

Boletín del Centro Naval



FUNDADO
EN MAYO
DE 1882



REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO 139 - VOL. CXXXIX N° 855 ENE / JUNIO DE 2021

Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 4 de mayo de 2021

Presidente	Contraalmirante VGM (R) Julio Alberto COVARRUBIAS
Vicepresidente 1º	Capitán de Navío VGM (R) D. Gustavo Leopoldo OTTOGALLI
Vicepresidente 2º	Contraalmirante (R) D. Andrés Roque DI VINCENZO
Secretario	Capitán de Navío VGM (R) Mario I. CARRANZA HORTELOUP
Tesorero	Capitán de Navío Cont. (R) D. Héctor Daniel GRILLO
Protesorero	Capitán de Navío Contador (R) Edgardo Edmundo MARTÍNEZ

Vocales Titulares:

Capitán de Navío (R) D. Héctor Julio VALSECCHI
Capitán de Navío (R) D. Mario Enrique FENLEY
Contraalmirante (R) D. Guillermo TYBUREC
Contraalmirante Aud. (R) D. Raúl Alberto LACHNICHT
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
Capitán de Navío D. José Alberto MARTI GARRO
Contraalmirante D. Marcelo Ricardo FLAMINI
Capitán de Navío D. Germán Horacio MICHELIS ROLDÁN
Capitán de Fragata D. Rodrigo Fernando CABALLERO
Capitán de Corbeta D. Martín Ignacio VILLALBA
Contraalmirante VGM (R) D. Rafael Luis SGUEGLIA
Capitán de Navío IM (R) D. Pablo Eduardo FINAZZI
Capitán de Navío VGM (R) D. Pablo Ramón MARÍN
Capitán de Navío VGM (R) D. Carlos Ignacio RUDA
Capitán de Navío (R) D. Félix Eugenio PLAZA

Vocales Suplentes:

Capitán de Navío D. Eduardo CELLA IRIGOYEN
Teniente de Navío D. Hernán MARTÍNEZ REUMANN
Capitán de Navío VGM (R) D. Jorge Alberto JANIO
Capitán de Navío (R) D. Miguel Angel SANTIAGO
Teniente de Fragata IM (R) D. Juan Alfonso PEGASANO
Capitán de Fragata (R) D. Alberto Eduardo GIANOLA OTAMENDI

COMISIÓN FISCALIZADORA

Fiscalizadores Titulares:

Teniente de Fragata (R) D. Alberto Guillermo THOMAS
Capitán de Navío VGM (R) D. Juan José MEMBRANA
Contraalmirante (R) Luis María GONZALEZ DAY
Capitán de Navío VGM (R) D. Oscar Alberto BRANDEBURGO

Fiscalizadores Suplentes:

Capitán de Navío VGM (R) D. Sergio SEPETICH
Capitán de Navío IM (R) D. Juan Pablo PANICHINI



REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **855**

ENERO / JUNIO DE 2021



Director

Capitán de Navío (R) Héctor J. Valsecchi

Presidente Consejo Editorial

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro J. Tierno

Vocales Consejo Editorial

Capitán de Navío VGM (R) Oscar D. Cabral
Capitán de Navío VGM (R) Juan J. Membrana
Capitán de Navío IM VGM (R) Hugo J. Santillán
Capitán de Navío VGM (R) Carlos A. Ares
Capitán de Navío (R) Gabriel O. Catolino

Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

Administración y composición

Norma B. González

Corrección

Verónica Weinstabl de Iraola

Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires,
República Argentina
Telefax: (+54 11) 4311-0041.
Conmutador: (+54 11) 4311-1011/16 int. 605
E-mail: boletin@centronaval.org.ar
www.centronaval.org.ar



ISSN 2796-8057
Registro de Propiedad
Intelectual
Número: 978.013 (25.11.2011)
Propietario: Centro Naval

También en versión digital (PDF)
para PC u otros dispositivos.



Imagen de portada:

El ARA *Bouchard* y el ARA *Robinson* en control del mar.
Fotografía del teniente de navío José María Di Carli.
Gentileza de *Gaceta Marinera*.

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



CARTA DEL PRESIDENTE	3
CARTA DEL DIRECTOR	4
MARINOS ILUSTRES	5
Capitán de Navío Pedro L. Padilla Centenario de su fallecimiento	
ESTELAS AJENAS	6
ARA SAN JUAN: INEXPLICABLES OMISIONES El proceso disciplinario militar no debería apresurarse a hallar culpables del naufragio del submarino antes de que se esclarezcan sus causas	
CARTAS DE LECTORES	8
Publicadas por el diario <i>La Nación</i> , en marzo y abril de 2021	
¡LA PIRATERÍA MARÍTIMA AÚN EXISTE! SU INTERPRETACIÓN EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL Y EN LA INTERNACIONAL Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martín	10
«UN CUENTO CHINO» QUE VINCULA PESCA E INFORMACIÓN CON EL FUTURO. LA SORPRESIVA REVOLUCIÓN EN EL MAR Capitán de Navío (R) Javier Valladares	30
LA CÁMARA DE CÁMARA Capitán de Navío VGM (R) Eugenio L. Facchin	40
Celebración del Día de la Armada en la Sede Olivos	51
LOS WALDORP EN DOS PUERTOS DEL RÍO DE LA PLATA Arquitecta Cristina E. Vitalone	52
LAS TRAGEDIAS Y EL LIDERAZGO EN LA LITERATURA MARINA Capitán de Fragata (R) Alberto Gianola Otamendi	64
ESTELAS AJENAS	72
EL GENERAL JOSÉ DE SAN MARTÍN Y SU RELACIÓN CON EL MAR Capitán de Navío (R) Magíster Tomás Merino	
PARADIGMA, ÉTICA Y CONFIANZA EN EL LIDERAZGO MILITAR Capitán de Fragata Capellán Alberto Zanchetta	86
LIBROS Por H.V.	105
<i>Malvinas y el Atlántico Sur. Lecturas sobre el pasado, apreciaciones actuales y perspectivas</i> , de Mariano Bartolomé	
<i>La historia contemplada desde el río. Presencia naval española en el Plata. 1776-1900</i> , de Miguel Ángel Demarco	
<i>Archipiélagos de Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur. Su Pasado, Presente y Futuro</i> , de Vicente Guillermo Arnaud	
SEÑOR, EL SISTEMA ESTÁ VIVO Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez	108

- 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:

Es para mí un orgullo y una satisfacción poder dirigirme a ustedes para comentarles la situación que está viviendo nuestra querida Institución. Esta aciaga pandemia que nos aqueja ha hecho disminuir en forma significativa nuestros recursos y nos ha obligado a priorizar el destino de nuestros egresos para cumplir con el personal a nuestro cargo en cuanto al pago de sueldos, salarios, aportes y contribuciones.

Esta tarea ha significado un enorme esfuerzo de toda la Comisión Directiva y, en particular, del área económico-financiera que, aún hoy, sigue haciendo denodados esfuerzos para cumplir con las obligaciones que nos hemos fijado como prioridad.

Sin embargo y gracias a la colaboración de todos ustedes, el *Boletín* sigue recibiendo los aportes necesarios para continuar con sus actividades, y esta es la causa de nuestro mayor agradecimiento.

Esta situación pasará, y volveremos a la normalidad en el corto o mediano plazo para poder brindar a nuestros amigos todos los servicios que hace más de 130 años les hemos ofrecido.

¡¡¡UNIÓN Y TRABAJO!!!

Contraalmirante VGM (R) **Julio Alberto Covarrubias**
Presidente del Centro Naval

Estimados lectores:

La presentación de este número del Boletín del Centro Naval es una demostración de que seguimos apostando al futuro a través de las ideas de colaboradores, sean estos civiles o militares.

En números anteriores, hemos abordado temas relacionados con la supresión de los Tribunales de Honor y la carencia de una justicia militar, como ha sido uso y costumbre no solamente en la Argentina, sino en la mayoría de los países del mundo.

Los temas señalados en el párrafo anterior avizoraron la probable existencia de futuras complicaciones que hagan dudar de una verdadera justicia al no aplicarse las normas y las reglas tradicionales.

El futuro previsto llegó: un editorial y cartas de lectores del diario La Nación de Buenos Aires, referidos al juzgamiento de altos oficiales navales mediante un novedoso tribunal, dieron su opinión con respecto a la tragedia del submarino ARA San Juan. Los hemos publicado en «Estelas Ajenas», no solamente para conocimiento de alguno de nuestros lectores, que podrían no estar al tanto, sino como registro para la historia de las particulares características del período que nos toca vivir.

En medio de tiempos tormentosos, mantener el rumbo es, a veces, muy difícil. No obstante, el recuerdo del gran pasado naval de la Argentina, la grandeza de sus integrantes, los sacrificios que hicieron en el cumplimiento de los actos de servicio y la existencia de hombres de bien que los apoyaban con una actitud ciudadana encomiable son la base moral que nos indica que volver al derrotero inicial es posible. Muchos de los hombres de mar, con ceniciento, níveo o poco cabello, hemos tenido la suerte de conocer a algunos de ellos. Estos, a su vez, nos transfirieron las experiencias de los camaradas ilustres que los habían precedido. Esa es la tradición naval que procuramos evocar: apostar al progreso, a la actualización permanente de lo científico y a la divulgación de ideas que contribuyan a la conducción de hombres. Estamos convencidos de que, institucionalmente, nuestros camaradas mantienen esos valores. Navegamos con ellos en conserva como escudo ante los modernos «piratas», así como también cada día recordamos a quienes están

privados de su libertad como consecuencia de la guerra contra el enemigo subversivo.

En estas páginas, evocamos la figura del Capitán Padilla, un precursor de la aviación naval; la construcción de puertos en Ensenada y en Montevideo por parte de la familia holandesa Waldorp —que nos llega a través de la pluma de la Arquitecta Cristina Vitalone— y la rememoración de una estadía en la Base Teniente Cámara (Isla Media Luna), con la cual el Capitán Facchin honra al Teniente Cámara y, fundamentalmente, al equipo de hombres liderados por el joven jefe de base Teniente de Corbeta Sbardì Osuna, hoy joven capitán de navío de 90 años.

Hemos rescatado una conferencia del Capitán Merino sobre la relación del General José de San Martín con el mar, que nos orienta en cuanto a la historia del «gran hombre» y nos muestra sus visiones política y estratégica para el uso del instrumento naval en la guerra.

En esta edición, hemos tratado de presentar problemas del presente con interesantes opiniones profesionales. El Almirante Martín nos pone al día con la legislación sobre la piratería en la actualidad. El Capitán Valladares enlaza la necesidad de obtener información y de administrarla de modo adecuado en relación con los problemas existentes en el mar y llega a conclusiones que despiertan inquietudes sumamente útiles. Alberto Gianola Otamendi, autor generalista con habilidad literaria, nos lleva a la conclusión esperada de que «conducir hombres» es la tarea primera en el cumplimiento de la misión general de la Armada. En este aspecto, con lenguaje y estilo diferentes, el Padre Zanchetta dedica su trabajo a la reafirmación del liderazgo. También lo hace nuestro gran colaborador, el Capitán Domínguez, que reúne aspectos técnicos con anécdotas marineras y personales, en las que se destaca, expectante, la fuerza de la conducción con el particular sesgo naval.

Esta edición nuevamente es digital; mantendremos esta forma de llegar a ustedes hasta que las restricciones existentes no nos lo impidan.

¡Hasta el próximo número!

Capitán de Navío (R) **Héctor Julio Valsecchi**
Director

Capitán de Navío Pedro L. Padilla

Centenario de su fallecimiento

El Capitán de Navío Pedro L. Padilla nació el 23 de junio de 1869 e ingresó a la primitiva Escuela Naval en 1884, de donde egresó en 1890. Perteneció a la promoción 13. Sirvió en el ariete torpedero *Maipú*, en los cruceros *Patagonia* y *Patria* y en el transporte *1 de Mayo* (fecha que alude a la jura de la Constitución). Realizó el relevamiento del río Santa Cruz desde Lago Argentino hasta su desembocadura. También formó parte de la Comisión de Límites con el Brasil.

El Almirante José Moneta y el Capitán Mariano Beascochea lo recuerdan por su ingenio e inventiva: era experto en construir diversos aparatos útiles y en fabricar el maloliente gas sulfuroso. Inspirado en los principios de Robert Hooke, cuando era cadete le construyó a Beascochea un teléfono para que pudiera comunicarse con sus compañeros mientras estaba severamente confinado por razones disciplinarias.

Donó a la Armada aparatos de su invención: una boya automática, un plato oscilante para ejercicios de artillería en los polígonos, un torpedo para defensa de transportes y de embarcaciones menores de combate, una mesa de observación y un aparato para realizar ejercicios de remo a bordo. Fue, junto con Jorge Newbery, uno de los primeros en ascender en el globo *Pampero* de Aarón Anchorena.

El 18 de septiembre de 1909, en el Centro Naval, dictó una conferencia denominada *La aerostación aplicada a la exploración en la Armada*. Un hombre de estas inquietudes, cuando estaba en Europa con el transporte *Guardia Nacional*, intuyó la utilidad militar del dirigible. Fue un activo propulsor del uso del dirigible en nuestro medio para el patrullaje de nuestras costas: desde el Río de la Plata y la provincia de Buenos Aires hasta Bahía Blanca. Proyectó construir tres cobertizos con sus respectivas fábricas de gas. No lo ayudaron la caída del *Pampero* y la muerte de Eduardo Newbery.

La Primera Guerra Mundial le dio la razón, y aún hoy, de tanto en tanto, la idea reaparece. Es así un precursor de la aviación naval. Antes de morir, el 1 de mayo de 1921, vio surcar en nuestro cielo un dirigible de la Armada: *El Plata*, al comando del Teniente de Navío Ceferino Pouchán. ■



Globo *Pampero*, de Aarón de Anchorena.



Dirigible *El Plata*, de la Armada Argentina.

BIBLIOGRAFÍA

- Pablo E. Arguindeguy, «Un olvidado precursor de la Aviación Naval», en *Boletín del Centro Naval*, Vol. XCV, N.º 711, abril-junio de 1977.
- José Moneta, *Recuerdos de un Marino*, Bs. As., Ed. del Autor, 1939.
- Mariano F. Beascochea, *La novela del mar*, Bs. As., Instituto de Publicaciones Navales, 3.ª edición, 1963.

Editorial del diario *La Nación*, 11 de marzo de 2021

ARA *San Juan*: inexplicables omisiones

El proceso disciplinario militar no debería apresurarse a hallar culpables del naufragio del submarino antes de que se esclarezcan sus causas


Las investigaciones en curso para determinar las causas del naufragio del ARA *San Juan*, con la pérdida de sus 44 tripulantes, parecerían seguir el mismo rumbo observado en otros campos del quehacer nacional, en los cuales el país se halla movido por un impulso destructor de sus propias instituciones. Mientras tanto, se niega el cumplimiento de las normas constitucionales y de buen gobierno que aseguran la convivencia en paz de sus habitantes y se suplanta la verdad por un relato interesado en satisfacer fines que nada tienen que ver con ella, poniendo en peligro, en este caso, toda la doctrina de mando de la Armada Nacional, actuante en nuestro país desde 1810, y que combatió por primera vez como fuerza orgánica en 1811, en aguas de San Nicolás de los Arroyos.

A más de tres años del siniestro del ARA *San Juan*, el Juzgado Federal de Caleta Olivia todavía no ha realizado la pericia técnica a cargo de expertos ordenada por su superior –la Cámara Federal de Comodoro Rivadavia–, indispensable para dilucidar las causas del siniestro. El curso del proceso disciplinario militar presenta irregularidades aún más incomprensibles: la suspensión casi inmediata de dos altos oficiales de la Armada, ocurrida cuando aún no se había hallado la nave, y sin ningún elemento que permitiera suponer alguna falta o negligencia provocadora del naufragio, evidenció una actitud más interesada en hallar presuntos culpables que en saber la verdad de lo ocurrido. La resolución que así lo dispuso terminó declarándose nula por las carencias probatorias y arbitrariedad que presentaba, y dio lugar a una causa penal que se encuentra en pleno trámite. Lo actuado por la Armada en el proceso disciplinario fue denostado por diputados tanto oficialistas como opositores y calificado como “mamarracho” por parte de la exdiputada y exministra de Defensa Nilda Garré. Sin que se hubieran subsanado sus defectos, los altos oficiales irregularmente suspendidos y otros seis oficiales experimentados que se encontraban en tierra al momento del naufragio son ahora vueltos a juzgar por un Consejo de Guerra cuyos miembros son el secretario de Estrategia y Asuntos Militares del Ministerio de Defensa, de profesión agrimensor; el jefe del Estado Mayor General Conjunto, a la sazón, general de división del Ejército, del arma de Infantería, y un brigadier de la Fuerza Aérea. No existe en todo este juzgamiento castrense un

solo marino y –lo que es más desconcertante aún– ningún submarinista entendido en una nave y arma compleja que requiere una alta especialización y profundos conocimientos técnicos diferentes a los de los buques de superficie. Desde el más elemental sentido común surge la pregunta de cómo no fue integrado el Consejo con un almirante submarinista entre los experimentados y prestigiosos, con experiencia de guerra, además, que tiene nuestra Armada. A bordo de un buque en alta mar, quien toma las decisiones es su comandante. Allí –los marinos lo saben– la dimensión del comandante adquiere características de sabiduría y se le conceden poderes y responsabilidades soberanas, consagradas en las legislaciones del derecho marítimo en todo el mundo desde los tiempos más remotos.

En la historia naval reciente hemos conocido casos muy parecidos al de nuestro submarino, como el submarino *Scorpion*, de la US Navy; el *Minerve*, de la Marina de Francia; el *K129*, de la Armada rusa, y el *Dakar*, de la Armada de Israel. Todos ellos, al igual que el ARA *San Juan*, sufrieron la implosión del casco por inmersión descontrolada. Las conclusiones de las investigaciones son seguidas con interés por todas las Armadas del mundo, ya que resultan fundamentales para prevenir y capacitar a las tripulaciones sobre peligros o contingencias inesperadas en futuras navegaciones, así como para detectar la existencia o no de defectos en el diseño de la nave por parte de los fabricantes.

Pues aquí, en vez de peritar seriamente con los mejores especialistas para saber lo ocurrido, sumariamos a jefes navales que estaban en tierra, sin poder explicar cuál fue el comportamiento de estos que pudo haber ocasionado el naufragio o evitado ese trágico desenlace. Se considera que el capitán Pedro Fernández, reconocido por su capacidad y conocimientos, ascendido *post mortem*, no incurrió en ninguna falta reglamentaria, ni en la calificación del estado del submarino antes de su zarpada, ni en el desenvolvimiento de los últimos episodios previos al siniestro según las comunicaciones registradas con sus mandos. El comandante nunca declaró en emergencia la nave siendo que sus últimos mensajes fueron tranquilizadores, navegando de regreso a puerto. Si, en opinión de todos los expertos, no hubo defectos capaces de prevenir el naufragio antes de su zarpada, surge naturalmente



El caso es seguido con interés por Armadas de todo el mundo, ya que resulta fundamental para prevenir y capacitar a las tripulaciones sobre peligros o contingencias en futuras navegaciones

la pregunta de cuál ha sido la falta disciplinaria capaz de provocarlo. **La necesidad de producir culpables en lugar de investigar la verdad es un acto demagógico que interpela a los máximos responsables de nuestras Fuerzas Armadas tanto como al poder político.** El auditor general y el instructor del sumario tampoco son marinos; se trata de militares pertenecientes a otras fuerzas y, pese a que han transcurrido ya más de tres años del naufragio, se han negado, aun ante la insistencia de los acusados, a la realización de un peritaje técnico a cargo de especialistas que puedan decirnos qué es lo pudo haber ocasionado el siniestro.

En el proceso militar, además, el informe producido por el asesor submarinista que fuera designado por la instrucción no fue presentado en el proceso pese a los reclamos de las defensas, por lo que este ocultamiento se yergue como una nueva sospechosa irregularidad que se agrega a las surgidas desde el inicio de la investigación. La pertinacia en la negativa a descubrir la verdad, así como a cumplir las reglas del debido proceso y el derecho de defensa, tiñe de arbitrariedad todo el procedimiento y sume en un bochorno local e internacional a las instituciones intervinientes.

Responsabilizar a los comandos en tierra de un siniestro marítimo cuyas causas son desconocidas, además de violar elementales normas constitucionales y de sentido común, podría significar el trastorno de toda la doctrina del

mando de la Armada, trasladando responsabilidades de los comandantes de buques que resultan indelegables según los propios Reglamentos Navales, lo cual comprometería seriamente la operación de la fuerza en el futuro.

La República, que mucho les debe a las Fuerzas Armadas, tiene normas que respetar que en este caso se vienen vulnerando sin que nadie todavía haya corregido su rumbo. Las autoridades políticas actuales no estaban en ejercicio cuando ocurrió el siniestro, por lo que, superando los pensamientos a los cuales los podrían inducir posiciones partidarias e ideológicas, deberían rectificar los errores y anomalías en los que se incurrió. Por su parte, las autoridades navales actuales, que seguramente no ocupaban puestos relacionados con el ARA *San Juan*, deberían elevar la opinión profesional de la fuerza para que sea tenida en cuenta en la investigación; todo ello sabiendo que no hay medida que pueda devolver a la vida a los 44 héroes, miembros de la tripulación, y que lo mejor que podemos hacer por ellos y sus familias es obtener las mejores conclusiones técnicas y operativas sobre las causas del accidente, disminuyendo el nivel de riesgo propio de las actividades militares. **Primero es imprescindible saber la verdad y, después, determinar si hay culpables; es decir, el camino inverso al que han seguido hasta ahora las investigaciones en curso.** La memoria de los fallecidos y sus familiares merecen, sin duda, las respuestas que aún no llegan. ■

LA NACION | SÁBADO 13 DE MARZO DE 2021

inados a esta sección no deben exceder las 15 líneas de caracteres. Debe constar el nombre del remitente, teléfono y número de documento. Por razones de espacio, LA NACION podrá seleccionar el material que desee. Los mensajes deben enviarse a:

car@la.nacion.com.ar o a la dirección:
 Correo: 101, Vicente López (B1638BEA)
 Argentina

ca vir-
 verde",
 posi-
 e va-
 ovid
 es in-
 ripe,
 anca
 sub-
 ones
 ento
 por el
 fr. art.
 quiere
 y men-
 algunos
 tutori-
 es que
 sociar,
 s con
 s so-
 ades
 aga,
 dos
 ual,
 en
 on y
 por

semejante y poética reflexión.

Y con rebotes, barbios que se fueron bajando con distancia adecuada, la clase fluyó, como la vida. Fui testigo de una de las más lindas experiencias en una pandemia que nos quitó justamente vida, alegría y pasión.

Los niños no tienen culpa de nada, de eso estoy segura.
 Roberta Garbotti
 DNI 18.531.948

Submarino San Juan

No puedo más que coincidir con el editorial del jueves pasado acerca de las inexplicables omisiones que se han cometido en el tratamiento del serio tema del submarino San Juan. He sido comandante varias veces en la Armada y es como dice LA NACION: uno tiene una tremenda responsabilidad en el ejercicio de su conducción, que incluye a su personal y el material. Un buque de guerra es una maquinaria sumamente compleja, y para manejarla la Armada Argentina nos hace pasar por una serie de exámenes, estudios y filtros (¿por qué no?) de todo tipo para asegurarse de que uno está en capacidad profesional y de liderazgo, como para entregarnos la gran responsabilidad de conducirlo. Cuando yo ejercía mis comandos, era quien estaba a cargo y no le podía atribuir a ninguna de mis autoridades en tierra mi responsabilidad. Yo era quien decidía qué era lo mejor para mi nave.

Coincido en que todo esto se ha manejado muy mal, atribuyendo responsabilidades a ciertas jerarquías menores o ausentes del teatro de operaciones. Lo mejor que podemos hacer para venerar a nuestros 44 héroes del San Juan es que estudiemos lo acontecido con profesionalismo, saquemos las conclusiones y, luego, las apliquemos realmente para beneficio de las generaciones de marinos que nos siguen.

Guillermo R. Delamer
 Contraalmirante VGM (R)
 DNI 5.222.010

LA NACION | DOMINGO 14 DE MARZO DE 2021

esta sección no deben exceder las 15 líneas. Debe constar el nombre del remitente, teléfono y número de documento. Por razones de espacio, LA NACION podrá seleccionar el material que desee. Los mensajes deben enviarse a:

Submarinistas

Quisiera referirme al concienzudo editorial sobre la forma en la que se sigue la investigación sobre la tragedia del submarino ARA San Juan. La misión de la Armada Argentina, según me enseñaron el primer día que entré a la Escuela Naval, en 1948, es la de "conducir hombres, manejar buques y emplear sus armas para la defensa de la patria en el mar". Por consiguiente, si alguien no es capaz de cumplir a la perfección estas tres cosas, independientemente de los méritos que tenga en su profesión, está absolutamente incapacitado para juzgar a cualquier hombre de la Armada por actos ocurridos dentro de su competencia.

Tengo más de 90 años y en mi actividad dentro del arma submarina me ha tocado estar en momentos en que a los primeros submarinistas se los retiraba del servicio porque su estado ya no permitía la navegación con seguridad; sé perfectamente bien lo que son momentos de gran tensión y sé de la capacidad de nuestros submarinistas para sobrellevarlos. Mis últimas tareas en la Armada, hace más de 40 años, fueron en la comisión de compras de estos últimos submarinos y el asesoramiento sobre el personal que debería estar en Alemania y traerlos al país. Soy también submarinista de la Armada del Perú.

Tengo la certeza de no equivocarme al manifestar que "los actos de un submarinista solo pueden ser juzgados por otros submarinistas". De no ser así, esta investigación seguirá y terminará en un total y rotundo fracaso.

En homenaje a los 44 que fallecieron, en un momento escribí: "El Señor desde su altura / la Cruz del Sur ha dejado / en límpido cielo sureño / para velar el eterno sueño / de los que abajo han quedado / demostrando su bravura".

Jorge Acuña
 Capitán de navío submarinista
 DNI 5.129.791

LA NACION | MARTES 16 DE MARZO DE 2021

con él. Nico sufre, además, de EPOC, que requiere atención diaria. Es decir, es un paciente expuesto e indefenso ante el Covid-19. Todo esfuerzo para lograr ser vacunado fracasó, seguramente por burocratas insensibles, cuando dijeron que debe respetar el protocolo. Espero que las autoridades competentes de CABA no sean indiferentes ante el drama de Nicolás Marasco. No habría excusa.

