disciplina específica.

Concita en el lector un significativo grado de interés, por enfocarse en los orígenes y constitución geológica de las Islas Malvinas como objeto primario, a la vez que informa sobre el devenir de las sucesivas eras y períodos geológicos de formación de los continentes del hemisferio sur y sobre las cuatro cuencas de recursos energéticos bajo el mar (Occidental, Oriental, Sur y Norte) que circundan las Islas Malvinas.

El Dr. PARICA se encuentra en Alemania por lo que lamenta no poder estar presente y ha solicitado que sea, el señor Capitán de Navío VGM (R) D. Eugenio FACCHIN, quien lo represente en esta oportunidad.

Entrega el Premio “Doctor Collo, el Señor Presidente del Consejo Editorial, Capitán de Navío VGM (R) D. Alejandro Tierno. ■

NAUFRAGIOS. DE LA TRAGEDIA AL APRENDIZAJE

Alberto Gianola Otamendi

Fotomontaje de la época
para ilustrar el naufragio
del *Sirio* en la prensa

(FDMALHAUT-MPBLOGSPOT.COM)



Las crisis suelen servir como disparadores de nuevas oportunidades para aquellos que se encuentran permeables a buscar la salida. De la misma manera, aquellas mentes abiertas al análisis de las causas de un incidente tratan de determinar los factores que condujeron a esa situación, para que sirva de enseñanza y para aprender de ella.

Con frecuencia, nos quedamos en el dolor, sin superar el duelo, pero hay numerosos ejemplos de la historia que nos sirven de modelo de aprendizaje y de superación positiva. Para eso sirve el estudio del pasado. Antiguamente, se editaba un folleto periódico de análisis de sumarios y de peritajes de averías y de colisiones. Era ilustrativo y educativo.

La reciente pérdida del submarino ARA *San Juan* es una tragedia que se ha magnificado con ribetes mediáticos y debates políticos. Sin embargo, no ha sido el primer hundimiento de una nave argentina ni el que se cobró el mayor número de víctimas. Repasemos algunos casos propios y ajenos.

Indudablemente, el hundimiento más famoso lo protagonizó el transatlántico RMS *Titanic*. Ocurrió el 15 de abril de 1912 en las frías aguas del Atlántico Norte; se cobró 1514 vidas entre las 2223 que transportaba. Adquirió magnitud cuando fue ampliamente divulgado en los medios de la época, porque se lo había presentado como inhundible en función de un diseño de compartimentación transversal y porque llevaba un pasaje de lujo. Al margen de consideraciones discutibles sobre el comportamiento de la tripulación y el procedimiento de abandono, se extrajeron otras notas determinantes para el futuro de la actividad naviera. Generó trascendentes cambios en las comunicaciones de rescate, en las normas del equipamiento para la supervivencia en el mar, en el ruteo en zonas de hielo y en el diseño de la estanqueidad completa, también en sentido longitudinal y vertical. Del impacto que generó, surgió la convención internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1914). En otro episodio similar en buques de pasajeros de esa época, el vapor español *Príncipe de Asturias* sumó 452 muertos en 1916, en las costas del Brasil.

El acorazado USS *Indianápolis* fue torpedeado por un submarino japonés en la Segunda Guerra Mundial. Entre las curiosidades del caso, que adquirió dimensiones de novela, se cuenta que el hundimiento se produjo ya finalizado el conflicto, dado que el comandante nipón desconocía la rendición de su país. Tras el abandono de la nave, casi la mitad de los sobrevivientes originales fueron atacados por tiburones. Por el carácter secreto de su misión, vinculada al lanzamiento de las bombas atómicas, su pérdida no fue advertida, lo que demoró la búsqueda de naufragos, que siguieron muriendo de sed y de insolación. Tres días después, un avión descubrió los escombros, y se inició su rescate. Perekieron 883 de sus 1169 hombres. El estremecedor hecho originó un severo e injusto juicio militar, en el cual incluso declaró el comandante japonés. También motivó la profunda revisión del sistema de información y de control de movimientos de buques y de aeronaves. Nuestra Armada Argentina abrevaría de esa fuente al establecer localmente los Mensajes de Movimiento¹ y las centrales de movimiento de los comandos de áreas y de bases navales. Para los buques civiles (mercantes, pesqueros, deportivos), se generaría el Servicio de Comunicaciones

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.

¹ Definidos en la publicación reglamentaria NOROP 01.



Aviso Somellera reflotado (PATRULLERASARGENTINAS.BLOGSPOT.COM)



Aviso Somellera (PATRULLERASARGENTINAS.BLOGSPOT.COM)

Usualmente se aprende más de los errores que de los aciertos, porque nos llevan a reflexiones más profundas.

para la Seguridad de la Navegación en la República Argentina (SECOSENA)².

Por el incremento del transporte marítimo de derivados del petróleo, la Organización Marítima Internacional (OMI) generó la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques

(MARPOL, 1973). Posteriormente, la presión de la comunidad ante varios eventos de buques tanqueros con derrames de hidrocarburos obligó a redactar, en forma tardía, el protocolo de 1978. Los casos marítimos más célebres son: el *Metula* (Magallanes, 1974), el *Exxon Valdez*, el *Prestige* (Golfo de Vizcaya, 2002) y la plataforma Deepwater Horizon (Golfo de México, 2012).

Citamos al *Metula* pues ocurrió en aguas del Estrecho de Magallanes, y su salvamento involucró al aviso ARA *Somellera*³. El superpetrolero *Exxon Valdez* adquirió celebridad no por haber cobrado vidas humanas, sino porque la impericia náutica de sus oficiales afectó seriamente un amplio ecosistema delicado y protegido. Las 37 000 toneladas de petróleo crudo derramadas el 24 de marzo de 1989 cubrieron 2000 kilómetros de la costa de Alaska e impactaron sobre la flora y la fauna marinas de la costa noroccidental americana. A raíz de ello, se cambió la legislación estadounidense y se emitió la Oil Pollution Act en 1990.

Por su parte, lo del *Prestige* fue aún peor, ya que su hundimiento a 250 millas de la orilla ibérica, con una pérdida de más de 65 000 toneladas de derivados de petróleo, devastó 2000 km de costa de Portugal, España y Francia, e impactó en una extensa zona pesquera. Se considera uno de los más complejos eventos de contaminación.

La plataforma Deepwater Horizon perforaba el pozo de Macondo en el Golfo de México cuando explotó, causó la muerte de 11 operadores y se hundió. Esto provocó un derrame calculado en más de 800 000 toneladas de crudo que cubrió las playas de Mississippi, Lousiana, Florida y Cuba. Es el peor daño accidental, ya que el mayor vertido intencional lo provocó Saddam Hussein durante la segunda guerra del Golfo (Irak, 2003). Por su parte, la peor tragedia en plataformas petroleras de *off-shore* corresponde al incendio de Piper Alpha, en el Mar del Norte, sobre la costa de Aberdeen, Escocia, en julio de 1988. Se cobró 167 vidas entre operarios y rescatistas. Muchos no llegaron a evacuar la instalación ni a tomar medidas de control inmediatas, pues la mayoría de los jefes y los supervisores murieron en la sala de control, en la primera explosión. Su revisión originó las Off-shore Installations (Safety Case) Regulations (1992) y varias normas operativas de seguridad.

La Armada posee, en su larga estela de tiempos de paz, un número de eventos luctuosos que marcaron distintas generaciones de marinos y proveyeron dolorosas lecciones. ¿Las hemos capitalizado a largo plazo?

² A través de una serie de ordenanzas marítimas —de la 8/69 a la 6/82— emitidas por la autoridad marítima nacional, la Armada Argentina, con estaciones costeras operadas por la PNA. Recordemos que la Prefectura Naval Argentina dependió operativa y administrativamente de la Armada Argentina desde su creación hasta 1984.

³ Sugerimos *El caso Metula*, de Jorge F. Schwartz, Instituto de Publicaciones Navales, Bs. As., 1978.

Torpedera *Espora* (HISTARMAR)Rastreador *Fournier* (HISTARMAR)Remolcador *Guaraní* (HISTARMAR)

La *Rosales*, el *Fournier*, el *Guaraní*, el *Ushuaia* y el *Leonor* son, entre otros, negras perlas de un rosario de siniestros mayormente evitables.

La torpedera *Rosales* naufragó frente a Cabo Polonio, Uruguay, en 1892⁴. Era un buque moderno, recientemente incorporado, pero pequeño⁵ para un viaje transoceánico. La marinería no tenía, entonces, un sistema de reclutamiento y de formación apropiado. Luego de una colisión, las reparaciones de su casco remachado nunca fueron completadas. El 9 de julio, los golpes de mar de un temporal reabrieron las chazas debilitadas y generaron una imparable vía de agua. En una evacuación muy cuestionada, se perdieron más de 70 tripulantes. Su número quedó siempre en dudas. El sumario militar se transformó en un juicio mediático, en que se debatieron las principales corrientes en pugna política.

El rastreador *Fournier* había sido construido en la Argentina y tenía apenas 10 años de uso cuando se perdió en aguas del Estrecho de Magallanes el 21 de septiembre de 1949. Toda su tripulación, de 77 personas, falleció ahogada o de hipotermia. Aunque se desconocen las causas del naufragio, las condiciones reinantes eran de mal tiempo. Y pese a que el buque tenía veteranía en la zona austral, la ruta de los canales era poco transitada por las disputas con Chile, y la cartografía era pobre. Constituye, numéricamente, el hecho más significativo.

El remolcador *Guaraní* (R-7) era de 1945 y fue adquirido a los EE. UU.⁶ en 1946, luego de la Segunda Guerra Mundial. Más tarde, fue reclasificado como buque de salvamento y transferido a Ushuaia. El 14 de octubre de 1958, se lo destacó al estrecho de Drake, para servir de apoyo a un vuelo de evacuación médica de la Antártida. Antes de zarpar, las malas condiciones climáticas hicieron dudar sobre su capacidad para afrontarlas. Se perdió horas después, en un fuerte temporal, al sudoeste de Isla Nueva (7 millas al sur de Cabo Hall), con sus 38 tripulantes. En sus últimas comunicaciones, entrecortadas, reportó que golpes de mar, durante la tormenta, le habían arrancado parte de la tapa de bodega e inundado la sala de máquinas, por lo que buscaría refugio en la isla.

El transporte, luego reacondicionado como hidrográfico y balizador ARA *Ushuaia*⁷ (B-4 / Q-10), fue construido en el Arsenal Naval de Río Santiago⁸ en 1940. El 28 de octubre de 1973, navegaba en el canal Punta de Indio, en horas de la noche, cuando colisionó con el buque mercante *Río Quinto*. El choque impactó en la sección proel del hidrográfico y abrió un rumbo en el sollado de proa. Perecieron casi instantáneamente 24 de sus 65 tripulantes.

Las tragedias y las pérdidas nos obligan a un análisis introspectivo de las falencias que los provocaron. No debe quedar en la búsqueda de culpables cercanos, sino ahondar en las causas raíz que conducen al desastre.

4 Guillermo A. Dyarzábal, *La tempestad. Naufragio de la cazatorpedera Rosales y proceso a los sobrevivientes (1892-1894)*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, Bs. As., 2013.

5 Torpedera *Rosales*: eslora 64 m, desplazamiento 520 t.

6 Teniente de Fragata Francesco Venturini, *Naufragio del Remolcador ARA Guaraní en una misión humanitaria en Tierra del Fuego*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina.

7 Balizador *Ushuaia*: eslora 70 m, desplazamiento 1275 t.

8 El Arsenal Naval de Río Santiago estuvo instalado en los fondos de la Base Naval Río Santiago. Es precursor del Astillero Río Santiago (ARS)(ex AFNE).



Vapor español *Príncipe de Asturias* (BIBLIOTECAPOPULARROTARIA.BLOGSPOT.COM)



Vapor español
Príncipe de Asturias
(LAESCALERADEIAKOB.BLOGSPOT.COM)

Todo naufragio, accidente o fatalidad nos deja dolorosas lecciones que debemos reconocer y capitalizar. Ese es el mejor homenaje a las víctimas.

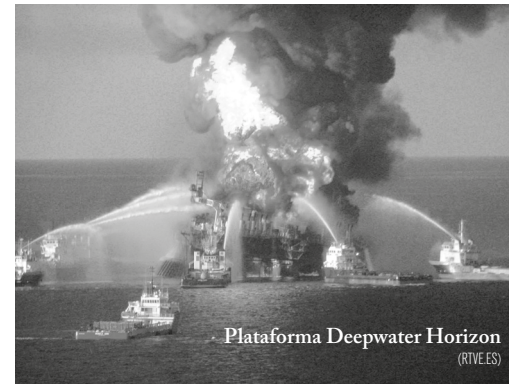


El *Prestige* en el Golfo de Vizcaya (ESPECIAL.ELCORREO.COM)

Sucedió que, al intentar dejar el canal para dar paso al carguero, el *Ushuaia* habría «verileado» y se cruzó al rumbo del *Río Quinto*. Ese abordaje sirvió para reforzar el estudio de la incidencia de los veriles de canal y del fondo cercano al casco en aguas someras. Esos efectos hidrodinámicos inciden sobre la obra viva de un buque, en función de su velocidad y su coeficiente de *block* (forma de su carena), y reducen el calado popel y, consecuentemente, su cinemática y su capacidad de gobierno, lo que genera, además, vibraciones en ejes de hélices. Hoy, en todo el mundo, se calcula el trimado dinámico o *squat*, y se establecen limitantes de margen bajo la quilla para la navegación en canales.

El yate *Leonor* era un velero clase sonar de la flota del Liceo Naval Almirante Brown, de 23 pies de eslora (7 metros). El 30 de agosto de 1991, en un viaje de instrucción de Río Santiago al puerto de Colonia, Uruguay, fue sorprendido por un frente de tormenta, conocido como Pampero. Se fue por ojo, y por el frío fallecieron el oficial y los cuatro cadetes de 5.^{to} año que conformaban su dotación. La tragedia enlutó el colegio secundario y cambió considerablemente los planes de instrucción náutica de los institutos navales.

La lista de tripulaciones de aeronaves, barcos y vehículos anfibios es larga. Resulta ingrato omitirlos. Muchos pecios decoran la cartografía náutica. La mayoría de ellos guardan la nómina de los marinos cuyas almas acompañan los esqueletos de hierro. Todos ellos sirven de eterna advertencia, a los nuevos navegantes, de los peligros del área y la fugacidad de la vida. El anecdotario de camaretas de abordaje y de bares portuarios se nutre de leyendas



y de fantasmas, de galernas y de tifones, de suertudos y de infortunios, de torpezas y de heroísmos. Y también de viejos lobos, que más saben por experiencias bien capitalizadas que por singladuras en papeles.

Somos propensos a asignar a un abstracto «destino» o a una providencial «fatalidad» el determinismo sobrehumano de hechos evitables. La casuística indica que más del 85% de los incidentes se corresponden a una concatenación de errores de procedimiento o fallas, algunos menores o inadvertidos, que se suceden o conjugan fatalmente. La mayoría de ellos son errores humanos. No siempre son atribuibles a las propias víctimas que pagan con su existencia o con secuelas. Los hay de toma de decisiones erróneas, de mala ejecución de procedimientos, de falta de mantenimiento, de controles o de tareas mal realizados, de supervisión impropia, de atención dispersa, de cansancio, de pobre coordinación de equipos de trabajo, de comunicación inadecuada, de rigidez de mando, de carencia de información, de poca apreciación de la situación meteorológica, de insuficiente capacitación.

Muchas veces, las unidades no eran adecuadas para las misiones encomendadas o su estado operativo las hacía vulnerables o ya estaban vetustas.

En otros casos, las atribuciones pueden recaer fuera mismo de las naves perjudicadas, en sus comandos operativos o sistemas de alistamiento. Todo comandante o capitán tiene enormes responsabilidades, pero debe ser apoyado por su cadena de mando y logística.

Si volviéramos a disponer de las viejas publicaciones que llevaban la antología de estos casos, notaríamos las coincidencias o las reincidencias. Tal vez podríamos aprender para no tropezar de nuevo con los mismos escollos. El mar perdona muchas veces, pero no siempre. La suerte da menos chances.

Los cenotafios de los destinos navales se encuentran poblados de nombres de pilotos, infantes y navales caídos en combate, abatidos por defender ideales republicanos y fallecidos en actos de servicio. No nos acobarda su muerte, por el contrario, nos honra y nos guía.

Cuarenta y cuatro marinos argentinos zarparon en el submarino ARA *San Juan* en navegación de adiestramiento y patrulla de control del mar. No han regresado a puerto. El fondo del océano se ha convertido en su apostadero, y allí yacen, en permanente memorial de los rigores de la naturaleza, los apremios de la vida militar y el riesgo inherente de ser marino.

Este nuevo hundimiento demanda a la Justicia, al Ministerio de Defensa y a la Armada Argentina extraer conclusiones objetivas para no repetir errores y hacer de la Marina de Guerra una fuerza de combate eficaz, en constante aprendizaje. ■

El infeliz hundimiento del submarino ARA *San Juan* no ha sido ni el primero ni será el último. La vida marinera y el servicio de las armas conllevan un riesgo implícito que aceptamos con más valor que resignación.

BIBLIOGRAFÍA

- Historia y arqueología marítima (www.histarmar.com.ar).
- *Gaceta Marinera*.
- Depto. Estudios Históricos Navales, ARA.

LA REAL EXPEDICIÓN FILANTRÓPICA DE LA VACUNA

Alfio A. Puglisi



«Este viaje permanecerá como el más memorable en los anales de la historia.».

Alexander von Humboldt

El 30 de noviembre de 1803, se dio a la vela desde La Coruña la corbeta *María Pita*, al mando de un capitán de correos marítimos, el vizcaíno Pedro del Barco y España —¡vaya nombre!—; transportaba la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna, organizada por España para sus colonias, a poco de haberse producido el descubrimiento de la vacuna antivariólica por el médico inglés Edward Jenner (1749-1823).

El director científico de la expedición fue don Xavier de Balmis y Berenguer, alicantino, a quien secundaba el catalán don José Salvany Lleopart; también viajaron los cirujanos Manuel Julián Grajales y Antonio Gutiérrez Robledo, y los practicantes Francisco Pastor Balmis y Rafael Lozano Pérez. Los enfermeros eran Basilio Bolaños, Pedro Ortega y Antonio Pastor; se sumaba a ellos quien sería la primera enfermera vacunadora de la historia, Isabel Sendales y Gómez, gallega, rectora de la Casa de Expósitos de La Coruña, quien tuvo a su cuidado a los 22 niños vacuníferos, quienes merecen un párrafo especial.

La vacuna se mantenía por inoculaciones de brazo a brazo entre los niños a lo largo de la travesía. De esta manera, se provocaba una forma leve de la enfermedad, y el paciente quedaba inmune a toda nueva infección. También se transportó una carga de suero de la vacuna guardada entre placas de vidrio sellado. Balmis llevaba miles de ejemplares de un tratado en el cual se enseñaba cómo se debía vacunar y cómo había que conservar el suero. Acaso este haya sido el primer *Manual de Vacunas* del que se dispuso en el mundo entero.

El requisito para la selección de niños era que estos tuvieran entre 8 y 10 años, y que no hubieran tenido viruelas antes. No siempre se cumplió la condición de la edad, los hubo de tres años. Balmis escogió a Isabel por lo bien que trataba a los niños y por cómo se entendía con ellos, hasta apadrinaba alguno. Durante el viaje, se incorporaron otros, incluso tres esclavas negras. Esto ocurría bajo la Ilustración, en el siglo de las luces.

La Expedición zarpó de La Coruña, hizo escala en Tenerife, donde vacunó gente, y llegó a Puerto Rico en febrero de 1804; luego pasó a Venezuela. Allí, la expedición se dividió en dos: una, dirigida por Salvany, bajó por el Magdalena hasta Santa Fe de Bogotá y siguió a Perú, Chile, etcétera. Salvany falleció en Arequipa, en 1808, a los 33 años de edad, víctima de la tuberculosis pulmonar y después de haber recorrido más de 18 000 km aplicando la vacuna. Balmis, por su parte, se dirigió a Cuba y, de allí, al Yucatán, y extendió la vacuna por México, aún en lugares tan alejados como Veracruz (cien mil vacunados), Sonora, Chihuahua, Texas, etcétera. El 7 de febrero de 1805, Balmis, a bordo del *Santa Bárbara* y ahora con niños mexicanos, abandonó el continente americano rumbo a las Filipinas y China. Ya en el regreso, tras doblar el Cabo, el 15 de junio de 1806 llegó a la isla de Santa Elena mientras cumplía con el mismo propósito. Se cree que, en total, se vacunó a un millón de personas.