Nelson Sbarbati
 nelsu05@gmail.com

Descansen en paz

Coincido en todo con el editorial publicado el jueves pasado sobre los juicios llevados a cabo por el hundimiento del submarino San Juan. Exalto tres conceptos básicos universales: la vida militar conlleva riesgos y todos los hombres de armas los asumen, poniendo su vida a disposición de la misión. El responsable de lo que ocurre en todo navío en el mar es su comandante, y no considerarlo así es mancillar su estirpe. Solo él tiene toda la información para tomar las decisiones que considere convenientes. El capitán Fernández era un eximio submarinista y un gran comandante. Los accidentes no siempre implican culpas, especialmente con la obsolescencia del material que se opera. Es hora ya de volver a la vigencia del Código de Justicia Militar, única forma de aplicar justicia a los militares. Como en todos los países del mundo. Dejemos que los 44 marinos que honran a la Armada descansen en paz; ya lo dieron todo por la patria.

Basilio B. Pertiné
 Contraalmirante (RE)
 DNI 5.190.375

Política Económica) está encarando una réplica de la obra del padre Opeka. Ojalá haya muchos como él.

Miguel Ángel José Covini
DNI 5.622.456

Comando en el mar

El ejercicio del comando en el mar es el paradigma profesional de los oficiales de ese cuerpo. Al largo proceso de formación a través del estudio, la capacitación y la práctica en tareas propias del oficial, se agrega la estricta selección de la que son objeto durante toda su carrera, para elegirlos como comandantes. En su vida profesional, un submarinista debe reducir su aversión al riesgo a la mínima expresión. Debe actuar calculándolo, lo que solo se logra a través de un profundo conocimiento de los sistemas y una frecuente práctica en superar emergencias creadas exprofeso o eventualmente reales. La característica de los submarinos, y que hace a su fortaleza, es la dificultad en ser detectados. Las comunicaciones vulneran esta fortaleza y es doctrinario mantenerlas al mínimo, como así también un hábito arraigado. El comandante de un submarino desplegado siente la "soledad del comando" en modo superlativo, sabe que su tripulación espera todo de él. En tiempos de paz es necesario que todos estos condicionamientos se mantengan para formar un verdadero espíritu de lucha para cuando llegue el momento. Hay que prepararse para la guerra, con la esperanza de evitarla. La destitución del comandante Claudio Villamide no contribuye a mantener ese

espíritu. Por el contrario, podría hacer que los futuros comandantes de submarinos estén más pendientes de la situación en tierra que del contexto de su buque en el mar. Solo pueden justipreciar lo acontecido al ARA San Juan aquellos que entienden las condiciones de la situación por haberlas vivido en carne propia. Que los 44 marinos que yacen en el fondo del mar sean el acicate para hacer que nuestros submarinistas tengan las mejores condiciones de alistamiento y capacitación con muchas horas de inmersión, de modo tal que permita a sus comandantes la libertad de acción necesaria para que no se pierda dicho espíritu.

Julio Eneas Grosso
Capitán de navío (RE)
DNI 5.190.316

¡LA PIRATERÍA MARÍTIMA AÚN EXISTE!

Su interpretación en la legislación nacional y en la internacional

Daniel Alberto Enrique Martín



La piratería aún existe
(FOTO: DIARIO LA NACIÓN)

Dentro de las particularidades del ámbito en que se desarrolla el derecho de la navegación, la comunidad naviera se encuentra acechada por sucesos naturales, como la tempestad y el abatimiento de las grandes olas, y por actos humanos, es decir, los ocurridos a bordo por causa del hombre.

En la actualidad, el desarrollo de las ciencias y las técnicas nos han puesto a resguardo, en la medida de lo posible y aceptable, de los riesgos de la naturaleza y, a partir de mediados del siglo XIX, el desarrollo político y social, junto con el establecimiento del control del mar, desplazaron la piratería a los libros de historia o a las novelas.

Con el advenimiento de la tecnología y el surgimiento de grandes buques petroleros y portacontenedores, el modernismo alcanzó a estos sujetos del pasado, quienes dejaron a un lado los antiguos galeones que llevaban banderas con signos cadavéricos, parches y garfios, para convertirse en expertos depredadores de la carga marítima mediante el empleo de modernas lanchas, armamento de última generación y los adelantos tecnológicos para sus seguimientos y sus comunicaciones satelitales.

Estos individuos, que actúan como piratas aislados o mediante estructuras criminales organizadas que operan casi siempre con absoluta impunidad, han hecho que este delito se haya incrementado exponencialmente. En un rápido sondeo de los medios gráficos, se puede apreciar que, en particular, han recrudecido los asaltos a buques de transporte, de recreo y pesqueros en las zonas de mayor tráfico marítimo internacional.

La diferencia con el pasado es que, hoy en día y con mayor frecuencia, este delito se presenta no solo bajo su forma tradicional, o sea, como la de actos ilegales de violencia cometidos en alta mar sobre buques por motivos de provecho personal, sino que hay formas renovadas, ya que estos actos con frecuencia se realizan en aguas territoriales y no siempre con fines privados e intenciones de lucro, sino también por motivos políticos o por razones cuyos objetivos se pueden llegar a confundir, lo que hace imposible establecer su diferencia.

1. Ataques piratas en la actualidad

Testimonio de lo hasta aquí expresado han sido los muy conocidos ataques perpetrados al mercante *Maersk Alabama* en aguas somalíes o al buque *Ariana*, al noreste de las Islas Seychelles.

El buque *Maersk Alabama*, de 17 000 toneladas, fue atacado por cuatro piratas somalíes a 240 Mn al sureste del puerto somalí de Eyl, y su capitán fue tomado como rehén. Este fue el sexto buque en ser atacado esa semana por piratas y el primer asalto a un buque mercante con bandera estadounidense que tuvo éxito desde comienzos del siglo XIX. En virtud de la actuación de la Armada de los Estados Unidos, el incidente finalizó con el rescate de su capitán, Richard Phillips, cuatro días más tarde.

El Almirante (R) Daniel Alberto Enrique Martín se graduó como Guardiamarina en diciembre de 1975 y sirvió a la Armada durante más de cuarenta años. Cerró su servicio activo al entregar, en 2013, el cargo de Jefe de Estado Mayor General de la Armada.

Durante su carrera, se desempeñó como Subjefe del Estado Mayor General de la Armada, Comandante de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada, Comandante del Área Naval Austral y Jefe de la Base Naval Ushuaia Almirante Berisso, Comandante de la Fuerza de Submarinos, del submarino ARA *Santa Cruz* y del transporte ARA *Cabo de Hornos*; así como Agregado de Defensa, Naval, Militar y Aeronáutico en la Embajada de la República de Sudáfrica y Subdirector de Educación Naval.

Cabe señalar que, como submarinista, tripuló diferentes unidades submarinas y, particularmente durante la Guerra de Malvinas, formó parte de la tripulación del submarino ARA *Santa Fe* en la Operación Rosario y en el reabastecimiento de las islas Georgias del Sur, lugar donde el submarino fue hundido por la propia tripulación.

Entre los años 2015-2019, fue presidente del Centro Naval.

Actualmente, se desempeña como docente en la Escuela de Guerra Naval y es, además Director de la Liga Naval Argentina, Vicepresidente 2.º y Académico de Número del Instituto Nacional Browniano y de la Academia del Mar.



Portacontenedor *Maersk Alabama* (FOTO REUTERS)

La historia del suceso fue relatada en un libro, *El deber de un capitán: Piratas somalíes, SEAL's de la Armada y los días peligrosos en el mar*, escrito por Stephan Talty y Richard Phillips, y posteriormente llevada al cine en la película *Capitán Phillips*, estrenada en 2013, con Tom Hanks en el papel principal.

En el caso del carguero *Ariana*, de 70 000 toneladas, de bandera maltesa y propiedad griega, con 24 miembros de la tripulación ucranianos, que fue secuestrado a 250 Mn de las islas Seychelles por piratas somalíes cuando transportaba soja y maíz de Uruguay a Irán, el secuestro duró más de seis meses y recién se logró la liberación del barco y de su tripulación una vez que los secuestradores recibieron la suma de alrededor de 3,5 millones de dólares.



El verdadero Capitán Richard Phillips con el presidente de los EE.UU. (P. SOUZA, AFP / GETTY IMAGES / DESERET NEWS) y una toma de la película *Capitán Phillips*, con Tom Hanks (DEHPARADOX.ES/)



La piratería se presenta hoy tanto en su forma tradicional como también por motivos políticos o en una cadena de ejecución de actos de violencia, como lo es el terrorismo.

Cabe destacar que, en este caso, los piratas emplearon el buque, prácticamente durante todo su cautiverio, como base de operaciones para otros secuestros en el mar.

Se sabe que, en el tráfico entre el Mediterráneo, el Mar Rojo y todo el sureste de África hacia el norte, se corren severos riesgos, y si bien hay fuerzas militares desplegadas con la misión de ofrecer protección al transporte comercial, se necesita aun mayor flexibilidad en la acción para encarar la amenaza.

Ya en fecha mucho más cercana a nuestros días, el 5 de mayo de 2019, el buque *Jolly Smeraldo* de 33 000 toneladas de porte bruto fue nuevamente agredido a 150 Mn de la costa de



Portacontenedores *Ariana*, IMO: 9327671 (VESSEL FINDER)



Los piratas somalíes liberan el carguero griego *Ariana* (FOTO CNN+4)

Somalia por una lancha rápida tripulada por cinco piratas armados con fusiles de asalto y una bazuca, y recibió varios disparos cuando se dirigía desde Mombasa hacia Yeddah, pero logró evadirse sin heridos entre sus tripulantes. El día anterior, había escapado por poco de un ataque de piratas en el que recibió algunos impactos de bala.

En noviembre de 2019, un grupo armado atacó al petrolero griego *Elka Aristote* frente a las costas de Lomé, capital de Togo, y secuestró a cuatro marinos. Tres de ellos fueron liberados el 13 de diciembre, y el cuarto murió durante el cautiverio.

Asimismo, el pasado 31 de diciembre, el capitán y siete marinos del petrolero griego *Happy Lady*, de 51 390 toneladas, fueron secuestrados en Camerún tras un asalto realizado por individuos armados al buque fondeado en el puerto de Limbé. Durante el ataque, fue herido un marinerero griego miembro de la tripulación, integrada por 28 marinos.

De acuerdo con un informe del International Maritime Bureau (IMB), durante el año 2019 se registraron 162 casos relacionados con piratería y robo a mano armada en contra de buques, de los cuales 29 correspondieron a América Latina.

África es el continente que registró la mayor cantidad de incidentes con 71 sucesos, seguido por el sur de Asia con 53 casos y América Latina en tercer lugar con 29.

En América Latina, Perú sufrió 10 ataques, Venezuela 6 casos, Colombia registró 3, Ecuador también padeció 3, Brasil y Haití sufrieron 2 ataques cada uno, mientras que la República Dominicana, Panamá y México recibieron uno. Del total de incidentes sufridos por los buques latinoamericanos, 24 fueron ataques con abordaje de piratas y 5 fueron intentos de ataque con disparos de armas.

No solo los piratas «civiles» abundan en las aguas de América, sino que también se han presentado casos en los cuales miembros de las Fuerzas Armadas y de Seguridad son partícipes de acciones contra el comercio marítimo, como lo fue en el caso del petrolero *San Ramón*, de 1627 TRB y con bandera de Togo.

En febrero del corriente año, seis hombres armados abordaron el petrolero *San Ramón*, fondeado en la Bahía de Pozuelos, en las cercanías del puerto de Puerto La Cruz, y dispararon contra el capitán, el colombiano Jaime Herrera Orozco (oficial retirado de la Armada de Colombia) y lo asesinaron.

El 7 de agosto de 2019, al entrar en aguas de la República Bolivariana de Venezuela, el buque presentaba fallas en el motor y fondeó en la bahía de Pozuelos. Su capitán se comunicó por radio con las autoridades portuarias para dar su posición y pedir asistencia. Esa misma noche, una lancha patrullera de la Armada de Venezuela se acercó, y una docena de militares enmascarados y armados con rifles subieron a bordo, se identificaron como miembros de la unidad de contrainteligencia militar de Venezuela (conocida como DGCIM) y luego de ordenarle al capitán y a la tripulación reunirse en cubierta mientras registraban el tanquero, les informaron que el barco «quedaba detenido» y —según Reuters— acusaron a la tripulación de contrabando de combustible «a pesar de que su bodega estaba vacía».



Portacontenedores *Jolly Smeraldo*, Ro-Ro Cargo Ship, IMO: 7722231 (VESSEL FINDER)



Petrolero griego *Happy Lady*, Chemical/Oil Products Tanker, IMO: 9644225 (FOTO INFOBAE)

Los piratas se han modernizado y dado lugar a una forma más tecnológica de piratería: los ciberataques.



Petrolero *San Ramón*, IMO: 7824572, fondeado cerca de Puerto La Cruz (EL BARLOVENTO / CAP. SILVERIO BALBUENA / MARINE TRAFFIC)

El *San Ramón* permaneció fondeado con custodia militar a bordo durante más de seis meses, y en la medianoche del 23 de febrero, seis hombres enmascarados subieron a bordo desde una lancha, tomaron como rehén a uno de los tripulantes y se dirigieron hacia los camarotes. Buscaron al capitán Herrera, a quien obligaron a regresar a su cabina y le robaron una gran suma de dinero, pero una vez que este dio la voz de alarma, le dispararon en la nuca y lo asesinaron en el pasillo a sangre fría. Los piratas corrieron hacia la pasarela y abandonaron el petrolero.

Luego de una profunda investigación realizada por la policía forense en el cercano puerto de Puerto La Cruz, un tribunal estatal ordenó en marzo la detención de un oficial y dos marineros de la Armada de Venezuela y cuatro soldados de la Guardia Nacional, quienes enfrentaron cargos por el asesinato del capitán del *San Ramón*, robo con agravantes y posesión ilegal de armas. Cabe destacar que, según lo relatado por miembros de la tripulación, algunos de los delincuentes arrestados habían estado a bordo del petrolero en las semanas previas al crimen.



En la actualidad, todos los buques están conectados a internet y podrían ser controlados por hackers, que los hagan navegar como «zombis» en el mar.

En lo que se refiere a buques y a tripulaciones de nuestro país, se conoce que piratas del Caribe abordaron en el corriente año un buque tanque con marinos argentinos frente a las costas de Haití.

El 17 de mayo próximo pasado, el buque tanque *Tosna Star*, operado por la empresa marítima Maruba, estaba fondeado en la entrada de Puerto Príncipe cuando fue atacado por un grupo de entre diez y doce piratas armados con machetes y otras armas blancas que abordaron el petrolero por proa y por popa, y, después de amenazar a la tripulación, le robaron teléfonos celulares y los cabos de la embarcación.

El ataque fue nocturno y duró unos 30 minutos. Los piratas, armados con machetes, tridentes y cuchillos, llegaron a agredir a tres marineros de la tripulación y a robarles algunas pertenencias personales. Gracias al alerta que el engrasador dio al resto de la tripulación, se logró rescatar a los marineros que estaban a merced de los piratas. Una vez que estos últimos escaparon en sus botes con los objetos que lograron llevarse, la tripulación, para evitar ser atacada nuevamente, decidió levar anclas y retirarse de la zona de peligro.

1.1. Piratas cibermodernos

Así como se ha mejorado en muchos aspectos para tratar de evitar estos acontecimientos, también los piratas se han modernizado y dado lugar a una forma más tecnológica de piratería: los ciberataques, mediante los cuales han logrado modificar el destino de los barcos o bloquear pasos o puertos.

El mundo se ha vuelto completamente dependiente de las comunicaciones digitales, y los sistemas informáticos han desplazado casi íntegramente el control electromecánico y manual. Los barcos se construyen cada vez de mayor tamaño, los graneleros, petroleros, gaseros, portacontenedores, frigoríficos o los *ro-ro* impresionan, y ya se prevé la navegación de buques plenamente automatizados. Si alguna persona puede tomar el control de ellos, entonces podría, en teoría, atacar desde cualquier parte del mundo, ya que, si la red es vulnerable, también lo son los barcos.

El problema es que todos están conectados a internet y, por ello, no debe descartarse el peligro de que sean controlados por *hackers* y naveguen como «zombis» en el mar.

Y entonces, por qué no tener en cuenta que ha surgido la posibilidad de piratear los buques a distancia y guiarlos a un destino diferente del original, para bloquear puertos, estrechos y pasos clave por los que transitan, como podría ser, por ejemplo, el del canal de Panamá u otras rutas de un mundo globalizado, las que pudieran quedar totalmente colapsadas, por decirlo de alguna manera.

En el año 2009, además de los barcos anteriormente mencionados, los piratas somalíes perpetraron el secuestro físico del atunero vasco *Alakrana*, que también fue liberado a las pocas semanas tras el pago de un rescate estimado en 2,3 millones de euros (4 millones de dólares), según lo indicado por varias fuentes. Sin embargo, lo importante de esta operación es que puso sobre la mesa el *tracking* digital que hacen los bucaneros del siglo XXI sobre buques aptos para ser atacados en su paso por el cuerno de África, vía obligada en su camino a Europa desde China. Desde entonces, muchos apagan su geolocalización al pasar por la zona.



Atunero vasco *Alakrana* escoltado luego de su liberación por las fragatas *Canarias* y *Méndez Núñez* de la Armada Española (20MINUTOS.ES)

La amenaza es cada vez más manifiesta y afecta no solo a las mercancías que transportan, sino también a la zona de influencia del puerto y a los intereses de la cadena comercial.

1.2. Riesgo cibernético marítimo

En el año 2017, un buque portacontenedores alemán perdió el control de sus sistemas de navegación durante casi diez horas y no respondía a las órdenes de su capitán. Ese mismo año, se sumaba una noticia sobre colisiones entre buques de guerra de los Estados Unidos en el Pacífico, que dejaban una docena de marineros muertos, lo que en un principio parecía inconcebible.

El «secuestro» de un superyate en el Mediterráneo, efectuado hace unos siete años por un profesor de Ingeniería Aeroespacial y Mecánica de la Universidad de Texas, quien lo «pirateó» hasta modificar su rumbo¹, se centralizó en la emisión de falsas señales de GPS que fueron variando de a poco la posición real del navío. El *hacking* consistió en emitir una señal falsa más potente que la original para confundir a la tripulación y a la embarcación. Esta llegó a navegar, entonces, con referencias distorsionadas respecto de la real, y variaba su rumbo según la ocurrencia del *hacker*, que, en este caso, se trataba solamente de un profesor universitario que ponía a prueba su experimento.

Sin embargo, ese mismo año, según un informe del gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, se verificaba de manera oficial el primer ciberataque contra la autonomía de veinte barcos que navegaban por el Mar Negro, cuando sus GPS les indicaban estar en el aeropuerto de Vítiazevo, es decir, 32 kilómetros tierra adentro y a más de 60 kilómetros de su ubicación real.

Hoy se sabe que los *hackers* apuntan a los tres dispositivos básicos que utilizan los buques para su navegación: el GPS (Sistema de Posicionamiento Global), el AIS (Sistema de Identificación Automatizada) y el ECDIS (Sistema de Cartas Náuticas Digitales). Los

¹ Spoofing on the High Seas.
<https://www.youtube.com/watch?v=ctw9ECqJ8LO>

tres sistemas convergen normalmente en el sistema de control automático del buque y, por ende, los piratas podrían llegar a tomar el control del barco, desestabilizarlo, confundir a los capitanes o atacar los sistemas de control de propulsión, lastre o maniobra.

Tal como se expresó anteriormente, los mercantes cada vez son más grandes en tamaño, están más automatizados con numerosos sistemas de control a distancia y tienen menos tripulación, por lo que la amenaza se vuelve cada vez más manifiesta y afecta no solo a las mercancías que transportan, sino también a la zona de influencia del puerto y a los intereses de la cadena comercial.

En la búsqueda de ir solucionando el mencionado asunto, la OMI ha publicado la circular MSC-FAL.1/Circ.3: Directrices sobre la Gestión de los Riesgos Cibernéticos Marítimos, que proporcionan recomendaciones de alto nivel sobre la gestión de los riesgos cibernéticos para proteger el transporte marítimo, tanto de las actuales amenazas y vulnerabilidades cibernéticas como de las nuevas.

Se entiende por gestión de los riesgos cibernéticos al proceso de identificación, análisis, evaluación y comunicación de peligros de índole cibernética y de aceptación, sustracción, transferencia o mitigación de esos riesgos hasta un nivel aceptable.

De esta manera, tanto en los foros internacionales como en los diversos textos de las convenciones y en las diferentes legislaciones internas de los países, se está tratando de ajustar, regular y tipificar este delito, y de implementar las correspondientes sanciones.

Si bien aún hay que unificar criterios entre la reglamentación internacional y la interna de algunos países, los Estados son competentes para enjuiciar al presunto pirata que se encuentra en su territorio o para extraditarlo al Estado que lo solicite para juzgarlo.

2. Normativa jurídica

Si bien la piratería es tan antigua como el comercio y siempre se consideró que el que la practicara tenía que sufrir los más severos castigos, hoy en día, exige una competencia universal de policía y, también, una competencia universal de jurisdicción.

Actualmente, es norma del derecho internacional que los Estados gozan de competencia, ya sea para enjuiciar al presunto culpable que se encuentra en su territorio o para extraditarlo al Estado que lo solicite para juzgarlo.

Sin embargo, el primer escollo que se puede encontrar es que la reglamentación internacional y la interna de los países no presenten uniformidad de criterios tanto para el apresamiento como para el castigo de este delito. La falta de una buena tipificación internacional y nacional del delito de piratería de los diferentes Estados dificulta su represión.

Haciendo un poco de historia, en el año 1932 se publicó el Proyecto Harvard, que puede considerarse el primer antecedente de compilación de normas sobre piratería marítima. Este Proyecto, que fue producido teniendo en cuenta la legislación doméstica de la época y el derecho consuetudinario, fue la base para la redacción del proyecto de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, que fue tomado en cuenta para la elaboración de las disposiciones de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar (1958).

Puede considerarse, entonces, que la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar (1958) es el primer tratado internacional que norma la piratería marítima. Las disposiciones sobre su regulación —artículos 14 a 22— fueron, a su vez, incorporadas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982) (CONVEMAR).

Tal es así que, actualmente, la CONVEMAR es considerada la expresión del derecho internacional general, convencional y consuetudinario sobre la materia.

2.1. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

Surge pues que, a nivel internacional, este delito se encuentra regulado en la Parte VII «Altamar» de la CONVEMAR, artículos 100 a 107.

Así se ve que en el Artículo 101 de la Sección Primera, que trata sobre las disposiciones generales, se define la piratería en tres incisos como cualquiera de los siguientes actos:

- a) todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, que estuvieren dirigidos:
 - contra un buque o una aeronave en altamar, o personas o bienes a bordo de ellos;
 - contra un buque o una aeronave, o personas o bienes cuando se encuentren en un lugar no sometido a jurisdicción de ningún Estado.
- b) todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicha aeronave o buque el carácter de pirata.
- c) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en a) y b) o facilitarlos intencionalmente.

Está claro que el delito de piratería involucra a dos buques (o aeronaves), lo que excluye la posibilidad de que el hecho delictivo se lleve a cabo en un buque (o aeronave) por sus propios pasajeros contra otros pasajeros o contra la tripulación, o por la tripulación contra los pasajeros de ese mismo buque. Asimismo, el buque pirata debe ser «privado», es decir, no puede ser cometido por un buque de guerra, a menos que su tripulación se hubiese amotinado. Por el contrario, el buque atacado no necesariamente debe tratarse de un buque privado.

Cabe aclarar que, en el caso de que la tripulación de un buque de guerra o de un buque de Estado se haya amotinado y apoderado de él, y dicha unidad cometiera alguno de los actos de piratería definidos en el Artículo 101, dichas acciones serán asimiladas a los actos de piratería cometidos por un buque privado (Artículo 102). Cuando ello así ocurriera, el Artículo 103 establece que a dicho buque se lo considerará buque pirata.

Dicho artículo define, a su vez, exactamente lo que se debe entender como buque (o aeronave) pirata, que son aquellos buques destinados a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el Artículo 101, por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran.

Por otra parte, el Artículo 104 dispone que la conservación o la pérdida de la nacionalidad de un buque pirata se rige por el derecho del Estado que otorgó la nacionalidad, de modo que un buque no pierde automáticamente su nacionalidad por el hecho de transformarse en pirata. Ello es consistente con lo establecido en el Artículo 91 de la Convención respecto de la nacionalidad de los buques.

Se señala, además, que tienen jurisdicción los tribunales del Estado que hizo el apresamiento para decidir sobre las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques o los bienes.

Se establece asimismo una «jurisdicción universal», ya que el Artículo 105 indica que todo Estado puede apresarse buques piratas o aquel que estuviere capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, en:

- alta mar;
- cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

La CONVEMAR define a la piratería como: «todo acto ilegal de violencia ... con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado ... que estuvieren dirigidos: contra un buque o una aeronave en altamar, o personas o bienes a bordo de ellos ...».

Una de las críticas de algunos autores es que la piratería se circunscriba a las aguas no jurisdiccionales de los Estados; es justamente en ellas donde se comete una gran cantidad de hechos de violencia, robos, depredación y secuestros extorsivos. Sobre la base de lo señalado en el Artículo 58, Inciso 2, de la CONVEMAR, los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes del derecho internacional, son de aplicación en la Zona Económica Exclusiva, en la medida en que no sean incompatibles con el régimen de dicha zona. Entre esos artículos, como se ha indicado, se encuentran las normas relativas a la piratería, por lo que también se pueden considerar actos de piratería los cometidos en la Zona Económica Exclusiva de los Estados.

Es importante destacar que el Convenio, en su Artículo 106, expresa claramente que, si se ha apresado un buque por estar sospechado de piratería sin motivos suficientes, el Estado que lo haya capturado deberá hacerse cargo de los perjuicios o los daños causados por la captura.

Es fundamental precisar que, según lo especifica el Artículo 107, solo estarán autorizados al apresamiento por causa de piratería los buques de guerra o aquellos que lleven signos claros de que pertenecen al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin.