El profesor Alfio A. Puglisi es maestro normal nacional, profesor en Filosofía y Pedagogía, licenciado en Metodología de la Investigación y doctor en Psicología. Fue profesor de la Escuela Naval Militar entre 1969 y 2013.

Es un asiduo colaborador del *Boletín*.

Recibió el premio José B. Collo por su artículo «Juvenillas Navales», en 2009; el premio Ratto por su artículo «Profesores y alumnos de la segunda época escolar», en 2013; tres veces recibió el Premio Sarmiento, otorgados por el Centro Naval.

También obtuvo el premio Ensayo Histórico 2005 por su trabajo *Faldas a bordo*, publicado por el Instituto de Publicaciones Navales.



Xavier de Balmis y Berenguer

IMAGEN: UDC.ES

Itinerario de la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna



El 5 de julio de 1804, arribó al Plata una fragata, *La Rosa del Río*, procedente de Río de Janeiro, que llevaba esclavos negros inoculados de vacuna que fueron los proveedores del fluido con que se inició el proceso de vacunación en estos territorios. Apenas pasados veinte días, se habían vacunado 200 personas en Montevideo. El Virrey hizo pasar la vacuna desde esta ciudad a la de Buenos Aires y, una vez establecida, el Marqués de Sobremonte remitió el fluido en cristales y costras pulverizadas a otras zonas del Virreinato, la Banda Oriental del Río de la Plata, la Colonia de Sacramento y la Patagonia. El doctor Miguel O'Gorman y el canónigo Saturnino Segurola la divulgaron. Mientras Salvany se encontraba aún en Quito, llegaron a Lima provenientes de Buenos Aires unos cristales con fluido vacunal en perfecto estado.

Vacunación con lanceta
 IMAGEN: UDC.ES

En síntesis: la vacuna ya estaba en Sudamérica, pero había que extender y sistematizar la experiencia. La expedición no bajó a Buenos Aires por la Revolución de Mayo y porque esta ya tenía la vacuna.



La pobre Isabel Sendales y Gómez, además de lidiar con los niños, los educó, los entretuvo, llegó hasta las Filipinas y, de allí, volvió a México. Padeció diversas enfermedades durante la travesía, temporales, insectos y ratas; quedó en Puebla, México. No se ha dado con su tumba, acaso sea el mar. Del Barco y España, tras su regreso a la metrópoli, fue incorporado

como teniente de navío y llegó a capitán de fragata. Balmis, como los médicos de su época, era estudioso de la botánica y divulgó las propiedades medicinales del aloe vera (agave americano). Los niños que sobrevivieron quedaron en México con mayor suerte que la que podrían haber tenido en España.

Encarada por España, aún en medio de las guerras napoleónicas y contra los ingleses, fue la primera expedición humanitaria de la historia. El Viaje Científico y Político Alrededor del Mundo (1789-1791) dirigido por Alejandro Malaspina fue su precedente, la expedición de Alexander von Humboldt (1799-1804), su coetánea, y la de la *Beagle*, su sucesora tardía. Edward Jenner escribió sobre esta expedición: *No me imagino que los anales de la historia contengan un ejemplo de filantropía tan noble y tan extenso como este.* ■

La vacuna ya estaba en Sudamérica, pero había que extender y sistematizar la experiencia. La expedición no bajó a Buenos Aires por la Revolución de Mayo y porque esta ya tenía la vacuna.

BIBLIOGRAFÍA

- Emilio Balaguer Perigüell y Rosa Ballester Añón, «En el nombre de los Niños. Real Expedición Filantrópica de la Vacuna 1803-1806», Madrid, *Monografías de la Asociación Española de Pediatría (AEP)*, 2003.
- Ilustrado: Real Expedición Filantrópica de la Vacuna. Revista *Cultura y Ocio*, <http://es.paperblog.com>
- Elisa Lois, «Tras el rastro de la primera enfermera», en *El País*, 26 de junio de 2017.
- Antonio López y Joaquín Pedrido, «Los héroes vuelven a casa. Diecisiete niños que cambiaron el mundo», *El Domingo*, Año VII, N.º 302, 3 de septiembre de 2006.
- Jorge Veiga de Cabo, Elena de la Fuente Díez y Helena Martín Rodero, «La Real Expedición Filantrópica de la Vacuna 1803-1810», *Med. Segur. Trab.*, Vol. 53, N.º 209, Madrid, Dic. 2007.

ESTRATEGIA DE ZONA GRIS Y LIBERTAD DE NAVEGACIÓN:

EL CASO DEL MAR DEL SUR DE CHINA

Silvana Elizondo



Barcos del grupo de choque George H. W. Bush realizan maniobras antes de su despliegue. Fuente: Justin Wolpert (Marina de EE. UU.)

La comunidad especializada lleva varios años buscando consensuar un concepto que defina en forma satisfactoria la estrategia de China en el Mar del Sur de China (MSC), cuyo despliegue le ha permitido tomar el control de un espacio más grande que el Mar Mediterráneo sin prácticamente un disparo en poco más de cinco años.

Luego de un recorrido por diferentes conceptos, se ha consolidado, desde 2015, el de «zona gris», que captura el abordaje multidimensional de esta estrategia y sus tres rasgos característicos, señalados con acierto por investigadores del Center for Strategic and International Studies: la ambigüedad, la asimetría y el incrementalismo¹. La zona gris permite lograr objetivos de seguridad sin recurrir a un uso directo y mensurable de la fuerza, por medio de formas innovadoras de coerción.

El objetivo del presente trabajo será presentar el escenario del Mar del Sur de China como un caso exitoso del despliegue de la estrategia de zona gris. Analizaremos cómo China, sobre la base de modalidades ambiguas, asimétricas e incrementales, logró sorprender a Estados Unidos (EE. UU.), que se ha visto obligado a hacer frente a los hechos consumados con respuestas reactivas e insuficientes.

Desde 2010, los estudiosos estadounidenses ya hablaban en la *Quadrenial Defense Review* de una «ambigua zona gris», por debajo de la guerra y por encima de la paz². La definición del fenómeno se amplió en 2015, a partir del documento «The Gray Zone», elaborado por el *U. S. Special Operations Command*, donde se definen las operaciones de zona gris como aquellas «caracterizadas por la ambigüedad sobre la naturaleza del conflicto, la opacidad de las partes involucradas o la incertidumbre acerca de los marcos legales y de políticas relevantes»³.

Un sinnúmero de análisis han profundizado el tratamiento del término, especialmente dentro del campo profesional de los estudios militares; entre ellos, el de Michael Mazarr, también de 2015, es uno de los más relevantes. Mazarr define la estrategia de zona gris como aquella que «persigue objetivos políticos a través de campañas cohesivas e integradas; emplea en su mayoría herramientas no militares o no cinéticas; se esfuerza por permanecer por debajo de los umbrales de la escalada o de la línea roja para evitar conflictos directos y convencionales; y se mueve gradualmente hacia sus objetivos en lugar de buscar resultados concluyentes en un período de tiempo específico»⁴.

En función de estas primeras definiciones, podemos afirmar que los rasgos característicos de la estrategia de zona gris son los siguientes:

- Utiliza todos los recursos del Estado en forma integrada, menos el elemento cinético, para lograr objetivos estratégicos equivalentes a una victoria militar. Implica una combinación deliberada de medios civiles y militares que atraviesan todos los dominios del conflicto: aire, agua, tierra, ciber-, económico, legal, comunicacional, entre otros. Se la considera, en tal sentido, multidimensional.

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

1 Michael J. Green, Kathleen H. Hicks, Zack Cooper, John Schaus y Jake Douglas, 2017, *Countering Coercion in Maritime Asia: The Theory and Practice of Gray Zone Deterrence*, CSIS/Rowman & Littlefield, Washington, DC, <https://www.csis.org/analysis/countering-coercion-maritime-asia>.

2 *Quadrenial Defense Review Report*, febrero de 2010, pág. 73.

3 U. S. Special Operations Command, 2015, *The Gray Zone*, 9 de septiembre, pág. 1, <https://info.publicintelligence.net/USSOCOM-GrayZones.pdf>.

4 Mazarr, Michael J., 2015, *Mastering the Gray Zone: Understanding a Changing Era of Conflict*, U.S. Army War College Press, pág. 58.

- Tiene como premisa operar siempre por debajo del umbral de la agresión, en un espacio que se ubica entre la guerra y la paz.
- El incrementalismo, la asimetría de fines y medios, y la ambigüedad son las claves de su éxito. Permite confundir al adversario, que no puede ver frente a qué fenómeno se encuentra hasta que se enfrenta a hechos consumados.
- Las potencias revisionistas son las que están en condiciones de hacer uso de esta estrategia, ya que son aquellas que tienen interés en alterar algunos aspectos del *statu quo* y capacidad para hacerlo, aunque evitan el uso de la fuerza, pues aún no tienen dominio de la escalada.

Así, la discusión de este concepto está directamente relacionada con las condiciones de la estructura internacional actual, que algunos autores caracterizan como de transición hegemónica, y otros, como de tránsito a una bipolaridad⁵. Es inseparable del entorno de competencia geoestratégica, marcado por el ascenso de China, la proyección de Rusia y la lucha de EE. UU. por preservar un *statu quo* que refleja las relaciones de poder propias de su hegemonía. En este contexto, las potencias revisionistas diseñan alternativas novedosas para alterar el *statu quo* sin generar una respuesta militar.

Como reiteran numerosos autores críticos, no se trata de una estrategia novedosa. Ya Sun Tzu afirmaba, en el siglo V a. C., que «someter al enemigo sin luchar es la suprema excelencia»⁶. George Kennan acuñó, en 1948, el concepto de *political warfare* para plantear una estrategia similar⁷.

También se discute hace años la existencia de un amplio espectro de rótulos que ocupan el «espacio entre la guerra y la paz» desde perspectivas alternativas, desde la zona gris o *political warfare* estadounidense hasta las «Guerras de Nueva Generación» de Gerasimov o las versiones chinas de «Guerra Irrestricada» y doctrina de las «Tres Guerras»⁸.

Finalmente, la idea de zona gris está asociada a diferentes niveles de análisis: conflicto de zona gris, estrategia de zona gris, tácticas de zona gris, técnicas de zona gris, operaciones de zona gris. Holmes y Yoshihara la denominan una estratagema⁹. En una reciente publicación de Ketian Zhang en *International Security*, la zona gris aparece como un modelo de coerción, caracterizado por el uso de medios no militares¹⁰.

Reconociendo que la zona gris se operacionaliza en diferentes niveles, aquí hemos retenido el concepto de estrategia, ya que puede percibirse en el estudio empírico una articulación deliberada de múltiples recursos del Estado (medios) para el cumplimiento de un objetivo político de relevancia (fin), de una manera creativa e integrada, basada en los tres rasgos definidos por Green *et al.*: el incrementalismo, la asimetría y la ambigüedad¹¹ (modos).

A través de la ambigüedad, se crea confusión en torno a los objetivos de los actores, la naturaleza del conflicto, las partes involucradas y la validez de las normas y los reclamos en cuestión¹². Las potencias enmascaran sus objetivos revisionistas manteniéndose dentro de las reglas de juego, pero elaborando interpretaciones que las transgreden. Así, en el plano formal se encuentran dentro del sistema, manejando el lenguaje vigente, pero instalando un uso alternativo. China justifica estas relecturas en la escasa participación de Beijing en los procesos de discusión de las reglas de juego del orden liberal y en su menor poder relativo. En EE. UU., se habla de *lawfare*¹³ para hacer referencia a la ambigüedad con que China maneja su interpretación del marco legal internacional, especialmente en lo referido a la CONVEMAR.

La asimetría, por su parte, es un concepto que se aplica tanto a los fines como a los medios involucrados, dentro del cálculo de los actores. En relación a los fines, no todos los actores con intereses en un escenario están dispuestos a comprometer los mismos recursos y a asumir los mismos costos, lo que da mayor libertad de acción a los actores con fines mayores y medios menores.

5 Schenoni, Luis, 2019, Bipolarity or Hegemony? *Latin America's Dilemma for the 21st Century*, E-international Relations, 24 de febrero. Véase, además, Allison, Graham, 2015, *The Thucydides Trap: Are the U.S. and China Headed for War?* The Atlantic, 24 de septiembre. <http://www.theatlantic.com/international/archive/2015/09/united-states-china-war-thucydides-trap/406756/>.

6 Sun Tzu, 2003, *El Arte de la Guerra*, Buenos Aires, Distal, pág. 21.

7 Wilson Center Digital Archive -International History Declassified-, 1948, George F. Kennan on *Organizing Political Warfare*, 30 de abril, <https://digitalarchive.wilsoncenter.org/document/114320>.

8 Gerasimov, V., 2016, «The Value of Science is in The Foresight: New Challenges Demands Rethinking the Forms and Methods of Carrying out Combat Operations», *Military Review*, enero, http://usacac.army.mil/CAC2/MilitaryReview/Archives/English/MilitaryReview_20160228_art008.pdf. Qiao Liang y Wang Xiangsui, 1999, *Unrestricted Warfare*, Beijing, PLA Literature and Arts Publishing House, <https://www.c4i.org/unrestricted.pdf>. Mattis, Peter, 2018, *China's Three Warfares in perspective*, War on the Rocks, 30 de enero.

9 Holmes, James R. y Yoshihara, Toshi, 2017, *Detering China in the «Gray Zone»: Lessons of the South China Sea for U. S. Alliances*, Foreign Policy Research Institute, 11 de mayo.

10 Zhang, Ketian, 2019, *Cautious Bully: Reputation, Resolve, and Beijing's Use of Coercion in the South China Sea*, *International Security*, 44:1, págs. 117-159.

11 Green *et al.*, op. cit.

12 *Ibid.*, pág. 32.

13 Dunlap, Charles, 2008, «Lawfare Today: A Perspective», *Yale Journal of International Affairs*, Winter, págs. 146-154, <http://www.lawfareblog.com>, <https://www.lawfareblog.com/topic/meaning-lawfare>.

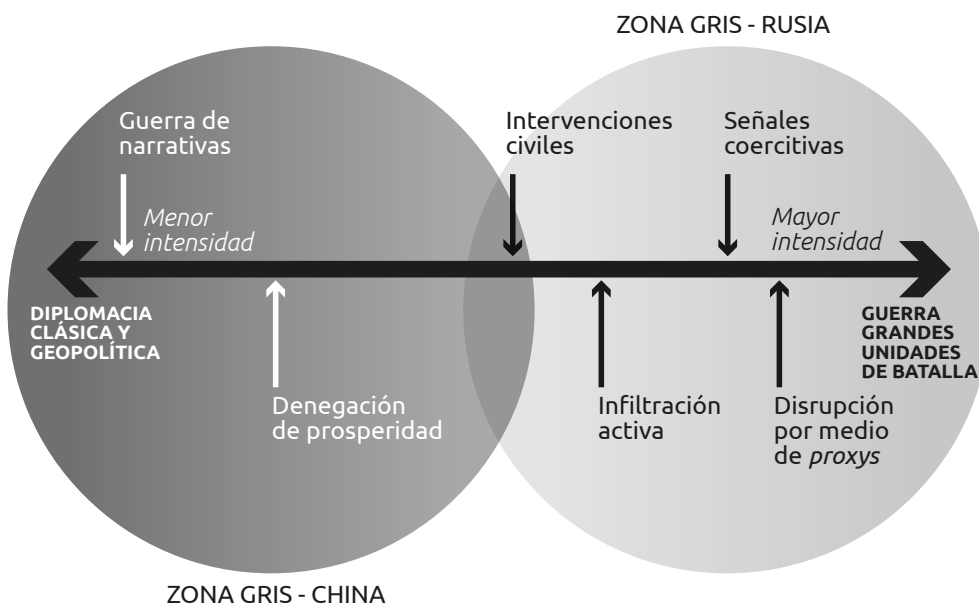
Partiendo de la asimetría de fines, las potencias revisionistas disponen de diferentes medios que, manejados debajo del umbral de la agresión, no son fácilmente susceptibles de disuasión. Cuando resulta posible y suficiente, se recurre a la coerción diplomática y económica. Para avanzar en objetivos mayores, y ante el riesgo de escalada de la coerción militar, se despliegan modos de coerción no militarizada, como la milicia marítima, los ciberataques y la guerra de la información¹⁴.

Finalmente, el incrementalismo o «gradualismo estratégico» implica el avance lento y secuencial, de a pequeños pasos, hacia los objetivos propios. Este modo de acción, definido por Thomas Shelling como «*salami slicing*», implica una progresión particular de la actividad, que comienza con una intrusión demasiado menor para provocar una reacción y se incrementa en grados imperceptibles, sin presentar nunca un desafío de una envergadura tal que amerite una respuesta firme. De esta forma, se va logrando la aquiescencia del oponente, poniendo a prueba su compromiso frente a situaciones ambiguas¹⁵.

Sobre la base de la ambigüedad, el incrementalismo y la asimetría, los actores revisionistas logran alteraciones en el *statu quo* de envergadura estratégica sin provocar una escalada. El resultado final del proceso excede los cambios que podrían lograrse por medios diplomáticos, pero con un uso de la coerción que no es suficiente para activar mecanismos de defensa individual o colectiva. La zona gris es, así, diferente de la guerra híbrida o de otras formas de guerra, en tanto no hay violencia explícita por parte de los actores estatales.

Mazarr elabora un listado de técnicas propias de la estrategia de zona gris que denotan una gradualidad en el uso del poder¹⁶:

- Guerra de narrativas: propaganda, uso de la historia.
- Negación de prosperidad: sanciones, manipulación de mercados.
- Intervención civil: establecer hechos en el terreno por medio de actores civiles.
- Infiltración activa: ciber-, fuerzas especiales, inteligencia, operaciones encubiertas.
- Señales coercitivas: ejercicios, amenazas, movimientos de tropas.
- Disrupción por terceros (*proxy*): uso de guerrillas, terceros actores.



Estrategias de Zona Gris (Mazarr, 2015:81)

La estrategia de zona gris opera por debajo del umbral de la agresión, en un espacio que se ubica entre la guerra y la paz.

14 Dutton, Peter, 2014, *Testimony before the House Foreign Affairs Committee. Hearing on China's Maritime Disputes in the East and South China Seas*, enero. <http://docs.house.gov/meetings/AS/AS28/20140114/101612/HHRG-113-AS28-Wstate-DuttonP-20140114.pdf>.

15 Schelling, Thomas, 1966, *Arms and Influence*, New Haven: Yale University Press, págs. 66-67.

16 Mazarr, op. cit., pág. 81.

17 Bowers, Ian, 2018, «Escalation at Sea: Stability and Instability in Maritime East Asia». *Naval War College Review*, Vol. 71, No. 4, Artículo 5, <https://digitalcommons.usnwc.edu/nwc-review/vol71/iss4/5>

18 Según la Parte VIII Art. 121 de la CONVEMAR, «una isla es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de esta en pleamar». Las islas proyectan las mismas jurisdicciones marítimas que el continente. Las rocas se caracterizan por estar permanentemente emergidas, pero se las considera «no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia» y proyectan solo mar territorial. Las elevaciones en bajamar son «una extensión natural de tierra rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel de esta en la bajamar, pero queda sumergida en la pleamar». No proyectan mar territorial propio.

De acuerdo con el autor, las primeras tres son ampliamente utilizadas por China, las últimas cuatro, por Rusia. Un aspecto que debe destacarse en la aplicación de las técnicas de zona gris es el tipo de espacio en disputa. En el caso de los espacios continentales que Rusia disputa en Ucrania y Crimea, se privilegian las acciones sobre las sociedades, generalmente vinculadas a campañas de desinformación, infiltración activa a través de fuerzas especiales encubiertas, interferencia en procesos domésticos y ataques cibernéticos a sistemas críticos. En el caso de los escenarios marítimos, las acciones están más direccionadas sobre los espacios, como en el caso del Mar de Azov y las áreas en disputa en el Pacífico. El mar está sometido a una soberanía gradual, el control del espacio es fluido y limitado, y los regímenes jurídicos son susceptibles de interpretaciones. Así, aunque los espacios marítimos son de alta inestabilidad, ya que permiten el encuentro cercano de unidades de actores en conflicto, la probabilidad de escalada es considerada menor, al tratarse de espacios fluidos, sin fronteras físicas y alejados de la mirada pública¹⁷. Estos factores facilitan el despliegue de estrategias de zona gris en escenarios marítimos relativamente cerrados, como es el caso del Mar del Sur de China que analizaremos aquí.

La estrategia de zona gris en el Mar del Sur de China

Los hechos

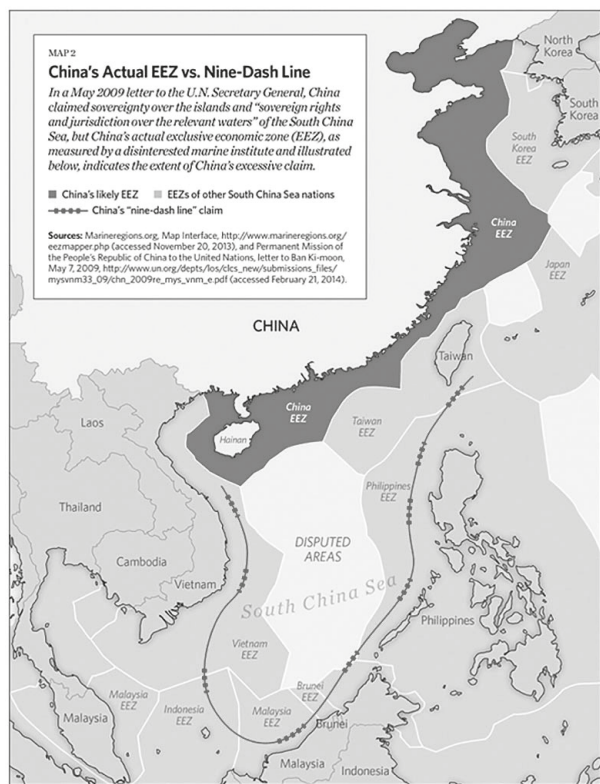
China controla hoy un espacio marítimo cinco veces mayor del que le correspondería de acuerdo con una lectura estricta de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR) o la costumbre internacional. Un control logrado en muy pocos años, sin despertar una resistencia creíble por parte de los afectados.

En el caso del denominado Mar del Sur de China, Beijing saca ventaja de las oportunidades propias de los ámbitos marítimo e insular y de la superposición de diferentes niveles y tipos de conflicto.

Por un lado, China y EE. UU. compiten allí por el control de los bienes comunes globales. En este caso, las aguas internacionales. EE. UU. sostiene que no interviene en la cuestión de límites, pero enarbola el principio de libertad de navegación y el mantenimiento de un sistema basado en reglas, amenazado por el avance de China.

En el nivel regional, siete Estados mantienen litigios en el Mar del Sur de China por la delimitación marítima: China, Brunei, Malasia, Filipinas, Taiwán, Indonesia y Vietnam. Se disputa el control de una de las principales rutas marítimas del mundo, un sobreexplotado pero aún crítico caladero, reservas de hidrocarburos de diferente magnitud y un área de creciente relevancia militar.

Los Estados ocupan diferentes formaciones, principalmente en el archipiélago de Spratly, donde Vietnam conserva veintisiete; Filipinas, nueve; Malasia, cinco; Taiwán, una; Brunei, una y China, siete. Se trata mayormente de pequeñas rocas o elevaciones de bajamar que no permiten sostener la vida humana, por lo general mejoradas con construcciones artificiales¹⁸.



Fuente: The Heritage Foundation, 2014, <https://www.heritage.org/asia/report/national-strategythe-south-china-sea>.

A pesar de la prolongada presencia efectiva de estos Estados ribereños y de la proyección de sus jurisdicciones marítimas, China reclama casi el 90 por ciento del Mar del Sur de China, invocando «derechos históricos» por la presencia ancestral del Imperio en la región. Presenta como documento rector el denominado «mapa de los Nueve Guiones», elaborado en 1948 por el gobierno nacionalista de China durante la guerra civil, entre otros antecedentes.

Dicho mapa incluye las Islas Pratas, las Islas Paracelso, los bancos de Macclesfield y Scarborough y las Islas Spratly¹⁹. China viene desarrollando una política sostenida de ocupación en los archipiélagos de Paracelso y Spratly.

Las acciones de China se inician con la toma de las Islas Paracelso de manos de Vietnam en 1974, un archipiélago que hoy controla en su totalidad y en el que han determinado líneas de base rectas desde 1996²⁰.

En el archipiélago de las Spratly, conformado por cientos de rocas y elevaciones de bajamar, China ocupa siete formaciones. En 1988, bajo el liderazgo de Deng Xiaoping, ocupó Subi Reef, Johnson South Reef, Cuarteron Reef, Fiery Cross, Hughes Reef —también conocida como Mc Kennan Reef— y Gaven Reef. Aprovechó por entonces el *statu de paria* de Vietnam para avanzar. En 1994, sacando ventaja de la retirada de EE. UU. de Filipinas, sumó Mischief Reef.

El inestable equilibrio en las Spratly comenzó a evolucionar hacia una situación de conflicto en 2009, cuando Vietnam y Malasia realizaron conjuntamente la presentación de su plataforma continental ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental creada por la CONVEMAR (CLCS). China protestó formalmente y presentó su «mapa de los Nueve Guiones». Aunque China ratificó la CONVEMAR en 1996, nunca antes había presentado un mapa de sus límites marítimos en foros internacionales.

Otro punto de quiebre en esta política de ocupación de espacios tuvo lugar en 2012, cuando China avanzó sobre Scarborough Shoal, un atolón bajo control de Manila, cercano a las costas filipinas. Luego de un principio de escalada, EE. UU. logró el compromiso de que ambas partes se retirarían, pero China permaneció allí.

La ausencia de consecuencias advertida por China por el incumplimiento de su compromiso en Scarborough Shoal incrementó su disposición a ampliar la intensidad de sus acciones. Entre 2013 y 2015, China inició la construcción de instalaciones artificiales en las Spratly con diferentes argumentos. Frente a los reclamos de EE. UU. y los países de la ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático), siempre alegó usos civiles²¹.

La construcción de instalaciones artificiales en dichas islas no es exclusiva de China, pero la escala de estas construcciones, que pueden superar las 500 hectáreas, y la envergadura de sus instalaciones militares, constituyeron un cambio de magnitud muy significativo.

Sin herramientas para contrarrestar este avance, liderado por la milicia marítima y apoyado por la Guardia Costera y la Armada de China, Filipinas decidió, en 2013, recurrir al Tribunal Arbitral previsto en la CONVEMAR. En tanto este tribunal no puede expedirse en cuestiones de soberanía sin el acuerdo de las partes, Manila



Fuente: *Economist*, Aug 6 2012. <https://www.economist.com/analects/2012/08/06/troubled-waters>

¹⁹ Denominación de las islas en chino: Pratas: Dongsha; Paracelso: Xisha; banco de Macclesfield y Scarborough: Zhongsha; Spratlys: Nansha.

²⁰ Líneas de base rectas no reconocidas según la CONVEMAR, que define en su Art. 46 que estas solo pueden ser establecidas por los Estados archipelágicos.

²¹ Green *et al.*, op. cit., págs. 244-250.

solicitó un pronunciamiento respecto de la naturaleza de las formaciones en el MSC (islas, rocas o elevaciones en bajamar), la validez del reclamo histórico de China y los daños al medio marino ocasionados por la construcción de islas artificiales por parte de China.

El fallo del Tribunal, ocurrido en julio de 2016, determinó que el Mapa de los Nueve Guiones no otorgaba derechos históricos a China. En relación con la naturaleza de las formaciones, concluyó que Mischief Reef, Subi Reef y Hughes Reef son solo elevaciones en bajamar, incapaces de apropiación, meramente características de la plataforma continental filipina. Fiery Cross Reef, Cuarteron Reef, Gaven Reef y Johnson South Reef, en cambio, están construidas sobre rocas y son capaces de proyectar mar territorial, independientemente de la legitimidad de la ocupación²².

El fallo no fue reconocido por China, que no había admitido la jurisdicción del Tribunal²³. Como un fuerte indicio de su nuevo poder relativo, China avanzó decididamente, después de 2016, en la militarización de dichas instalaciones. Hoy cuenta con grandes bases aeronavales que le permiten alojar misiles antiaéreos y operar decenas de aviones de combate, bombarderos, y aviones de transporte y reabastecimiento, además de importantes instalaciones navales y decenas de radares, principalmente en Fiery Cross, Subi Reef y Mischief Reef, las «Tres Grandes»²⁴.

China también estaría en condiciones de establecer una ADIZ (Zona de Identificación Aérea de Defensa) en el MSC, similar a la planteada en 2014 en el Mar del Este de China²⁵. Otro foco de atención es la posible militarización de Scarborough Shoal, que le permitiría completar la cobertura de radar en todo el MSC y asegurar el control de la salida de China al Pacífico. Hasta el momento, la presión de EE. UU. ha logrado retrasar movimientos en dichos sentidos. Algunos pronósticos anticipan, no obstante, una posible declaración de líneas de base rectas archipelágicas en las Spratly por parte de China. De acuerdo con el criterio que se utilice para tal reclamo —que según la CONVEMAR solo corresponde a estados archipelágicos— China podría aspirar a un control incluso mayor del Mapa de los Nueve Guiones²⁶.

En síntesis, el proceso de control de Beijing sobre el espacio del Mar del Sur de China se inició en la década de 1970, pero se aceleró marcadamente entre 2012 y 2016. No deja de sorprender, en tal sentido, la envergadura del avance estratégico, que significó un gran cambio territorial, logrado sin que se activaran mecanismos de disuasión o de reacción. Como admitió el comandante estadounidense del Indo-Pacífico, Almirante Davidson, China había logrado, hacia 2018, «controlar el Mar del Sur de China en todos los escenarios *short of war*»²⁷, sin despertar una reacción determinada de EE. UU.

Elementos de la estrategia de China en el área

La descripción de la situación en el MSC nos permite reconocer los alcances concretos del espacio entre la guerra y la paz que define a la zona gris. El cambio territorial logrado es sorprendente, y los niveles de violencia no han pasado de la coerción, usualmente por medios civiles. Se ha tratado de un avance deliberadamente incremental, asimétrico y ambiguo, que ha logrado mantenerse debajo del umbral de la agresión.

Aunque las modalidades utilizadas pueden ser al mismo tiempo ambiguas, asimétricas e incrementales, a los fines de este análisis proponemos relacionar la ambigüedad con las diferentes lecturas de las reglas de juego y las narrativas asociadas; la asimetría con el uso multidimensional de los medios y la jerarquía de los fines; y el incrementalismo con el modo de acción de la estrategia.

22 *Arbitral Tribunal Constituted under Annex VII to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, PCA Case N° 2013-19, 2016, *The South China Sea Arbitration Award*, 12 de julio, <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/6/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf>.

23 China alega que la disputa por las islas se trata de un problema de soberanía territorial y no marítima. Por otro lado, argumenta que en 2006 realizó declaraciones en el marco de la CONVEMAR en el sentido de no reconocer jurisdicción en relación con las disputas territoriales.

24 Asia Maritime Transparency Initiative (AMTI), 2018, *An accounting of China's deployments to the Spratly Islands*, Center for Security Studies de Washington (CSIS), 9 de mayo.

25 Se trata de un área de espacio aéreo adyacente, donde las aeronaves que transitan hacia el espacio aéreo nacional son identificadas, monitoreadas y controladas en interés de la seguridad nacional. Aunque es un mecanismo garantizado por el derecho internacional, se podría hacer un uso excesivo.

26 Asia Maritime Transparency Initiative (AMTI), 2019, *Reading between the lines: the next Spratly legal dispute*, Center for Security Studies de Washington (CSIS), 21 de marzo.

27 Beech, Hannah, 2018, «China's Sea Control Is a Done Deal: 'Short of War With the U.S.'», *New York Times*, 20 de septiembre.

Ambigüedad, narrativas y reglas de juego

Mientras EE. UU. defiende «un orden internacional basado en reglas» para mantener el *status quo*, China propone enunciados alternativos basados en su cultura ancestral. Sus lecturas se basan en la percepción de su propia historia, caracterizada por la grandeza imperial, la humillación colonial y el ascenso pacífico en la región.

La narrativa histórica china toma como punto de partida el denominado Imperio del Centro, un concepto que representa a China como unidad política y que tiene sus raíces siglos antes de Cristo. Como prueba de su influencia pacífica, recuerda el modelo tributario del Imperio que, desde el siglo XIII, ejerció influencia política y cultural sin ocupación territorial. La historia destaca en esta línea la figura de Zeng He, un navegante de la dinastía Ming que realizó siete viajes por el Índico a principios del siglo XV y que llegó hasta África antes de que Colón alcanzara América. Zeng He simboliza una China que, como la de hoy, presenta una marcada superioridad militar pero que se abstiene de conquistar a los más débiles, a los que propone intercambios económicos y culturales.

Otro pilar de la memoria histórica de China es el trauma de la etapa colonial, con la era de los tratados desiguales y las Guerras del Opio del siglo XIX, humillación a la que se suma la invasión del Japón en 1937 como su expresión más dramática. Desde esta perspectiva, el mar ha sido para China un espacio de vulnerabilidad desde el cual provienen amenazas.

Un tercer elemento histórico enarbolado por China está representado en el Mapa de los Nueve Guiones, confeccionado por el gobierno nacionalista a fines de 1947 y publicado en 1948. Si bien se trató de un acto administrativo corriente, hoy simboliza el fin del «mar japonés» y plasma la idea de «aguas históricas», que constituye la base del reclamo soberano de China.

Así, la idea de una China grande, pacífica y ascendente es ampliamente difundida a través de las cadenas de comunicación en diversos idiomas, por medio de la multiplicación de Institutos Confucio en todo el mundo, y financiando generosos programas para extranjeros en China. El reciente *White Paper* de la Defensa de 2019 refuerza esta imagen, proponiendo la construcción de una «Comunidad con un Futuro Compartido para la Humanidad»²⁸.

La instalación de esta narrativa facilita a China la reinterpretación de las reglas de juego. Firmante de la CONVEMAR desde 1996, argumenta que participó escasamente en sus discusiones y asume interpretaciones alternativas, consistentes con su poder relativo actual.

Entre las interpretaciones más desafiantes del orden vigente, se encuentran aquellas relacionadas con la delimitación marítima y con la interpretación de los deberes y los derechos de los Estados en cada uno de los espacios marítimos. De acuerdo con EE. UU., China realiza «reclamos excesivos» en todos los espacios jurisdiccionales²⁹. Si bien decenas de Estados presentan restricciones a la navegación que EE. UU. considera «excesivas», China es prácticamente el único que ha estado dispuesto a usar la fuerza, en diferentes versiones, para obligar al cumplimiento de su normativa.

Las bases legales de la posición china son: la Ley sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1992, que establece amplias restricciones en ambos espacios; la Decisión de 1996 sobre la Ratificación de la CONVEMAR, donde realiza observaciones; y el reclamo ante la Comisión de Delimitación de la Plataforma Continental frente a las presentaciones de Malasia y Vietnam de 2009, entre otras.

Sobre la base del «Mapa de los Nueve Guiones», China reinterpreta el concepto de «aguas históricas» y propone un ambiguo fraseo para fundamentar sus derechos; demanda «soberanía indiscutible» sobre todas las islas y las aguas «adyacentes» cercadas por la línea, y «de-

China logró en sólo cuatro años el control del Mar del Sur de China a través de una estrategia deliberadamente incremental, asimétrica y ambigua.

²⁸ The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2019, *China's National Defense in the New Era*.

²⁹ EE. UU. no ha firmado la CONVEMAR –consideran sus contenidos dentro de la costumbre internacional– pero demanda su fiel cumplimiento.

China construye su narrativa histórica sobre la base de la grandeza imperial, la humillación colonial y el ascenso pacífico.

rechos soberanos y jurisdicción» sobre las aguas «relevantes» encerradas por la línea³⁰. China evita, así, utilizar el lenguaje jurídico de la CONVEMAR e incorpora conceptos opacos, sin acompañarlos de una delimitación clara.

Otros reclamos considerados «excesivos» por EE. UU. están más en línea con la posición de muchos ribereños. Por ejemplo, establece líneas de base rectas en las Islas Paracelso, derecho que solo se reconoce a los Estados archipelágicos. Es posible que busque avanzar en una estrategia similar en las Spratly³¹.

Asimismo, exige permiso previo para el paso inocente de buques militares en el mar territorial (MT), reclamo que EE. UU. protesta sistemáticamente a través de operaciones de libertad de navegación.

De igual manera, China saca provecho de la ausencia de definición clara en la CONVEMAR respecto del alcance de la investigación científica marina (ICM) en la Zona Económica Exclusiva (ZEE). Al ser una actividad regulada por el Estado ribereño, China acusa a EE. UU. de realizar ICM ilegalmente, sin autorización. EE. UU. interpreta que realizan relevamientos hidrográficos de uso militar, que Washington considera que tienen un tratamiento en la CONVEMAR diferente de la ICM y que no están prohibidos por la Convención³².

También surge una discrepancia en la interpretación de las actividades militares en la ZEE. Mientras EE. UU. sostiene que estas están permitidas con «la debida consideración al Estado ribereño», China entiende que son actividades de espionaje ilegales y que atentan contra el espíritu pacífico de la CONVEMAR. Proyecta, además, estas restricciones al espacio aéreo.

Debido a estas discrepancias, los intercambios iniciales entre EE. UU. y China tuvieron como eje la discusión jurídica. Se apeló a la divergencia interpretativa y la ambigüedad en las definiciones como exteriorización de una diferencia fundamentalmente estratégica que no tardaría en quedar expuesta y que los analistas estadounidenses calificaron de *lawfare*³³.

En la dimensión regional, trabaja persistentemente en la elaboración de reglas de juego hechas a su medida, que darían por tierra con algunos derechos y libertades garantizados por la CONVEMAR en materia de seguridad y de explotación de recursos. Presiona, por ejemplo, para incorporar en el Código de Conducta para el Mar del Sur de China medidas tales como la prohibición de ejercicios militares combinados con actores que no pertenecen a la cuenca y la prohibición de la contratación de empresas extranjeras para la explotación en el MSC, y propone explotaciones conjuntas en la ZEE de terceros³⁴.

De esta manera, mientras EE.UU. ve como interés afectado la libertad de navegación, los Estados de la ASEAN ponen sobre la mesa el concepto más integral de libertad de los mares.

Asimetría de fines y multidimensionalidad de medios

La asimetría es otro de los rasgos centrales de la zona gris, referida tanto al uso de los medios de coerción como a las diferencias entre ambos actores en la definición de los fines.

En relación con los fines, para China el control de su periferia cercana es vital para su ascenso como potencia, para su reclamo de integridad territorial y para la supervivencia del régimen. El MSC es un tema de soberanía, al igual que el Tíbet y Taiwán.

Aunque para EE. UU. se trata de un escenario no menor, en el que ve desafiado el comando de los comunes, la estabilidad regional y la perspectiva de un orden basado en sus reglas, el enunciado difuso de sus intereses dificulta la estructuración de una estrategia. Como afirma

30 LCommunications received with regard to the joint submission made by Malaysia and Viet Nam to the Commission on the Limits of the Continental Shelf China Communication dated 7 May 2009 http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2009re_mys_vnm_e.pdf

31 Asia Maritime Transparency Initiative (AMTI), 2019, *Reading between the lines: the next Spratly legal dispute*, Center for Security Studies de Washington (CSIS), 21 de marzo. <https://amti.csis.org/reading-between-lines-next-spratly-dispute/>

32 Silvana Elizondo, Claudia Turca y Federico Verly, 2015, «Tensiones en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de China: Los ejes del debate jurídico y sus posibles implicancias globales», *Boletín del Centro Naval*, Número 841, Jul/Dic.

33 Dunlap, op. cit.

34 Thayer, Carl, 2018, *A Closer Look at the ASEAN-China Single Draft South China Sea Code of Conduct*, Diplomat, 3 de agosto, <https://www.voanews.com/a/south-china-sea-code-of-conduct-gains-momentum-as-china-moves-to-complete-militarization/4624261.html>.

Lindsey Ford, EE. UU. están entrando en una peligrosa situación en el MSC, en tanto no parecen estar dispuestos a invertir en mantener el *statu quo* cuando este objetivo se torna más costoso. Citando a Walter Lippman, Ford sostiene que «la política exterior se vuelve insolvente cuando una nación pierde el equilibrio entre sus compromisos y los medios que está dispuesta a poner en juego»³⁵.

Esta asimetría de fines es la que permitió a China avanzar en su táctica incrementalista sin oposición seria y la que sembró en los aliados regionales dudas sobre el compromiso de EE. UU. Para ellos, al igual que para China, el interés en juego es la supervivencia. Cuando EE.UU. enuncia que preservará la libertad de navegación pero no intervendrá en disputas de soberanía, los países más vulnerables de la cuenca hacen sus cálculos.

Ahí es donde entran a tallar los medios. En este campo, como definió el secretario Shanahan de EE. UU., China dispone de una «caja de herramientas de coerción» que incluye las presiones económicas, las acciones diplomáticas, la imposición de narrativas a través de operaciones de información, así como también las intervenciones directas de actores supuestamente civiles en las áreas en disputa³⁶.

Una de las principales herramientas de coerción no militar es la milicia marítima, una tercera fuerza naval, complementaria de la Armada y la Guardia Costera, conformada por miles de pequeños buques civiles, generalmente presentados como pesqueros.