2.2. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, Roma 88 (SUA)

Los actos actualmente tipificados como piratería no son los únicos ilícitos que se producen en el mar, el terrorismo internacional también ha encontrado un nuevo escenario para sus operaciones, y los piratas se localizan cada vez más dentro de las aguas territoriales, las aguas interiores de los Estados e, incluso, los puertos. Por lo tanto, aun si no se modifica la definición de piratería, dicho derecho convencional tuvo que ampliar esa estructura para permitir la represión de los actos ilícitos contra la seguridad marítima.

En ese aspecto, existía un vacío legislativo que posibilitaba, a quienes realizaban ciertos hechos ilícitos, que quedaran impunes. Tuvo que ocurrir un incidente como el del buque de bandera italiana *Achille Lauro*, el 7 de octubre de 1985, cuya toma por terroristas palestinos que se encontraban en dicho barco no fue considerada un acto de piratería, para que la comunidad internacional tomara conciencia de ese problema.

El buque pirata debe ser «privado», es decir, el delito de piratería no puede ser cometido por un buque de guerra, a menos que su tripulación se hubiese amotinado.



Crucero MS *Achille Lauro* (FOTO: WALLPAPER ABYSS)

El buque fue secuestrado por miembros de la Organización de Liberación Palestina en su ruta desde Alejandría a Port Said, en Egipto. Los terroristas tomaron efectivamente rehenes para cambiarlos por cincuenta prisioneros palestinos que estaban en las cárceles de Israel y, asimismo, amenazaron con hacer explotar el buque. Al día siguiente, mataron a un pasajero estadounidense, que era judío, arrojándolo al mar con su silla de ruedas. Cuando el buque llegó a Egipto, las autoridades lograron que se liberaran los rehenes y tomaron a su cargo la custodia de los terroristas, pero no los arrestaron, y el gobierno de los Estados Unidos no pudo obtener su extradición.

A raíz de este hecho, la Organización Marítima Internacional (OMI) auspició la celebración del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (SUA) en Roma el 10 de marzo de 1988, cuya inspiración fue el Convenio de Montreal de 1971 sobre los actos ilícitos dirigidos contra la seguridad de la aviación civil. La Convención entró en vigor en 1992, y la República Argentina hizo su aprobación mediante la Ley N.º 24.209 el 11 de junio de 1993.

Dicho convenio, cuyo principal objetivo es la cooperación entre Estados en dicha materia, contiene 22 artículos, de los cuales 16 tratan estrictamente el tema.

El Artículo 3, en su primer y segundo párrafos, es el de mayor importancia al encuadrar los ilícitos y enunciarlos indicando que «comete delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

- a) se apodere de un buque o ejerza el control de él mediante violencia o cualquier otra forma de intimidación;
- b) realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque si el acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque».

Sigue, a su vez:

- «c) destruya un buque o cause daños a un buque o a su carga, que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque;
- d) coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que puedan destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga, que ponga o puedan poner en peligro la navegación segura del buque;
- e) destruya o cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque;
- f) difunda información a sabiendas de que es falsa, poniendo así en peligro la navegación segura de un buque;
- g) lesione o mate a cualquier persona, en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los apartados a) a f)».

También comete delito toda persona que:

- «a) intente cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1; o
- b) induzca a cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1, perpetrados por cualquier persona, o sea de otro modo cómplice de la persona que comete tal delito;
- c) amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los apartados b), c) y e) del párrafo 1, si la amenaza puede poner en peligro la navegación segura del buque de que se trate».

A los actos de piratería se suma el terrorismo internacional, que también ha encontrado un nuevo escenario para sus operaciones, y que se localiza cada vez más dentro de las aguas territoriales y aguas interiores de los Estados e, incluso, en los puertos.

Como se puede apreciar, no es requisito para cometer los delitos que estos se realicen con un propósito personal, como lo es en el caso de la piratería.

■ *Ámbito de aplicación:*

Si el buque navega o planea navegar en aguas más allá del límite exterior del mar territorial o más allá de los límites laterales del mar territorial.

Es conveniente advertir que el Convenio especifica que no se aplica a los buques de guerra.

■ *Jurisdicción restringida:*

Los Estados parte tendrán jurisdicción cuando el delito sea cometido:

- ✓ contra un buque o a bordo de un buque del pabellón de dicho Estado;
- ✓ en el territorio de ese Estado o mar territorial;
- ✓ por un nacional de dicho Estado.

Por el Artículo 10, el Estado parte en cuyo territorio esté el imputado procederá a su extradición o enjuiciamiento.

Como puede observarse, no solo contempla casos de piratería, sino que introduce temas relacionados con el terrorismo.

El resto del Convenio establece lineamientos sobre procedimientos que deberán seguir los capitanes y las autoridades estatales, y la coordinación entre ambos con relación a la forma de arresto por ilícitos y jurisdicción competente.

Tras haber comparado las disposiciones del Artículo 101 de la CONVEMAR con el 3.1 a) y b) del SUA, pareciera que la principal diferencia de los dos es la aparición del concepto de «propósito personal» en la CONVEMAR, lo cual constituye un criterio totalmente subjetivo.

Si bien la diferencia teóricamente es factible, en la práctica sería muy difícil distinguir entre piratería y acto ilícito, puesto que determinar qué se entiende por propósito personal de las personas que cometen estos actos ilícitos es imposible en la mayoría de los casos.

2.3. Organización Marítima Internacional (OMI)

Tal como se expresó, los actos de piratería siguen amenazando la comunidad marítima, ya que ponen en riesgo la seguridad de la navegación y a la gente de mar. Asimismo, afectan directamente al comercio con elevadas pérdidas económicas para los propietarios de buques, con aumento de las primas de seguros y con mayores costos para los consumidores y los productores, y producen daños al ambiente marino.

En el interés de que el comercio fluya de forma efectiva, asegurando las conexiones que existen entre buques, puertos y personas, la OMI busca ayudar a los Estados miembro a reforzar sus medidas de protección marítima. Para ello y tratando de centrarse en lo que las partes interesadas del sector marítimo pueden hacer para protegerse a sí mismas y para ayudar a los gobiernos a proteger el comercio marítimo, la Organización elabora reglas y orientaciones adecuadas a través del Comité de Seguridad Marítima (MSC).

En lo que a piratería marítima respecta, la OMI ha trabajado para abordar este asunto y elaborado una serie de medidas en cooperación con los Estados miembro y el sector del transporte marítimo, tratando de contribuir a reducir la piratería en los puntos conflictivos del planeta.

El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima -Roma 88-, contempla casos de piratería y, además, introduce temas relacionados con el terrorismo.

Ha publicado, así, una serie de orientaciones que abordan las previsiones sobre protección marítima, incluidas recomendaciones para los gobiernos, propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones, sobre la prevención y la represión de los actos de piratería y de robos a mano armada contra los buques, la investigación de delitos y el uso de personal armado.

Entre las varias resoluciones emitidas por esta Organización, tendientes a dar fin a la piratería, podemos encontrar:

- la Resolución A.545, sobre medidas para prevenir los actos de piratería y de robo a mano armada contra los buques de 1983;
- la Resolución A.584, sobre medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación de 1985;
- la Circular MSC/Circ. 443, sobre medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulación a bordo de los buques de 1988.

Por otra parte, mediante la Circular N.º 2.933 del 23 de diciembre de 2008, la OMI solicitó a los Estados miembro que remitieran ejemplos de sus legislaciones nacionales a fin de proceder a un análisis para prevenir y castigar los delitos de piratería y de robo a mano armada en el mar. En respuesta a dicha solicitud, en septiembre de 2009 se recibieron respuestas de cuarenta países, entre los cuales se incluía la República Argentina. Algunas de las conclusiones a las que se arribaron son las siguientes:

- de los 40 países que contestaron, 31 son parte de la CONVEMAR, pero solamente 10 definen la piratería como el Artículo 101 de la Convención;
- 8 toman la jurisdicción universal como la define la CONVEMAR;
- 5 abordan la piratería con referencia al derecho de gentes;
- 37 de los 40 países son parte del Convenio SUA;
- solamente 7 lo tienen en plena aplicación;
- solo 4 establecen obligatoriamente la jurisdicción SUA;
- ninguno aplica la jurisdicción voluntaria.

En síntesis:

- Solo unos pocos países incorporan plenamente en su legislación la definición de piratería del Artículo 101 de la CONVEMAR.
- Muchos países lo consideran un delito de derecho internacional común a todas las naciones, por lo tanto, no lo incorporan en sus códigos penales.
- En la mayoría de los países, no se trata a la piratería como un delito independiente, sino que se incluye en la categoría de delitos generales, tales como el robo, el secuestro, el rapto, la violencia a las personas, etc. Por consiguiente, el enjuiciamiento y el castigo solo pueden tener lugar de conformidad en un ámbito jurídico más limitado que el del concepto de jurisdicción universal definido en la CONVEMAR como el derecho de todos los Estados parte.
- En la legislación interna, en lugar de definir los elementos del delito de piratería como parte del derecho penal del país en cuestión, hacen una definición amplia y confusa.
- Este enfoque genérico plantea graves obstáculos para llevar a cabo el enjuiciamiento y el castigo en aquellos países en los que el derecho penal exige, como condición para la ejecución, que se describan detalladamente en la legislación todos los elementos de cualquier delito.

Además, se sabe que la OMI también participa activamente en algunas de las labores y las actividades llevadas a cabo bajo los auspicios de la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y del Equipo Especial para la lucha contra el terrorismo de la Asamblea General de las Naciones Unidas a través de visitas de evaluación a los países y coordinando el intercambio de políticas de entidades que participan en las Naciones Unidas asociadas, con la gestión de fronteras y el cumplimiento de la ley.

Durante el año 2019, se registraron 162 casos de piratería y robo a mano armada en contra de buques. África registró la mayor cantidad de incidentes con 71, seguido por Asia con 53 casos y en América Latina se registraron 29 sucesos.

3. La participación de unidades de combate

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, como parte de la agenda, ha venido estableciendo de manera casi continuada una serie de resoluciones expresas sobre el tema de la piratería. Especialmente, en una oportunidad, ha permitido a buques de guerra extranjeros operar en las costas de Somalia enfrentando a las fuerzas piratas, donde existieron reiterados ataques a buques pesqueros, tanto en el mar como en puertos.

En estas circunstancias, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó por unanimidad una resolución del mencionado Consejo, en la que se exhortaba a la comunidad internacional a asumir un papel activo en dicha lucha, en la costa somalí, lo que motivó la presencia de buques de guerra de Alemania, España, Francia, Grecia, Italia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Asimismo, también se ha verificado el envío de buques de guerra chinos en el extranjero, puntualmente en el Golfo de Adén, para combatir la piratería marítima. Los destructores chinos *Haikou* y *Wuhan*, en compañía del buque reabastecedor *Weishanhu*, han participado durante por lo menos tres meses de la flota multinacional que patrullaba frente a las costas de Somalia y Yemen.

Solo unos pocos países incorporan plenamente en su legislación la definición de piratería del Artículo 101 de la CONVEMAR.



Partida de un destructor chino hacia Somalia para combatir la piratería (FOTO: AP/ELPAIS)

3.1. Posibilidad del uso de la fuerza como respuesta a actos de piratería

La Carta de las Naciones Unidas, en su Artículo 2.4, establece que: «Los Miembros de la Organización, en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los propósitos de las Naciones Unidas». Es decir, la Carta prohíbe, en todo caso, que los problemas que puedan surgir entre diferentes Estados se resuelvan mediante el empleo de la fuerza, pero es lícito su empleo cuando se enfrenta a un sujeto distinto de un Estado, por ejemplo, una organización terrorista, grupo irregular, piratas, etc.

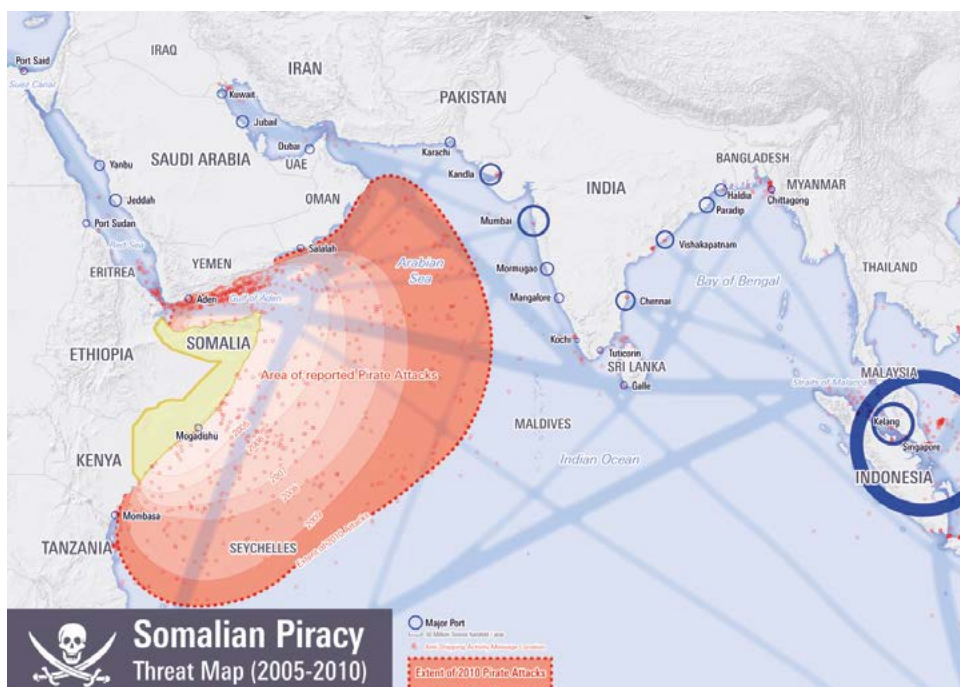
Como se expresó, el Artículo 107 de la CONVEMAR establece que son los buques de guerra o aquellas unidades que estén al servicio de un Gobierno los competentes para realizar

el apresamiento de las embarcaciones piratas. En dichas acciones, es necesario que la fuerza que se emplea mantenga los principios de proporcionalidad y necesidad, y que exista una agresión ilegítima sobre terceras personas o sobre las propias fuerzas.

Debe entenderse, por lo tanto, que cuando estos se encuentran en alta mar o en espacios marítimos donde no exista jurisdicción de ningún Estado, no hay dudas sobre la legitimidad de tal uso para el apresamiento de la embarcación pirata o de los propios piratas.

Si estas acciones se deben realizar en espacios marítimos de un tercer Estado, la principal excepción en el uso de la fuerza es la legítima defensa (acreditada en el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas), dentro de la cual se encuentra la protección de los nacionales y, por otra parte, el empleo de medidas coercitivas, entre las que pueden considerarse las que impone el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Un ejemplo es la Resolución 1.816/2008, cuya finalidad principal fue la de protección a la navegación frente a la costa somalí. En ella se establecía que, en virtud del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, aquellos Estados interesados en el uso de las rutas comerciales marítimas que pasen frente a la costa de Somalia intensifiquen y coordinen sus esfuerzos entre sí y con la Organización Marítima Internacional, y también con el propio Gobierno Federal de Transición de Somalia, para desalentar los actos de piratería.



Área de interés de los piratas en el Océano Índico (2005-2010) DE PLANEMAD - TRABAJO PROPIO ATTACK LOCATIONS: NGA - MARITIME SAFETY INFORMATION (WIKIPEDIA)

Muchos países consideran la piratería solamente un delito de derecho internacional común a todas las naciones y no lo incorporan en sus códigos penales.

Cabe destacar que la gran importancia de esta Resolución fue brindar a los buques de guerra la posibilidad de cooperar con el gobierno somalí en la lucha contra la piratería, pudiendo entrar en las aguas territoriales de dicho país para reprimir estos actos, con los medios que se consideren necesarios. Así, en aquella oportunidad, fueron desplegados en el Océano Índico tres importantes operativos militares aeronavales: uno, formado por una coalición de Fuerzas Marítimas Combinadas, conducida por los Estados Unidos de Norteamérica, representada por la Fuerza Combinada de Operaciones 151; otro, constituido por operaciones

aeronavales desarrolladas por la OTAN, denominadas *Allied Protector* y *Ocean Shield*, y un tercero, llevado a cabo por la Unión Europea, denominado operación *Atalanta*.

Durante estas operaciones militares internacionales, se utilizaron todos los medios indispensables para llevar a cabo el cumplimiento de la misión, incluido el uso de la fuerza, interviniendo en repetidas ocasiones para detener piratas y capturar o hundir embarcaciones ilegales, con el lamentable resultado, en varias ocasiones, de algunos heridos y muertos.

Si bien estos acuerdos fueron concertados de manera exclusiva para las aguas situadas frente a la costa de Somalia, estos han mostrado ser el precedente legal necesario para que, en un futuro, puedan extenderse a otras aguas o Estados que tuviesen los mismos dilemas que los de esta región.

Otro caso reciente de uso de fuerza militar contra la piratería fue el abordaje de fuerzas especiales británicas, ocurrido durante el corriente año, al petrolero *Nave Andromeda*, de 228 m de eslora, de la compañía griega *Folegrandos* (registrado en Liberia), que transportaba 42 000 toneladas de crudo, tras un intento de secuestro en el Canal de la Mancha. En dicho operativo, se detuvo a siete personas en una ofensiva que solo duró nueve minutos y que no produjo heridos.

Los buques de guerra o aquellas unidades al servicio de un Gobierno son los únicos competentes para realizar el apresamiento de las embarcaciones piratas (Artículo 107, CONVEMAR).



Petrolero *Nave Andromeda* amarrado en Southampton, Inglaterra

(FOTO: HENRY NICHOLLS/REUTERS)

Los comandos del *Special Boat Service*, luego de diez horas de tensión a bordo, descendieron por cuerdas desde helicópteros al petrolero *Nave Andromeda* mientras este navegaba unas pocas millas al sureste de la isla de *Wight*, al sur de *Southampton*, y redujeron a los agresores que amenazaban con violencia a la tripulación.

Es importante destacar que la ruta que seguía el barco es empleada frecuentemente por delincuentes que trafican con personas para introducir de manera ilegal a inmigrantes procedentes de países tales como Irán, Irak, Nigeria o Somalia.

3.2. Las reglas del uso de la fuerza

Si bien no es la intención de este artículo profundizar sobre este tema en particular, es importante entender el concepto de «el uso de la fuerza» o al menos conocer qué límites implica.

El Derecho Internacional presenta algunas ideas sobre este tema, pero al no definirlo total y detalladamente, tuvo que ser cubierto por los diferentes Estados a través de reglamentaciones internas y tratados entre ellos para regular la fuerza ejercida en los conflictos armados.

La Carta de las Naciones Unidas nos abre una primera aproximación sobre el uso de la fuerza y la interpreta como una agresión no legítima de un Estado hacia otro, contra su integridad territorial o su independencia política. Asimismo, aunque sin hacer referencia explícita al uso de la fuerza, la misma Carta introduce el derecho de legítima defensa individual o colectiva en caso de ataque armado.

Se vería como necesario, entonces, ampliar dicho concepto ante cualquier forma de conflicto armado y extender el uso de la fuerza contra quienes amenazan la integridad del individuo, atendiendo y amparándose en el derecho de legítima defensa.

La defensa de la integridad de los individuos se debe reconocer como un acto razonable y comprensible, que podría ejercerse cuando la integridad física o los bienes del defensor se encuentran en riesgo, de manera proporcional a los medios empleados.

Seamos conscientes de que el problema deviene cuando se interpreta erróneamente la intensidad de un ataque y la proporcionalidad necesaria para repelerlo. En particular, cuando aquellos que están dedicados a brindar protección tienen asociada a su actividad, de manera intrínseca, el uso de las armas.

Por lo tanto, teniendo en cuenta el carácter global del transporte marítimo y su implicancia en el comercio internacional, es imprescindible establecer seriamente la regulación necesaria del uso de la fuerza.

Por ende, en el caso de que no llegaran a actuar las fuerzas estatales que se encuentren autorizadas por el Derecho Internacional (en particular para los casos de piratería), habrá que adecuar las relaciones contractuales particulares que de este concepto se deriven a las normativas y las regulaciones de los Estados de las partes implicadas, observando el debido respeto por los derechos humanos.

4. República Argentina

4.1. Código Penal de la Nación

La prevalencia de la seguridad común sobre los otros bienes atacados es lo que decide incluirlos en la categoría en que lo hace el Código Penal de la Nación Argentina: Ley 11.179 (T. O. 1984 actualizado).

El código argentino define este delito en su Artículo 198 del Capítulo III —Piratería— como delito contra la seguridad pública —seguridad común— en siete incisos e indica, primeramente, que se lo castigará con reclusión o prisión de tres a quince años.

Inciso 1: Contempla la figura de la piratería propiamente dicha, al «que practicare en el mar o en ríos navegables algún acto de depredación o de violencia contra un buque o contra personas o cosas que en él se encuentren, sin estar autorizado por alguna potencia beligerante o excediendo los límites de una autorización legítimamente concedida».

Como se puede advertir, la acción corresponde a los actos de depredación o de violencia contra un buque o contra personas o cosas que se encuentren en él. El significado que se le da a depredar es robar, saquear con violencia y destrozo.

Inciso 2. Piratería aérea, «El que practicare algún acto de depredación o de violencia contra una aeronave en vuelo o mientras realiza las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo,

Teniendo en cuenta el carácter global del transporte marítimo y su implicancia en el comercio internacional, resulta imprescindible establecer explícitamente la regulación necesaria del uso de la fuerza, adecuándola a las normativas de los Estados implicados.

o contra personas o cosas que en ellas se encuentren, sin estar autorizado por alguna potencia beligerante o excediendo los límites de una autorización legítimamente concedida».

Inciso 3. «El que mediante violencia, intimidación o engaño usurpare la autoridad de un buque o aeronave, con el fin de apoderarse de él o de disponer de las cosas y de las personas que lleva».

El causante suplanta la voluntad de quien tiene la autoridad del buque. Usurpar significa arrogarse y usar como propio un empleo, oficio o dignidad de otro.

Inciso 4. Se expresa en referencia al que, en connivencia con piratas, «les entregare un buque o aeronave, su carga o lo que perteneciere a su pasaje o tripulación».

Inciso 5. «El que con amenazas o violencia se opusiere a que el comandante o la tripulación defiendan el buque atacado por piratas».

La acción se halla aquí en impedir que el buque sea defendido por el personal de a bordo.

Inciso 6. «El que por cuenta propia o ajena equipare un buque o aeronave destinado a la piratería».

Equipar significa proveer de lo necesario a una nave para que pueda navegar por cuenta propia o ajena.

Inciso 7. «El que desde el territorio de la República a sabiendas traficare con piratas o les suministrare auxilio».

Traficar es comerciar, negociar con el dinero y las mercaderías, comprando o vendiendo o tratos semejantes. Mientras que suministrar auxilio quiere decir prestar ayuda o socorro.

Por otra parte, el Artículo 199 legisla sobre piratería agravada y se refiere a que, si por los actos de violencia cometidos hubiere muerte de alguna persona que se encontrare en el buque o la aeronave atacados, «la pena será de diez a veinticinco años de reclusión o prisión».

El Código no define al pirata, se limita a señalar que el autor del delito debe obrar sin estar autorizado por ninguna potencia beligerante. Es decir, el pirata obra por cuenta propia, no pertenece a ninguna nación y no distingue entre la guerra y la paz.

4.2. Ley de la Navegación

Ahora bien, la Ley N.º 20.094 —Ley de la Navegación— habla de piratería en un solo artículo, el 412, referente al capítulo «De los Seguros», al expresar que estarán a cargo del asegurador «[...] los daños y pérdidas originados por los riesgos convenidos en el contrato[...]» y cuando no se hubiere indicado en la póliza cuáles son los riesgos convenidos, estarán cubiertos los daños y las pérdidas «[...] que provengan de tempestades, [...], piratería, [...], cambio forzado de ruta, [...] y, en general, de todos los accidentes y riesgos de mar».

La piratería está cubierta por algunas pólizas locales de casco y máquinas, y si bien algunos seguros excluyen de su cobertura la responsabilidad de los costos y gastos que provengan de guerra, guerra civil, revolución, rebelión, etcétera, los seguros de protección e indemnización, por lo general conocidos como seguros P&I, incluyen normalmente los casos de baratería y piratería.

El Código Penal de la Nación Argentina define la piratería como delito contra la seguridad pública y establece que se lo castigará con reclusión o prisión de tres a quince años. No obstante si existiera muerte de alguna persona a bordo, la pena será de diez a veinticinco años de prisión.

Se puede decir que la piratería, para alcanzar una mayor eficacia, se asocia a menudo con el bandillaje, situaciones en las que los delitos internacionales y los del derecho común se entrecruzan, y, además, pueden ir acompañadas de acciones terroristas.

Muchas compañías de navegación no denuncian los incidentes de piratería para evitar la subida en las tasas del seguro y de investigaciones, que conllevan mucho tiempo. Se estima que tener un barco cargado, parado durante una investigación, cuesta a las autoridades aproximadamente más de 20 000 dólares diarios. Por ello, muchas compañías deciden que, mientras que el barco no sea secuestrado ni los miembros de la tripulación sean heridos, es más rentable no denunciar el incidente. El daño causado por la piratería en pérdidas de barcos, cargas y aumento de tasas de seguros es aproximadamente de más de diez billones de dólares al año.

Todo esto hace que, jurídicamente, desde una perspectiva nacional e internacional, estas situaciones tengan un problemático arreglo y se vean dificultadas su prevención así como su represión.

5. Conclusiones

El escenario actual en materia de seguridad de la navegación no solamente se ve afectado por actos de terrorismo, sino que existe un crecimiento sostenido en cuanto a ilícitos por piratería, en los cuales sus ingredientes terroríficos pasan por los secuestros, la toma de rehenes, los robos violentos y los asesinatos a sangre fría en alta mar.

Estos episodios, además de involucrar la vida de los tripulantes, también afectan la operativa y los costos de la carga de aquellos barcos cuyas derrotas se encuentran en rutas marítimas de los destinos mencionados.

Puesto que este peligro es reconocido mundialmente, se han venido concertando medidas más eficaces para incrementar la vigilancia y reforzar las leyes marítimas internacionales, así como también el avance de los gobiernos en la protección de las naves y las infraestructuras.

Entre las normas internacionales que legislan sobre la piratería, esta se encuentra apropiadamente tipificada en el derecho consuetudinario, la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958 y la CONVEMAR de 1982.