Se trata de organizaciones civiles de nivel local que pertenecen al sistema de reservas del Ejército Popular. No actúan espontáneamente sino que están conducidas por una cadena de mando dual: civil por parte del Partido Comunista y militar por parte del Ejército Popular, que se replica desde los niveles locales hasta la Comisión Militar Central y el Consejo de Estado, cabezas del sistema chino. La conducción de las milicias es compleja, e intervienen los diferentes niveles según el tipo de operación.

Las milicias ordinarias realizan tareas permanentes propias del Estado, además de sus actividades principales de pesca. Apoyan a la Armada en operaciones de inteligencia y diversión, transporte de provisiones militares, apoyo médico, operaciones de defensa e imposición de la ley. Cooperan con la Guardia Costera en la protección de intereses marítimos, realizan actividades de pesca en áreas en disputa y hacen operaciones de sabotaje y recolección de información sobre buques científicos, de reconocimiento y pesqueros de otros países. Realizan, con la Armada, ejercicios habituales de rescate, reconocimiento y soporte logístico, incluido el aprovisionamiento de municiones³⁷.

Además de estas milicias ordinarias, se encuentran las milicias primarias, conformadas por elementos más especializados y mejor entrenados, que llevan adelante acciones específicas bajo órdenes de Beijing, generalmente de acoso, embestidas, desembarcos y maniobras peligrosas. Se trata de las unidades de élite ubicadas en la isla de Hainan y en las Parcelso.

Una de ellas es la Milicia de Sansha, creada en 2013, que presenta un perfil abiertamente paramilitar, integrada por profesionales de tiempo completo entrenados en el manejo de armas livianas. Los 84 buques nuevos que la componen cuentan con cascos reforzados, rieles externos para mitigar daños por colisión y cañones de agua, características que no son comunes en pesqueros normales³⁸.

Los barcos de la milicia, de unas 500 toneladas, aparentan ser pesqueros, pero muchos de ellos no despliegan redes, generalmente no tienen AIS o lo tienen apagado, y operan en grupos, abastecidos por buques nodriza de unas 3 mil toneladas. Sus tripulantes no usan uniforme, y el Estado chino no se atribuye sus acciones, aunque el mismo Xi Jinping las ha destacado por su aporte, y el gobierno ha provisto unos 40 mil pesqueros con sistema de posicionamiento Beidou.

Lindsey Ford advierte que EE. UU. está entrando en una peligrosa situación en el MSC, ya que no parece estar dispuesto a invertir en mantener el *statu quo* cuando este objetivo se torna más costoso.

35 Ford, Lindsey, 2018, *The 'Lippmann Gap' in Asia: four challenges to a credible U.S. Strategy*, War on the Rocks, 3 de diciembre.

36 Shanahan, 2019, op. cit.

37 Yatsuzuka, Masaaki, 2016, *China's Advance into the Sea and the Maritime Militia*, The National Institute for Defense Studies, Japón, N.º 53, 15 de julio.

38 Erickson, Andrew S., 2019, *Fact Sheet: The People's Armed Forces Maritime Militia (PAFMM)*, China Analysis from Original Sources, 29 de abril, <http://www.andrewerickson.com/2019/04/fact-sheet-chinas-maritime-militia/>

Las milicias marítimas realizan tareas de inteligencia, logística, imposición de la ley y operaciones ofensivas como acoso, embestidas y desembarcos.

Si bien algunas unidades están entrenadas, el interés político y económico asociado a la participación en las milicias (rol dentro del PC y pago adicional por parte del gobierno) ha atraído gente sin experiencia, por lo cual su comportamiento, de por sí fuera de las normas de navegación segura, suele ser poco profesional y poco predecible.

Erickson y Martinson, especialistas del Naval War College, señalan una curiosa inversión de roles en el escenario del MSC, en la cual los «cascos grises» de la Armada china cumplirían el rol de *good cop*, manejando la diplomacia naval y las demostraciones no ofensivas, mientras los «cascos azules» de la milicia marítima, respaldados por los «cascos blancos» de la Guardia Costera, cumplirían el rol de *bad cop*, llevando la delantera en acciones ofensivas³⁹.

Las milicias marítimas han participado de numerosas acciones ofensivas en el MSC, como la toma de las Parcelso en 1974, la ocupación de Mischief Reef en 1995, el hostigamiento al USS *Impeccable* en 2009, la toma de Scarborough Shoal en 2012 y las agresiones contra la explotación de Vietnam en su ZEE en 2014, entre otras. Desde 2018, unos cien pesqueros se encuentran anclados en forma permanente a escasas millas de Thitu Island y obstaculizan las tareas de reparaciones de Filipinas⁴⁰. Además, entre 200 y 300 buques de la milicia operan habitualmente en Subi Reef y Mischief Reef.

China ha logrado, a través de este mecanismo, concretar sus fines estratégicos y reputacionales, neutralizando el riesgo geopolítico de una escalada. La actuación opaca y ambigua de las milicias, que hace uso del acoso pero no llega a la agresión, que utiliza civiles pero con roles militares, dificulta la posibilidad de respuesta clara por parte de los países hostigados. Tratando de escapar a esta estratagema, a principios de 2019 el Almirante Richardson, comandante naval estadounidense del Indo-Pacífico, advirtió a China que EE. UU. trataría a las unidades de la milicia marítima y la guardia costera como equivalentes a las navales y que respondería cualquier tipo de agresión⁴¹.

Si dejamos de lado la particular situación de Taiwán, los países de la región que se ven más afectados por la coerción china son Filipinas y Vietnam, tanto en sus modalidades de zona gris como económicas, diplomáticas y militares.

En relación con Filipinas, la coerción no militar es sistemática. En 2012, luego de un incidente, escuadrillas de pesqueros de la milicia marítima y buques de la guardia costera desplazaron a pescadores filipinos en Scarborough Shoal, formaciones ubicadas a 137 millas de la costa filipina. Cuando Filipinas realizó su presentación ante el Tribunal de la CONVEMAR, China estableció sanciones comerciales y realizó ataques cibernéticos sobre las oficinas gubernamentales⁴². A lo largo de 2019, la milicia china ha presionado a Filipinas por las tareas de mejoramiento en Thitu Island, controlada por Manila, desplegando un *swarming* de cientos de buques en la zona y llegando a hundir un pesquero filipino en Reed Bank⁴³. También se han retomado los ataques cibernéticos por parte de grupos de *hackers* paraestatales chinos, como el APT10, que estarían destinados a diseñar nuevas estrategias dentro del espectro de zona gris⁴⁴. Tensionada por las presiones de Beijing y Washington, Manila está considerando conceder a China la mitad de los ingresos por la explotación de gas en Reef Bank, en un área que pertenece a Filipinas según el Tribunal de Arbitraje, al tiempo que exige a EE.UU. mayor compromiso con la defensa común.

En el caso de Vietnam, el país más dispuesto a oponer una respuesta al avance chino, la dimensión militar de la coerción es más evidente. Ambos países han mantenido fuertes enfrentamientos por las Islas Parcelso en 1974 y las Spratly en 1988, con la memoria de la invasión de China a Vietnam en 1979, en el marco de la Guerra Fría. China realizó exploraciones petroleras en la ZEE disputada con Vietnam en 2014, lo que ocasionó una fuerte crisis, y en 2017 y 2018, amenazó reiteradamente con una represalia armada si Vietnam proseguía la exploración petrolera en Red Emperor, concesionada a Repsol dentro de lo que considera su ZEE⁴⁵. Desde mediados de 2019, China viene realizando campañas de exploración de hidro-

39 Erickson, 2019, op. cit.

40 Erickson, Andrew S. y Conor M. Kennedy, 2016, *China's Maritime Militia*, CAN, <http://www.cna.org>. Poling, Gregory, 2019, «China's Hidden Navy», *Foreign Policy*, 25 de junio.

41 Sevastopulo, Demetri y Hille, Kathrin, 2019, «US warns China on aggressive acts by fishing boats and coast guard», *Financial Times*, 29 de abril, <https://www.ft.com/content/ab4b1602-696a-11e9-80c7-60ee53e6681d>

42 Manantan, Mark, 2019, «The Cyber Dimension of the South China Sea Clashes: China's alleged cyberattacks come amid rising sentiments in the Philippines over the South China Sea disputes», *The Diplomat*, 5 de agosto.

43 Asia Maritime Transparency Initiative (AMTI), actualización, 2019, *Still under pressure: Manila versus the militia*, Center for Security Studies de Washington (CSIS), 16 de abril.

44 También China reacciona ante el acuerdo entre Filipinas e Indonesia para delimitar sus espacios marítimos con criterios de la CONVEMAR y por la inminente discusión de un nuevo Código de Conducta en el marco de la ASEAN.

45 Hayton, Bill, 2018, *South China Sea: Vietnam 'scraps new oil project'*, BBC News, 23 de marzo.

carburos en Vanguard Bank, dentro de la ZEE vietnamita que China también reclama, lo que puede propiciar una nueva crisis. Los buques de investigación y de la Guardia Costera chinos se presentan rodeados de unas cuarenta embarcaciones de diferente envergadura.

En el orden económico, China juega fuertemente su superioridad de medios en la relación con los países de la ASEAN, proponiendo proyectos de infraestructura e inversiones en el marco de la mega iniciativa *One Belt, One Road*. A través de estos planes, ha logrado pronunciamientos favorables de varios países reclamantes en el MSC, como Filipinas y Brunei⁴⁶. Aunque hay opiniones en contrario, algunos analistas interpretan que hay un patrón expansionista en este plan, ya que el desarrollo de infraestructura estratégica a partir de crédito de difícil recuperación suele derivar en una apropiación de hecho por endeudamiento por parte de China, como en el caso del Puerto de Hambantota en Sri Lanka⁴⁷. China estaría buscando revertir esta imagen en el relanzamiento de la iniciativa de 2019.

En definitiva, hoy los países de la ASEAN perciben que el apoyo político de EE. UU. no basta para balancear una potencia vecina decidida a invertir lo necesario para configurar un orden regional a su medida.

Después de años de jugar con las asimetrías y tras una veloz modernización de su instrumento militar, China se siente en confianza para desplegar una presencia militar más abierta. En septiembre de 2018, un destructor de la Armada china encerró al USS *Decatur* de la Armada de EE. UU. cerca de Gaven Reef cuando realizaba una operación de libertad de navegación y lo obligó a una maniobra de alto riesgo para evitar una colisión. Esta mayor disposición a asumir riesgos militares por parte de China es inseparable del éxito obtenido en los últimos años a través de las estrategias indirectas y de la creciente seguridad dada por sus propios recursos de poder, incluida la militarización del MSC.

Incrementalismo y umbral de agresión

El incrementalismo o gradualismo estratégico es otro de los pilares del éxito de la estrategia de zona gris de Beijing, que fuentes estadounidenses calificaron tempranamente como un caso de *salami slicing*⁴⁸. China hace pequeños avances tácticos cuando percibe que la correlación de fuerzas lo permite, especialmente en tiempos en los que EE.UU. muestra menor interés, como parte de una maniobra integral. Este incrementalismo se aplicó tanto al control de espacios como a su uso.

Jugando con la baja prioridad del área para EE. UU., China inició sus acciones en el MSC replicando el comportamiento de otros Estados, que también construyeron instalaciones artificiales. Comenzó realizando pequeñas construcciones en Johnson South en 2013 y en Gaven, Hughes y Cuarteron Reef a principios de 2014. Ante la ausencia de oposición, se lanzó a la construcción de Fiery Cross Reef a mediados de 2014 y, en 2105, de Mischief y Subi Reefs. Estos últimos, los «*Big Three*», son tres proyectos masivos que no tienen comparación con los primeros cuatro.

En términos de Holmes y Yoshihara, China logró crear una «apariencia de soberanía» sobre las islas disputadas, sus aguas y su espacio aéreo⁴⁹. A partir de allí, solo se trató de convertir esa apariencia en realidad.

Para cuando el Departamento de Defensa de EE. UU. dio cuenta de este proceso y lo incorporó en su Estrategia Marítima Asia-Pacífico 2015, casi el 90% de la infraestructura actual en las Islas Spratly estaba completa.

Como sostienen Green y otros, además de incrementar la escala, también China fue cambiando la justificación de las instalaciones. En 2014, sostuvo que la pista de Fiery Cross era para mejorar las condiciones de vida de los isleños; en 2015, frente a la desaparición del vue-

Los países de la ASEAN perciben que el apoyo político de EE. UU. no basta para balancear una potencia vecina decidida a configurar un orden regional a su medida.

46 Batongbacal, Jay, 2018, *The Philippines-China MOU on cooperation in oil and gas development*, Center for Security Studies de Washington (CSIS), AMTI, actualización, 5 de diciembre.

47 Limaye, Yogita, 2017, *Sri Lanka: A country trapped in debt*, BBC News, Sri Lanka, 26 de mayo; Cavanna, Thomas P., 2019, «Unlocking the Gates of Eurasia: China's Belt and Road Initiative and Its Implications for U.S. Grand Strategy», *Texas National Security Review*, Vol. 2, Iss. 3, julio.

48 Schelling, op. cit.; Haddick, op. cit.

49 Holmes y Yoshihara, op. cit., pág. 2.

Cuando en 2015 EE. UU. tomó nota de la estrategia de China en el MSC, casi el 90% de la infraestructura actual en las Islas Spratly estaba completa.

lo MH370, afirmó que desarrollaría capacidades de radar e inteligencia para las actividades de búsqueda y rescate, prevención de desastres, investigación científica marina, observación meteorológica, protección del medio marino, seguridad de la navegación y apoyo a actividades de pesca. Tiempo después, estos múltiples propósitos pasaron a reunirse dentro de las amplias necesidades de la «seguridad nacional»⁵⁰.

POSESIONES DE CHINA EN LAS ISLAS SPRATLY⁵¹

FORMACIÓN	TIPO	AÑO OCUPACIÓN	AÑO RECLAMO	SUPERFICIE CONSTRUIDA (hectáreas)
Johnson South Reef	elevaciones en bajamar	1988	2013	11
Gaven Reef	rocas (EAM) en MT de Sandy Cay (roca)	1988	2014	15
Hughes Reef	elevaciones en bajamar	1988	2014	7,7
Cuarteron Reef	rocas (EAM)	1988	2014	23
Fiery Cross Reef	rocas (EAM)	1988	2014	274
Mischief Reef	elevaciones en bajamar	1994	2015	558
Subi Reef	elevaciones en bajamar	1988	2015	395

Aunque Xi Jinping afirmó, en 2016, que no pretendía la militarización de las instalaciones en las Spratly y que no abrigaba propósitos ofensivos, imágenes satelitales mostraron instalaciones militares en todas las formaciones. En una clara señal de confianza en el propio poder, el General Wei Fenghe, ministro de Defensa de China, afirmó en la reunión IISS Shangri La Dialogue de mayo de 2019 que la militarización de las islas del MSC son meramente defensivas, en tanto se trata de territorio propio amenazado por potencias externas⁵².

En síntesis, las islas cuentan hoy con capacidades militares suficientes para establecer una zona de identificación aérea creíble y para dominar cualquier escenario de confrontación que no sea una guerra abierta. Un resultado final logrado en forma gradual, envolviendo de ambigüedad las acciones y sin generar un evento contundente que ameritara una clara respuesta militar. Llegado este punto, China trabaja para arribar a una situación en la que puede buscar el logro de sus fines contando con dominio de escalada, especialmente en su propia periferia. Un cambio de equilibrio que puede llevar a nuevas transformaciones de la estrategia de zona gris o, tal vez, a su sustitución por otras formas de competencia estratégica.

Las respuestas de EE. UU.

Como se ha reflejado en el desarrollo precedente, EE. UU. no logró dar una respuesta oportuna a esta estrategia, que hoy parece tan evidente. Actuando en forma reactiva, fue adaptando sucesivamente su estrategia para evitar que China continuara avanzando en su política de hechos consumados, esgrimiendo la defensa de «un orden basado en reglas» para sostener el *statu quo*.

Recién en 2015 estableció un giro en el centro de atención de su estrategia, conocido como el «pivot hacia Asia», a través de la Asia-Pacific Maritime Security Strategy. Para ese entonces, la situación territorial en el MSC era bastante similar a la actual.

La respuesta que EE. UU. ha ido construyendo en forma gradual puede ser ordenada en las siguientes líneas de acción:

50 Green *et al.*, op. cit., págs. 244-250.

51 Según datos de Green *et al.*, op. cit., págs. 257-263.

52 Mahadzir, Dzirhan, 2019. «Shangri-La: Chinese Defense Minister Talks Tough on South China Sea, Taiwan», *USNI News*, 2 de junio.

- La primera de ellas apuntó a atacar la ambigüedad de la interpretación del marco normativo a través de las Operaciones de Libertad de Navegación (OLN). Iniciadas tímidamente en 2015, la herramienta de las OLN se robusteció, aunque con resultados modestos.
- La segunda de ellas, reforzada más recientemente, se centra en consolidar las alianzas regionales y la dimensión militar de la defensa en el Indo-Pacífico para fortalecer la disuasión. Sin pensar en un posible *rollback*, que tendría costos muy altos, EE. UU. se ha propuesto fijar a China nuevas líneas rojas.
- En tercer lugar, EE. UU. se encuentra trabajando en resolver la fragmentación de su respuesta estratégica, incorporando una mayor gama de grises a su doctrina y buscando una mejor articulación entre las agencias del Estado que manejan las relaciones con los países del Asia-Pacífico.

EE. UU. actuó en forma reactiva, adaptando su estrategia para evitar que China continuara avanzando en su política de hechos consumados.

Zona gris	Respuesta EE. UU.
Ambigüedad	Operaciones de libertad de navegación para defender las reglas de juego vigentes.
Incrementalismo	Disuasión por medio del fortalecimiento de alianzas regionales y de tecnologías de nueva generación.
Asimetría	Cambio doctrinario y cooperación interagencial para generar respuestas «entre la paz y la guerra».

Las operaciones de libertad de navegación

La respuesta inicial de EE. UU. a los ambiguos avances chinos en el escenario han sido las operaciones de libertad de navegación, un recurso de carácter militar con fuerte sostén jurídico y diplomático. Por su naturaleza pretendidamente neutral y de alcance global, estas han sido vistas por Washington como apropiadas para enviar mensajes graduales, en el contexto del aún percibido «ascenso pacífico» de China.

El Programa de Libertad de Navegación, iniciado en 1979, prevé la realización de operaciones militares diseñadas especialmente para desconocer supuestas restricciones a la navegación por parte de los países ribereños, de acuerdo con la interpretación que EE. UU. hace de la CONVEMAR, aún sin ser firmante, y de la costumbre internacional. El propósito de estas operaciones, definidas conjuntamente por los Departamentos de Estado y de Defensa, es impedir aquiescencia respecto de lo que EE. UU. establece como «reclamos excesivos» de los países ribereños y evitar un cambio de paradigma en la interpretación de la costumbre.

EE. UU. realiza más de una decena de operaciones anuales en diferentes partes del mundo, de manera unilateral. A partir de 2015, el presidente Obama comenzó a utilizarlas como un mecanismo de contención de la estrategia de zona gris en el MSC, con resultados limitados.

Aunque para EE. UU. China sostiene «reclamos excesivos» en todos sus espacios marítimos, los principales reclamos disputados son aquellos que tienen que ver con las actividades militares en los espacios jurisdiccionales, fundamentalmente, los referidos al paso inocente por el mar territorial sin notificación previa y actividades militares en la ZEE (sobrevuelo, ejercicios, relevamientos hidrográficos, etc.). También se protesta el reclamo de líneas de base rectas no reconocidas por la CONVEMAR (Parcelso) y el supuesto reclamo de mar territorial en formaciones a las que no les corresponde, como las elevaciones en baja marea⁵³.

Las OLN de EE. UU. se han tornado cada vez más frecuentes: mientras la administración Obama realizó cuatro, el presidente Trump va por la decimoquinta. Estas se han vuelto rutinarias y generalmente el *timing* está asociado a procesos de negociación entre ambas potencias. Así, han pasado de ser un instrumento global de base jurídica a ser una herramienta de operación política centrada en dinámicas regionales.

⁵³ Otros reclamos consignados cuyas FONOP no han sido divulgadas son las restricciones por razones de seguridad en la zona contigua y la pretensión de jurisdicción sobre el espacio aéreo en la ZEE.

Las operaciones de libertad de navegación de EE.UU. conllevan un creciente riesgo de escalada en el MSC.