La ordenación normativa vigente define la piratería como se ha explicado precedentemente, haciendo hincapié en que es la alta mar o los espacios no sometidos a la comisión de ningún Estado el lugar primario de la comisión del delito. No obstante también sería de aplicación en la zona económica exclusiva de los Estados, en la medida en que no sea incompatible con el régimen de dicha zona.

Ahora bien, si los mismos actos se cometieran en el mar territorial, estarían sujetos a la jurisdicción del Estado costero.

Los instrumentos que brinda el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Roma 88) constituyen el marco jurídico internacional que garantiza que se adopten las medidas apropiadas con respecto a las personas que cometan actos ilícitos contra la seguridad de los buques y de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental.

Estos actos ilícitos enumerados en los instrumentos incluyen la captura de buques por la fuerza, los actos de violencia contra las personas a bordo de los buques y la colocación de dispositivos a bordo de un buque que puedan destruirlos o causar daños.

Muchas compañías de navegación no denuncian los incidentes de piratería para evitar el incremento en las tasas del seguro.

La OMI considera que estos conceptos están incluidos en el de piratería, ya que distingue entre tres niveles de intensidad de los actos ilícitos de violencia, detención o depredación, e insiste en la adopción de una serie de medidas y de prevenciones para salvaguardarse de los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques o con el empleo de sistemas cibernéticos modernos.

Como se ha visto, los piratas marítimos han podido adaptarse a la presencia militar internacional, principalmente, debido al empleo de tácticas propias del crimen organizado, como la agrupación en bandas delictuales disciplinadas y jerárquicamente estructuradas que permiten la realización de violentos y coordinados ataques armados, recurriendo al manejo de tecnología de avanzada y a una amplia utilización de los sistemas satelitales. Dado el gran alcance del comercio marítimo y la presencia relativamente escasa de unidades navales que puedan hacer aplicar las leyes del mar, las probabilidades de un ataque con éxito son altas.

En este escenario, las intervenciones militares internacionales en defensa de los damnificados no han provocado, en general, dolorosos incidentes. Solo se han visto empañados algunos casos en que se ha llegado a poner en tela de juicio el uso desproporcionado de la fuerza por parte de los efectivos militares.

Sin embargo, es importante destacar que el resultado final varias veces se ha visto ensombrecido porque, en una gran parte de los casos, los piratas apresados no se han podido entregar a la justicia, debido a la falta de progreso del marco legal internacional y a la insuficiencia regional de capacidades legales y penales en la mayoría de los Estados afectados, por lo que se perdió el efecto disuasorio de las operaciones militares de rescate emprendidas.

Además, parecería ser que, hasta el presente, por nuestra posición geográfica, la piratería no sería un peligro que pudiera estar amenazando en forma directa en nuestras aguas. Pero no se deben olvidar las consecuencias negativas que traen aparejadas estos bucaneros, no solo ya para los armadores o tripulantes, sino para las mercaderías que salen de nuestros puertos y cuyo destino conlleva derroteros por zonas acechadas por piratas, pues deberán afrontar costos de seguros más altos.

De todas formas, el Código Penal Argentino tipifica la acción de piratería como una acción de depredación o de violencia contra un buque o contra las personas o cosas que se encuentren en él, ya sea que este acto se lleve a cabo contra un buque que se encuentre en el mar o en ríos navegables.

Finalmente, es dable distinguir que muchos países, las Naciones Unidas y otras organizaciones están trabajando activamente en el tema, pues se considera que la cooperación internacional es la clave en la lucha contra la piratería.

Para hacer frente a este flagelo, se deben emplear todos los medios necesarios y, naturalmente, los principales corresponden a aquellos que componen las Fuerzas Armadas y, en particular, la Armada, que tiene como una de sus tareas principales la de contribuir a la acción del Estado en el mar. Por ello, resulta imprescindible aprobar las reglas de empeñamiento necesarias a fin de que nuestras fuerzas navales sepan de forma precisa y sin ambigüedades cómo y en qué circunstancias se puede hacer uso de la fuerza como medio para combatir la piratería. ■

La cooperación internacional es la clave en la lucha contra la piratería.

BIBLIOGRAFÍA

- Angelotti, Nélida B. «La piratería marítima», en *Revista Ateneo del Transporte*, Número 56, página 9, del 10 de agosto de 2011.
- Asociación Peruana de Agentes Marítimos. «América Latina registró 29 casos de piratería y robo a mano armada en contra de buques en 2019», 21 de enero de 2020. <https://www.apam-peru.com/web/america-latina-registro-29-casos-de-pirateria-y-robo-a-mano-armada-en-contra-de-buques-en-2019/#>
- Berges Bergadà, Oriol. «Las empresas de seguridad en el transporte marítimo». Universidad Politécnica de Catalunya, Facultad de Náutica de Barcelona, mayo de 2014. <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/22226/LAS%20EMPRESAS%20DE%20SEGURIDAD%20EN%20EL%20TRANSPORTE%20MARITIMO.pdf>
- Burnett, John S. *Aguas Peligrasas*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2004.
- Consigli, José Alejandro y otros. *Piratería en el Siglo XXI. Nuevos Escenarios para el Derecho Internacional*, Buenos Aires, Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), 2011.
- Diario *La Nación*. «Piratas del Caribe: abordaron un buque tanque con marinos argentinos frente a las costas de Haití», 20 de mayo de 2020. <https://www.lanacion.com.ar/seguridad/piratas-del-caribe-abordaron-buque-tanque-marinos-argen-2367587>
- Ehueltche, Ana Belén. «Los piratas del siglo XXI se roban US\$1000 millones por año del mar argentino». *La Nación*, 22 de mayo de 2020. <https://www.lanacion.com.ar/economia/los-piratas-del-siglo-xxi-se-roban-nid2368409>
- Feal Vázquez, Javier, Capitán de Navío. «La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo». Dialnet, 2864596.
- Fernández Sanz, Juan Carlos. «Piratería marítima: una amenaza actual». *Revista Política y Estrategia*, N.º 122, julio-diciembre de 2013, Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, Chile.
- *Infobae*. «Ataque a un barco petrolero griego en Camerún: piratas secuestraron al capitán y a siete tripulantes», 2 de enero de 2020. <https://www.infobae.com/america/mundo/2020/01/02/ataque-a-un-barco-petrolero-griego-en-camerun-piratas-secuestraron-al-capitan-y-a-siete-tripulantes/>
- *La Nación*. «Piratas contemporáneos», 11 de enero de 2020. <https://www.lanacion.com.ar/editoriales/piratas-contemporaneos-nid2323025#:~:text=La%20pirater%C3%ADa%20>
- Laje Anaya, Justo. Profesor de Derecho Penal. Piratería y piratas... 8 de octubre de 2013. Leyes y Comentarios. <https://comercioyjusticia.info/blog/leyes-y-comentarios/pirateria-y-piratas/>
- Ley N.º 11.179. *Código Penal de la Nación Argentina* (T.O. 1984 actualizado), Capítulo III. Piratería. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/15000-19999/16546/textact.htm>
- Ley N.º 20.094. *Ley de la Navegación*, 15 de enero de 1973.
- Martínez Alcañiz, Abraham, Teniente auditor. «Cuestiones jurídicas sobre piratería en la mar». *Revista General de Marina*, ISSN 0034-9569, Vol. 256, MES 3 (Marzo), 2009, págs. 229-250. <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2009/03/cap03.pdf>
- McLaughlin, John. «Buque portacontenedores repele dos ataques de piratas en 24 horas», adaptado al español por *Nuestromar*. 5 de mayo de 2009. Fuente: Lloyds List (1 de mayo de 2009). <https://www.nuestromar.org/antiguas/buque-portacontenedores-repele-dos-ataques-de-piratas-en-24-horas/>
- Molina Pico, Enrique, Almirante. «Nuevas Amenazas en el Ámbito Marítimo. Piratería y Terrorismo en el Mar». *Boletín del Centro Naval* N.º 808, Mayo/Agosto 2004.
- Ocampo, Juan. «La guerra invisible: crece el hackeo a barcos mercantes en el mundo». *Juventud Marítima*, La Vanguardia, 4 de junio de 2020. <https://juventudmaritimasom.com/2020/06/04/la-guerra-invisible-crece-el-hackeo-a-barcos-mercantes-en-el-mundo/>
- ONU. *Carta de las Naciones Unidas*. San Francisco, 1945. La República Argentina la ratificó por Ley 21.195 el 8 de septiembre de 1945.
- ONU. *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)*, Montego Bay, 1982.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). «La ONU y el Estado de Derecho - Piratería», <https://www.un.org/ruleoflaw/es/thematic-areas/transnational-threats/piracy/>
- Organización Marítima Internacional (OMI). *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima*, suscrito en Roma en 1988, aprobado por Ley N.º 24.209.
- OMI. «Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos». MC-FAL.1/Cir.3, 5 de julio de 2017. [https://www.wcdn.imo.org/localresources/es/OurWork/Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3%20-%20Directrices%20Sobre%20el%20Gest%20de%20los%20Riesgos%20Cibern%C3%A9ticos%20Mar%C3%ADtimos%20\(Secretar%C3%ADa\)%20\(1\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/es/OurWork/Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3%20-%20Directrices%20Sobre%20el%20Gest%20de%20los%20Riesgos%20Cibern%C3%A9ticos%20Mar%C3%ADtimos%20(Secretar%C3%ADa)%20(1).pdf)
- OMI. «Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques», 4 de julio de 2020. <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Paginas/Default.aspx>
- OMI. «Protección marítima», documentos de orientación adoptados por la OMI que son relevantes para la seguridad marítima. <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx>
- Orms, Erick Alejandro y Federico Marotta. «La piratería en el mar. Un peligro actual en la navegación» de mayo de 2009, Id SAJ: DACF090026. www.saj.jus.gov.ar. http://www.saj.jus.gov.ar/doctrina/dacf090026-oms-pirateria_en_mar_un.htm
- Rodríguez-Rata, Alexis. «Un negocio millonario: Los barcos "zombies", un peligro creciente para el comercio internacional». *Clarín*, 4 de junio de 2020. https://www.clarin.com/mundo/barcos-zombies-peligro-creciente-comercio-internacional_0_Zm9pTcHc1.html
- Rve. «El propietario del Ariana desmiente que haya sido liberado por los piratas somalíes», 26 de noviembre de 2009. <https://www.rve.es/noticias/20091126/propietario-del-ariana-desmiente-haya-sido-liberado-piratas-somalies/302976.shtml>
- Sobrino Heredia, José Manuel. «El uso de la fuerza en la prevención y persecución de la piratería marítima frente a las costas de Somalia», Universidad da Coruña, Aprobado por el Consejo de Redacción, 15 de julio de 2011. <http://hdl.handle.net/2183/10341>.

Para combatir eficazmente la piratería, se deberán emplear todos los medios necesarios y resultará imprescindible aprobar reglas de empeñamiento adecuadas para que las unidades navales sepan en forma precisa cómo y en qué circunstancias se puede hacer uso de la fuerza.

«UN CUENTO CHINO» QUE VINCULA PESCA E INFORMACIÓN CON EL FUTURO. LA SORPRESIVA REVOLUCIÓN EN EL MAR

Javier Valladares



Muchas veces me he encontrado frente a una hoja en blanco, para escribir un trabajo específico de mi profesión, o ante un documento requerido por una actividad determinada. En general, me siento seguro cuando conozco el tema que debo desarrollar o cuando conformo un equipo en donde el conjunto supera a las partes, y las ideas fluyen en forma compartida.

En este caso, pretendo abordar dos temas muy complejos en los cuales no soy especialista, pero, debido a su vigencia y actualidad, están generando una nube de documentos recientes, muchos de ellos escritos por colegas, amigos, respetados e idóneos. No obstante, siento la necesidad de compartir con ustedes, los lectores, otra aproximación a estos temas, en este caso para no iniciados, donde quede expuesta la importante vinculación que tienen entre ellos y el impacto que generan para nuestro país.

Quizá mi pretensión es, cual director de orquesta algo osado y en esto novato, intentar alinear la diversidad de instrumentos que están sonando, no siempre en la misma sinfonía, en torno a la temática de la pesca y la gestión de la información en las regiones oceánicas de nuestro interés.

Estamos en el siglo XXI, en un país del hemisferio sur que, si bien en ocasiones se declama marítimo en general, le ha dado muy poca atención al océano. Por lo tanto, para abordar estos temas, conviene hacerlo primero analizando la situación actual en el mar.

Situación actual

La globalización es una tendencia que, si bien esta pandemia COVID 19 en parte frenó o moderó, sigue vigente y claramente asociable con el desarrollo, donde el aumento de la empatía social, ambiental y económica trajo beneficios para quienes la siguieron con inteligencia y planificación. Ese tránsito hacia lo global va requiriendo cada vez más conectividades, incentivando las iniciativas innovadoras, deseablemente interdependientes, que van generando un creciente consumo de bienes y servicios.

La posición opuesta a la globalización sería el aislacionismo, cada vez más difícil de mantener, pero aún presente en el otro extremo. Ambas posiciones, más cualquier estadio intermedio, presentan demandas similares y también crecientes sobre los recursos de los países. En esta situación, la información/el conocimiento de estos recursos desempeña un papel fundamental, quizá como el más importante modelador del actual orden internacional.

Dicha información resulta ser, al mismo tiempo, la constructora de una conciencia global o planetaria que, con matices, va volcando las balanzas hacia un mundo cada día más complejo e interdependiente. Esta información constituye el componente central de los procesos que se asocian con el *big data*, inductor y pronto administrador de ese «nuevo orden» asociado con la complejidad, desde el cual nos van pautando lo bueno y lo malo para cada circuns-

Javier Armando Valladares es Doctor en Geografía (Universidad del Salvador), Licenciado en Oceanografía por el Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA), especializado en geofísica del petróleo por la Universidad de Buenos Aires. Se retiró en forma voluntaria de la Armada Argentina con el grado de Capitán de Navío. Realizó el curso de Estado Mayor Naval, es Licenciado en Sistemas Navales.

Muchos años embarcado, participó en programas internacionales en oceanografía y geofísica. Fue Comandante de buque en tres oportunidades, Jefe del Servicio de Hidrografía Naval, Agregado Naval y jefe de Misión en los EEUU. y Subsecretario de Intereses Marítimos. Participó en numerosos foros internacionales vinculados con temas de investigación marina y ambiental, tales como la Organización Marítima Internacional y el Bureau Hidrográfico. Fue representante argentino ante la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, donde fue electo vicepresidente entre 2003 – 2007 y presidente entre 2007 y 2011.

Con dilatada experiencia en gestión y coordinación de programas y actividades interdisciplinarias e interinstitucionales. Es asesor científico del Programa de Cooperación de Corea para Latinoamérica.

En el sector privado, ha desarrollado consultorías en estudios de impacto ambiental asociados con proyectos de sismicidad marina, de gestión costera y de transporte fluvial y marino.

Integra, en la actualidad, el Consejo de Administración del ITBA y es presidente de la Academia del Mar.

tancia según la apreciación de las mayorías (o según lo que la propaganda o los que tengan el poder de tomar decisiones induzcan sobre ellas).

El mayor conocimiento del espacio oceánico permitirá optimizar las intervenciones y el protagonismo de los Estados, de las organizaciones internacionales e, incluso, del sector privado, y por medio de estas participaciones inteligentes se irán generando los criterios que se aplicarán para establecer políticas que, finalmente, se adoptarán en los foros internacionales específicos.

En nuestra región, el que posea más y mejor información científica sobre el Atlántico Sudoccidental tendrá mayores posibilidades para establecer sus criterios en las regulaciones de los recursos, por ejemplo, pesqueros; por ese motivo, es muy importante el seguimiento de los programas de investigación y la participación en los foros donde se dé tratamiento a temas identificados como de interés nacional, tales como la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos¹ o la eventual Organización Regional de Ordenación Pesquera (OROP)² para el Atlántico Sur, área identificada como 41 en el sistema de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).

Obviamente, estos espacios multilaterales requieren una fina evaluación de su conveniencia y demandan un adecuado equilibrio entre los intereses científicos y políticos (debe evitarse el riesgo de internacionalizar la región), y pueden resultar positivos si permiten generar alianzas que protejan y desarrollen intereses coincidentes con los del país y la región e, incluso, con los del ámbito global. Cooperar siempre implica una cesión de algo, pero debe ser a cambio de un beneficio considerado igual o mayor; peligroso sería que los actores presentes en el escenario³ no encontraran motivos o justificación para el diálogo o, peor aún, que las cosas ocurran directamente sin nuestra participación.

Un interesante ejemplo de aplicación de este criterio, por el cual la información y el conocimiento pautan la agenda temática política, fue expuesto por el ex presidente Obama de los EE. UU. durante su gobierno, cuando utilizó el concepto de «diplomacia científica»⁴, una forma moderna de vincular el conocimiento científico con la geopolítica. Es como implementar un «nuevo caballo de Troya». Cuando las diferencias de intereses y de posición política quedan muy expuestas y los intercambios de información se hacen difíciles, el uso de los argumentos científicos es siempre una puerta abierta al diálogo y una posibilidad de encontrar y empezar por las cosas simples de común interés antes de mantener una relación en la que se discutan solo las diferencias.

Claro, nadie aclara la diferencia entre ser el diagramador de las experiencias observacionales y liderar las líneas de investigación y la alternativa de ser un simple acompañante o socio fortuito de un programa científico. Sin embargo, participar de las observaciones es siempre —siempre— mejor que no saber qué pasa en el borde o incluso dentro de nuestros espacios jurisdiccionales.

«El mayor conocimiento del espacio oceánico permitirá optimizar las intervenciones y el protagonismo de los Estados, de las organizaciones internacionales e, incluso, del sector privado. Mejorando la gestión del Mar».

Qué problemas se observan en este escenario marino

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR o, en inglés, UNCLOS), pensada en las décadas sesenta y setenta y aprobada en los ochenta del siglo xx, resultó ser un excelente documento producto de un delicado juego de intereses entre países costeros y no costeros, desarrollados o no, globalizados o no; fue el producto de años de negociación diplomática. Pese a que algunos países no se adhirieron, en la práctica la CONVEMAR se convirtió en la referencia para pensar los espacios marinos y la herramienta para proyectar el futuro de la humanidad en el mar.

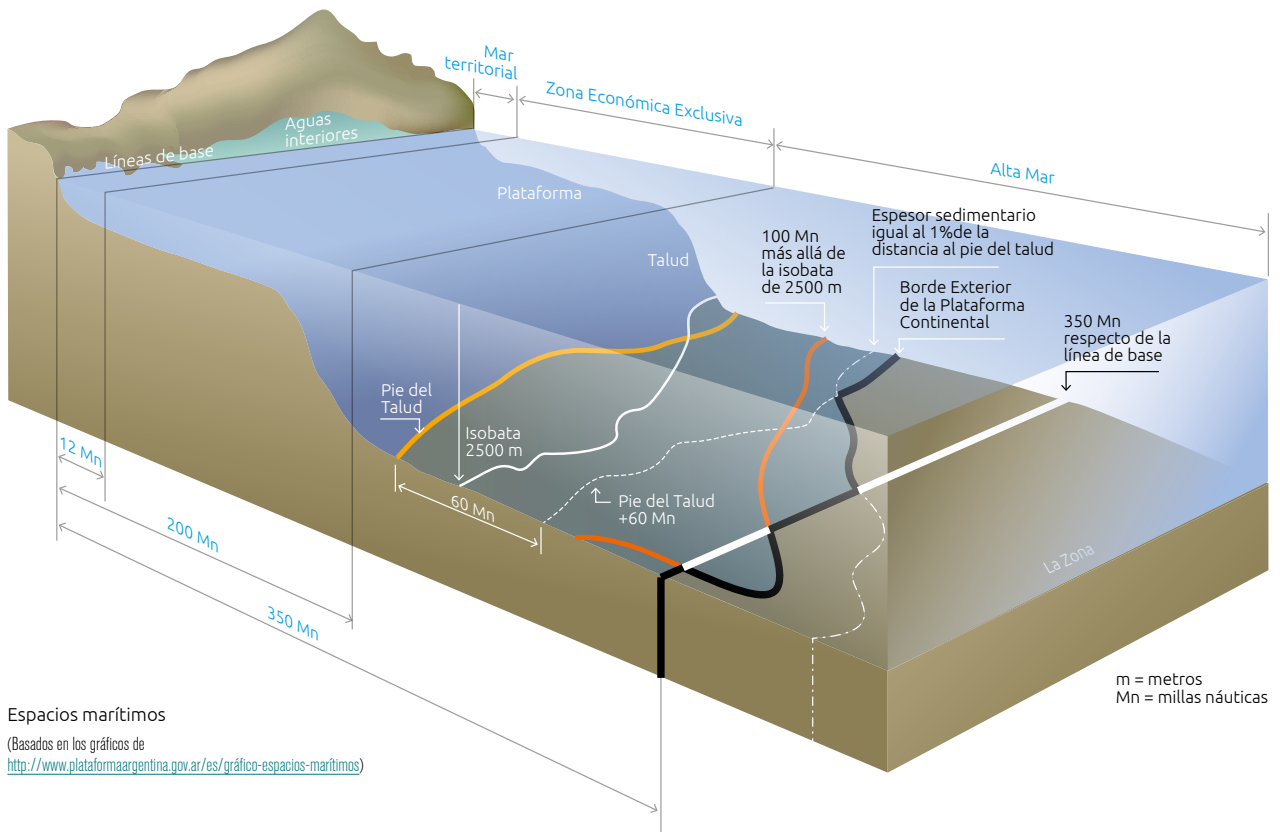
El documento establece un delicado balance entre espacios jurisdiccionales con derechos para los Estados costeros y otros espacios donde no se aplican esos derechos soberanos, en

1 Esta Convención firmada en Hobart (Australia) en 1980 entró en vigor en 1982; forma parte del Sistema del Tratado Antártico <https://www.ccamlr.org/es/organisation/pagina-de-inicio>

2 Las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP) son organismos o acuerdos intergubernamentales de pesca con autoridad para establecer medidas de conservación y gestión de pesquerías en alta mar <http://www.fao.org/iuu-fishing/regional-mechanisms/es/>

3 Entendiendo por escenario la suma del espacio geográfico y los actores allí presentes

4 <http://revistafal.com/diplomacia-cientifica-en-el-mundo/>

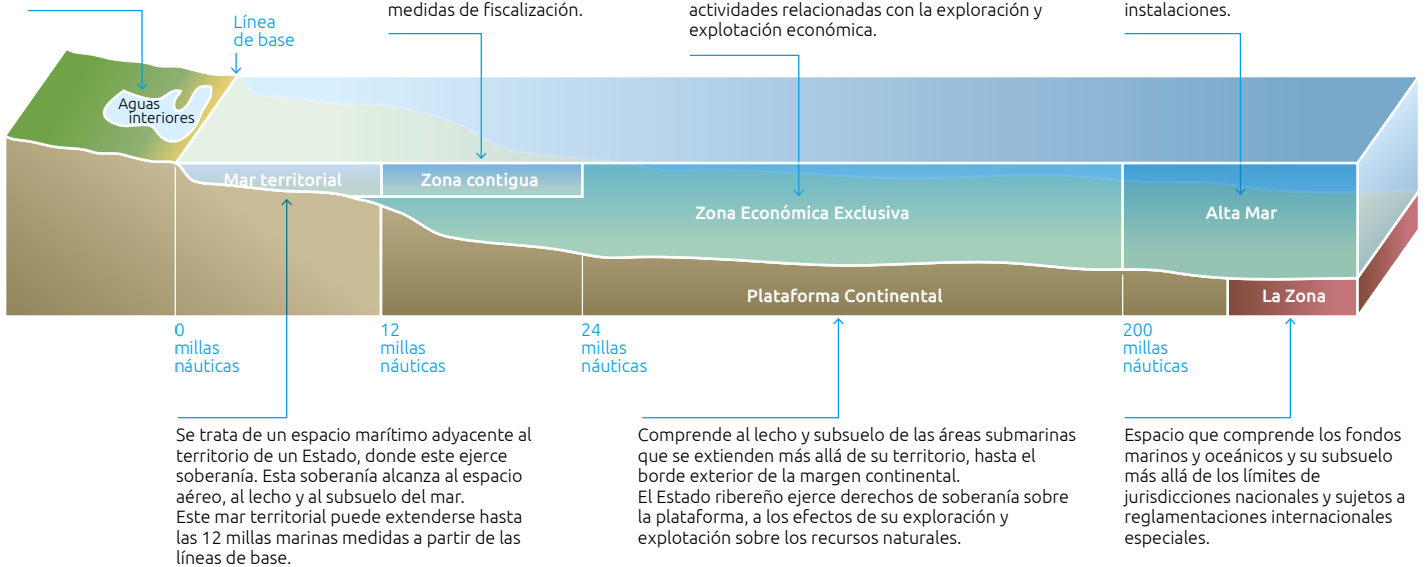


De la misma manera que sobre el territorio, el Estado ejerce soberanía plena sobre las aguas interiores.

Se extiende -de acuerdo con la Convención- hasta las 24 millas a partir de la línea de base, es decir hasta 12 millas náuticas desde el límite exterior del Mar Territorial. En ese espacio, el Estado ribereño tiene atribuciones para adoptar medidas de fiscalización.