China considera que la libertad de navegación es un concepto referido a buques civiles y que no aplica a los militares. Sostiene, en tal sentido, que EE. UU. es el que está militarizando el MSC con estas acciones. A pesar de su claro rechazo, las protestas de China frente a las OLN han sido mayormente verbales. Por lo general, escolta a los buques estadounidenses hasta su salida del mar territorial y alerta sobre la violación de «zonas de alerta militar», pero en la operación de septiembre de 2018 (USS *Decatur* en Gaven Reef y Johnson Reef) cambió su política: ya no se contentó con escoltarlo sino que lo encerró en una peligrosa maniobra.

EE. UU. ha reforzado la presencia militar luego de este hecho y realizado las últimas operaciones con dos unidades navales. También ha comenzado a promover más abiertamente la participación de los aliados en las OLN. Así, ha logrado que el Reino Unido realice una OLN en el área: el 31 de agosto de 2018, el HMS *Albion* ejerció el paso inocente sin notificación por mar territorial en las Islas Paracelso, mientras otros socios como Australia, Francia o el Japón han expresado su apoyo a través de diferentes operaciones combinadas y han realizado pasos por el Estrecho de Taiwán y han navegado las aguas del MSC por fuera del mar territorial.

Con encuentros recurrentes, que se suman a un número importante de incidentes aéreos de aún mayor peligrosidad, las OLN han sido un mecanismo demasiado modesto para incidir sobre el nuevo *statu quo* logrado por China. No es casual que las principales publicaciones de política exterior de EE. UU. hayan coincidido, este enero de 2019, en calificar las OLN como abiertamente insuficientes y destacado la importancia de avanzar hacia estrategias multilaterales más relevantes con los países de la región, así como también hacia pronunciamientos más claros sobre el revisionismo de China⁵⁴.

Disuasión por medio del reforzamiento de las alianzas y la tecnología militar

La zona gris, por definición, evade los efectos de la disuasión. Al operar debajo del umbral de la agresión, desactiva el efecto disuasivo de la superioridad de EE. UU. en el área. Reaccionar frente a hechos menores pondría el rol de agresor del lado de EE. UU.

Por otra parte, la zona gris capitaliza las limitaciones de la disuasión en caso de alianzas de defensa colectiva. Holmes y Yoshihara citan a Walt y sostienen que las alianzas se fortalecen cuando un oponente ataca un interés vital que los miembros comparten, pero cuando no se vulnera un interés vital compartido, las alianzas tienden a diluirse. Tal es el caso del MSC, donde EE. UU. tiene acuerdos de defensa colectiva con Filipinas (1951), Corea del Sur (1953), Australia (1951) y Japón (1960). Las acciones agresivas de China contra estos aliados están diseñadas a medida para evitar la activación y la consolidación de los pactos, ya que atacan intereses particulares de los aliados y no intereses vitales compartidos.

Pero siempre está presente el riesgo de la falla de percepción, especialmente en el contexto geoestratégico de «la trampa de Tucídides»⁵⁵. La metáfora, acuñada por Graham Allison y basada en estudios históricos sobre cambios de hegemonía, plantea la probabilidad de que un hegemon en declinación esté interesado en forzar un escenario militar antes de que la potencia ascendente logre el desarrollo completo de sus capacidades y ya sea demasiado tarde. Así, la alta inestabilidad en el área puede devenir en escaladas no buscadas debido a errores de cálculo, escenario para el cual se preparan ambos actores. Además de ser potencias nucleares, tanto China como EE. UU. se encuentran embarcados en una veloz carrera tecnológica para el desarrollo de armamento de nueva generación.

China invierte fuertemente, hace años, en su capacidad de antiacceso y denegación de área (A2/AD) para su defensa⁵⁶, basada en misiles de última generación, una creciente fuerza de submarinos, capacidades de ciberguerra y antisatélites, y significativas mejoras en tecnología de reconocimiento, vigilancia y adquisición de blancos⁵⁷. Como etapa subsiguiente a este

54 Cooper, Zack y Poling, Gregory, 2019, «America's Freedom of Navigation Operations Are Lost at Sea Far wider measures are needed to challenge Beijing's maritime aggression», *Foreign Policy*, 8 de enero. Poling, Gregory y Glaser, Bonnie S., 2019, «How the U.S. Can Step Up in the South China Sea The Right Way to Push Back Against Beijing», *Foreign Affairs*, 16 de enero.

55 Allison, *op. cit.*

56 Greenert, Jonathan y Schwartz, Norton, 2012, «Air-Sea Battle», *The National Interest*, 20 de febrero, <https://www.the-american-interest.com/2012/02/20/air-sea-battle/>

57 Biddle, Stephen y Delrich, Ivan, 2016, «Future Warfare in the Western Pacific - Chinese Antiaccess/Area Denial, U.S. Air Sea Battle, and Command of the Commons in East Asia», *International Security*, Vol. 41, No. 1 (verano), págs. 7-48.

LAS OPERACIONES DE LIBERTAD DE NAVEGACIÓN EN EL MSC (2015-2019)

	FECHA	BUQUE	FORMACIÓN	RECLAMO DISPUTADO
Administración Obama	27-10-15	USS <i>Lassen</i>	Spratly Subi Reef (EBM)	Paso inocente sin notificación por mar territorial
	29-1-16	USS <i>Curtis Wilbur</i>	Paracelso Triton Island	Paso inocente sin notificación por mar territorial
	10-5-16	USS <i>William P Lawrence</i>	Spratly Fiery Cross Reef (EAM)	Paso inocente sin notificación por mar territorial
	21-10-16	USS <i>Decatur</i>	Paracelso	Navegación en aguas internacionales: líneas de base "ilegales"
Administración Trump	24-5-17	USS <i>Dewey</i>	Spratly Mischief Reef (EBM)	Navegación en aguas internacionales: MT no reconocido
	2-7-17	USS <i>Stethem</i>	Paracelso Triton Island	Posible paso inocente sin notificación por mar territorial
	10-8-17	USS <i>John S. McCain</i>	Spratly Islands Mischief Reef (EBM)	Navegación en aguas internacionales: MT no reconocido
	10-10-17	USS <i>Chafee</i>	Paracelso	Navegación en aguas internacionales: líneas de base "ilegales"
	17-1-18	USS <i>Hopper</i>	Scarborough Shoal (EAM)	Posible paso inocente sin notificación por mar territorial
	20-3-18	USS <i>Mustin</i>	Spratly Mischief Reef (EBM)	Navegación en aguas internacionales: MT no reconocido
	27-5-18	USS <i>Antietam</i> USS <i>Higgins</i>	Paracelso	Paso inocente sin notificación por mar territorial
	30-9-18	USS <i>Decatur</i>	Spratly Gaven Reef y Johnson Reef	Paso inocente sin notificación por mar territorial
	7- 1-19	USS <i>McCampbell</i>	Paracelso	Paso inocente sin notificación por mar territorial
	11-2-19	USS <i>Spruance</i> y USS <i>Preble</i>	Spratly Mischief Reef (EBM)	Navegación en mar territorial
	6-5-19	USS <i>Preble</i> y USS <i>Chung Hoon</i>	Spratly Gaven Reef y Johnson Reef	Paso inocente sin notificación por mar territorial
	19-5-19	USS <i>Preble</i>	Scarborough Shoal (EAM)	Posible paso inocente sin notificación por mar territorial
	28-9-19	USS <i>Wayne E. Meyer</i>	Spratly Fiery Cross Reef (EAM) Mischief Reef (EBM)	Paso inocente sin notificación por mar territorial
	13-11-19	USS <i>Gabrielle Giffords</i>	Spratly Mischief Reef (EBM)	Navegación en aguas internacionales: MT no reconocido
14-11-19	USS <i>Wayne E. Meyer</i>	Paracelso	Paso inocente sin notificación por mar territorial Navegación en aguas internacionales: líneas de base "ilegales"	

Las OLN han sido un mecanismo demasiado modesto para incidir sobre el nuevo statu quo logrado por China.

EE.UU. y China se preparan para posibles escaladas motivadas por errores de cálculo.

planteo defensivo, China consolida sus capacidades misilísticas de ataque, desarrolla una armada azul de alcance global y se centra en la afectación de los sistemas de comando y control de EE. UU., lo que ha puesto a Washington a pensar defensivamente por primera vez desde el siglo XIX⁵⁸.

EE. UU. ha respondido con el Concepto Conjunto de Acceso y Maniobra en los Comunes, que supone el desarrollo de capacidades aéreas y navales orientadas al ataque en red integrado en profundidad. Para contrarrestar las defensas misilísticas de China, EE. UU. desarrolla nuevas tecnologías, como el cañón electromagnético, armas láser y proyectiles hiperveloces, entre otras.

Estos desarrollos robustecen una distribución tácita de tareas en la que EE. UU. lleva adelante la disuasión militar del conflicto con medios de *high end warfare*, mientras los países de la región se concentran en disuadir las distintas formas de coerción, reforzando sus fuerzas militares, sus guardias costeras y su presencia civil⁵⁹.

En el caso de Filipinas, luego de años de incertidumbre respecto del alcance geográfico del acuerdo de defensa mutua y de su relación con el Enhanced Defense Cooperation Agreement (EDCA, 2014), el secretario Pompeo afirmó, en marzo de 2019, que el MSC está comprendido dentro del pacto. Para reforzar la alianza, se desarrollan anualmente los ejercicios Balikatan que, en 2019, presentaron especial envergadura.

En relación con los países de la ASEAN, Washington trabaja una agenda centrada en la seguridad y ofrece ejercicios conjuntos, cooperación en la lucha contra el terrorismo y un apoyo político que aún no parece suficiente para competir con las promesas de inversiones y el despliegue diplomático de China. Por mera geografía, EE. UU. puede abandonarlos cuando lo decida; China siempre estará allí. La salida de EE. UU. del Acuerdo del Transpacífico ha sido una dura señal, y la idea del Indo-Pacífico libre y abierto, lanzada por el Japón, no hace mella en la Iniciativa *One Belt, One Road* que China desarrolla con éxito.

De hecho, EE. UU. siempre se ha centrado en la libertad de navegación y se ha abstenido en la cuestión territorial. Solo en estos últimos meses, ha incrementado las referencias a aspectos más generales de la libertad de los mares que son interés vital de sus aliados. Esto implicaría exigir a China que no avance sobre la explotación de los recursos pesqueros e hidrocarburíferos y la preservación del medio ambiente en la ZEE, que la CONVEMAR reserva a los estados ribereños⁶⁰.

En un anillo más extendido de aliados, EE. UU. ha promovido el Quad, conformado por EE. UU., el Japón, Australia y la India. Estos actores tienen importantes coincidencias en materia de seguridad, pero aún no han pasado de la red de relaciones bilaterales a una defensa común. También se evidencia un mayor compromiso de otros países aliados, como Francia, Canadá y el Reino Unido, que se han sumado a las diferentes demostraciones de presencia en el área.

Estas acciones no están destinadas a lograr un *rollback*, es decir, un retorno a la situación previa, sino a evitar que China incremente la militarización del área. EE. UU. busca comunicar a China que tienen la capacidad y la voluntad de evitar nuevos avances incrementales, junto a sus aliados. El tiempo dirá si China acepta este mensaje o percibe que todavía hay espacio para avanzar en la consecución de sus intereses sin respuestas de fuerza.

Cambios de doctrina para enfrentar la zona gris

La zona gris, operando «entre la guerra y la paz», ha tomado desprevenido a EE. UU., acostumbrado a manejarse con los efectos disuasivos de su poder militar abrumador. Esto no quiere decir que EE. UU. no haya desplegado históricamente estrategias de *winning without war*. Por el contrario, EE. UU. ha sido pionero en el manejo de los medios económicos,

58 Work y Grant, *op. cit.*

59 Department of Defense, 2019, *Indo-Pacific Strategy Report Preparedness, Partnerships, and Promoting a Networked Region*, 1 de junio. Véase, además, Stashwick, Steven, 2019, «A More Assertive US 'Gray Zone' Strategy», *The Diplomat*, 2 de mayo.

60 US Department of Defense, 2019, *Acting Secretary Shanahan's Remarks at the IJSS Shangri-La Dialogue*, 1 de junio.

diplomáticos y, fundamentalmente, culturales para la configuración de escenarios favorables a sus intereses sin el uso directo de la fuerza. En todo caso, apoyado por operaciones encubiertas y recursos comunicacionales. Es lo que el general ruso Gerasimov describió en su publicitada doctrina.

Sin embargo, desplegar *political warfare* y contrarrestar la zona gris demanda capacidades diferentes. En el caso de EE. UU., uno de los obstáculos para la anticipación y la respuesta temprana es la débil articulación entre los elementos civiles y militares. Como sostiene Echevarría, el componente militar de EE. UU. se ocupa de la disuasión y la coerción, que es una herramienta propia de la escalada, mientras el resto de las acciones corresponden al campo civil⁶¹. Para China, lo militar y lo civil son elementos indiferenciados en el marco de la competencia, que se presentan combinados en forma poco clara para el oponente.

Reaccionando frente al nuevo escenario, EE. UU. ha revisado su propio enfoque en la estrategia nacional de 2018 y ahora busca «la integración sin costuras de los múltiples elementos del poder nacional que requiere la competencia estratégica de largo aliento: diplomacia, información, economía, finanzas, inteligencia, imperio de la ley y militar»⁶². En línea con esta idea, el nuevo concepto operacional de la Armada de EE. UU. considera la gama completa de escenarios de conflicto, desde el *high end warfare* a la zona gris⁶³. «Nuestros competidores ven el escenario como un continuo; nosotros también lo haremos», afirman⁶⁴.

Como una validación de este cambio, ha trascendido que EE. UU. anticipó al gobierno chino que daría una respuesta militar a las agresiones en el mar, aunque estas sean producidas por buques supuestamente civiles, como los de la milicia marítima⁶⁵.

Al mismo tiempo, se trabaja en una mayor integración de las respuestas a la zona gris. Desde el Departamento de Estado, se busca incrementar la vinculación interagencias, mejorar la planificación y las tareas de inteligencia, trabajar en la divulgación de narrativas y atender las causas de la zona gris, evitando militarizar la conducción de las respuestas⁶⁶.

Con estos ajustes de doctrina y el reforzamiento de la carrera tecnológica, EE. UU. espera «que nuestros competidores nos estén respondiendo a nosotros, no que nosotros seamos los que estamos siempre en “modo respuesta”», en palabras del almirante Richardson⁶⁷.

Apreciación preliminar

Hoy nos encontramos frente al éxito de la estrategia de zona gris desplegada por China en el MSC. Hemos transitado, en estas páginas, la descripción de un proceso de cambio territorial de envergadura, gradual pero sistemático, que ha sido logrado sin cruzar el umbral de la agresión. Los tres rasgos que hemos caracterizado: ambigüedad, asimetría e incrementalismo, explican en gran medida este resultado y la naturaleza de las respuestas.

Con las ventajas dadas por un espacio marítimo particular, salpicado de rocas y de atolones, y semicerrado por la denominada primera cadena de islas, China logró presionar a los países de la región y cambiarles las reglas con una combinación de coerción y persuasión. A EE. UU. lo ha presionado, también, con medios de diferente envergadura: milicias marítimas, Guardia Costera, Armada, y a través de acciones fundamentadas en una permanente reinterpretación de las reglas de juego. En los primeros años de esta estrategia, EE. UU. no tuvo suficiente capacidad de anticipación y corrió detrás de la iniciativa de Beijing. Sus respuestas fueron inicialmente tímidas, a través de las operaciones de libertad de navegación. Hoy el núcleo de las respuestas sigue pivotando sobre estas operaciones, pero ya no en forma aislada. Ha habido un aprendizaje, aunque tardío, y EE. UU. y sus aliados están revisando sus estrategias.

La zona gris ha tomado desprevenido a EE. UU., acostumbrado a los efectos disuasivos de su poder militar abrumador.

61 Echevarría II, Antulio, 2016, *Operating in the Gray Zone: An Alternative Paradigm for U.S. Military Strategy*, U.S. Army War College Press, págs. 40-41.

62 US Department of Defense, 2018, *Summary of the 2018 National Defense Strategy*, pág. 4.

63 US Navy, 2018, *Design for Maintaining Naval Maritime Superiority Version 2.0*, diciembre, https://www.navy.mil/navydata/people/cno/Richardson/Resource/Design_2.0.pdf

64 Ibid. pág. 5.

65 *Financial Times*, 2019, «US warns China on aggressive acts by fishing boats and coast guard», 28 de abril, <https://www.ft.com/content/ab4b1602-696a-11e9-80c7-60ee53e6681d>

66 Advisory Board, *op. cit.*, p.7; Becker, Caleb D., 2019, *Are U.S. diplomats ready for war? War on the Rocks*, 1 de julio.

67 Stashwick, Steven, 2019, «A More Assertive US 'Gray Zone' Strategy», *The Diplomat*, 2 de mayo.

«Nuestros competidores ven el escenario como un continuo; nosotros también lo haremos», afirmó el Almirante Richardson.

EE. UU. refuerza sus operaciones con los aliados y envía un mensaje largamente reclamado: no se trata solo de la libertad de navegación, de interés de EE. UU., sino de la libertad de los mares, con el conjunto de derechos y de deberes que prevé la CONVEMAR en relación con la explotación de los recursos, la preservación del medio ambiente, la investigación científica y otros usos del mar. Construye, así, un paquete de intereses compartidos para fundamentar su compromiso con sus aliados.

Pero nos enfrentamos a una situación de hecho en la que China despliega una narrativa mucho más asertiva: el MSC es de soberanía china, y militarizar sus islas es esencial para su defensa. La ambigüedad va dejando lugar a las declaraciones firmes; la imagen del ascenso pacífico va siendo opacada por una muestra deliberada de poderío militar; las operaciones de EE. UU. y sus aliados en el área son respondidas en forma categórica, con aproximaciones directas de la Armada, que ya no teme un roce.

El gran interrogante es cómo continúa este proceso. La zona gris ha tenido éxito, pero está desenmascarada. China ya no podrá hacer más de lo mismo para lograr nuevos objetivos. Logró avanzar por las falencias de EE. UU. en leer esta dinámica a tiempo, pero, de ahora en más, deberá innovar para mantenerse dentro de la zona gris o hacer un uso más abierto de la coerción, jugando con una pérdida de interés relativo por parte de EE. UU.

¿Es la zona gris una etapa dentro del espectro del conflicto, destinada a escalar? Según las técnicas identificadas por Mazarr, China aún puede sostener un mayor nivel de escalada dentro de la zona gris, a través de infiltraciones activas, *proxys* y señales coercitivas, incluido el ciberespacio⁶⁸.

Hay antecedentes de un uso amplio de herramientas cibernéticas y de espionaje digital por parte de China. Además de haber sido muy exitosa en el espionaje industrial contra EE. UU., China ha utilizado ciberataques contra Filipinas en el marco del conflicto y obtenido información vital para el diseño de sus maniobras y para planificar posibles ataques sobre la infraestructura crítica en caso de escalada⁶⁹. También podría hacer un uso ofensivo contra EE. UU. mismo, no limitado al espionaje sino con fines de disrupción.

Otra técnica aún no operativa en el escenario es el uso de *proxys*. Aunque China cuenta con fuertes aliados en la región, no se evidencian todavía acciones directas de terceros.

Los capítulos comerciales y tecnológicos seguirán ofreciendo una agenda amplia para jugar con el acceso a recursos y la denegación de prosperidad en la relación bilateral y con terceros países.

Este entorno de competencia geoestratégica abierta hace que la situación sea hoy menos ambigua, menos incremental y menos asimétrica. Las probabilidades de que pase del gris al negro aumentan, contenidas por la fuerte interdependencia y por las consecuencias globales que cualquier forma de escalada presentaría para la estabilidad del sistema internacional.

Podemos proponer, a modo de anticipación, que, de configurarse una nueva bipolaridad, la zona gris mantendría su vigencia, con una gama de tonos tal vez más «oscuros»; pero si el escenario que predomina es la transición hegemónica, China estará, en algunos años, en condiciones de dejar de lado su ambigüedad, asimetría e incrementalismo, dado que otras formas más abiertas de coerción, tanto militares como no militares, pueden resultar más atractivas dentro del cálculo de costos y beneficios.

Reflexiones para la Argentina

A modo de cierre, proponemos una reflexión sobre la posible incidencia de estas dinámicas de zona gris entre las dos grandes potencias sobre la Argentina.

68 Investigaciones recientes descartaron sospechas sobre un posible ciberataque relacionado con los accidentes que se produjeron en 2017 con destructores estadounidenses en el Pacífico, en especial la colisión del USS *John S. McCain* en agosto. Groll, Elias, 2017, «U.S. Navy Investigating if Destroyer Crash Was Caused by Cyberattack -The probe of the USS John S. McCain collision will be a model for future investigations», *Foreign Policy*, 14 de septiembre.

69 Manantan, *op. cit.*

En primer lugar, como fenómeno sistémico, nadie está afuera de la pelea de los grandes, ya sea se mantenga con la baja intensidad de la zona gris o avance hacia una confrontación más abierta. La disputa entre la potencia actual y la emergente no tiene fronteras, y una eventual escalada impactará en América Latina de diferentes maneras. La puja tecnológica global, la necesidad de inversiones y de mercados, el interés de China por acceder a proteína de pescado en el Atlántico Sur y la presencia de una instalación estratégica china en territorio nacional⁷⁰ constituyen factores de peso a la hora de evaluar las consecuencias de esta competencia.

Realizar un seguimiento de las estrategias y los tipos de conflictos que se presenten, ya sean de zona gris, híbridos o convencionales, es imprescindible para la protección de nuestros intereses nacionales desde un lugar de debilidad relativa.

En segundo lugar, nos preguntamos si es posible que se replique en la región una concepción no militar de la agenda estratégica que exceda el ejercicio de la diplomacia, ya sea por parte de actores extraregionales como regionales. Provisoriamente podemos afirmar, en función del desarrollo precedente, que la zona gris no es un ardid que puede imitar cualquier país. Como sostiene Mazarr, es un recurso de potencias revisionistas que tienen la voluntad y el poder militar suficiente para cambiar el escenario por medios no militares. Se trata de estrategias no militares que van más allá de las presiones económicas y diplomáticas habituales y que están respaldadas en un desarrollo militar de alto nivel.

La posible emergencia de un actor revisionista con capacidades militares y no militares en el plano regional puede dar lugar a que se repliquen estas dinámicas, un escenario que aún no está planteado, pero que habrá que observar a partir de las tendencias.

En síntesis, las lecciones que se pueden extraer de este estudio de caso para la Argentina pueden ser resumidas en dos ideas:

- Hace falta poder militar para usar eficazmente las herramientas no militares. En el contexto actual de competencia global, no es posible pensar en el poder nacional sin poder militar a la hora de fijar estrategias. Solo el que tiene poder militar puede lograr sus objetivos sin usarlo. A su vez, el poder militar, usado inteligentemente, forma parte central de las respuestas frente a la zona gris, que transitan entre la disuasión y la coerción. El costo reputacional para el que quiere alterar el *statu quo* es más alto si debe involucrar formas de coerción militares en lugar de mera persuasión.
- El futuro próximo nos encontrará más cerca de las víctimas de la zona gris que de sus potenciales usuarios. Si nos miramos como posible escenario de zona gris, la prevención parece pasar por la anticipación de estrategias coercitivas multidimensionales, ambiguas, asimétricas e incrementales, que demandarán una integración de la información de todas las áreas relevantes para la estrategia nacional.

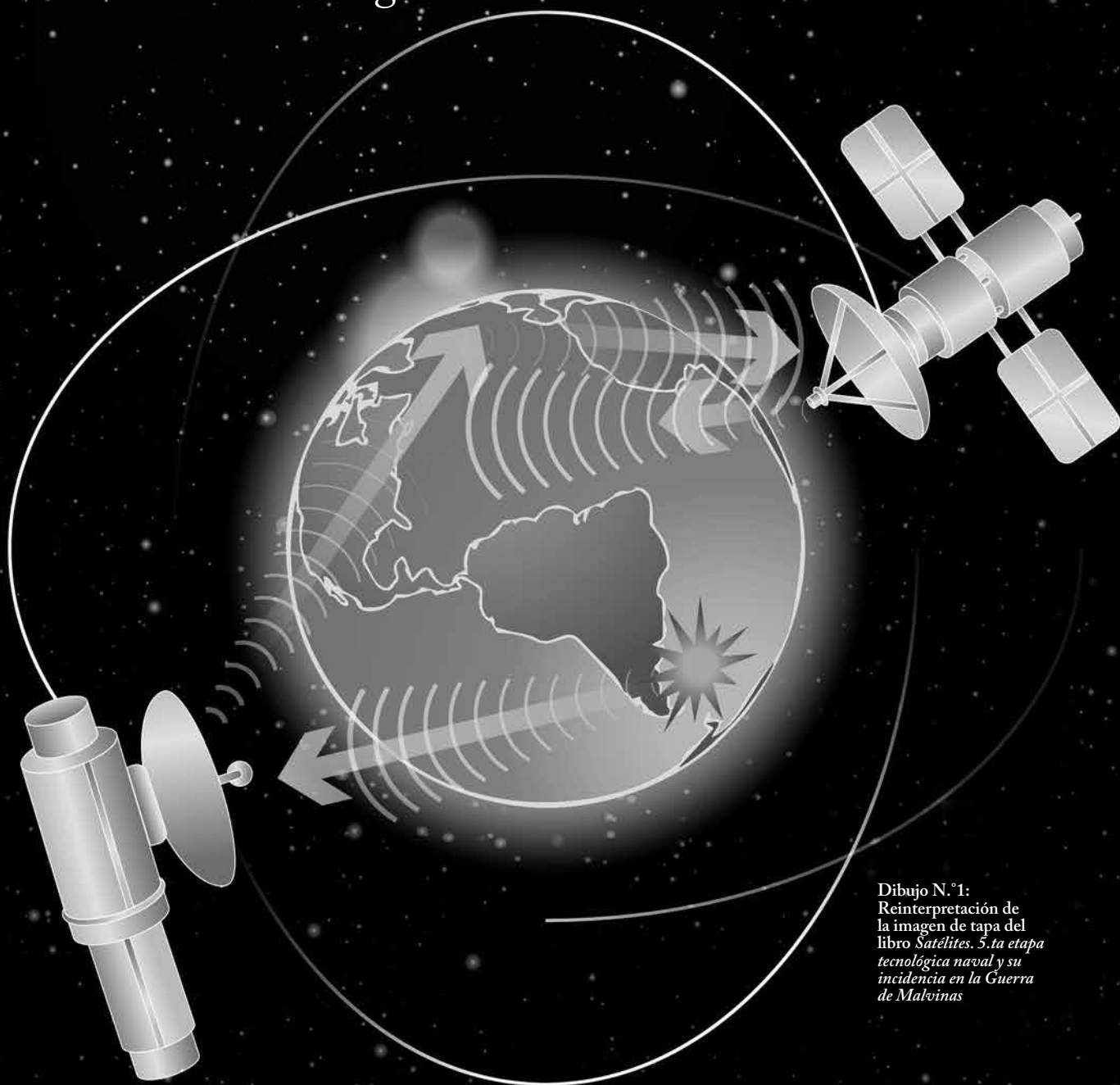
EE. UU. fue víctima de esta estrategia por mantener una perspectiva optimista sobre el ascenso pacífico de China y por no advertir las consecuencias de la segmentación de sus propias políticas. La Argentina puede ser presa fácil de cualquier estrategia de zona gris por la percepción general de ausencia de amenazas y por la falta de una mesa común, en la que los asuntos estratégicos sean vistos integralmente, en sus facetas económicas, de seguridad, energéticas, ambientales, científico-tecnológicas, de comunicación y de defensa, entre otras. ■

La zona gris ha tenido éxito, pero está desenmascarada. China ya no podrá hacer más de lo mismo para lograr nuevos objetivos.

⁷⁰ Estación del Espacio Lejano dependiente de la Administración Espacial Nacional China, provincia de Neuquén, Argentina.

INFORMACIÓN ESPACIAL DURANTE LA GUERRA DE MALVINAS REALIDADES Y SOSPECHAS

Néstor A. Domínguez



Dibujo N.º 1:
Reinterpretación de
la imagen de tapa del
libro *Satélites. 5.ª etapa
tecnológica naval y su
incidencia en la Guerra
de Malvinas*

Han pasado más de veinte años desde la publicación de mi libro *Satélites. 5.ª etapa tecnológica naval y su incidencia en la Guerra de Malvinas*, Tomo I (editado por el Instituto de Publicaciones Navales) (1). En ese entonces, en la portada del libro, hice imprimir el Dibujo N.º 1. A la izquierda, se ve un satélite espía estadounidense en órbita cuasipolar recogiendo información del teatro de operaciones y bajándola en Washington D. C. (Fort Belvoir). Desde allí, mediante un satélite de telecomunicaciones en órbita geoestacionaria (derecha de la figura antes citada), supuestamente era bajada en Gran Bretaña, en Northwood, sede del comando de la Fuerza de Tareas. Esto constituyó un preanuncio del contenido del libro y de este artículo.

El libro surgió de una comunicación que entabló conmigo el Vicealmirante Juan José Lombardo cuatro años antes de su edición, en julio de 1986 (cuando el libro fue editado en agosto de 1990). Él suponía que yo sabía de satélites artificiales cuando, en realidad, no era así. La falta de oficiales de marina conocedores del tema de satélites artificiales me llevó a tratar de ayudarlo cuando estaba acusado por decisiones tomadas durante la guerra ante el Tribunal Federal Metropolitano, abocado al Juicio de Malvinas. Mi primera contestación telefónica en la que le brindaba alguna información fue concretada el 31 de julio de 1986 por la noche y, luego, se sucedieron entrevistas en el Edificio Libertad (Comando de Operaciones Navales) con la presencia de sus abogados, del Vicealmirante Carlos Pablo Carpintero, del Contraalmirante Norberto Manuel Couto y de otros oficiales de marina. Le entregué artículos de revistas especializadas que versaban sobre el tema (*Investigación y Ciencia* [N.º 77], *Naval Forces Strategy*, *NATO's Fifteen Nations*, *Proceedings*, etc.).

Todo ello llevó a que hiciera un escrito para la defensa del Vicealmirante Juan José Lombardo para apoyar, a su pedido, su presentación ante el antes mencionado Tribunal que lo juzgó por su responsabilidad como Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur durante la Guerra de Malvinas. Para mi alivio, le fue levantado el cargo en momentos en que yo debía presentarme (al día siguiente) como perito en la materia y jurar «decir la verdad y nada más que la verdad» sobre algo que, aún ahora, solo puede ser expresado en modo potencial.

En el momento en que escribo esto, no deja de inquietarme la importancia del papel que pudo haber cumplido la información de espionaje y de observación satelital obtenida por los satélites estadounidenses durante el conflicto. Esto en la medida y oportunidad en que ella hubiera sido facilitada a las fuerzas de aire, mar y tierra británicas desplegadas como enemigas durante las operaciones que estaban bajo la responsabilidad del Almirante Lombardo.

Para todo ello, fue de especial interés la información que en el Servicio Naval de Investigación y Desarrollo (SENID) me dieron el Doctor en Física Alberto Giraldez y el Licenciado Marcelo Peres junto con la que, en la Secretaría de Comunicaciones, me brindó la bibliotecaria Aminta Freschi.

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

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

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

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

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

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

Es autor de *Satélites* (en dos tomos), de *Hacia un pensamiento ecológicamente sustentable*, de *Un Enfoque Sistémico de la Defensa* (en tres tomos), de *Una Imagen Espacio-Política del Mundo* y de *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.

Mi informe sobre los satélites operativos durante la guerra, de fecha 5 de noviembre de 1986, se lo entregué al Almirante Lombardo en su domicilio, café de por medio y a su pedido. Las conclusiones expresan literalmente lo siguiente:

1. Todo lo analizado permite suponer que los EE. UU. de Norteamérica disponían, en abril de 1982, de los medios necesarios para ubicar medios de superficie en el mar (y, probablemente, en tierra) y entregar al Reino Unido la información precisa en tiempo real.
2. También disponían de información meteorológica amplia y precisa, así como también oceanográfica.
3. Los datos de navegación del proyecto NAVSTARS estaban cubiertos en un 25%.
4. Ocho satélites de capacidades no definidas estaban orbitando.
5. Las capacidades de control de comunicaciones pueden considerarse globales.
6. Las capacidades de información para CME (Contra medidas Electrónicas) pueden haber sido importantes.
7. Las capacidades de los satélites para uso civil demuestran que, en lo militar, se había alcanzado un alto grado de eficacia en el uso de satélites artificiales.

El informe, además de fundamentar dichas conclusiones, contenía las planillas de los lanzamientos de los satélites declarados ante la Unión Internacional de Telecomunicaciones por los EE. UU. de Norteamérica entre los años 1978 y 1982, y destacaba las características de los satélites que podrían haber favorecido el accionar británico y que, luego, analicé con mucha más amplitud en las páginas del libro editado tres años después. Ello apuntaba a que, en el futuro, no hubiera oficiales de marina que desconocieran lo que pasaba en el espacio ultraterrestre por generación humana e intencionalidad bélica. El tema excedía claramente el monopolio nacional de la Fuerza Aérea sobre el supuesto «aeroespacio», cuya existencia siempre he cuestionado.

Luego de la entrega del informe, se sucedieron las entrevistas en el Edificio Libertad, y se me pidió escribir un borrador para la defensa.

El poder afirmar lo anterior con información más precisa me inquieta desde entonces. No me cabe duda de que lograrlo requiere de una información secreta aún no disponible, que podría permitir sacar conclusiones categóricas. Cabe presumir que esa información nunca será librada al conocimiento público porque compromete, aún más de lo ya comprobado, al gran país del norte. La guerra no era con los EE. UU. de Norteamérica, aunque sí lo era indirectamente a través de la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte) y de los compromisos históricos con su madre patria: Gran Bretaña.

«Ello apuntaba a que, en el futuro, no hubiera oficiales de marina que desconocieran lo que pasaba en el espacio ultraterrestre por generación humana e intencionalidad bélica».

Comprobaciones y presunciones del Almirante Lombardo

Por ser agregado naval en la embajada argentina en Washington (1978-1979), el Almirante Lombardo había podido entablar un diálogo periódico y muy fructífero para las relaciones navales entre los EE. UU. de Norteamérica y la República Argentina con importantes autoridades militares estadounidenses, en especial, con el Almirante Kanoisen. Esto le permitió tener un primer contacto con la cuestión satelital en sus usos navales cuando fue invitado a conocer la sede del Comando Naval del Atlántico, en Norfolk (estado de Virginia). Estuvo allí durante tres días y pudo interiorizarse sobre las capacidades de los medios de información satelital para uso de dicho Comando. Visitó la sala de situación y pudo ver un enorme tablero electrónico donde aparecían todos los buques de superficie que eran detectados por satélites en el Océano Atlántico. Respecto de la capacidad de detección de submarinos en inmersión, no se le suministró información. Esto le interesaba especialmente por ser submarinista.

Poco tiempo después, el Comandante de la Coast Guard de entonces expuso en la Escuela de Guerra Naval de Newport y afirmó que su país tenía información, en tiempo real, de la

posición de todos los buques que se encontraran navegando por todos los mares del globo. Los del Atlántico Norte también podían ser identificados. Ello confirmó las presunciones del Almirante en Norfolk.

En el año 1980, el Almirante Lombardo fue Jefe de Operaciones del Estado Mayor Naval y responsable del Comando del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS). En esas funciones, le costaba obtener la posición de los buques mercantes y pesqueros autorizados a navegar en su área de competencia, porque esos buques siempre han sido reacios a brindar la información correspondiente. Esto dificulta la tarea de determinar la presencia de buques de guerra enemigos o que realizan pesca furtiva. Ello se lleva a cabo por descarte de los autorizados a navegar en nuestras aguas.

Estaba en tales funciones cuando la armada de los EE. UU. realizó el operativo Expandid Sea, relativo al control mundial del tránsito marítimo en miras a la posibilidad de otra gran guerra. En la división por áreas de control, el control del Atlántico Sur era asignado a los británicos pero, ese año, el control del Atlántico Sudoccidental fue retirado al Reino Unido de Gran Bretaña y asignado al CAMAS que él comandaba. Todo ello, ¿era fruto de un supuesto apoyo de los EE. UU. a la cuestión de Malvinas planteada por la Argentina? Después de todo lo ocurrido, queda la duda, pero cabe admitir que todo ello fue muy singular.

De este modo, al desatarse la guerra el 2 de abril de 1982, el Almirante Lombardo se preguntaba si —al no tener Gran Bretaña satélites espías— su Fuerza de Tareas requeriría información proveniente de los correspondientes satélites estadounidenses. Estaba convencido de que los EE. UU. de Norteamérica tenían la capacidad necesaria de información, y él tenía la presunción de que se la suministrarían a las fuerzas de Gran Bretaña, su madre patria y aliada de la OTAN. Creo que no se equivocó.

En Londres, ya el 29 de marzo de 1982, se había tomado la determinación de enviar submarinos de propulsión nuclear hacia el Atlántico Sur (los HMS *Splendid*, *Spartan* y *Conqueror*). El segundo de ellos, el HMS *Spartan*, llegó al Área de Operaciones el 12 de abril, cuando fue decretada la Zona de Exclusión. Así, el Almirante Anaya, informado por el Almirante Lombardo y como Jefe del Estado Mayor General de la Armada, dispuso que sus buques regresaran a la Base Naval de Puerto Belgrano para reaprovisionarse y, luego, fondear en las aguas seguras del Rincón de Bahía Blanca. Esto ante la posibilidad de ser atacados por submarinos nucleares en aguas abiertas (ante los cuales no tenían posibilidades ni de ataque ni de defensa). La cuestión era que no podíamos llamarnos a engaño frente a nuestras posibilidades militares de la Flota de Mar frente al enemigo. Se usaron los medios que le podían ocasionar verdaderos daños, y se preservaron los que eran «carne de cañón» para las armas submarinas del enemigo.

Las sospechas sobre la información satelital de los buques cubren las operaciones de hundimiento o de daño operadas sobre diversos buques de guerra, de seguridad en el mar y mercantes propios. Cabe pensar que, para el enemigo, ubicar todos esos buques en el mar y en poco tiempo no es tarea fácil si no se obtiene información de inteligencia satelital propia (que, como dije, los británicos no tenían) o suministrada por los EE. UU. Todo esto llevó al Comandante de la Flota de Mar, Almirante Anaya, a expresar en un mensaje: «El enemigo dispone de información diurna y nocturna sobre todas las unidades de superficie de la Flota de Mar de la Armada Argentina», y ello fue comunicado junto con una convocatoria a una reunión del Comité Militar (COMIL).

Artículo del Capitán de Navío Carlos Alberto Coli⁽²⁾

El Capitán Coli, compañero de promoción del suscripto (Promoción 83 de la Escuela Naval Militar), escribió el artículo «La Flota de Mar en la guerra»⁽²⁾ y lo hizo sobre la base de haber sido Jefe de Operaciones de la Flota de Mar durante el conflicto. En el apartado denomina-

«Estaba convencido de que los EE. UU. de Norteamérica tenían la capacidad necesaria de información, y él tenía la presunción de que se la suministrarían a las fuerzas de Gran Bretaña, su madre patria y aliada de la OTAN. Creo que no se equivocó».

do «La cuestión de los satélites espías», se plantea, desde el inicio, la pregunta: «¿Realmente los ingleses tenían información satelital sobre la disposición de nuestros buques?».

Sus autorespuestas coinciden con mis puntos de vista al respecto. Es altamente dudoso que los protagonistas lo declaren con claridad y que lo hagan algún día.

Sin embargo, como vimos, hay hechos concretos que fortalecen nuestras dudas. También hay referencias a estudios realizados al respecto. El Capitán Coli lo hace en relación con mi primer libro sobre satélites artificiales (1); él menciona la ayuda de los EE. UU. a Gran Bretaña en materia de información satelital bajada de Internet, información satelital soviética sobre nuestra flota remitida a Noruega y, de allí, a Gran Bretaña, e información LANDSAT (que eran satélites de percepción remota de la Tierra) sobre las Islas Malvinas (requerida a la NASA por la Argentina a mediados de abril), etc.

Otra documentación de especial interés

Fueron pasando los años y, en su transcurso, he podido recopilar algunas informaciones publicadas que me han permitido ir confirmando mis sospechas.

El informe del International Institute for Strategic Studies contenido en el artículo: «La insuficiente inteligencia espacial europea» (3) me abrió bastante los ojos respecto de las cuestiones aquí planteadas. Se expresa allí que el Reino Unido de Gran Bretaña ha mantenido una relación muy estrecha con los servicios de inteligencia estadounidenses desde comienzos de la Segunda Guerra Mundial.

En lo que hace a la inteligencia espacial europea, cabe observar que, por un lado, se ha buscado la autonomía en la toma de decisiones militares y que, por otro lado, se ha procedido a investigar en relación con los términos de intercambio de inteligencia con otros países. En cuanto a esto último, los Estados Unidos de Norteamérica, por supuesto, ocuparon y ocupan el lugar de preferencia. Ello no quita las dificultades e incompatibilidades que existen entre ambos objetivos. Para la potencia del norte, el interés está centrado en el enorme caudal de inteligencia estratégica, militar, comercial e industrial que les brinda el espionaje espacial y para lo que ciertos países que le pueden aportar algo a cambio. Esto, aparte de ser aliados estratégico-militares, como lo es Gran Bretaña.