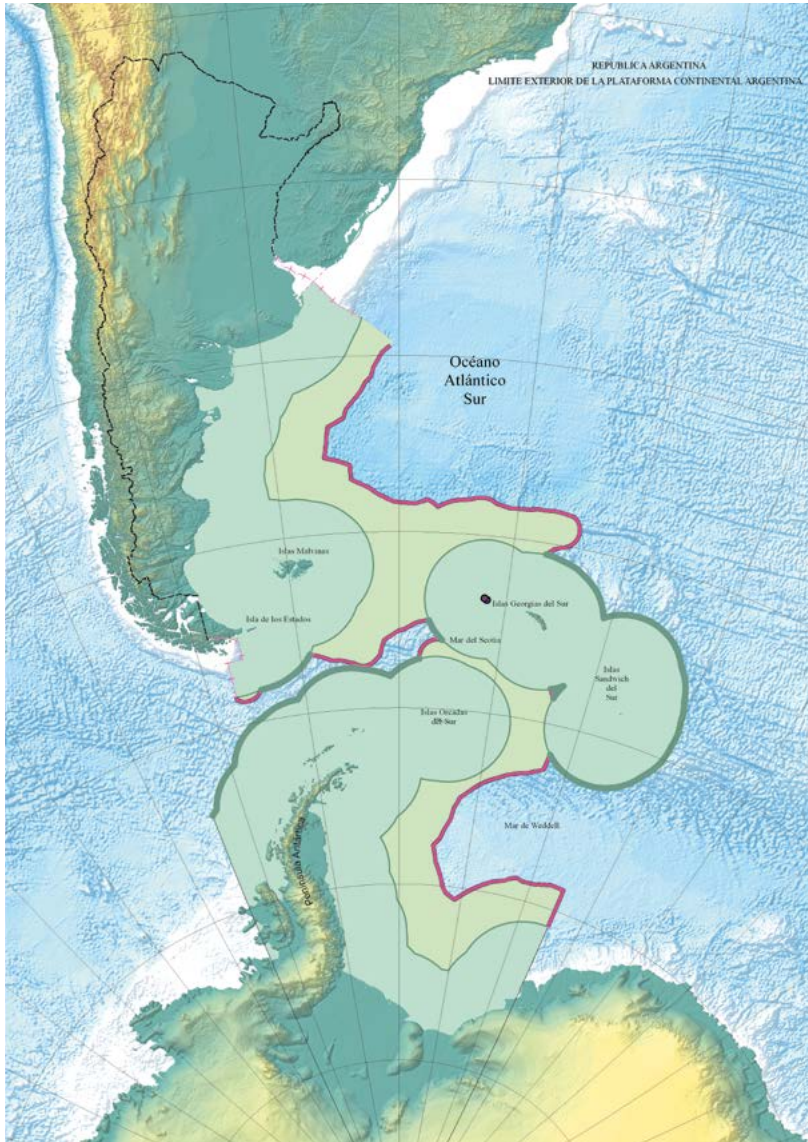
Es un espacio marítimo que se extiende más allá del límite exterior del mar territorial, hasta unas 200 millas marinas a partir de la línea de base. El estado ribereño tiene derechos de soberanía para los fines de exploración, conservación y ordenación de los recursos vivos del mar, del lecho y del subsuelo, y respecto a otras actividades relacionadas con la exploración y explotación económica.

La Alta mar es el espacio marítimo situado más allá de la ZEE y donde rige el principio de libertad de navegación de sobrevuelo, de pesca, de tendido de cables y tuberías submarinas, de investigación científica marina y otras instalaciones.



los que podríamos decir que el atributo más destacado es la libertad. La «alta mar», más allá de la zona económica exclusiva, y «la zona» de los fondos marinos, más allá de las plataformas continentales, pueden ser consideradas escenarios globalizados⁵.

5 CONVEMAR: Parte VII. Sección 1: Art. 87: Libertad de la Alta Mar; Art. 88: Utilización exclusiva de la alta mar con fines pacíficos; Art. 89: Illegitimidad de las



Mapa de espacios marítimos

En particular, «la zona» queda comprendida junto con «el espacio ultraterrestre» y «el espectro electromagnético», este último muy discutido, como patrimonio común de la humanidad.

En el mar, los límites no se materializan con alambrados, zanjas o hitos; estos espacios jurisdiccionales son establecidos por meticulosos procedimientos acordados por la CONVEMAR. En estos escenarios, la observación sistémica en algunos casos convertida en vigilancia para recolectar información es compleja y desarrollada desde múltiples plataformas, muchas de las cuales traspasan estas fronteras soberanas. Ello genera gigantescos flujos internacionales de información hacia repositorios de datos, nodos o *hubs* de procesamiento que, según su contenido, son gestionados por quienes tienen la tecnología y la capacidad para hacerlo. Sobre ellos converge una diversidad de datos útiles producto de la fusión de múltiples fuentes abiertas; asimismo, hay otras a las que —aun teniendo restricciones— se puede acceder en forma directa o indirecta. (Mapa de Espacios Marítimos)

La información del escenario marítimo en el Atlántico Sur y la zona superpuesta con el tratado Antártico (peligrosamente llamada por algunos, en los últimos años, Océano Austral) que se sube a las plataformas de tecnología de la información (TI) contribuye de múltiples formas a mejorar el conocimiento del medio y el comportamiento de los hombres en él, Incluso el entrecruzamiento de este gran volumen de datos (propio del *big data*) también contribuye a la cuantificación de recursos, a evaluar nuevas iniciativas innovadoras y especialmente a predecir tendencias y comportamientos en las actividades que se realicen en este escenario marino.

Con un enfoque colaborativo donde todos los actores presentes puedan resultar beneficiados, esta colección de información se obtiene, según quién hace la observación, de la siguiente forma:

1. A nivel nacional, en general es poco significativa y abarca:
 - 1.1. en contacto con el mar *in situ* desde buques, vehículos no tripulados con sensores, instrumentos derivantes, o plataformas marinas;
 - 1.2. por sensores distantes, aeronaves, estaciones costeras, satelitales propios (la mayoría orientados para realizar observaciones o brindar servicios sobre el continente; solo el SAC-D estuvo enfocado en el mar, y el Savia lo estará en el futuro).
2. A nivel internacional, se entremezclan las capacidades de algunos países con intereses globales y del sector privado⁶, cada día más presente:

reivindicaciones de soberanía sobre la alta mar: Art. 90: Derecho de navegar. Parte XI, Sección 2: Art. 136: Patrimonio Común de la Humanidad; Art. 137: Condición jurídica de la zona y sus recursos; Art. 141: Utilización de la zona exclusivamente con fines pacíficos.

⁶ Por ejemplo, laboratorios que estudian recursos genéticos, agencias espaciales que utilizan zonas de alta mar (en particular en el Pacífico) para hundir los satélites que caen en desuso, agencias climático-ambientales que brindan servicios de prognosis.

- 2.1** *in situ* desde plataformas en contacto con el mar, generalmente comprendidas en la categoría de Investigación Científica Marina (descrita en la CONVEMAR) o en la más reciente Oceanografía Operacional, más enfocada en recolectar datos (como la meteorología) a fin de brindar servicios oceánicos/climáticos para la gestión costera y los espacios marítimos;
- 2.2** sensoramiento y servicios remotos satelitales realizados en la región principalmente por programas internacionales de los Estados Unidos de Norteamérica (EE. UU.), la República Popular China (China) y el Reino Unido de Gran Bretaña (RUGB):
- 2.2.1** comunicaciones (que, además, suman información de oportunidad, tal como ubicación y tipo de estaciones, o la meteorología que impera en la región):
- Inmarsat (constelación de satélites geoestacionarios), donde se apoyaba inicialmente el sistema GMDSS (para la salvaguarda de la vida en el mar);
 - Iridium (constelación de satélites de órbita media-baja), con cobertura en los polos.
- 2.2.2** Las imágenes y los datos obtenidos estratégicamente desde satélites pueden brindar información para elaborar modelos predictivos (basados en *machine learning*), que permiten diferentes aproximaciones al conocimiento y los servicios, por ejemplo:
- las variabilidades climáticas, oceanográficas, biológicas;
 - el seguimiento de algunas actividades humanas (por ejemplo, los sistemas: ayudas a la navegación [AIS], identificación y seguimiento de buques [LRIT], administración de la trazabilidad de la carga transportada [TMS], plataformas unificadas de seguridad [VMS], la pesca);
 - los servicios para múltiples usos (data as a service [DAAS], por ejemplo, para la gestión de áreas marinas y costeras o las actividades deportivas), producto de la gran oferta de datos de variado origen que, con un adecuado procesamiento, se convierten en esos servicios.

Pasar de la información al conocimiento del escenario es algo que demanda compromiso, participación y responsabilidad de cada uno de los actores allí presentes. El Atlántico Sur y la región antártica presentan intereses muy variados, incluso algunos no valorados de igual manera por los actores, lo que lleva a un esfuerzo observacional poco coordinado en la región y a errores en la evaluación de riesgos, por diferencias en la valoración de las amenazas o en las vulnerabilidades atribuidas al escenario.

Administrar la información⁷

Las actuales potencias de escala global, los EE. UU. y China, más, unos pasos atrás, el RUGB⁸ y Rusia son las que tienen la capacidad de subir comandos y bajar datos de sus respectivos satélites, y también de integrar esa información con la proveniente de otras fuentes propias o no, atraídas con la argumentación de gobernanza colaborativa para, de este modo, conformar la información de base para los escenarios de interés. (mapas: evolución del tendido de cables submarinos en menos de dos siglos)

Sin embargo, entre estas potencias, las dos primeras se encuentran en una competencia en que, por costos y eficiencia en los enlaces transcontinentales, los flujos de datos fluyen a *datacenters* administrados por ellas, lo que convierte su infraestructura de transporte y de almacenamiento en nodos desde donde se pueden comenzar a parametrizar tendencias, evaluar comportamientos, incidir sobre factores culturales, ejercer poder.

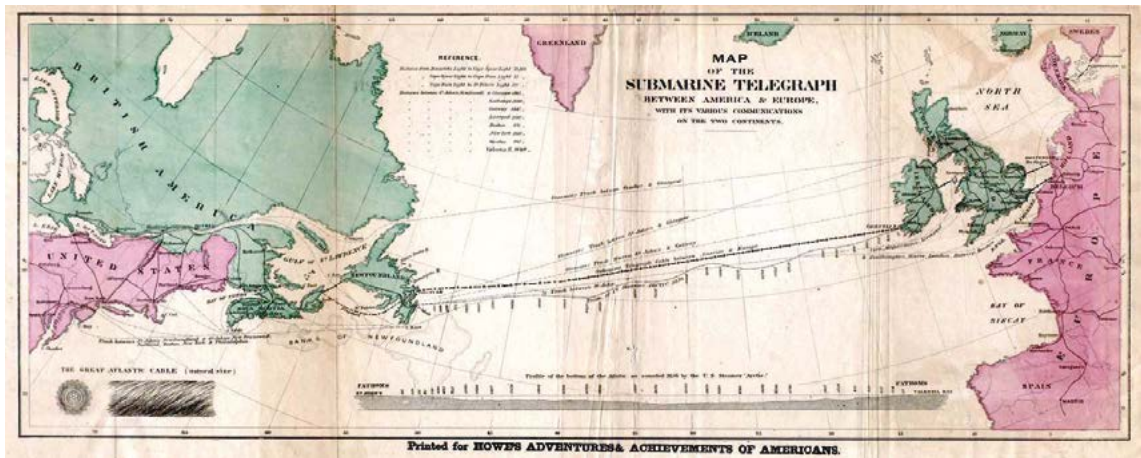
Esta situación podría ser interpretada, según el «realismo periférico»⁹, como una disyuntiva frente a la cual nuestro país deberá elegir entre las reglas —con las cuales se gestionarán los datos y la información— que proponen las distintas potencias de escala global.

«El Atlántico Sur y la región antártica presentan intereses muy variados. Nuestro país deberá elegir qué tecnologías seguir para gestionar los datos e información del mar».

⁷ Si bien con más propiedad debería decirse «gobernanza de la información», en este punto se utiliza «administración» con un sentido más doméstico, asociable con la acción inicial para las organizaciones que intervienen en el sistema de gobierno de cualquier actor con interés en la región.

⁸ Reino con el cual nuestro país mantiene una disputa por el ejercicio de la soberanía sobre las islas Malvinas, Islas del Atlántico Sur y sus aguas circundantes. La alternancia en las políticas argentinas para realizar el seguimiento de este conflicto de intereses conlleva limitaciones para establecer una estrategia nacional y dificulta encontrar posiciones de común beneficio ante amenazas extrarregionales.

⁹ Teoría de las relaciones internacionales elaborada por el Dr. Carlos Escudé, que atribuye diferencias jerárquicas entre los Estados (algunos, las potencias globales, imponen reglas de juego, y otros voluntaria o accidentalmente se alinean con ellas).

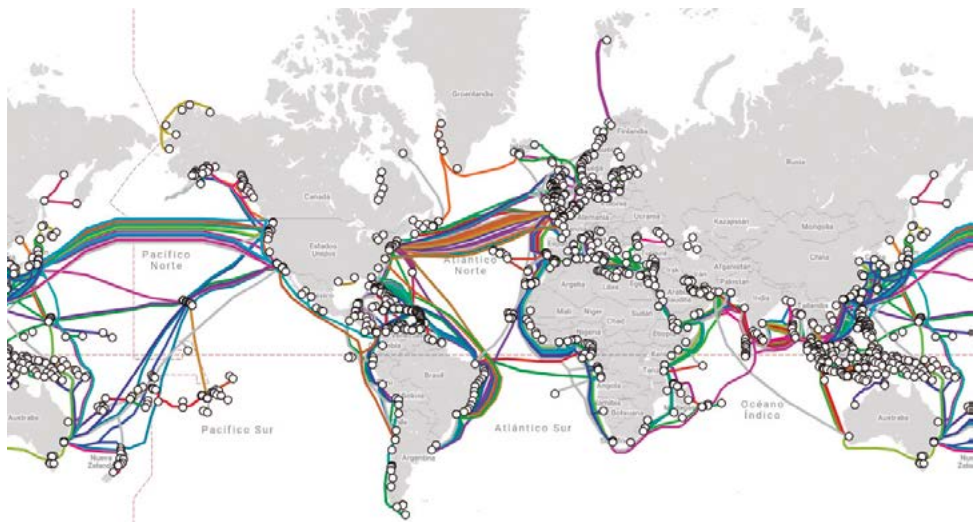


Primer cable submarino: su tendido se inició en 1857

(<https://www.adslzone.net/reportajes/Internet/mapa-cables-submarinos/>)

Cables tendidos en enero de 2020

(TeleGeography <https://www.submarinecablemap.com/#/>)



«Administrar las bases de datos globales y regionales es tener la capacidad, a través del conocimiento, de incidir sobre los intereses allí presentes».

Generalizada bajo el nombre de 5G (quinta generación de tecnología celular), la competencia de las tecnologías disponibles desató la «guerra del 5G»; el despliegue de redes de datos que está realizando China se describe como una nueva «ruta de la seda» que, en su planificación, está incluyendo en nuestra región el tendido de fibra entre Valparaíso y Puerto Williams, en la hidrovía Paraná-Paraguay, en el cruce entre Angola y el Brasil e, incluso, posiblemente en el cruce de la Antártida.

Administrar las bases de datos globales y regionales es tener la capacidad, a través del conocimiento, de incidir sobre los intereses allí presentes, por ejemplo, los recursos genéticos de los fondos marinos o de la pesca.

Sin dudas, la elección de qué camino seguir entre estas líneas y políticas tecnológicas es uno de los principales desafíos estratégicos del presente para nuestro país

La pesca

El Atlántico Sur está identificado como uno de los principales caladeros (8.º) del planeta; la globalización y el gran crecimiento demográfico (estamos viviendo uno de los más largos períodos de paz en la historia de la humanidad) representan una demanda incesante y creciente de recursos naturales.

El esfuerzo pesquero sobre la biomasa en los espacios marítimos procura, junto con la acuicultura, contribuir en forma significativa con las proteínas demandadas por la humanidad. Pero cuando este esfuerzo se realiza fuera de los ámbitos jurisdiccionales de los Estados costeros, más allá de las 200 millas, esta pesca, si bien no es ilegal, no queda regulada, y sus capturas no suelen ser declaradas verazmente; esta incertidumbre convierte casi en no renovable un recurso como la pesca en alta mar que, por definición, se encuadraría como renovable.

Independientemente del régimen político que adopten, todos los países, al menos declaratoriamente, procuran la buena alimentación para su población. Agotados o comprometidos por otros usos, los espacios terrestres no alcanzan para satisfacer esta demanda, y el mar —en particular la alta mar— se convierte en el ámbito objeto de interés como fuente de alimentación.

La pesca estimada en 2018 según la FAO fue de 179 millones de toneladas, de las cuales casi el 90% fue dedicado al consumo alimentario; del total, casi la mitad provino de la acuicultura (actividad de muy bajo desarrollo en nuestro país), y la otra mitad, de la captura en altura o en agua dulce.

La falta de observaciones sistémicas sobre el recurso pesca permite que, en algunos caladeros, ocurra sobrepesca (de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU, el objetivo 14.4 era acabar con la sobrepesca en 2020) y un descarte descontrolado de las especies no deseadas (estimado por la FAO en un tercio de la pesca mundial).

Hace casi dos décadas, un almirante de nuestra armada¹⁰ escribió un breve documento muy pragmático denominado *Conjugando el Mar*; en él describía acciones que armada y país debían desarrollar en el mar, que hoy podríamos adaptar en el siguiente resumen: observar (en forma conjunta y combinada) para conocer más, obrar (con responsabilidad y tecnología) para usar bien, «gestionar el mar» (inteligentemente con argumentos sustentables) para que duren sus recursos (en forma sostenible) y procurar que se mantenga como un espacio seguro para la vida y las actividades humanas.

Quiero resaltar que intencionalmente, al final, adopté el verbo «gestionar» en lugar de los utilizados habitualmente: controlar, proteger, vigilar, disuadir, vedar, impedir y algunos más. No porque no representen acciones posibles o importantes, sino porque todos quedarían comprendidos dentro de una adecuada gestión. Es, además, el verbo que mejor permite trascender desde los espacios jurisdiccionales con plenos derechos a los espacios que la CONVEMAR le otorga a la humanidad toda, pero en donde nuestros intereses y responsabilidad también deben estar presentes (integrando una mirada interagencial).

Podemos generalizar que la irresponsabilidad humana es la principal amenaza¹¹ para un espacio vulnerable como el mar. Esto implica educar, capacitar para reducir los actos irresponsables, observar y conocer mejor los procesos marinos y las acciones de la humanidad en el mar.

Varias organizaciones no gubernamentales (ONG) que evalúan la pesca ilegal (que según el Banco Mundial movió estimativamente 1,5 billones de U\$D en 2019), no declarada y no regulada (conocida bajo la abreviatura de INDNR), presentan a China como el país peor calificado durante 2019 respecto de estas actividades.

En esos mismos ámbitos, se identificaron a los principales países pesqueros: China, Indonesia, Perú, India, Rusia, EE. UU. y Vietnam, cuya captura, sumada, representa casi el 50% de las capturas de 2018. La acuicultura representaba también en 2018 el 52% del pescado para consumo humano, y los principales productores son: China, India, Indonesia, Vietnam, Bangladesh, Egipto, Noruega y Chile.

«Gestionar es el verbo que mejor permite trascender desde los espacios marinos jurisdiccionales con plenos derechos a los espacios que la CONVEMAR le otorga a la humanidad».

10 VL (RE) Carlos Carbone, en ese entonces Comandante de Operaciones Navales.

11 Los ocho pecados mortales de la humanidad civilizada, documento del Premio Nobel Konrad Lorenz.

China tiene organizadas las milicias marítimas que funcionan como flotas pesqueras, itinerantes por el mundo (en algunos informes, se habla de 17 000 buques), que pescan en los límites de las ZEE de los países costeros. Estas milicias/flotas son parte del Estado chino, identificadas en muchos lados como la otra armada de Xi Jinping (líder del gobierno de China). Entre diciembre y marzo, parte de ellas se posicionan para la pesca del calamar en el Atlántico Sudoccidental y operan en la milla 201 por fuera de nuestra ZEE.

Estas milicias marítimas conforman un componente más del poder naval chino; son especialmente aptas para intervenir en situaciones de crisis no convencionales. Sus buques pesqueros, en ocasiones no colaborativos, se convierten en un problema para las autoridades de los países costeros.

La falta de regulación pesquera en nuestra región sobre las aguas internacionales impide evaluar adecuadamente la sostenibilidad de los recursos blanco de la pesca en esas aguas. Esta situación también dificulta cuantificar la sobrepesca o evaluar el descarte¹² de especies no deseadas. La FAO, para desalentar la pesca (INDNR) y minimizar el daño que ocasiona en la alta mar, desarrolló un Plan de Acción Internacional para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Regulada, pero pese a que lleva casi veinte años, no alcanzó el éxito esperado.

Cualquiera de las soluciones que recientemente desde la FAO, las ONG y la Organización Mundial del Comercio se vienen esgrimiendo para minimizar el daño de la pesca INDNR (ilegal, no declarada y no regulada), a saber: acuerdos bilaterales, multilaterales (como la creación de una OROP), recorte de subsidios y de subvenciones a la pesca, cuotas individuales transferibles (cupos de captura), demandan —todas, absolutamente todas— un conocimiento previo del escenario.

«¿Cuales son los intereses presentes en nuestra región y las alianzas tecnológicas que debe desarrollar nuestro país?».

Conclusión

China es un actor extrarregional que, en su camino a convertirse en potencia global, viene realizando actividades en nuestra región que pueden resumirse de la siguiente manera:

1. Anualmente, presencia de una porción significativa de su milicia marítima en el Atlántico Suroccidental y en sectores subantárticos reclamados soberanamente por la República Argentina, para realizar una pesca LDDNR (legal, dudosamente declarada y no regulada).
2. Desarrollo de infraestructuras y de instalaciones tecnológicas aptas para atraer hacia el nodo por ellos administrado toda la información de la región y, de esta forma, alcanzar el conocimiento que permita gestionar este escenario marítimo.

Tras tener identificada y habiendo apreciado esta situación, nuestro país se encontraría ante las siguientes opciones de comportamiento (no excluyentes entre sí), que deberían ser parte de un pensamiento estratégico nacional:

1. Dejar que todo siga como en la actualidad permitiendo (ahora en forma consciente) a China lentamente competir (contra el RUGB/los EE. UU.) para convertirse en potencia con capacidades e intereses hegemónicos en la región.
2. Incrementar la participación y la presencia argentinas en los foros regionales; aunque no se alcance un protagonismo central, igual se debería procurar un adecuado balance de intereses entre los actores presentes en el escenario y evitar, de ese modo, que una sola potencia global polarice la gestión regional o, peor aún, que se desate una

¹² La sobrepesca y el descarte son también un flagelo dentro de las aguas jurisdiccionales.

escalada en la competencia de intereses entre las potencias globales.

3. Optimizar y coordinar:

- a. el esfuerzo interagencial de observación para la investigación y la vigilancia de los espacios jurisdiccionales argentinos y sus áreas adyacentes de alta mar para minimizar los efectos de la pesca INDNR.
- b. el esfuerzo pesquero bajo jurisdicción argentina, adoptando políticas para minimizar la pesca INDNR y el descarte, según los mejores criterios científicos que den sostenibilidad a los recursos regionales.
- c. una base de datos oceánicos, ambientales y biológicos de fuentes nacionales, administrada en forma unificada, que se pueda complementar y fusionar con información de origen internacional para contribuir al mejor conocimiento de este escenario marino. ■



Buques pesqueros chinos cruzando del Pacífico al Atlántico

(<http://www.polosproductivosreg.com.ar/2020/07/16/pesca-ilegal-chile-confirmando-el-paso-de-30-buques-chinos-a-mar-argentino/>)

«Todos los caminos para mejorar la gestión del mar, demandan más y mejor conocimiento del escenario.»

DOCUMENTOS DE CIRCULACIÓN RECIENTES Y PERIODÍSTICOS QUE SIRVIERON DE ANTECEDENTE

- DI CHIARO, Paola; PÉREZ LEÓN BARRETO, Máximo, 2021. «Cooperación internacional para combatir la pesca ilegal». *Infobae*.
- DOMÍNGUEZ, Néstor, 2020. «Patrimonio Común de la Humanidad». *Boletín del Centro Naval* N.º 853.
- ESCUDÉ, Carlos, 1992. *Realismo periférico: Bases teóricas para una nueva política exterior argentina*. Buenos Aires, Editorial Planeta.
- GALIA, Francisco, 2020. Pesca INDNR, charla en la Academia del Mar (con presentaciones de Gustavo Castillo, Alejandro Canio y Hugo Miguel) y documento *Academia del Mar Pesca*.
- GARCÍA MORITAN, Roberto. «Atlántico sur: no hay buena geopolítica sin conocimiento científico», diario *Clarín*, 6/12/2020.
- GORRIZ, Gustavo, 2020. «Mar Argentino: apuntes para una política oceánica que ponga en valor nuestras riquezas». *Infobae*.
- LERENA, César Augusto, 2020. «La pesca argentina en alta mar es un ejercicio soberano impostergerable», web del autor.
- LERENA, César Augusto, 2019. «El PBI del Atlántico Sur Argentino», web del autor.
- LERENA, César Augusto, 2020. «Plan de Desarrollo Pesquero Nacional y el Camino a la Soberanía en las Malvinas – Mejor que decir es hacer, mejor que prometer es realizar», web del autor.
- LORENZ, Konrad, 1975. *Los ocho pecados mortales de la humanidad civilizada*. Plaza & Janes Ed.
- MIGUEL, Hugo, 2020. Nuevas tecnologías para el control del mar y la protección de la actividad pesquera, presentación hecha en la ACMAR.
- MIGUEL, Hugo, 2020. «Nuevas tecnologías para el control del mar», revista *DEF* 135.
- MOLINA CARRANZA, Daniel, Panorama Pesquero al año 2019, conferencia dada en la Academia del Mar.
- PÉREZ IZQUIERDO, Laureano. «La otra armada de Xi Jinping: el preocupante saqueo de mares que crece al amparo del régimen chino». *Infobae*, 15/8/2020.
- PÉREZ IZQUIERDO, Laureano. «Al menos 27 barcos pesqueros chinos llegaron al Atlántico y amenazan los recursos naturales del Mar Argentino: las imágenes satelitales». *Infobae*, 4/12/2020.
- PLANELLES, Manuel, 2015. «Pacto para proteger la biodiversidad de los océanos en la ONU», diario *El País* (Madrid), 27/11/2015.
- RECALDE, César. «Alerta Estratégica: la Milicia Marítima de China, una amenaza que viene del mar». *Infobae*, 1/12/2020.
- RECALDE, César. «Big Data del mar: las huellas de los buques en la nube». *Infobae*, 10/12/2020.
- ROCA, Mariano, 2020. «La protección del Mar Argentino», revista *DEF* 135 (nota de tapa).
- TERRIBLE, Horacio, 2020. La pesca en la Argentina, reportaje en *Ser Industria Radio*.
- «Brexit and its impact: no representation of the Falklands' case to the EU», 2020, en mercopress.com.
- «El valor geopolítico de la pesca», 2020, www.embajadaabierta.org/post/.
- «Estados Unidos envió un buque de la Guardia Costera a patrullar el Atlántico Sur, para contrarrestar la pesca ilegal», 2020, *Infobae*.
- «Falkland Islands Government warns about the negative impact of an EU Brexit on the Falklands' economy», 2020, www.fiasociation.com/article/638.
- Investigaciones biológico-pesqueras y ambientales en la Zona Común de Pesca Argentino-Uruguay, 2013, 151 Sesión Plenaria Ordinaria Academia del Mar
- «La Ruta de la Seda en 2020. La gran herramienta geopolítica de la pospandemia para el sur global», Sebastián Schultz, 2020 https://www.academia.edu/s/5bb5b9371?source=ai_email.