Antes de la Guerra de Malvinas, Francia había propuesto, en 1978, la creación de la Agencia Internacional de Monitoreo Satelital (ISMA). Lo hizo a pesar de que, por entonces, ya se cuestionaba que se vulnerara el principio de soberanía del espacio aéreo-ultraterrestre (el indefinido «aerospacio») de cada Estado-Nación. Lo hizo porque en ese país se pensaba en el interés internacional para la preservación de la paz por sobre todos los argumentos contra la observación espacial recíproca orientada a frenar armamentismos, como los que habían conducido a la Segunda Guerra Mundial.

Un año antes de la guerra, ya el presidente del Centro Nacional de Estudios Espaciales de Francia, Huber Curien (4), informaba que Francia había decidido dotarse de un sistema espacial de observación de la Tierra y que el satélite SPOT (Satellite Pour l'Observation de la Terre) sería lanzado en 1984. De esta manera, afirmaba que la decisión tomada rompía con la bipolaridad estadounidense-soviética en materia de observación espacial. Ya se había fundado la empresa Arianespace en 1980 con la finalidad de construir lanzadores para que la Unión Europea tuviera un modo independiente de poner satélites en órbita y, así, acceder al espacio ultraterrestre.

Así, luego de Malvinas, quizás motivados por lo acontecido durante la guerra que nos inquieta, los europeos también realizaron esfuerzos propios de teledetección satelital de uso

«Se expresa allí que el Reino Unido de Gran Bretaña ha mantenido una relación muy estrecha con los servicios de inteligencia estadounidenses desde comienzos de la Segunda Guerra Mundial».

militar. Diversos países europeos llevaron adelante los proyectos de los satélites Helios 1 y 2 (aprovechando la experiencia de los SPOT), Osiris, Zenon, etcétera. Apelaron a la cooperación (entre países que antes habían sido enemigos) mediante acuerdos entre los estados mayores de sus respectivas fuerzas militares. Lo hicieron para lograr el dominio de las aplicaciones militares de las técnicas espaciales y obtuvieron buenas *performances* de la óptica embarcada en los satélites, sacando fotografías e imágenes para obtener datos irremplazables para la cartografía, las infraestructuras civiles y militares, la defensa de los objetivos y el posicionamiento de los medios de combate. De este modo, estructuraron un programa militar espacial ⁽⁵⁾. Cabe observar que antes, durante la Guerra de Malvinas, no tenían capacidades militares significativas al respecto y debían recurrir a los EE. UU. de Norteamérica, como lo hizo Gran Bretaña.

Lo concreto es que, en el artículo ⁽³⁾ antes mencionado, se expresa lo siguiente: «Aunque no divulgada —por haberse mantenido un estricto secreto sobre el particular— la inteligencia espacial también tuvo una importante gravitación en la Guerra del Atlántico Sur de 1982» y se remite a un recuadro titulado «Inteligencia Espacial en la Guerra del Atlántico Sur». En ese recuadro, se enfatiza la asistencia que los británicos recibieron, en esta materia, de sus aliados de la OTAN. Por supuesto que se destaca que los EE. UU. ya venían ejerciendo un estricto control satelital sobre el Atlántico Norte (como lo comprobó, en 1979, el Almirante Lombardo). Pero, yendo al Atlántico Sur, se dice que el Almirante Train ya había informado en Buenos Aires (1981) que los EE. UU. controlaban, mediante satélites, las unidades de la flota soviética que navegaban por esa parte del Océano Atlántico. Su control era global, y por algo el Almirante Thomas B. Hayward, en servicio de la USN entre 1948 y 1982, expresó algo así como: «quien domina el espacio, domina los mares», además de ratificar en 1982 y como Comandante de Operaciones Navales de la United States Navy (USN) «que poseían satélites de vigilancia en el Atlántico Sur y que su información era tanto diurna como nocturna, si bien durante la noche existían ciertas restricciones» (Nota del autor: posicionamiento de buques por radar espacio-transportado [Rorsat] y/o por sensores de alta sensibilidad lumínica)^(1, pág. 461).

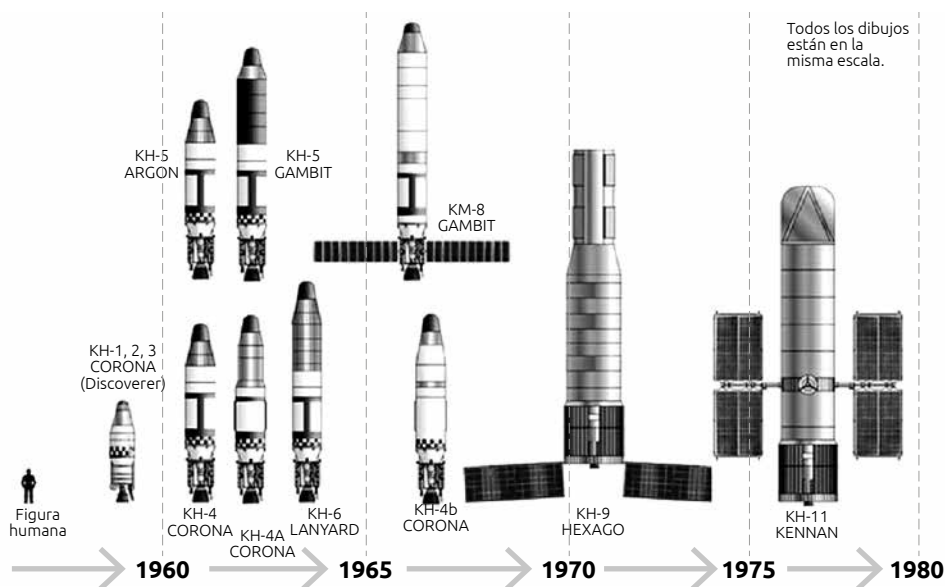
«Almirante Thomas B. Hayward: “[...] quien domina el espacio, domina los mares”».

En este artículo ⁽³⁾ se menciona que, el 10 de abril de 1982, el conocido periodista estadounidense Berstein (revelador del caso Watergate) informó que una filtración de inteligencia de su gobierno «...le permitía afirmar que el gobierno de su país proveía a los británicos de apoyo logístico y de inteligencia espacial sobre el movimiento de la Flota Argentina» (las negritas son del autor).

Más tarde, y como establecí en uno de mis libros ^(1, pág. 580), ese apoyo de inteligencia era obtenido con información de la serie de satélites de inteligencia de la clase KH-11 (Key Hole [Ojo de la Cerradura])(véanse los Dibujos N.º 1 y N.º 2). Menciona el artículo ⁽³⁾ los satélites 10A (del año 1980), 85A (del año 1981) y O6A (que fue lanzado el 11 de mayo de 1982, una semana después de nuestro ataque al destructor HMS *Sheffield*). Todos estos satélites fueron considerados previamente en mi obra ^(1, pág. 584), aunque en ella considero que el O6A fue lanzado a mediados de enero de 1982 (y no, en mayo) y que operaron un cuarto y un quinto satélites, los 41 A y C, que fueron lanzados el 11 de mayo de 1982 y que eran de la serie Big-Bird (Gran Ave) con equipamiento fotográfico de muy alta resolución y dispositivos electrónicos para detectar emisiones de los radares argentinos. Es casi evidente que estos últimos fueron puestos en órbita con la finalidad expresa de obtener datos del teatro de operaciones de la Guerra de Malvinas, además de obtener valiosas verificaciones sobre el armamentismo soviético.

En un artículo del profesor Jens Arnbak publicado en abril-mayo de 1982 (durante el transcurso de la guerra que nos ocupa), el autor expresaba que estos satélites podrían tener una capacidad óptica de *zoom* importante mediante lentes de 6 metros de distancia focal. Ello permitiría tener una resolución geométrica, a nivel del suelo, de 15 centímetros desde 150

Dibujo N.º 2: Evolución de los satélites espías estadounidenses Key-Hole (KH) previamente a la Guerra de Malvinas



kilómetros de altura del satélite (6). Nadie sabe si realmente la tuvieron los que orbitaron sobre Malvinas.

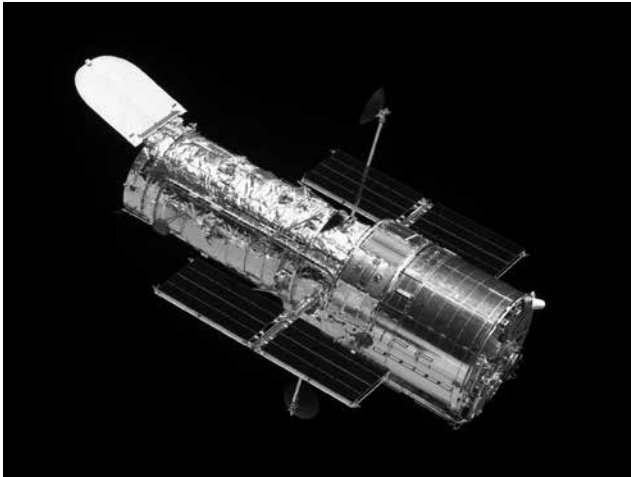
«[...] cabe consignar que el ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (FACH) durante el conflicto, Fernando Matthei, rompió el secreto guardado durante diecisiete años respecto a la colaboración brindada por su país a las fuerzas británicas que fueron nuestros enemigos».

En el Dibujo N.º 2, se puede apreciar la evolución de los satélites espías estadounidenses hasta el año 1980, y el Dibujo N.º 3 presenta una representación de los KH-11 que orbitaron sobre Malvinas en 1982.

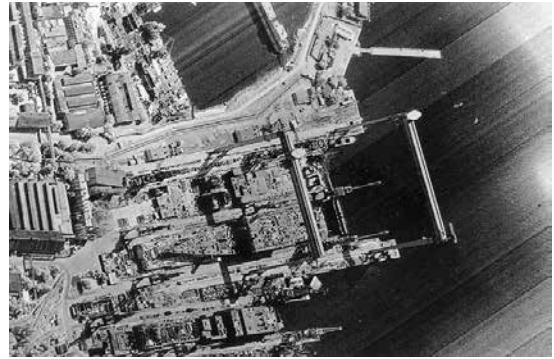
En mi obra (1), ya he descrito cómo operaban estos satélites y cuáles eran sus trayectorias sobre las áreas de interés operativo. La definición geométrica de las imágenes (resolución) de los KH-11 es de un pie (30,5 centímetros) o sea que los píxeles (áreas de resolución mínima) son de 30,5 x 30,5 cm tanto en el mar como en tierra. Por ello, debemos considerar no solo las posibles determinaciones de posicionamiento de nuestros buques en el mar (véase la Fotografía N.º 1) sino también las de los medios de uso terrestre, como tanques, camiones, trincheras, etc. (véase la Fotografía N.º 2).

Respecto de las actividades de nuestra Fuerza Aérea y de la Aviación Naval, no detectables en gran parte por la observación satelital, cabe consignar que el ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (FACH) durante el conflicto, Fernando Matthei, rompió el secreto guardado durante diecisiete años respecto de la colaboración brindada por su país a las fuerzas británicas que fueron nuestros enemigos. Dijo que el Wing Commander (comandante de Escuadrilla) británico Sidney Edwards se le presentó con una carta del Comandante de la RAF (Royal Air Force) Sir David Great en la que pedía ayuda chilena en materia de «información de inteligencia». Habló con el General Pinochet y hubo una aprobación presidencial global del tema. Por una libra esterlina simbólica, se les proveyó de aviones Hawker Hunter, un radar de largo alcance (instalado en Punta Arenas) (véase la Fotografía N.º 3), misiles antiaéreos, aviones Camberra de reconocimiento fotogramétrico a gran altura (véase la Fotografía N.º 4) y bombarderos. Todo esto a cambio de inteligencia para la guerra electrónica (obtenida mediante vuelos a gran altura realizados sobre territorio chileno) e información radar sobre los despegues de aviones de combate desde los aeródromos patagónicos argentinos (7, págs. 335 a 341).

El artículo (3) también dice que unos tres años después del conflicto, precisamente el 18 de marzo de 1985, la revista *Newsweek* informó que, en un simposio organizado y realizado por la Universidad de Cambridge, se dijo que la empresa Gems of Cambridge había diseñado el



Dibujo N.º 3: Representación artística de un satélite espía estadounidense KH-11



Fotografía N.º 1: Tomada por un satélite espía KH-11 con la finalidad de controlar la construcción de un portaviones soviético tipo Kiev



Fotografía N.º 2: Imagen de una base de Ben Laden en Afganistán, tomada por un satélite KH-11

software que habían utilizado las fuerzas armadas británicas durante la Guerra de Malvinas para poder interpretar las fotos que les destinaban los satélites estadounidenses sobre el teatro de operaciones de combate. Visto todo esto, desde el año 2012 podemos decir que es poco determinable la manera en que ello incidió sobre el desarrollo de las operaciones y, por supuesto, en detrimento de las Fuerzas Armadas argentinas en operaciones.



Fotografía N.º 3:
Radar francés de la empresa Thomson CSF modelo TRS 2200 (Picador) de 200 millas de alcance usado por Chile durante la Guerra de Malvinas. Probablemente, utilizado desde las proximidades de Punta Arenas.



Fotografía N.º 4: El avión Camberra de reconocimiento es la versión PR-9 (usada en MLV) operando desde Chile.

«Lo concreto es que ante una falla frente al conflicto, centrada en la supuesta neutralidad de los EE. UU. de Norteamérica y Chile, llevó a que nuestras Fuerzas Armadas se vieran altamente perjudicadas».

Como expresa el especialista chileno en cuestiones espaciales Ulises Faúndez (8): «Este tipo de instrumentos (refiriéndose a los satélites espías) ha permitido el rastreo y seguimiento de equipos, instalaciones, tropas y vehículos en territorio extranjero con la consiguiente actualización de la información requerida por los Estados Mayores Conjuntos de esos países». Y más adelante detalla, en el punto III. Aplicaciones Directas a Conflictos Bélicos: «Un ejemplo más reciente (luego del de Yom Kippur) y geográficamente más cercano es el caso del conflicto entre la Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña, en el otoño de 1982, por la posesión de las islas Falkland o Malvinas. Por una parte, la marina británica necesitaba conocer la posición de los buques argentinos —así como también el estado del océano en su condición meteorológica— para desplazar con la mayor seguridad posible la flota y su fuerza de tareas desde el territorio inglés hasta más allá de los 50° de latitud sur; por otra parte, debía mantener un flujo permanente y múltiple de comunicaciones desde y hacia la flota, con los cuarteles generales en Londres. Se estima con bastante certeza que los estadounidenses proporcionaron a los británicos **información satelital pública y reservada** (las negritas son del autor), principalmente de la serie LANDSAT (pública y para reconocimiento de las islas) y de la serie EORSAT (White Cloud, reservada) para escucha electrónica y reconocimiento oceánico».

Lo concreto es que ante esta falla frente al conflicto, centrada en la supuesta neutralidad de los EE. UU. de Norteamérica y de Chile, llevó a que nuestras Fuerzas Armadas se vieran altamente perjudicadas. Esto fue así en cuanto a su accionar durante la guerra en base a que Gran Bretaña disponía de información sobre la detección de sus movimientos por tierra, mar y aire que supuestamente era comunicada en forma satelital a su Fuerza de Tareas en el Teatro de Operaciones, a través de su comando central en Northwood. Esto era esperable en épocas de conflicto y legalmente demostrable, pero no punible según el derecho internacional público.

Si bien la Argentina «no recibió ayuda oficial de la URSS en relación con esta información» (9), nuestra Fuerza Aérea, a partir del 2 de abril, organizó y puso en funcionamiento el Centro de Operaciones Electrónicas (COE) para «... llevar la situación de los móviles navales que ingresaran (o se dirigieran) al teatro de Operaciones del Atlántico Sur» mediante el uso de información satelital soviética de satélites COSMOS de distintos tipos (reconocimiento oceánico y terrestre, radar, de inteligencia electrónica, comunicaciones, navegación, fotográficos, etcétera). En el COE, «... había también observadores de las otras dos Fuerzas Armadas que comunicaban la información adquirida a sus respectivos comandos operativos». Pienso que este esfuerzo de la Fuerza Aérea argentina pudo haber neutralizado, en parte, las ventajas británicas en la medida en que la información haya llegado en tiempo y forma al Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (Almirante Lombardo).

Fue, el ya Comodoro Rubén Moro, el que aclaró esta acción del COE durante la Guerra de Malvinas en su libro sobre el conflicto (10, pág. 165).

Aspectos legales

Respecto de la percepción remota o teleobservación de la superficie de la Tierra por los países espaciales sin importar las fronteras políticas, lo que lleva a un ilimitado espionaje espacial, valen tres consideraciones de naturaleza legal internacional:

1. El uso militar del espacio ultraterrestre;
2. El no cumplimiento de los principios relativos a la teleobservación de la Tierra desde el espacio ⁽¹¹⁾;
3. La falta de determinación de la frontera entre el espacio aéreo y el ultraterrestre.

Para ampliar estas consideraciones, puedo expresar lo siguiente:

1) En cuanto al primer punto, podemos decir que, desde el comienzo de la llamada carrera espacial entre las que, por entonces, eran las dos superpotencias, se inició, también, el espionaje recíproco con fines estratégicos/bélicos. Asimismo, se hizo teniendo como objetivos principales el uso de los satélites para la telecomunicación militar, el posicionamiento discreto de los submarinos nucleares en el mar, la información meteorológica satelital en los posibles teatros de operaciones, la investigación y el desarrollo tecnocientíficos de satélites con fines militares, etcétera ⁽¹⁾⁽¹²⁾.

Si bien los primeros tratados y acuerdos espaciales, encuadrados dentro del Derecho Espacial como una nueva disciplina del Derecho Internacional Público, hicieron mención precisa del uso pacífico del espacio ultraterrestre como una obligación de todos los Estados, debemos admitir que ello constituyó una falacia mantenida vigente por los países espaciales, por lo menos, hasta el fin de la Guerra Fría. Dichas menciones están hechas, en forma expresa, en casi todos los acuerdos internacionales en esta materia pero, fundamentalmente, en el Tratado del Espacio («Tratado de los Principios que deben regir las actividades de los Estados en la Exploración y la Utilización del Espacio Ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes») de 1967 que, en su prólogo, expresa: «Los Estados parte en este Tratado [...] reconociendo que el interés general de toda la humanidad en el progreso de la exploración y la utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos [...] han convenido lo siguiente [...]». Esto es aceptado, instrumentado y verificado, sobre todo, por los EE. UU. de Norteamérica durante el desarrollo de nuestro Plan Espacial Nacional vigente.

Si bien la guerra mencionada por ahora ha finalizado con sus operaciones junto con la desordenada carrera por objetivos cada vez más altos, no podemos decir que el uso militar del espacio ultraterrestre haya terminado; las potencias espaciales lo siguen usando como fuente de información altamente redituable para la toma de decisiones en cualquier teatro de operaciones del mundo ^{(1.Cap. 13) y (1.Cap. 14)}.

Debemos convenir que los desarrollos espaciales son duales en gran medida y que la información que los satélites generan o telecomunican sirve tanto para la paz como para la guerra (según las intencionalidades no manifiestas de quienes operan los satélites). Las causalidades son siempre racionales, las intencionalidades pueden no serlo.

Es un hecho que las localizaciones del sistema COSPAS-SARSAT sirven para emergencias en tiempo de paz como de guerra; los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS) satelitales sirven tanto para el posicionamiento y la navegación de submarinos nucleares, satélites artificiales y aviones de combate como para las mismas funciones en relación con buques mercantes y pesqueros, satélites de uso pacífico y aviones de líneas aéreas comerciales y, en muchos otros casos, existen emprendimientos conjuntos que apuntan a fortalecer los usos pacíficos de sistemas satelitales que pueden ser usados con fines duales (cívico-militares) ^{(1.Cap.15) y (13)}. Por ejemplo, los mismos costosos sistemas de telecomunicaciones por satélite en algunos casos son diseñados para fines pacíficos con algunos aditamentos para su uso bélico.

«Esto es aceptado, instrumentado y verificado, sobre todo, por los EE.UU. de Norteamérica durante el desarrollo de nuestro Plan Espacial Nacional vigente».

Esto se hace así por si acaso se potencia uno de los tantos conflictos actualmente vigentes y con el fin, siempre necesario, de ahorrar dinero.

Alvin y Heidi Toffler destacan que de las acciones emprendidas más allá de la Tierra dependerá, cada vez más, no solo la guerra sino también la «antiguerra» de la tercera ola.

Una pacificación preventiva nos obliga a mirar más allá del presente. No se trata simplemente de dólares; lo que está en juego es el destino humano.

2) En lo que respecta al segundo punto, estimo que los millones de imágenes de satélites de observación de la Tierra de que se dispone en Fort Belvoire ⁽¹⁴⁾ son gradualmente liberadas una vez que dejan de tener valor militar (táctico y de espionaje), estratégico ^(1, Cap. 16), para uso científico ^(1, Cap. 17) y ⁽¹⁵⁾, etcétera. Son múltiples las aplicaciones duales que podríamos citar para avalar lo dicho.

El hecho es que los millones de imágenes ya detectadas por los satélites estadounidenses, luego de su uso primario, son archivadas en Fort Belvoire, a la espera de otros usos. En esto, las imágenes de carácter secreto tomadas por satélites espías tienen un rango especial y no son liberadas para su uso científico luego de pasados los 20 años de su captación. A esta última categoría deben pertenecer las imágenes tomadas durante la Guerra de Malvinas y, habiendo pasado treinta años, ya debieron haber sido puestas a disposición de los investigadores históricos. Me temo que ello no ha ocurrido porque hay parte de esta historia que nunca deberá ser conocida por un supuesto acuerdo secreto entre los EE. UU. y Gran Bretaña en relación con las ayudas recibidas durante la guerra.

«Collins extrae de Mackinder la siguiente analogía: “El espacio circuniterrestre engloba la Tierra hasta una altura aproximada de unos ochenta mil kilómetros. Y esa —señala— será la clave de la dominación militar hacia mediados del siglo XXI».

Para hacer un poco de historia al respecto, consultamos a John Collins ⁽¹⁶⁾. En su obra, Collins analiza, en términos militares, el sistema Tierra-Luna. Cita al geopolítico Halford J. Mackinder (1861-1947) que, a comienzos del siglo XX, desarrolló la teoría de que Europa Central y Oriental con Rusia constituían el «sector vital» del poder global, mientras que África y el resto de Eurasia eran simplemente la «isla mundial». Mackinder formuló la siguiente regla: «Quien controla Europa oriental, domina el sector vital. Quien controla el sector vital, domina la isla mundial. Quien controla la isla mundial, domina el mundo».

Collins extrae de Mackinder la siguiente analogía: «El espacio circuniterrestre engloba la Tierra hasta una altura aproximada de unos ochenta mil kilómetros. Y esa —señala— será la clave de la dominación militar hacia mediados del siglo XXI»

Para Collins, «quien controla el espacio circuniterrestre, domina el planeta Tierra. Quien controla la Luna, domina el espacio circuniterrestre». Esto constituye una globalización del pensamiento del Almirante Hayward, antes expresado respecto del mar.

Lo antes mencionado ocurre pese a que existe una enunciación de 15 principios, aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en diciembre de 1986 (después de la Guerra de Malvinas), denominada Principios Relativos a la Teleobservación de la Tierra desde el Espacio. El Principio II dice así: «Las actividades de teleobservación se realizarán en provecho e interés de todos los países, sea cual fuere su grado de desarrollo económico, social o científico y tecnológico, y teniendo especialmente en cuenta las necesidades de los países en desarrollo». El Principio IV dice, entre otras cosas, que «el espacio ultraterrestre estará abierto para su explotación y utilización en condiciones de igualdad». El Principio XII expresa: «Tan pronto como sean producidos los datos primarios y los datos elaborados que correspondan al territorio bajo su jurisdicción, el Estado objeto de la teleobservación tendrá acceso a ellos sin discriminación y a un costo razonable» y, finalmente, el Principio XIII nos ilustra respecto de que «el Estado que realice actividades de teleobservación de la Tierra desde el espacio ultraterrestre celebrará consultas con el Estado cuyo territorio esté observando, cuando este lo solicite» ⁽¹¹⁾. Estas

enunciaciones de principios, que por otra parte no han llevado a ningún tratado o convenio internacional que obligue a los países espaciales a tener una consideración mayor y mejor por los que no lo son, suenan a enunciaciones huecas sobre cuestiones que nadie con acceso al espacio ultraterrestre está dispuesto a llevar adelante en la acción. Si se cumpliera con estos principios y su fundamento ético, las dudas expresadas en este artículo habrían sido aclaradas con precisión pese a que el acuerdo fue posterior a la guerra.

3) Finalmente, en cuanto al tercer punto y para una «espacio-política relativa a lo espacial» o «política espacial» (17. Cap. 5, C.2), podemos decir que el espacio ultraterrestre es un «espacio esférico» (como análogo tridimensional de una superficie esférica), pero es ilimitado aunque, sin embargo, finito. Lo concreto es que dicho espacio «no es parte de un espacio infinito, sino que no tiene en absoluto límites». No encuentra un límite superior en el límite del universo, pero sí uno inferior en el espacio aéreo.

En lo que respecta al límite exterior del universo, es necesario recurrir a la astronomía y a la teoría cosmológica actualmente vigente. Dicha teoría, que es la Teoría de la Relatividad de Alberto Einstein, introdujo, a diferencia de lo concebido por Isaac Newton y Giordano Bruno, la idea de que el espacio no es posible sino cuando hay materia que determine sus cualidades físicas.

De todas maneras, nos parece fuera de lugar, dentro de la teoría cosmológica vigente y de nuestro alcance, pensar en políticas que tengan que ver con un límite superior de tal envergadura; la humanidad está lejos de poder llegar a una determinación de tal magnitud y, si lo hiciera, alcanzar tamañas distancias estaría totalmente fuera de toda consideración razonable para futuros emprendimientos humanos.

Lo concreto es que es el trazado del límite inferior el que encuentra serias dificultades políticas para su definición. Ello permite que los satélites espías puedan seguir espionando.

De este modo, lo que sí tiene sentido es lo que no se hace, o sea la consideración del límite inferior del espacio ultraterrestre. Ello nos afecta en nuestra condición de terrícolas con limitadas aspiraciones espaciales. Debemos trazar nuestras políticas y estrategias como país integrante de un mundo que evoluciona rápidamente en todos los aspectos que podamos concebir.

La Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos (Subcomisión de Asuntos Jurídicos) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) consideró el tema sobre la definición y la delimitación del espacio ultraterrestre como Tema 4 del 31.º período de sesiones realizado en Ginebra entre el 23 de marzo y el 10 de abril de 1992.

Hasta ahora, el espacio aéreo es considerado una proyección vertical de la soberanía de los Estados hacia arriba, y las fuerzas aéreas tienen por misión principal la defensa del espacio aéreo correspondiente. Por supuesto que tales fuerzas son las que poseen medios militares aeronáuticos (aviones, helicópteros, planeadores, etc.) que se desplazan por el aire y se sustentan en él. Cuando la sustentación se termina, por enrarecimiento del aire, un *objeto aéreo* debe disminuir su altura para poder compensar su peso con el empuje hacia arriba que solo puede darle un aire más denso y la fuerza de sustentación generada gracias a su geometría y su velocidad. Un objeto capaz de vulnerar esa barrera y orbitar alrededor de la Tierra o de otro cuerpo celeste, más allá de su atmósfera, es un *objeto espacial*. El doctor Manuel Augusto Ferrer define (18) un objeto espacial como «todo artefacto o cosa construida por el hombre que se lanza al espacio, es decir, que tiene por finalidad el desplazamiento en el espacio».

La cuestión planteada, desde el punto de vista del derecho, es que el espacio ultraterrestre es considerado Patrimonio Común de la Humanidad, mientras que el espacio aéreo, como vimos, un espacio de soberanía por los Estados subyacentes.

«Lo concreto es que es el trazado del límite inferior el que encuentra serias dificultades políticas para su definición. Ello permite que los satélites espías puedan seguir espionando».

Al no estar claro, ni legal ni físicamente, el límite entre los espacios ultraterrestre y aéreo, tampoco lo está la altura de la proyección superior de la soberanía de los Estados y, por lo tanto, el ejercicio de lo que podríamos llamar «soberanía de volumen» o «soberanía vertical». Es curioso que el empeño puesto por poner límites terrestres y marítimos no se haya traducido en un empeño similar por limitar el espacio aéreo y, como consecuencia, el ultraterrestre. La práctica establecida es que un objeto espacial lanzado por un Estado, al ser puesto en órbita, puede sobrevolar sin obstáculos el territorio de otros Estados de hecho y a cualquier altura. Esto favorece, también de hecho, a los Estados espaciales y, cuanto más espaciales sean, más favorecidos estarán en su espionaje. Probablemente esta sea la razón por la que este *statu quo* se mantenga a través del tiempo y que no se haya llegado a realizar un tratado internacional que imponga límites al espionaje espacial y a la observación de los Estados no espaciales por los espaciales (con lo que obtienen valiosa información sobre aspectos que hacen a los poderes políticos, económicos, militares y de la información).

Aspectos políticos y diplomáticos

Dado que carezco de una adecuada formación en la temática de las relaciones internacionales, solo me aboco, como reflexión final de este ensayo, a la consideración de la diferencia de las posiciones de los británicos y los argentinos respecto de los habitantes de las Islas Malvinas (los llamados kelpers). Gran Bretaña expresó en todo momento que a esas personas se les debía respetar el *derecho de autodeterminación* pese a que habitan en una tierra usurpada a la República Argentina. Nuestro país, aparte de reclamar la *soberanía* —como es lógico que lo haga— sostiene que se respetarán los *intereses* de los isleños porque se los considera *ciudadanos argentinos* (7).

La cuestión es que, según la posición británica, durante la guerra murieron 893 hombres, argentinos y británicos, y 1845 terminaron heridos. La suma de estas dos cifras es respetable, aunque inferior, a la de los kelpers celosos de su autodeterminación o de sus intereses. Ningún militar británico o argentino tuvo la determinación o el interés de morir o de ser herido. Probablemente, la determinación de los británicos fue menor que la de los argentinos, porque defendían a gente de una colonia mal habida. Me pregunto si la causa británica merecía tanto derramamiento de sangre para proteger un cuestionable derecho de los habitantes de las islas.

En el conflicto murió una pobladora, creo que como consecuencia de un ataque aéreo británico (no había que omitir este dato para no desvalorizar la vida de los habitantes civiles de las islas si durante el conflicto murió algún poblador de las islas; ambas fuerzas trataron de respetarlos a ellos y a sus propiedades).

En otro nivel valorativo y según otro enfoque de la cuestión —los intereses económicos de los isleños—, me pregunto si merecían el enorme costo de las pérdidas materiales de las fuerzas armadas de ambos bandos en conflicto.

Es difícil encontrar racionalidad tanto en la guerra como en las relaciones internacionales. El embajador argentino Santiago Sanz, con quien compartí años de elaboración de políticas y de estrategias en el Grupo Punto de Vista Político-Estratégico del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, nos decía que la diplomacia se maneja según los *intereses* propios de cada país y no, según una ética inexistente en las relaciones internacionales. Comprendo ampliamente su posición. Abundando en su legado, cabe aquí mencionar los siguientes párrafos de uno de sus libros (19, pág. 27):

«La fuerza militar no se expresa solo por el ejercicio brutal y directo de la violencia. Su sola existencia genera efectos políticos».

«El embajador argentino Santiago Sanz (...) nos decía que la diplomacia se maneja según los intereses propios de cada país y no, según una ética inexistente en las relaciones internacionales».

«En el curso de los procesos críticos, el poder militar, mediante demostraciones y actos de violencia no bélica, contribuye al desenvolvimiento de la maniobra en que participa la acción diplomática. La tarea del soldado y la del diplomático se complementan».

«La maniobra es el elemento operante en los estados críticos y, como tal, su gobierno constituye un aspecto del control y manejo de las crisis».

Nuestro pensador José Ingenieros, en su libro *La simulación en la lucha por la vida* (20), como una de las formas de tal simulación, mencionaba que: «en *política internacional*, la astucia y la simulación suelen ser la clave de éxitos lisonjeros. Por algo es tan admirado Maquiavelo», y Max Simon Nordau, en su libro *Paradojas psicológicas*, expresó que: «demostré que las virtudes esenciales de la *diplomacia* son el engaño y la mentira, que suelen involucrar la simulación o la disimulación» (20, pág. 166).

En este marco, comprendo que las autoridades políticas y diplomáticas de los Estados Unidos de Norteamérica y de Chile siguieron esas pautas de comportamiento durante el conflicto, lo mismo que las argentinas y las británicas de la época. El costo humano y material ha sido, y sigue siendo, muy grande para todos.

Como corolario, podríamos parafrasear a Blaise Pascal que dijo: «la política y la diplomacia tienen razones que la razón ignora». ■

**José Ingenieros:
«en política
internacional,
la astucia y la
simulación suelen
ser la clave de
éxitos lisonjeros».**

- (1) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, *Satélites, Tomo I, 5ta. etapa tecnológica naval y su incidencia en la Guerra de Malvinas*, Instituto de Publicaciones Navales, vigésimo primer libro de la Colección Ciencia y Técnica, Buenos Aires, 1990, 845 págs.
- (2) COLI, Carlos Alberto, Capitán de Navío, artículo titulado «La Flota de Mar en la guerra», *Boletín del Centro Naval* N.º 816, enero - abril de 2007, pág. 87.
- (3) INTERNATIONAL INSTITUTE FOR STRATEGIC STUDIES, artículo denominado «La insuficiente inteligencia especial europea», *Revista Manual de Informaciones* de mayo de 1994, Buenos Aires, pág. 32.
- (4) CURIEN, Hubert, «La France dans l'Espace», revista *Défense Nationale*, mayo de 1981, pág. 25.
- (5) FLEURY, Jean, «Armées, espace et Europe», revista *Défense Nationale*, marzo de 1987, pág. 13.
- (6) ARNBAK, Jens, «Observation in Space - Past, present and future», *Revista Nato's Fifteen Nations*, April-May 1982, pág. 22.
- (7) YOFRE, Juan B., 1982, *Los documentos secretos de la Guerra de Malvinas/Falklands y el derrumbe del Proceso*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2011, 584 págs.
- (8) FAÚNDEZ T., Ulises A., artículo «Tecnología espacial y defensa: la perspectiva de las potencias», 1ra. parte, *Revista Sociedad y Fuerzas Armadas* N.º 2, Santiago de Chile, julio de 1990.
- (9) MATASSI, Pio, Comodoro de la Fuerza Aérea Argentina, *La batalla aérea de nuestras Islas Malvinas*, Editorial Halcón CIECO, Buenos Aires, 1990, pág. 202.
- (10) MORO, Rubén, Comodoro de la Fuerza Aérea Argentina, *Historia del conflicto del Atlántico Sur (La guerra inaudita)*, Edición de la Escuela Superior de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea Argentina, 560 págs.
- (11) ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU), *Tratados y principios de las Naciones Unidas sobre el espacio ultraterrestre*, editado por la Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre del Centro Internacional de Viena, Viena (Austria), mayo de 1996, 63 págs.
- (12) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, *Satélites, Tomo II, Más allá de la tecnología y de la guerra*, vigésimo tercer libro de la Colección Ciencia y Técnica, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1991, 526 págs.
- (13) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio y BLOCH, Roberto, *Un enfoque sistémico de la defensa, Tomo III: Aspectos Cívico-Militares*, Editorial Duplicar, Buenos Aires, 2004, 194 págs.
- (14) NATIONAL RECONNAISSANCE OFFICE, «President orders declassification of historic satellite imagerino citing value of photography to environmental science» (24 February, 1996), Press Release, 05 July 1996.
- (15) RICHELSON, Jeffrey, «Ciencia y Espionaje», *Revista Investigación y Ciencia*, abril de 1998, Madrid.
- (16) COLLINS, John, Investigador Superior de la Biblioteca del Congreso de los EE. UU. de Norteamérica, *Fuerzas militares espaciales: los próximos cincuenta años*, Pergamon-Brassey's, Washington D.C., 1989.
- (17) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio y BLOCH, Roberto, *Una imagen espacio-política del mundo*, con la colaboración de los licenciados María José Espona y Fernando Juan Ohanessian, 1.ª edición, Buenos Aires, Dunken, 2010, 392 págs., ISBN 978-987-02-4789-0.
- (18) FERRER, Manuel Augusto (h), *Derecho espacial*, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1976, 519 págs.
- (19) SANZ, Luis Santiago, *Laguna del Desierto - Estudio de una crisis*, OLCESE Editores, Buenos Aires, 1998, 77 págs.
- (20) INGENIEROS, José, *La simulación en la lucha por la vida*, Ediciones L. J. Rosso, Talleres Gráficos Argentinos, Buenos Aires, 1933, 298 págs.

Pedido para la confección del Obituario

Estimados socios, familiares y amigos de socios fallecidos:

El *Boletín del Centro Naval* tradicionalmente ha publicado, como reconocimiento a sus socios fallecidos, una fotografía, un resumen de los servicios prestados y, muchos años atrás, las palabras de un camarada que, en nombre de la Armada, los despedía en su inhumación.

El personal superior, subalterno y civil destinado en el Archivo General de la Armada colaboraba de manera encomiable ayudando al *Boletín* a cumplir su cometido, y también lo hacía la Dirección General de Personal Naval.

El material base para confeccionar el Obituario eran, y siguen siendo, los legajos personales de la oficialidad de la Marina de Guerra.

Estas hojas de vida formaban parte de valiosos y prolijos archivos de significación histórica útiles para el estudio social y cultural de la Institución Naval, con profunda importancia para estudiosos del pasado de la Argentina.

Cuando el Gobierno nacional, a principios de la década anterior, resolvió que se debía volver a juzgar la conducta de quienes integraban las Fuerzas Armadas y de Seguridad durante la Guerra contra el Terrorismo, miles de legajos debieron ser entregados con premura, sin posibilidad de sacar copias en la mayoría de los casos, a pedido de autoridades ajenas a la Armada (Ministerio de Defensa y Poder Judicial).

La mayoría de los legajos nunca volvieron a su lugar de origen, y la colaboración que antes recibía el *Boletín* cambió de manera fundamental. Esta verdadera catástrofe afectó seriamente nuestra tarea.

La publicación del Obituario pasó a ser ocasional en vez de rutinaria. Los esfuerzos para realizarla fueron ingentes, pero día a día el atraso es mayor.

Personalmente convencido de la importancia que, desde el punto de vista social y afectivo, tiene la publicación para las familias, los camaradas y los amigos, hemos decidido, con la aprobación de las autoridades de nuestro club, colocar el material de que disponemos, de manera incompleta en la mayoría de los casos, en la página web del Centro Naval (*Boletín*).

Este es nuestro primer paso para regularizar nuestro homenaje a camaradas que, usando palabras del Almirante Brown, solamente «cambiaron de fondeadero».

¿Qué va a estar colocado en la página web?:

1. La fotografía del socio;
2. Su currículum vitae (breve) y alguna actuación sobresaliente en cualquier ámbito (profesional, académico, social o deportivo);
3. Fecha del deceso.

Nuestro deseo es que cualquiera que esté en condiciones de completar lo faltante nos lo haga llegar al *Boletín* de manera personal, a través de terceros o por correspondencia (tradicional o electrónica).

Ello nos permitirá disponer de los datos que necesitamos.

Continuaríamos publicando el Obituario de manera regular a partir del próximo año con los socios fallecidos en 2020.

Los anteriores serán publicados a medida que tengamos una buena cantidad con sus datos completos.

Los camaradas fallecidos, de quienes faltan los datos, poseen familiares, amigos y compañeros que podrían colaborar con dicha información, tal como también lo harían los hombres que hayan prestado servicio con ellos, que los recuerdan con cariño, afecto y respeto. Muchos han combatido con heroísmo enfrentando al enemigo en «las guerras que vivimos». Hay, entre ellos, demasiados que fallecieron detenidos injustamente.

De casi todos somos conocidos o amigos de sus familias.

Sus vidas dedicadas a la Patria, a la Armada Argentina o a actividades varias, pero siempre unidos al Centro Naval, merecen ser conocidas por consocios más jóvenes.

Confiamos en la colaboración de todos. ¡Muchas gracias!

¡Hasta el próximo número!

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

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: Agüero 1966, 1ro "3" - CABA

 Tel: 011 4822-9516 // 4827-5620

www.giavedoniprop.com.ar

guillermo@giavedoniprop.com.ar

Matricula n° 6733



Giavedoni Propiedades



Giavedoni_Propiedades

Sociedad Militar Seguro de Vida

Un camarada
para toda la vida.

*Cumplimos 118 años junto
a nuestros asociados.*

*Acceda a un mundo de servicios mutuales,
con la confianza y experiencia que nos avalan.*

☎ 0810-222-7678 www.smsv.com.ar

📞 Whatsapp (+54911) 23007678

📺 | 📱 | 📷 | Lo invitamos a seguirnos.

SMSV

Todos los servicios de SMSV se brindan EXCLUSIVAMENTE a sus asociados, Sociedad Militar Seguro de Vida - Institución Mutualista - Av. Córdoba 1674 - CABA. Cuit. 30.52751673.7. Conf. Ley 11.723 - Ley 22.362. Resol. 799/98. Mercosur 45/06 -

"2020 - Año del General Manuel Belgrano"