AGRADECIMIENTOS

Por su lectura, crítica y aportes, a los señores Al. E. Molina Pico, Cl C. Recalde, CN H. Terrible, Cap. D. Molina Carranza, Mg. Hugo Miguel.

13 Observación del autor: siempre donde dice Falklands debe entenderse «Malvinas».

LA CÁMARA DE CÁMARA

Eugenio L. Facchin



Vivir un año en la Antártida sin cámara frigorífica

El Teniente de Navío (PM) Juan Ramón Cámara¹, oriundo de Arrecifes (provincia de Buenos Aires), vivió allí desde su nacimiento, el 5 de noviembre de 1925, hasta los 10 años. En 1943, ingresó en la Armada de la República Argentina, donde formó parte de la promoción 74 de la Escuela Naval Militar. En 1948, cumplió con su mayor anhelo e ingresó en la Escuela de Aviación Naval, de la que egresó en 1949 como parte de la promoción N.º 24 de aviadores navales.

A los 30 años, había sido designado piloto de helicóptero (especialidad a la que había orientado su carrera), un Sikorsky S-55 matrícula 2HT1, destinado en el buque tanque ARA *Punta Loyola* para la campaña antártica 1954/55.

El buque tanque estaba fondeado en la caleta Potter, isla 25 de Mayo, frente a lo que después sería el destacamento naval Jubany y, en la actualidad, la base científica Carlini. Esas instalaciones estaban destinadas a ser la base desde donde operaría la Aviación Naval. La caleta estaba muy protegida y, además, en ella se podría desarrollar una pista desde donde podrían decolar tanto helicópteros como aviones de ala fija.

El 15 de enero de 1955, en la maniobra de puesta en marcha del helicóptero, se rompió el perno soporte de caída de una de las palas del rotor principal. Ese accidente produjo graves daños en el helicóptero, que no pudo operar por el resto de la campaña, y mortales heridas al Teniente Cámara. Al poco tiempo y tras vanos intentos por salvar su vida, falleció. Sus restos mortales fueron llevados por el histórico aviso ARA *Yamana* a Ushuaia; lo acompañó su compañero de promoción y también aviador naval, Teniente de Fragata Ramón Amadeo Corvera.



Helicóptero Sikorsky
IMAGEN: MUSEOAERONAVAL.WIXSITE.COM

Helicóptero Sikorsky
IMAGEN: HISTARMAR.COM.AR

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

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

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

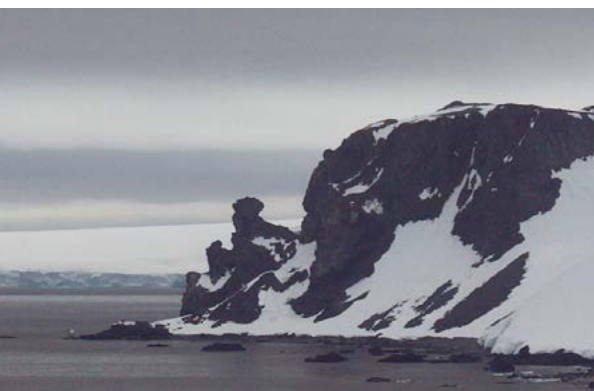
Fue investigador Senior en la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES).

Es autor de artículos publicados en revistas especializadas y de los libros *Un buque, dos banderas, mil combates* y *Antártida más allá de la soberanía y coautor del primer libro latinoamericano de historia antártica bilingüe (inglés y castellano) Antártida, verdad e historia.*

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

Actualmente, se desempeña como profesor de navegación en la Licenciatura en Cartografía que se dicta en la Escuela de Ciencias del Mar.

¹ Datos proporcionados por el Sr. CN don Juan Membrana, presidente del Instituto Aeronaval de la República Argentina.



Base antártica Teniente Cámara

La campaña antártica 1952/53 fue una operación de gran magnitud: su duración, 153 días, y la participación de seis buques, dos hidroaviones y helicópteros embarcados dan la pauta de su relevancia.

Se debían reabastecer y mantener seis destacamentos navales, se embarcó una comisión científica compuesta por 25 investigadores designados por el Ministerio de Defensa, se debía reabastecer la base de Ejército General San Martín, construir el destacamento naval en la isla Media Luna (luego Teniente Cámara) y el destacamento militar en Bahía Esperanza (próximo al naval), hacer estudios hidrográficos y oceanográficos, apoyar los inicios

de los vuelos de la Fuerza Aérea Argentina –además de buscar nuevos lugares para establecer puntos de apoyo navales y aéreos–, desarrollar la estación aeronaval Dundee (luego Petrel) y, finalmente, establecer un servicio de predicción del tiempo para el apoyo de las operaciones².

El 1.º de abril, todos los buques que habían participado de la exitosa campaña antártica, excepto el transporte ARA *Bahía Aguirre*, se encontraban fondeados en Bahía Luna. El gobernador de Tierra del Fuego inauguró el destacamento naval Luna, años más tarde rebautizado Teniente Cámara³. Días después, los buques zarparon de regreso a sus apostaderos habituales. Durante el retorno, aprovecharon para desarrollar relevamientos en diversas disciplinas.

² Pierrou, Enrique, *La Armada Argentina en la Antártida, 1939-1959, sus campañas en buques y bases*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1981, págs. 449 y subsiguientes.

³ Pierrou, Enrique, *La Armada Argentina en la Antártida, 1939-1959, sus campañas en buques y bases*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1981, pág. 456.



La campaña de 1955/1956⁴

La campaña fue comandada por un reconocido veterano antártico, el Capitán de Navío Dn. Emilio L. Díaz. Las condiciones glaciológicas fueron muy benignas y permitieron desarrollar una gran cantidad de actividades tanto logísticas como técnicas y científicas.

Por importantes restricciones económicas, solo pudo participar un reducido número de buques:

- el rompehielos ARA *San Martín*,
- el transporte ARA *Bahía Aguirre* y
- el buque hidrográfico ARA *Chiriguano* (un remolcador de mar).

Asimismo, participó un grupo aeronaval compuesto por un avión Catalina 2-P-10, un avión Grumman-Goose 3-P-53 y dos helicópteros S-55, el 2HT1 y el 2HT2.

El petrolero ARA *Punta Ninfas* solo aprovisionó de combustible al grupo antártico en dos oportunidades.

La campaña se organizó en cuatro grupos a saber: **Penetración**, compuesto por el Rompehielos ARA *General San Martín* y dos helicópteros S-55; **Transporte**, por el ARA *Bahía Aguirre*; **hidrográfico**, por el ARA *Chiriguano*, y por último el **Grupo Aeronaval**, con el avión Catalina 2-P-10, Grumman-Goose 3-P-53 y los helicópteros S-55: 2-HT-1 y 2-HT-2.



**La campaña
fue comandada
por el veterano
antártico
CN Emilio L. Díaz**

⁴ Pierrou, Enrique, *La Armada Argentina en la Antártida 1939-1959, sus campañas en buques y bases*, págs. 629 y subsiguientes.



El ARA *Bahía Aguirre* transportó a Sbarbi Osuna y su equipo

El de penetración estuvo a cargo de reabastecer la base Belgrano, luego de hacer lo propio con la base Esperanza (Orcadas), y de habilitar el refugio en la isla Thule, que luego tuvo que ser evacuado por la erupción volcánica de una isla muy próxima, la isla Bristol, que ponía en peligro la vida de sus ocupantes.

El rompehielos ARA *General San Martín*, luego de instalar un refugio para el Ejército Argentino en la isla Robertson, puso proa a Bahía Margarita, donde, a diferencia de los años anteriores, prácticamente no había hielo.

Mientras tanto, el grupo Transporte, al que pertenecía el *Bahía Aguirre*, zarpó de la Dársena Norte del Puerto de Buenos Aires el 1.º de diciembre de 1955. Este se ocuparía de todas las bases y los refugios al norte de la península. Dentro de este grupo, estaba la dotación entrante del destacamento naval Teniente Cámara, a saber:

Jefe de destacamento: Teniente de Corbeta Julio C. Sbarbi Osuna⁵
 Médico: Dr. Antonio J. C. Rodríguez Jáuregui
 Cabo Primero Ángel A. Soler
 Cabo Segundo Isidro Argüello
 Cabo Segundo Ramón Granja
 Cabo Segundo Eduardo Otero
 Marinero Primero Miguel Suhayda
 Meteorólogo Alberto J. González

⁵ Pierrou, Enrique, *La Armada Argentina en la Antártida 1939-1959, sus campañas en buques y bases*, pág. 908.



Se trataba de un muy joven grupo de entusiastas marinos y civiles que por primera vez se enfrentaban con la Antártida, pero que nada temían.

El 13 de diciembre, unos días antes de su llegada al destacamento, un avión naval voló desde la base aeronaval Comandante Espora para evacuar a un enfermo; el vuelo se hizo ida y vuelta en el mismo día.

Relato de la estadia⁶

Una vez que se efectuó el cambio de dotación, los miembros del grupo saliente se embarcaron en el transporte *ARA Bahía Aguirre* y quedaron solos, con un enorme cansancio provocado por una descarga dificultosa, tanto por la playa compuesta por rocas que obstaculizaban el desplazamiento como por la falta de tecnología para la descarga de una gran cantidad de efectos a granel, que requirió de un substancial esfuerzo personal de la dotación entrante y del grupo playa, personal del buque cuya responsabilidad era entregar la carga transportada más allá de la línea de las pleamares más altas, aunque, en este caso, ayudó a subir toda la carga hasta las instalaciones.

La estación se encuentra a 22 metros de altura, sobre la parte más alta de la isla. Las playas están compuestas por clastos redondeados, producto de la erosión del mar sobre las rocas, pero sin material fino, que es arrastrado por las olas hacia zonas más profundas.

Llevar todo el material transportado por el buque hasta la base representó subir ocho pisos de un edificio sobre grandes rocas redondeadas, inestables y escurridizas, por una empinada



Efectuado el cambio de dotación, quedaron solos

⁶ Relato ficcionado producto de datos aportados por el Sr. CN Don. Julio Sbarbi Osuna.



**Cada dificultad
sobrellevada se
transformaba en
una experiencia
acumulada y luego en
un procedimiento**

ladera, con manchones de nieve de impredecible profundidad, un verdadero calvario.

El primer día en soledad, el joven Teniente Sbarbi Osuna, con 24 años, tomó conciencia de que debía conducir a un grupo de personas, algunas con su misma juventud y otras, como el médico, que lo doblaban en edad. Él era el líder quien debía tomar las decisiones y guiarlos a lo largo de todo ese año. No le faltaba valor para enfrentar el desafío, pero tampoco tenía todas las respuestas. Las iría construyendo a lo largo de los meses que tenía por delante.

Luego de un reparador y merecido descanso, todo el grupo, sin distinción de jerarquía, enfrentó el primer desafío, que era guardar y acomodar, entre todos, la carga en los lugares disponibles y organizarla para que tuviera una funcional ubicación y la posibilidad de uso inmediato. Tuvieron que convertirse en expertos logísticos, aplicando las normas aprendidas en la Armada y utilizando el mejor criterio profesional del que disponían.

El destacamento contaba con los víveres y los equipos necesarios para pasar la internada y otros, reservados y ubicados en otros espacios, para el caso de que una emergencia se suscitara. La experiencia acumulada ya en esos años había conformado una serie de procedimientos tendientes a preservar la vida humana, tanto en el mar como en las bases. Incendios, averías de variada magnitud y origen, problemas de salud, personal perdido o accidentado, etc.; cada dificultad sobrellevada se transformaba en una experiencia acumulada y, luego, se convertía en un procedimiento.



La contabilidad y la correcta administración de todos los recursos disponibles es una de las más importantes funciones logísticas dentro de una base. Esto se vería muy bien reflejado en los acontecimientos que se sucedieron en Teniente Cámara.

Las rutinas comenzaron a tomar forma: el seguimiento de los datos meteorológicos, su oportuna y completa trasmisión; el mantenimiento de las instalaciones; las limitadas, pero no menos importantes patrullas de reconocimiento; las prácticas y las ejercitaciones para el control de las posibles averías y emergencias que acontecieran y las que el médico organizaba para el caso de un accidente que requiriera de una intervención quirúrgica o de apoyo para alguna maniobra determinada para salvar una vida. Hoy, el Capitán Sbarbi Osuna, con 90 años, rememora esos momentos y opina, con cierta picardía, que la dotación hubiese sido más un estorbo que una ayuda.

Sin televisión satelital ni telefonía, las comunicaciones con el continente americano eran vía radiotelegrafía; este tal vez sea el medio más impersonal y anodino para comunicarse con la familia, pero era el único que había en esos momentos. En contadas ocasiones durante el año, algún radioaficionado se ponía en comunicación con la base, y si algún familiar se acercaba hasta la casa de aquel, podía tener la oportunidad de escuchar una voz lejana, llena de interferencias, que se suponía que era del familiar que se extrañaba.

Solo contaban con cuatro películas argentinas que, además, eran viejas; una vez por mes, alguna de ellas se proyectaba, recuerda Sbarbi Osuna, y promediando el año, ya conocían



Sin televisión satelital, ni telefonía, las comunicaciones eran vía radiotelegrafía, y, a veces, por radiotelefonía, a través de algún radioaficionado amigo



A los 30 días de la partida del último buque, un desperfecto insalvable dejó sin servicio la cámara frigorífica

de memoria los diálogos de los actores y podían recitarlos sin ningún error.

En los pocos momentos de ocio que les quedaban, algunos se dedicaban a la carpintería y reparaban el mobiliario o hacían algún pequeño recuerdo que luego los acompañaría en el regreso al continente americano; otros, como el propio jefe del destacamento y el médico, se dedicaban al estudio para mantenerse actualizados en su profesión.

Aproximadamente a los 30 días de la partida del último buque que formaba parte de la campaña antártica, un desperfecto, insalvable por los mecánicos del destacamento, dejó sin servicio la cámara frigorífica; la poca verdura que les quedaba y la totalidad de la carne de la invernada se

fueron descomponiendo, para regocijo de los perros y pesar de las personas. En pocas semanas, se quedaron sin carne, y la invernada recién comenzaba. Lo peor de la situación fue que no había un solo buque en zona desde hacía un mes y tampoco había una alternativa local para el reemplazo de las proteínas desvanecidas por el desperfecto mecánico... La fauna también había desaparecido. Solo quedaban estantes repletos de *corned beef*, latas con una carne procesada que los consumidores de la época, en forma jocosa, decían desconocer a qué animal correspondía ese misterioso manjar.

La novedad se informó de inmediato al comando y a la dirección técnica correspondiente, que jamás le respondieron. La solución era imposible, no había ninguna posibilidad de que se le ofreciera una alternativa técnica al problema. El Teniente Sbarbi Osuna solo había hecho la comunicación para que se tomaran las previsiones para el próximo año; sabía muy bien que no era factible una solución en el corto plazo.



Ante esas evidencias, todas las miradas pasaron a posarse sobre el cocinero, que debió agudizar su ingenio y convertir el contenido sospechoso de las latas de la estantería en almuerzos y cenas que no los hicieran añorar otras latitudes culinarias. Pues bien, la prueba a la que fue sometido lo encontró vencedor al final de la interminable carrera de la invernada: el *corned beef* se convirtió en milanesas apetitosas, en relleno de ravioles que engalanaban los domingos antárticos y, así, en un sinfín de platos que poco envidiaban a los que se creaban en el resto de la Antártida, donde el estómago se constituye en un órgano tan importante como el corazón.

Cuando los días comenzaron a hacerse más largos y la luz duraba algo más que un parpadeo, la fauna comenzó a regresar a las playas de la isla Media Luna y, con ella, un cambio en la carta del comedor de la base. Las partidas de caza comenzaron a proveer pechugas de pingüinos para la diversidad de platos que la creatividad gastronómica permitía y preciados huevos, que los comensales encontraban muy parecidos a los de las gallinas, pero con claras que triplicaban el tamaño de los tropicales plumíferos.

El año pasó sin mayores sobresaltos, y la avería de la frigorífica no fue más que una anécdota para contar a las familias en lo personal; no obstante ello, en lo institucional sirvió para constatar que todas las previsiones tomadas y la planificación desarrollada con una perspectiva histórica que nacía en 1904 con la toma de posesión de la base Orcadas hasta la fecha habían sido correctas, siempre posibles de ser optimizadas, pero acertadas.



Las partidas de caza comenzaron a proveer pechugas de pingüinos y huevos



La tecnología cambia en forma permanente y, debido a ello, es necesario adecuar estructuras, medios, procedimientos, la formación y el adiestramiento de los profesionales que administran y emplean dicha tecnología y su implementación en operaciones reales y extremas, tal es la actividad antártica.

La observación metódica y sistemática de los acontecimientos y los sucesos que acaecen en el teatro de operaciones, en el que concurren no solo las cuestiones técnicas y la evolución del ser humano, en su particularidad y contexto cultural, sino también el intrincado marco legal que lo sustenta y el entorno natural que debe ser contemplado tanto en su conservación como en su uso sustentable y racional dan como resultado una compleja planificación, en constante revisión,

para que, de allí, se obtengan procedimientos adecuados a la multidisciplinaria respuesta requerida ante cada uno de los acontecimientos que, diariamente, emergen en la Antártida.

Un jefe de base joven e inexperto debe resolver inconvenientes que lo superan largamente en lo técnico, pero no así en la integralidad de la cuestión que ha de solucionar

Un jefe de base joven e inexperto en cuestiones antárticas debe resolver inconvenientes que lo superan largamente en lo técnico, pero no así en la integralidad de la cuestión que ha de solucionar. Su formación y el trabajo en equipo, rodeado de especialistas en diversas áreas, posibilitan paliar o resolver la mayor parte de las complicaciones que surgen en la cotidiana operación de una base antártica, la recolección y los registros de datos científicos, y el manejo adecuado de residuos. La clave del éxito es la formación integral de los profesionales que conforman un equipo y un liderazgo que esté siempre atento a los emergentes problemáticos, tanto personales como del material, para brindarles respuesta antes de convertirse en una dificultad mayor. ■

Celebración del Día de la Armada en la Sede Olivos

Presencia de máximas autoridades navales frente al mástil recientemente inaugurado.



El 17 de mayo, nunca es un día más en nuestro Centro Naval. Sin embargo, en este año en particular, hay varios hechos para destacar. El mástil, que había sido retirado por su deterioro, volvió a emplazarse en la plazoleta original, luego de ser restaurado. Frente a él se celebró, en un soleado día de otoño, el Día de la Armada.

Presidieron el acto el Presidente del Centro Naval Contraalmirante VGM (R) Julio Alberto Covarrubias y el Jefe del Estado Mayor General de la Armada Vicealmirante Julio

H. Guardia, acompañados por el Subjefe del Estado Mayor de la Armada Contraalmirante Eduardo A. Traina y los Vicepresidentes 1.º y 2.º, Capitán de Navío VGM (R) D. Gustavo Leopoldo Ottogalli y Contraalmirante VGM (R) Carlos Castro Madero, respectivamente.

Luego del izado del pabellón, se entonaron el Himno Patrio y la Marcha de la Armada Argentina. Cabe destacar y agradecer la restauración del mástil, iniciativa y empeño del socio adherente Ingeniero Miguel Baamonde, con la ayuda del carpintero naval, señor Alberto Tagliaferri. ■



LOS WALDORP EN DOS PUERTOS DEL RÍO DE LA PLATA

Cristina E. Vitalone



Carta náutica (1898).
Documento público en el Archivo
Histórico de Geodesia, Ministerio de
Infraestructura y Servicios Públicos de
la provincia de Buenos Aires

En el decurso de la historia de dos Estados nación, la Argentina y Uruguay, el Río de la Plata fue testigo de importantes acontecimientos políticos y económicos que influyeron significativamente en el desarrollo de tres ciudades con puertos: Buenos Aires, La Plata y Montevideo e impulsaron la transformación de sus infra- y supraestructuras para posicionarlas al servicio del modelo agroexportador de las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX. En estos procesos, se destacaron los profesionales extranjeros en la reconversión física y funcional de sus plataformas portuarias y, entre ellos, los ingenieros holandeses de la empresa de la familia de Jan Abel Adriaán Waldorp (J. A. A. W. 1824-1893) que, al gozar de una favorable reputación y reconocimiento en diversos países europeos, americanos e, incluso, asiáticos, proyectaron, dirigieron o ejecutaron grandes obras en dos de los puertos del Río de la Plata: la Ensenada de Barragán, en la costa occidental, y la Bahía de Montevideo, en la oriental (1).

Hacia 1880, el doctor Dardo Rocha (1881-1884), fundador de la ciudad de La Plata como capital de la provincia de Buenos Aires en 1882, consideró geoestratégica la situación del puerto de la Ensenada de Barragán «porque (la) aproxima al punto medio en la línea de sus costas, lo que permite esperar que no solo el Sud y el Oeste vengan fácilmente a él, sino que el Norte mismo lo haga sin inconvenientes en una parte considerable». La autorizada opinión del fundador estaba avalada por la propia del ingeniero Jan Abel Adriaán Waldorp que «el Poder Ejecutivo hizo venir de Europa para encomendarle varios estudios hidráulicos» y el proyecto del puerto de la nueva capital construido entre 1883 y 1890 (Coni 1885, 2-4).

Ambos entendían que la Ensenada era la locación ideal para construir un gran puerto de la provincia y, por consiguiente, sus lomas el punto más adecuado para fundar la ciudad de La Plata, una gran ciudad que sirviera, a la vez, de centro político, administrativo, social y cultural, aunque frente a su construcción científica, aseveraba Alfred Ebelot en 1886, Buenos Aires no admitiría «que pueda existir en todo el territorio, otro puerto de primer orden que el puerto tradicional, el puerto por excelencia, el que ha dado a los habitantes el nombre del que están orgullosos, de porteños» (Ebelot 1886, 438).

A fines del siglo XIX, también la administración del puerto de la Bahía de Montevideo, que aspiraba establecer su primacía como principal del Río de la Plata ante las amenazas de los puertos La Plata y Buenos Aires (Argentina) y Rio Grande del Sur (Brasil), ponderó un anteproyecto presentado por un miembro del grupo Waldorp a un concurso convocado por el gobierno de Uruguay en 1889. A juicio del ingeniero Carlos Honoré (1890, 36-38), ese anteproyecto que llenaba «todas las exigencias de un puerto de primer orden, de un movimiento comercial mayor que el actual, con todas las facilidades posibles para el tráfico y distribución de mercaderías al comercio urbano o interior» contribuiría, además, al ensanche y embellecimiento de la ciudad de Montevideo.

Acerca de la intervención de algunos miembros del grupo Waldorp en ambos puertos, no cabe duda. Mientras que en la Argentina el citado Jan Abel Adriaán realizaba los estudios hidráulicos, los planos de proyecto, los presupuestos y, a partir del 1.º de noviembre de 1883,

Arquitecta, Especialista en Políticas de la Integración y Magíster en Integración Latinoamericana, Facultades de Arquitectura y Urbanismo y de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata.

Docente a cargo del módulo Planificación del Territorio y Patrimonio, Maestría en Valoración del Patrimonio Natural y Cultural, Facultad de Arquitectura, Universidad Católica de Salta.

En los últimos años, ha publicado estudios que aportan a la elaboración de herramientas de planificación y de gestión de las áreas urbano-portuarias y portuarias de Puerto La Plata; en coautoría, «Paisaje Urbano Histórico, Barrio Calle Nueva York de Berisso. Construcción de un Relato Visual para su Comprensión», que obtuvo, en 2017, el segundo premio del Premio Bienal del Colegio de Arquitectos de la provincia de Buenos Aires y, en 2018, el Premio Ciencia, Tecnología e Innovación Centenario de la Reforma Universitaria convocado por la Comisión de Investigaciones Científicas de la provincia de Buenos Aires.

En 2020, el libro digital *Puerto La Plata, un pasado con proyección de futuro (1883-1904)*, primer documento de avance sobre la historia de la construcción de sus infra- y supraestructuras públicas y privadas.

«Cuando en 1882 se fundó la ciudad capital de la provincia de Buenos Aires [...] también se concretó un ideario político que descansó en la hipótesis de construir un gran puerto para darle vida» (Vitalone, 2020).



Fig 1. Juan Abel Adrián Waldorp (1824-1893) (1)

Imagen de dominio público. Disponible en <http://arquitecto-juan-waldorp.blogspot.com/2014/11/>.

la dirección técnica de las obras del Puerto La Plata inaugurado en 1890, en Montevideo, uno de sus integrantes presentaba un anteproyecto al concurso convocado en 1889 para la construcción científica de su puerto. Sin embargo, la historiografía de esos dos puertos plantea no pocos interrogantes al momento de dilucidar autorías y el papel que les cupo en los trabajos de proyecto, gestión y ejecución de sus modernas infra- y supraestructuras portuarias.

La abundante bibliografía y los documentos de archivos físicos y digitales consultados evidencian algunas de las razones de tales ausencias e, incluso, la principal causa que, a nuestro juicio, confundió a investigadores y a autores de importantes trabajos al momento de determinar qué miembros de la familia Waldorp intervinieron en las obras del Puerto La Plata o fueron partícipes del concurso de anteproyectos para el puerto de Montevideo. Los siguientes párrafos aportan aspectos poco conocidos de la participación de los hijos de J.A.A. Waldorp en distintas instancias de los procesos de construcción científica de ambos puertos.

Los Waldorp en Puerto La Plata

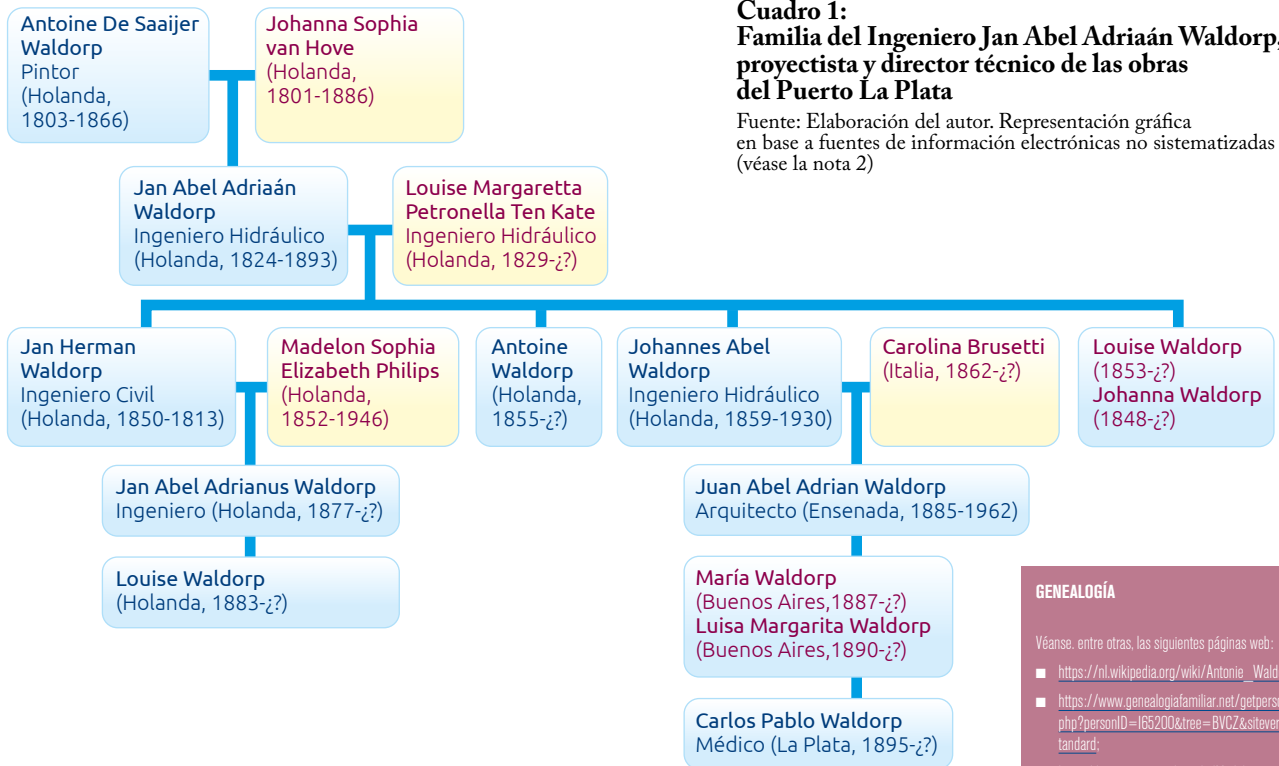
Entre los años 1880 y 1883, la administración argentina del puerto de la Ensenada de Barragán inició el proceso de su construcción científica apelando a los conocimientos y las experiencias de los ingenieros de la empresa de familia Waldorp que, de por sí o asociados con otras empresas como, por ejemplo, la de G. Luther, fabricantes y proveedores de máquinas hidráulicas, desempeñaron diferentes funciones en el transcurso de las obras.

El decreto del 9 de agosto de 1883 que formalizó la intervención del ingeniero holandés titular de la empresa para la construcción de Puerto La Plata es uno de los pocos documentos que lo presenta con sus tres nombres completos: el artículo primero reza «nómbrese Director Técnico de las obras del Puerto de la Ensenada, a don Juan Abel Adrián Waldorp, Ingeniero en Jefe de Waterltoet y Consejero de Estado de los Países Bajos» (RO-PBA 1883). Sin embargo, es usual encontrarlo citado tan solo por su apellido, precedido de señor, ingeniero o ingeniero director, o titulado sus producciones: proyecto Waldorp; propuesta Waldorp; puerto Waldorp, sin siquiera inicialar alguno de sus nombres. Tales omisiones, sumadas al hecho de que sus descendientes directos, hijos e, incluso, nietos fueron bautizados reproduciendo uno o más de sus nombres de pila, han planteado, en algunos casos, más dudas que certezas al momento de dilucidar cuestiones sobre la autoría del proyecto Puerto La Plata y la supervisión de su implementación (Vitalone 2020, 23) (Fig. 1).

Un primer dato significativo sobre la persona que ostentaba la mayor responsabilidad de la empresa surge de la lectura del libro de viajes del escritor francés Alfred M. Ebelot (1886, 438), donde comentaba que Monsieur Juan Abel Adrián Waldorp compartió su opinión con otros de los miembros del grupo «en una conversación familiar» al tener que tomar una posición sobre la construcción de puertos como el de la Ensenada, «relegados a cierta distancia de ciudades muy ocupadas», en este caso, Buenos Aires. En 1886, De Corvetto (1885-1886, cit. Barcia 1982, 76-78) también describió al ingeniero hidráulico J.A.A. Waldorp como un «hermoso viejo con grandes botas» que le había explicado la realización de un puerto «que hará de (la ciudad de) La Plata el centro comercial más admirable de la República». Cuando comenzaron las obras de Puerto La Plata en 1883, el ingeniero J.A.A. Waldorp tenía 59 años.

Santiago Estrada (1889, 213), en una visita a las obras del Puerto La Plata, también buscó y encontró «en su despacho al ingeniero Waldorp, anciano de respetable aspecto, a la sazón rodeado de tres hijos, ingenieros como él», y Arrieta (1935, 157) no dudó cuando en sus viñetas agregó que uno de sus hijos lo había acompañado y le había explicado «los trabajos titánicos que se realizan con afanosa celeridad». No dudó tampoco Lía Sanucci (1982, 87) al mencionar que «las obras fueron concebidas, planeadas y contratadas por el ingeniero holandés Juan Abel Adrián Waldorp», como lo señalaba el decreto del 9 de agosto de 1883, y

(1) El ingeniero Jan Abel Adrián era hijo del pintor holandés Antoine De Saaijer Waldorp, precursor de la Escuela de La Haya. Pintó principalmente interiores, retratos y paisajes urbanos y, a partir de 1838, se dedicó casi por completo a pintar vistas al mar y al río.



que «tres hijos, también ingenieros» fueron sus colaboradores. Tanto Estrada como Sanucci se acercan, sin nombrarlos, a los tres hijos ingenieros del matrimonio de J.A.A. Waldorp y Louise Petronella Margarettta Ten Kate (1829-?): Jan Herman (1850-1913), Antonie (1853-1926) y Johannes Abel (1859-1930) que, como miembros del grupo, habrían cumplido diferentes funciones durante el proceso de planificación, gestión y ejecución de las obras del Puerto La Plata (2) (Cuadro 1).

Asnaghi (2004, 249) resalta que «la construcción del puerto tuvo tres artífices fundamentales: los socios Francisco Lavalle y Juan Bautista Médici y el ingeniero Juan Abel Adrián Waldorp» al que describe como de origen holandés nacido en 1859 y fallecido en 1930, quien «por su juventud y formación profesional, concibió las obras del puerto con espíritu renovador». Carolina Boursetty ([sic] es Brusetti o Bursetti según las fuentes consultadas), continúa Asnaghi, «fue esposa fiel y apoyo constante en la vida del ingeniero Waldorp». Con estos datos presenta, erróneamente, al ingeniero hidráulico Johannes Abel Waldorp, hijo de J.A.A. Waldorp, como autor del proyecto de Puerto La Plata. Como Asnaghi, Farro también hace referencia a que, este último, fue el «creador del proyecto del puerto de la Ensenada en la nueva capital provincial de La Plata, cuyas obras dirigió entre 1883 y 1889» (Farro 2008, 275).

Otras fuentes le otorgan a J.H. Waldorp o, simplemente, al ingeniero H. Waldorp el rango de Ingeniero en Jefe de «todos los trabajos y accesorios» de Puerto La Plata, centrando la atención con estas iniciales en el primogénito de J.A.A. Waldorp: el ingeniero civil Jan Herman (Ministerio de Fomento 1895, 88-89).

Su firma consta en varias notas dirigidas al Ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, una en ocasión de elevar a la Contaduría General un expediente que contenía un plano rubricado por su padre J.A.A. Waldorp y el presupuesto de un depósito provisorio para Puerto La Plata, donde manifiesta que firma «en ausencia del Director Técnico», en la ciudad de Ensenada a los diecinueve días del mes de mayo de 1890. Otra, en una nota

GENEALOGÍA

- Véanse, entre otras, las siguientes páginas web:
- https://nl.wikipedia.org/wiki/Antonie_Waldorp
 - <https://www.genealogiafamiliar.net/getperson.php?personID=165200&tree=BVCZ&sitever=sstandard;>
 - <https://www.geni.com/people/Madelon-Waldorp/6000000013368437913>
 - <https://www.genealogiafamiliar.net/getperson.php?personID=165200&tree=BVCZ>
 - <https://www.geni.com/people/Jan-Herman-Mari-Waldorp/6000000013367525960>
 - <https://www.openarch.nl/gld-9A44BC9F-CE7F-46D5-A030-8BA2B7AA9773>
 - https://www.openarch.nl/search.php?top&name=Johannes+Abel+Adrianus+Waldorp&number_show=10&sort=1&start=0
 - https://www.openarch.nl/search.php?top&name=Johannes+Abel+Adrianus+Waldorp&number_show=10&sort=1&start=10
 - https://www.openarch.nl/search.php?top&name=Johannes+Abel+Adrianus+Waldorp&number_show=10&sort=1&start=20

(2) De la investigación realizada a partir del entrecruzamiento de datos genealógicos dispersos, no sistematizados, surgiría con poco margen de error que el ingeniero holandés Jan Abel Adriaán Waldorp (J. A. W., 1824-1893), casado con Louise Margarettta Petronella Ten Kate (1829-?), tuvo tres hijos varones: el ingeniero civil Jan Herman (J. H. Waldorp, 1850-1913), el ingeniero hidráulico Johannes Abel (J. A. Waldorp, 1859-1930) y un tercero, Antoine Waldorp (1855-?). Dos hijas mujeres completarían el núcleo familiar Waldorp-Ten Kate: Louise (1853-?) y Johanna (1848-?), aunque no pocos interrogantes genealógicos persisten sobre los miembros de la familia Waldorp. En este sentido, queda abierto el camino para producir nuevos conocimientos (véase el Cuadro 1).

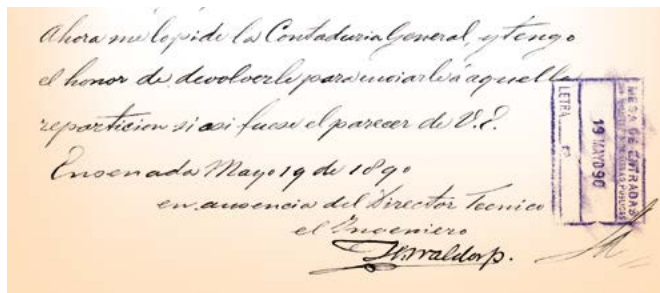
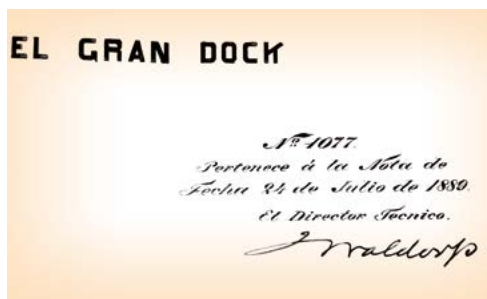


Fig. 2: Firmas de Jan Herman Waldorp y de Juan Abel Adrián Waldorp

Documentos públicos «Puerto La Plata. Nota N.º 1522, 23 de enero de 1893», en el Archivo Histórico de Geodesia, Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires y «Expediente Letra W N.º 39, Ministerio de Obras Públicas» en el Archivo Histórico Ricardo Levene de la provincia de Buenos Aires.



«Del Castillo daba cuenta del estado de construcción de Puerto La Plata cuando, comisionado por el Centro Naval, inspeccionó las obras "ya practicadas" [...] de lo que "será dentro de pocos años el gran puerto del Plata"» (DEL CASTILLO, 1885).

de 1893 donde el ingeniero Julio B. Figueroa menciona que Herman Waldorp «apoderado en Europa del Director Técnico del Puerto» había inspeccionado y recibido una grúa flotante a vapor que, contratada en 1891 con la Casa Luther de Alemania, se hallaba lista para el embarque con destino a Puerto La Plata (AH-PBA 1889) (AHG- PBA 1893) (Fig. 2).

Los planos, los presupuestos y las memorias del racional Proyecto de Puerto La Plata en la Ensenada de Barragán, concebido bajo «las ideas de la práctica moderna en boga de ciertos puertos de Europa, particularmente en los de Holanda», fueron aprobados por el Consejo de Obras Públicas de la Nación el 8 de abril de 1883. Cinco años más tarde, el 3 de abril de 1888, el Director Técnico J.A.A. Waldorp le presentaba al Ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, Dr. Manuel B. Gonnet, un minucioso informe técnico sobre el progreso de las obras en los siguientes términos:

«En el Canal Exterior, con excepción de la colocación de los tablonces de protección en las partes donde falta todavía piedra en las escolleras, los dos muelles de madera están concluidos. En las escolleras, se han descargado 307 668 toneladas de piedra bruta. Además, se construyeron, para conservar los taludes del canal por la playa del Río de la Plata, risbermes (bermas) de un largo total de 2 kilómetros, en cuya construcción se emplearon 57 508 metros cuadrados de colchón de fajina y 16 968 toneladas de piedra bruta. Entre los muelles, se han dragado en el Río de la Plata 458 000 metros cúbicos» (MOP-PBA 1888).

Los dragajes del Canal de Entrada en la Isla Santiago estaban casi concluidos, al igual que los trabajos de fajnaje para la normalización del río Santiago. Para finalizar las obras desde el Canal de Acceso al Gran Dock, se había construido un gran tajamar de madera en el kilómetro I, al norte, e instalado una bomba centrífuga que «estaba ocupada en sacar el agua para proceder a la excavación en seco». A varios miles de metros cúbicos, se elevaba el volumen de las excavaciones del Gran Dock, el Dique de Maniobras, no contemplado en el proyecto original de 1883 pero indispensable para que el puerto «diera a las embarcaciones trasatlánticas las mejores condiciones de entrada y salida» y el Canal Intermedio en la Isla Santiago, que tenía por objeto «sanear los terrenos anegadizos y expuestos a producir fiebres palúdicas». Habían comenzado las obras de los muros de *quai* y de defensa, terraplenados en dos terceras partes a ambos lados del Canal Intermedio hasta la altura de tres metros arriba del cero con la tierra extraída, más la obtenida por dragado en el río Santiago, y continuaban activas las excavaciones en los dos canales laterales, este y oeste, que, según el proyecto original, rematarían en cuatro diques de cabotaje (3)(4).

Asimismo, estaba nivelado y dividido en manzanas el terreno entre el canal de desagüe y las obras del puerto, formados los terraplenes para el ferrocarril entre el canal de conclusión y los canales de reunión y finalizados un puente de tres tramos sobre el canal de conclusión, uno carretero, uno oblicuo de tres tramos sobre el canal de reunión Oeste y las bases para otro igual al lado del Gran Dock. Recordemos, en este punto, que todas las máquinas y accesorios para el mejor funcionamiento del puerto fueron fabricados en Europa y montados en obra por la empresa constructora de Francisco Lavalle y Juan Bautista Médiçi. El puente levadizo doble proyectado por Jan Abel Adrián Waldorp para colocar en el Canal Oeste de Puerto La Plata es uno de los ejemplos más significativos de la transferencia de saberes, tecnologías y experiencias de los ingenieros hidráulicos holandeses al Río de la Plata (Fig. 3).

(3) El proyecto original para Puerto La Plata consideró la construcción de cuatro diques de cabotaje, embarque y desembarque de mercaderías y de pasajeros que arrancaban en el extremo urbano del canal de conclusión y los canales laterales Este y Oeste. De estos diques, solamente se construyó uno y se dejó de lado el ideario del gobernador Dardo Rocha y del propio Waldorp de acercar el Río de la Plata a las puertas de la nueva capital de la provincia de Buenos Aires (Vitalone, 2020, 39).

(4) El proyecto Waldorp de 1883 no contempló la construcción de un dique de maniobras como ensanche de la cabecera del Gran Dock. La decisión de construirlo fue impulsada en 1886 ante la necesidad de perfeccionar esa parte del puerto para facilitar las maniobras de entrada y de salida de los grandes buques y vapores (Vitalone, 2020, 40).

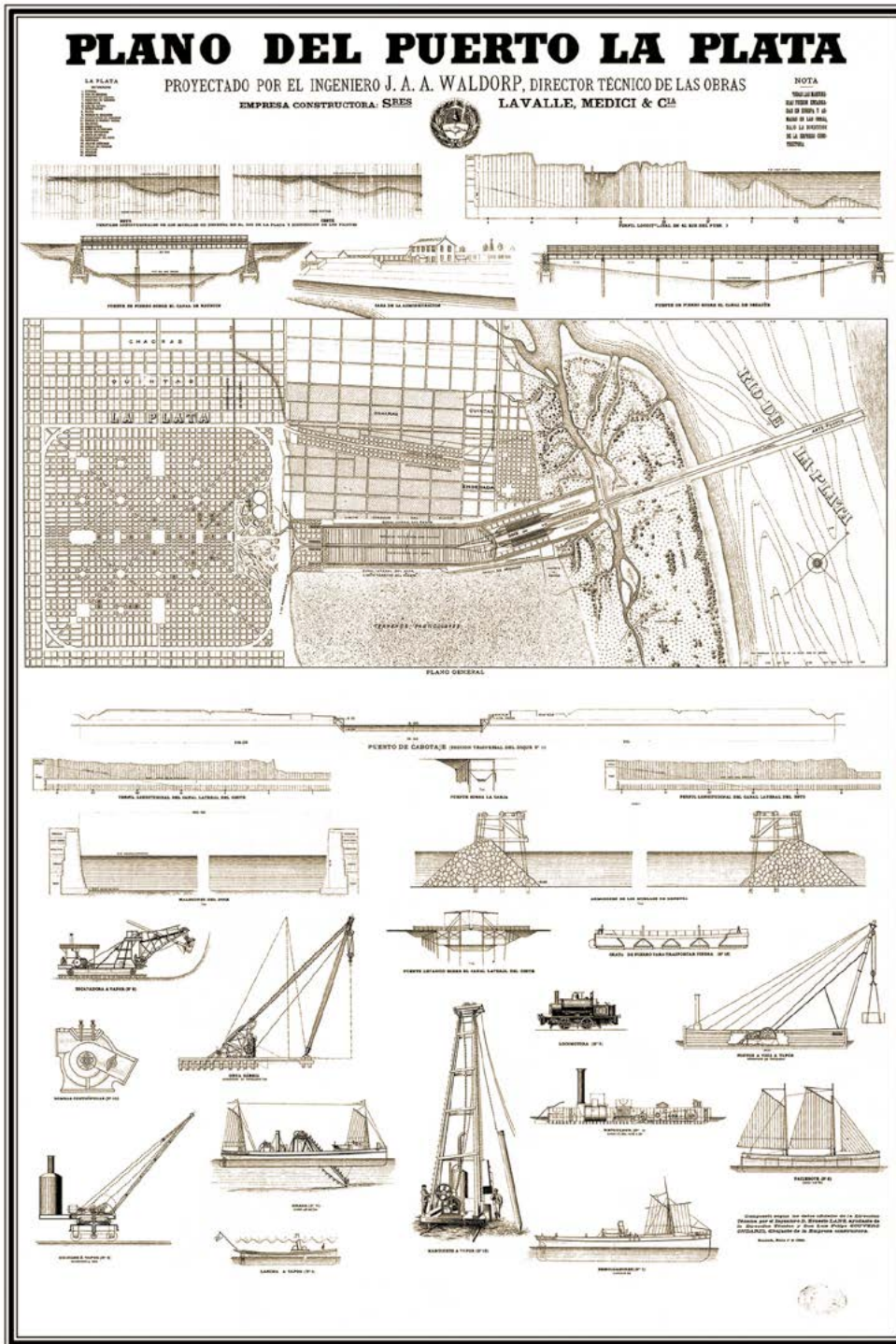


Fig. 3: Proyecto J. A. A. Waldorp del Puerto La Plata (1886)

Plano de proyecto, maquinaria y accesorios en el Archivo Histórico de Geodesia, Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires.

«Ciudad y puerto, puerto y ciudad se imbricaron en el proyecto urbano y portuario más ambicioso del siglo XIX [...] El 19 de noviembre de 1882, se colocó la piedra fundacional de la ciudad de La Plata y el 1° de noviembre de 1883, comenzaron las obras del puerto en la Ensenada de Barragán» (VITALONE 2020).

Las obras ejecutadas por la empresa de Francisco Lavalle y Juan Bautista Médiçi se inauguraron el 30 de marzo de 1890 gracias al esfuerzo «de 4500 obreros con sus respectivos directores, jefes y capataces» (diario *La Nación*, 1890). Por entonces, la Oficina de la Dirección Técnica de Puerto La Plata reunía una planta de personal conformada por ingenieros de sección, ingenieros ayudantes, auxiliares y empleados administrativos entre los que, sin lugar a duda y con distintos grados de responsabilidad, interactuaron los tres hijos ingenieros de Juan Abel Adrián Waldorp, aquel anciano de respetable apariencia a cargo de la materialización del proyecto entre el 9 de agosto de 1883 y el cese de su contrato el 3 de noviembre de 1891 (Fig.4).



Puente Levadizo. Pintura de Antoine De Saaijer Waldorp (1803-1866), padre del ingeniero Juan Abel Adrián Waldorp (1824-1893), proyectista de Puerto La Plata. Disponible en: <https://es.wahooart.co>



Puente levadizo doble en Canal Oeste de Puerto La Plata. Proyecto de Jan Abel Adrián Waldorp. Foto: Bradley (1888), en el Archivo y Museo Dardo Rocha, Municipalidad de La Plata

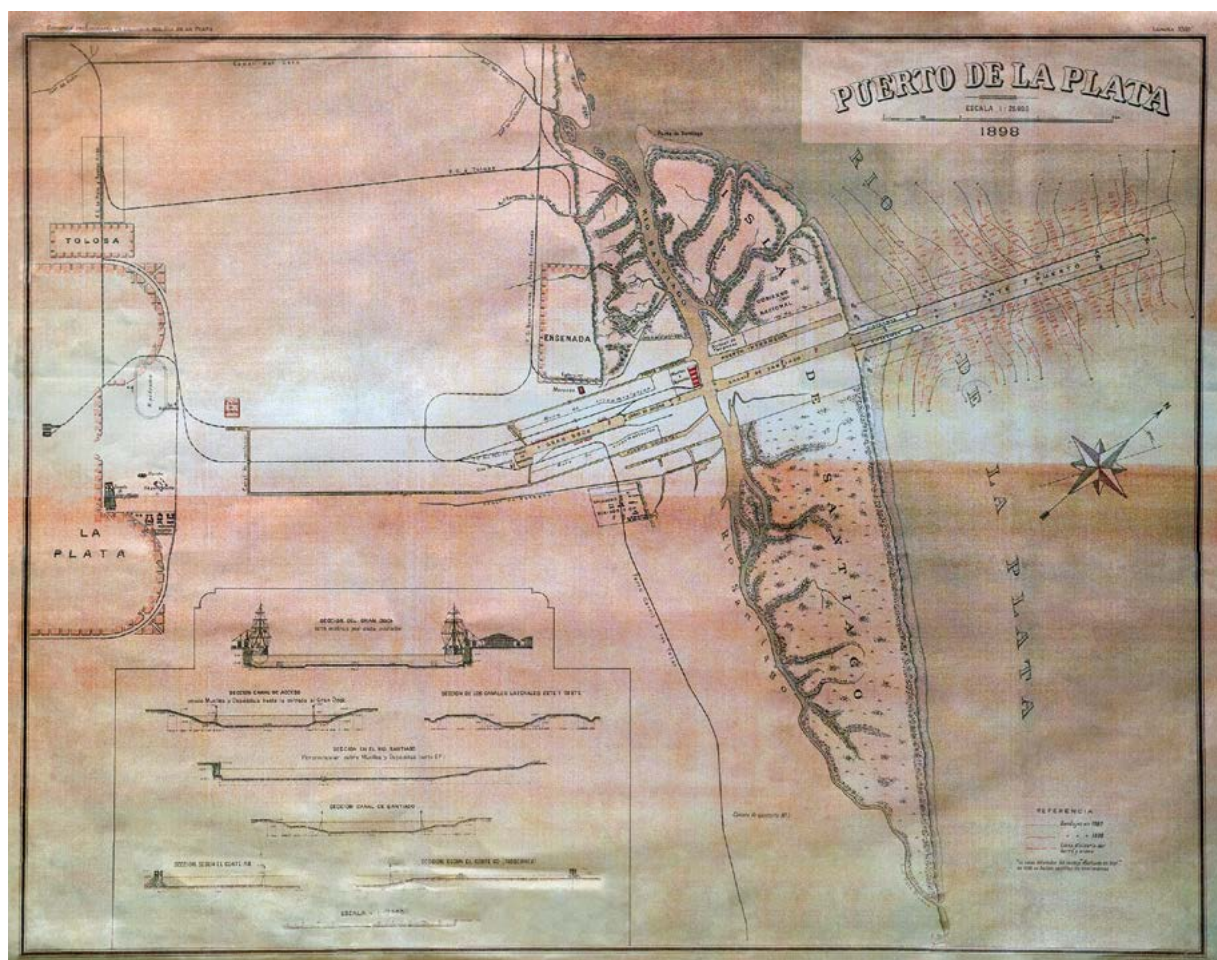


Fig. 4: Puerto La Plata (1898) Documento público en el Archivo Histórico de Geodesia, Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires.

Los Waldorp en el Puerto de Montevideo

En 1889, el Ministerio de Gobierno de la República de Uruguay resolvió, por decreto del 16 de enero, llamar a un concurso de anteproyectos para la construcción científica del Puerto de Montevideo de acuerdo con las previsiones funcionales, técnicas y legales de una ley sancionada en 1883. Todas las exigencias de esa ley, considerada marco de un verdadero plan director, respondían a la necesidad de construir un puerto moderno y preparado para las demandas de una creciente economía agroexportadora y los adelantos de la navegación (Honoré, 1890, 1-4). Para García Zuñiga (1932, 195), Montevideo tenía el monopolio de un bien inapreciable: «situada en el punto preciso en que el mar y los ríos se dan de la mano, está como destinada a recibir los productos que envíe Europa y transmitirlos a la vasta región que baña el Plata y sus numerosos afluentes».

Del proceso de consustanciación de ese concurso, interesa resaltar algunas de las instancias de preselección de las propuestas presentadas en base a la evaluación realizada por el Consejo General de Obras Públicas, no solamente de las instalaciones portuarias sino, también, de mejoramiento de las urbanas entre ambos usos del territorio. Con estos criterios, se presentaron a concurso veintiún anteproyectos y se preseleccionaron tres por su adecuación a las exigencias técnicas y a todas aquellas previsiones de carácter científico para la construcción de un puerto altamente competitivo en la costa oriental del Río de la Plata (5).

Los anteproyectos preseleccionados fueron el presentado por un ingeniero de la empresa Waldorp, tres propuestas alternativas de los ingenieros Gianelli, Illa y Cía., y una de Juan Dillon, aunque a juicio de ese Consejo, el primero reunía el mayor número de las condiciones necesarias para la construcción de las obras del puerto en la Bahía de Montevideo: acceso y entrada, rompeolas exteriores, desagües laterales, rada o antepuerto, canal de entrada, canal interior, puerto comercial, depósito de aduana, edificio de la administración, estación central y vías férreas interiores y de tranvías, alumbrado, balizamiento, señales y drenajes. A nivel urbano, el anteproyecto Waldorp contemplaba amplias áreas terraplenadas destinadas a diferentes usos, ramplas, bulevares y calles públicas, una estación central y vías férreas como, asimismo, comercios (Honoré, 1890, 32) (Fig. 5).

Si bien en algunos de los documentos consultados el profesional que presentó la propuesta N.º 7 al concurso de 1889 figura con el nombre de Enrique Waldorp, coincidimos con García Zuñiga (1932, 206) cuando con mayor precisión resalta a J. H. Waldorp como ingeniero autor de ese anteproyecto; el mismo que firmó, en ausencia de su padre, J.A.A. Waldorp, las notas citadas. También, así lo afirmaba el ingeniero Juan José Castro, Ministro de Fomento de la República de Uruguay en 1895, quien lo destacó, además, por el papel de «ingeniero en jefe» que le cupo asumir en las obras de Puerto La Plata bajo la dirección técnica, agregamos, de J.A.A. Waldorp. Por entonces, Jan Herman gozaba de una reputación bien merecida pues era «por lo demás muy favorablemente conocido en los diversos países en que ha ejecutado trabajos», estudios o proyectos, como para los puertos de Salónica, Dédcagtoch y Redosto (Turquía); Varma y Burgas (Bulgaria); Constanza (Rumania); Sampierdarena (Italia); Vera-Cruz (México) y, en la Argentina, para los puertos de Santa Fe (1889) y Bahía Blanca (1887), probablemente junto a otros miembros del grupo Waldorp (Ministerio de Fomento, 1895).

En julio de 1890, año de inauguración de las obras de Puerto La Plata en la otra orilla del río, el ingeniero Carlos Honoré (1890), Miembro del Consejo de Obras Públicas, le transmitía al Ministro de Gobierno de la República Oriental del Uruguay, ingeniero D. Alberto Capurro, las conclusiones generales a las que había arribado ese organismo luego de estudiar y de evaluar comparativamente los veintiún proyectos presentados en el mes de junio del año anterior. La evaluación realizada quedó sintetizada, entonces, en los siguientes considerandos: «estudiadas las propuestas a la luz de un examen científico y técnico, en presencia de las exigencias de la Ley, muy pocas pueden recomendarse a la atención de los Poderes

«El Ministro doctor Zorrilla de San Martín ha comunicado haberse presentado a la legación, el ingeniero neerlandés señor Waldorp, quien, conociendo el propósito del Gobierno de Uruguay acerca de los estudios del Puerto de Montevideo [...], había solicitado que transmitiera en su nombre la oferta de sus servicios"» (MINISTERIO DE FOMENTO, 1895).

(5) Titulares y orden de los trabajos presentados al concurso de anteproyectos para el Puerto de Montevideo en 1889: Números: (1) Augusto Papin; (2) Federico Croker; (3) Alejandro Mackinon; (4) Gianelli, Illa y Cía.; (5) Melville Hora y J. W. Usill; (6) Eduardo Canstatt; (7) Enrique Waldorp; (8) A. Fouert; (9) Guillermo Petit; (10) J. E. Church; (11) R. R. Pealer; (12) W. Hausen; (13) García de Zuñiga; (14) Juan Dillon; (15) J. Rigoni; (16) Juan Ipata; (17) Luis Huergo; (18) P. d'Ottone; (19) C. H. Walker; (20) F. J. Hurtado Barros; (21) A. del Campo.

Fig. 5: Propuesta N.º 4
Alternativas de Gianelli, Illa y Cía. (1889)

Fuente Honoré, Carlos (1890). «Obras de Puerto para Montevideo. Proyectos presentados con motivo del concurso del 1.º de junio de 1889», en *Informe del Consejo de Obras Públicas al Ministro de Gobierno*, Montevideo, Imprenta Elzeviriana de la Tribuna Popular.



1. Puerto abrigado con exceso y sin acceso profundo



2. Puerto abrigado con admisión de corriente y accesos profundos



3. Puerto abierto a la agitación de S.O. para O. en bajante, con accesos profundos

Propuesta N.º 14,
Juan Dillon (1889)
Puerto abierto a la corriente con acceso de 21 pies y con agitación en la bahía con vientos de S.O. a O

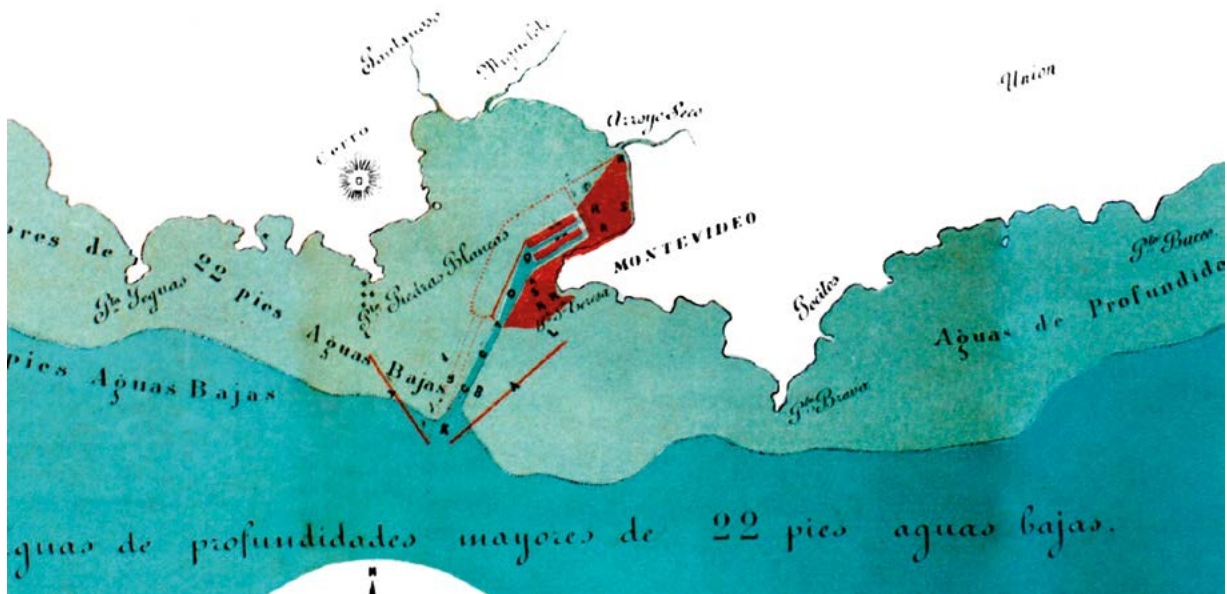


Públicos [...] tres propuestas, las de Gianelli, Dillon y Waldorp, responden mayormente a condiciones más o menos bien interpretadas que debe llenar un proyecto [...] de dichas tres propuestas, la que encierra el proyecto que responde mejor a una crítica razonada es la de Waldorp [...] este proyecto responde a obras indispensables en la actualidad y también a las que requiere el ensanche futuro del Puerto, en presencia del desarrollo comercial de Montevideo».

Entre los componentes más interesantes del anteproyecto Waldorp, el Consejo General de Obras Públicas destacó la previsión de los bulevares de la rampla y la costa que «dotarán a Montevideo de un paseo público con sus arboledas de más de una legua de extensión» y la previsión de 176 manzanas con frentes a esos bulevares, avenidas y calles que la Municipalidad «podrá hermopear aun con las plazas necesarias». No faltó un espacio suficiente para establecer una estación central de ferrocarriles «común a todas las vías férreas del interior» que centralizaría «el movimiento de pasajeros y mercaderías en un punto próximo al centro de actividad de la Capital». El ingeniero Carlos Honoré finalizaba su informe entendiendo que el anteproyecto Waldorp llenaba «todas las exigencias de un puerto de primer orden, de un movimiento comercial mayor del actual, con todas las facilidades posibles para el tráfico y distribución de mercaderías al comercio urbano e interior y de tránsito» (Honoré 1890, 36-38).

A juicio del mismo Consejo, las condiciones satisfactorias que reunía ese anteproyecto sentaban las bases para la construcción de un puerto en la Bahía de Montevideo que ofrecería a la navegación y al comercio rioplatense completa seguridad, comodidad y economía, pero, por sobre todo, lo constituiría en una importante ventaja para «luchar con los puertos émulos que establecieron y establecerán maestros en el arte en la Ensenada (Argentina) y en Río Grande del Sur (Brasil), amenazando seriamente al Puerto principal del Río de la Plata, con relegarlo».

En ese sentido, el anteproyecto Waldorp ponía en evidencia la gran fuerza competitiva que, históricamente, había establecido el Puerto de Montevideo con los puertos de la costa occidental del Río de la Plata. Entre los argumentos que sustentaban tal rivalidad, se encontraba la situación de que «en todo el litoral de la América del Sur, desde Río de Janeiro hasta Valparaíso [...] no existe ningún dique



de carena en el que puedan entrar buques de grandes dimensiones en cualquier momento de la marea. Los diques que puedan ser construidos en Buenos Aires y La Plata no llenarán nunca ese desiderátum, por la sencilla razón de que, en la entrada de esos puertos, es muy escasa la profundidad» (Honoré, 1890, 56).

La visión del ingeniero J. H. Waldorp se encontraba en total sintonía con las aspiraciones del gobierno de Uruguay, fundadas en que «el puerto de Montevideo, por su posición a la embocadura del Plata, es un depósito obligatorio del comercio de tránsito de la República Argentina, del Paraguay y hasta de una parte importante del comercio del Brasil. Para que ese privilegio de la naturaleza no se esterilice, hay que consagrarlo el puerto único del Río de la Plata que anule a todos los demás, lo cual fácilmente se conseguirá haciéndolo accesible para los vapores de gran calado» (Ministerio de Fomento 1895, 111).

Sin embargo, pese a que el anteproyecto Waldorp completaba todos los requerimientos para competir con Puerto Buenos Aires e, inclusive, con Puerto La Plata de cuya construcción científica habían participado varios de los miembros de la empresa de familia entre 1883 y 1890, el dictamen del Consejo de Obras Públicas no fue conclusivo para traducirlo en hechos concretos. La intervención nada feliz de ese Consejo, sostiene García Zuñiga (1932, 170-176), demoraría por años la única solución razonable y la realización de una obra tan imperiosamente reclamada, con las «consecuencias perjudiciales que para nuestro comercio nacen del establecimiento de puertos de competencia tan importantes como el de Buenos Aires y el de La Plata».

Prolongados debates, enfrentamientos y disidencias se sucedieron entonces entre los miembros del Consejo de Obras Públicas y el gobierno nacional para el tratamiento de la cuestión Puerto de Montevideo hasta que, finalmente, en julio de 1894, se promulgó una ley que autorizó al Poder Ejecutivo para proceder, nuevamente, a su estudio definitivo por intermedio de una Comisión Especial creada *ad hoc* e integrada por profesionales locales y uno o dos «ingenieros extranjeros de notable competencia en cuestiones hidráulicas y que hayan realizado puertos» (García Zuñiga, 1932, 198).

La Comisión Especial fue constituida con el Ministro de Fomento de la República Oriental del Uruguay, el Director General del Departamento Nacional de Ingenieros, los jefes de sección y el abogado adscrito a esta, un médico y dos ingenieros contratados: Monsieur Vetillard, perteneciente al Cuerpo de Puentes y Calzadas del Ministerio

Propuesta N.º 7, E. Waldorp (1889)

Puerto con acceso profundo, con bahía abierta a la agitación en bajante, con rada abrigada y puerto interior tranquilo

«Es de una notoriedad que se impone a todo el que examina el desenvolvimiento de los asuntos comerciales que los transportes marítimos [...] no soportan la competencia entre ellos sino conduciendo de un puerto a otro grandes masas de mercaderías para repartir así [...] los gastos del capital invertido en el tráfico de fletes» (1897, GARCÍA ZUÑIGA, 1932).

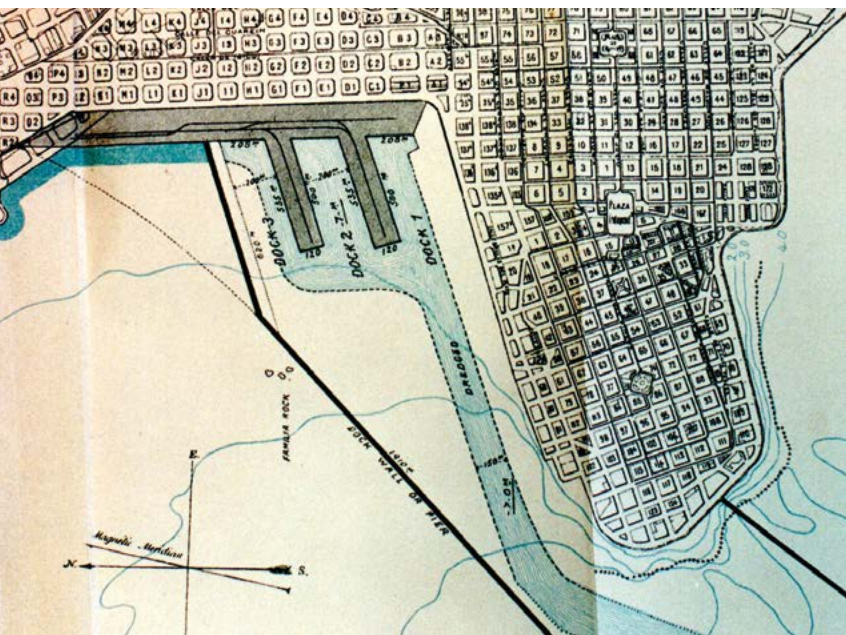
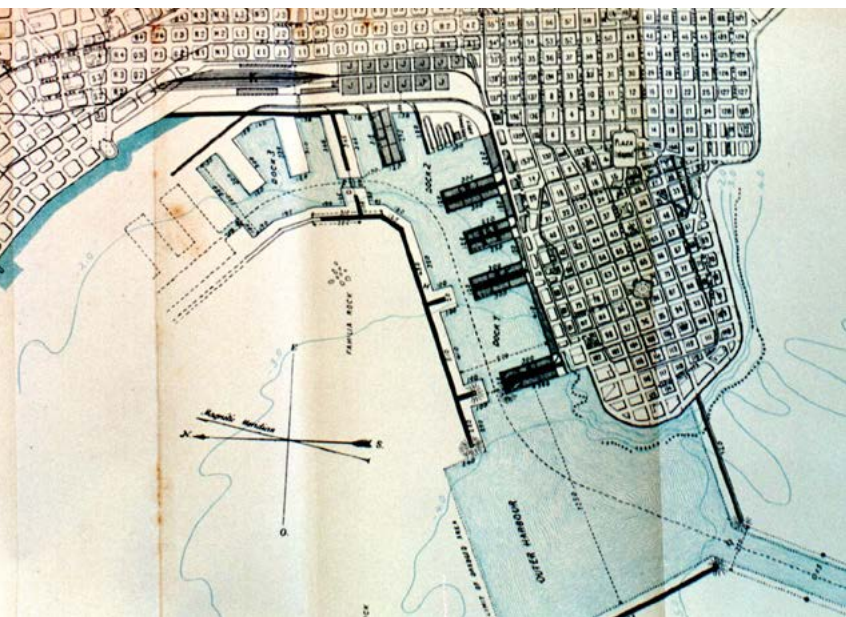


Fig. 6: Puerto de Montevideo.
Propuestas Arnold - Waldorp y Kummer - Guérard (1895)

Fuente: Ministerio de Fomento (1895), Puerto de Montevideo, Montevideo, imprenta y litografía La Razón.



«El problema portuario, el magno y vital problema de los puertos de aguas hondas, promete ser resuelto, pero en beneficio exclusivo del Uruguay y aparejando la ruina del puerto de Buenos Aires y el descalabro consiguiente de nuestro comercio y toda nuestra economía interna» (ESCARIS, 1905).

tal representación habría recaído en uno de los hijos de J. A. A. Waldorp: en Anthonie (1853-1926), Johannes Abel (1859-1930) o, con mayor probabilidad, en su primogénito, Jan Herman (1850-1913). Recordemos en este punto que en 1893 había fallecido J. A. A. Waldorp, principal responsable de la empresa de familia.

Vistos los antecedentes de las empresas y sus propuestas para elaborar y realizar los estudios definitivos con la finalidad de construir científicamente el puerto de Montevideo, la Comisión Especial aprobó en 1894 los planos presentados por la Casa G. Luther que, además, se haría cargo, bajo su exclusiva competencia, del reconocimiento de los fondos, las investigaciones geológicas, los estudios de la acción de las aguas sobre las costas, la bahía y sus inmediaciones, los trabajos de gabinete (diagramas, cuadros, memorias, etc.) y la elaboración

de Trabajos Públicos de Francia, encargado del servicio marítimo de Le Havre y ejecutor de los proyectos de mejoras de los Puertos de Calais y Boulogne, y Herr E. Kummer, el técnico «más competente de la administración prusiana», Consejero Privado de Obras Públicas, Consejero Relator del Ministerio de Trabajos Públicos y Profesor de la Escuela Superior Técnica de Alemania (Ministerio de Fomento, 1895, 106).

Los miembros de la Comisión Especial, junto a los recursos humanos de las oficinas del Estado, se obligaban a la realización de los estudios previos a la preparación de las bases y condiciones para el llamado a licitación pública del proyecto y la construcción de las obras. Entre otros, el levantamiento topográfico, los estudios de meteorología aplicada, los fisico-químicos y orgánicos de las aguas, los de higiene aplicada al saneamiento de la ciudad y el puerto, los estadístico-comerciales y los de ensayos de materiales de construcción hidráulica. La concepción de un nuevo anteproyecto para el Puerto de Montevideo estaría a cargo de una empresa privada.

A ese llamado respondieron las empresas de Tomás A. Walker y Pearson Son de Londres, ejecutora, entre otras, de las obras de Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires; Lavalle y Médici, ingenieros constructores del Puerto La Plata; Usill y Ffolkes-Pearson, ingenieros principales de la Casa Lucas Brothers de Londres; los ingenieros H. Hersent y Charles Charbonnier de París y la Casa G. Luther de Brunswick, Berlín y Viena, representada por los señores Arnold y Waldorp (Ministerio de Fomento, 1895, 3-6). La sola mención con el apellido sugiere que

completa del proyecto definitivo, con los planos generales y de detalle de las obras de arte, marítimas y terrestres (Ministerio de Fomento, 1895, 49-54, 57).

Esa propuesta, presentada en 1895, fue examinada y observada por los ingenieros Ernesto Kummer y Adolfo Guérard, miembros de la Comisión Especial. Ambos alegaron que «en cuanto a su originalidad» reproducía «con alguna diferencia en las dimensiones y limitando en gran parte el área de los terrenos que han de tomarse al mar para utilizarlos en la edificación, el anteproyecto formulado por Waldorp, hace seis o siete años, presentado al Superior Gobierno el 21 de mayo de 1889». Esta crítica fue razón suficiente para que los mismos evaluadores prepararan otro anteproyecto para el puerto de Montevideo y rechazaran la propuesta Arnold y Waldorp (García Zuñiga, 1932, 211) (Fig. 6).

La respuesta de la empresa de G. Luther no se hizo esperar. El 30 de enero de 1896 exponía, en un extenso documento, sus puntos de vista sobre las modificaciones de la Comisión Especial que, a su juicio, «alteraban por completo el carácter de su anteproyecto» y «constituían más bien un nuevo proyecto» y «por lo tanto, debía considerar el suyo como no aceptado, y aceptado en su lugar el de los señores Guérard y Kummer». A la vez, el ingeniero Waldorp era invitado a fin de explicar ante esa Comisión los motivos que no le permitían a la Empresa Luther aceptar el proyecto modificado.

Centrando la atención en «la insinuación sobre la falta de originalidad del anteproyecto», Waldorp entendía que encerraba «una ofensa para el profesor (Hans) Arnold, ausente» y, a la vez, reconocía que en el «anteproyecto de la Empresa Luther se habían seguido, en efecto, los lineamientos del proyecto del ingeniero jefe J. H. Waldorp, aunque solo en cuanto habían resultado justificados por los últimos estudios»; pero, al mismo tiempo, hacía notar, con intencionado propósito, que tal insinuación era de por sí «extraña sobre todo por parte de los señores Guérard y Kummer», que habían elaborado «un proyecto de puerto parecido con el puerto de Marsella». García Zuñiga concluye que en ese encuentro Waldorp y Guérard intercambiaron ideas, pero sin llegar a ningún resultado práctico. El anteproyecto Kummer-Guérard había sido aprobado por la Comisión Especial que capitalizó, parafraseando a Waldorp, «el estudio concienzudo y exacto de la Bahía de Montevideo, que la Empresa G. Luther ha ejecutado» (García Zuñiga, 1932, 212, 213).

Bajo la lupa de los avances científicos y tecnológicos aplicados a la transformación de dos plataformas portuarias, los proyectos Waldorp para los Puertos La Plata y de Montevideo fueron, junto a la construcción de Puerto Madero (Buenos Aires), los primeros protagonistas de un proceso de modernización de sus infra- y supraestructuras funcionales a las apremiantes exigencias del comercio agroexportador y los adelantos de la navegación de las últimas décadas del siglo XIX. En la primera década del siglo XX, los gobiernos uruguayo y argentino también observaban con recelo que la ciudad de Buenos Aires, con su puerto, poseía una gran puerta de entrada, pero mantenía «cerrada un hoja, la más ancha precisamente» (Escaris, 1905, 95).

Había que abrir las dos hojas y habilitar en común los puertos La Plata y Buenos Aires para un solo fin y bajo un solo régimen. Con estas palabras se anticipaban a la decisión del gobierno argentino de nacionalizar Puerto La Plata para convertirlo en antepuerto del de Buenos Aires y, en conjunto, poder competir con el Puerto de Montevideo que, por su posición privilegiada en la embocadura del Plata, era el nodo obligado del comercio de tránsito de la República Argentina, del Paraguay y hasta de una parte importante del comercio con Brasil. ■


«La solución es convertir el Puerto de La Plata en antepuerto de Buenos Aires, sobre el tipo de los puertos de Bremen y Cuxhaven, antepuertos, verdaderos puertos, respectivamente, de las ciudades de Bremen y Hamburgo» (Escaris, 1905).

BIBLIOGRAFÍA

- AHG-PBA (1893). «Puerto La Plata, nota N.º 1522, 23 de enero de 1893», en el Archivo Histórico de Geodesia, Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires.
- AH-PBA (1889). «La Plata, Waldorp Ingeniero eleva planos para la construcción de un galpón provisorio en el puerto de esta capital, Expte. Letra W N.º 39», en el Archivo Histórico de la provincia de Buenos Aires Ricardo Levene, Ministerio de Obras Públicas.
- Arrieta, Rafael Alberto. 1935. *La Ciudad del Bosque*. Viñetas Platenses. La Plata, editado por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata.
- Asnaghi, Carlos A. 2004. «Nueva puerta abierta al mundo (1882-1891)», en fascículo N.º 13 *Ensenada, una lección de Historia* (pp. 241-260), Ensenada, Edición Petrokén Petroquímica Ensenada S. A.
- Coni, Emilio R. 1885. *Reseña Estadística y Descriptiva de La Plata*. Capital de la provincia de Buenos Aires. Buenos Aires, establecimiento tipográfico La República, especial para obras.
- De Corvetto, P. M. 1885-1886. «La Plata o el Poder Creador de la Argentina», en *Barcia*, Pedro Luis. 1892. *La Plata vista por los viajeros 1882-1912* (pp.72-101), La Plata, Ediciones del '80 y Librería Juvenil.
- Del Castillo, Agustín. 1885. «El nuevo puerto de la Ensenada y La Plata», en *Boletín del Centro Naval*, Tomo III (pp. 258-267), Buenos Aires: Imprenta de Juan Alsina.
- *Diario La Nación*, 1890. «El Puerto La Plata. Fiesta de inauguración», 1.º de abril de 1890.
- Ebelot, Alfred M. 1886. «Les Progres de la Republique Argentine. Comment s'improviser une Capitale. Etudes Sud Americaines», en *Revue des deux mondes*, Troisième Période (1874-1893), Tomo LXXIII, Volumen 73 LVI Anné. Paris, *Revue des deux mondes*, disponible en: https://fr.wikisource.org/wiki/Livre:Revue_des_Deux_Mondes_-_1886_-_tome_73.djvu
- Escaris Méndez, F. 1905. «La Puerta del Plata», en *Hacia las Cumbres* (pp. 81-106), Buenos Aires, Talleres Heliográficos de Ortega y Radaelli.
- Estrada, Santiago. 1889. «La Plata», en *Miscelánea*, Tomo II, Barcelona, Imprenta Heinrich y Cia.
- Farro, Máximo Ezequiel. 2008. *Historia de las Colecciones en el Museo de La Plata, 1894-1906*. Naturalistas y viajeros coleccionistas y comerciantes de objetos de historia natural de fines del siglo XIX, tomo I, La Plata, Facultad de Ciencias Naturales y Museo, Universidad Nacional de La Plata, disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/19331504.pdf>
- García Zuñiga, Eduardo. 1932. *Historia del Puerto de Montevideo. Desde 1887 hasta 1931*, 2.ª parte (pp.165-391), Montevideo, reedición 2010, editorial Facultad de Ingeniería, Universidad de la República del Uruguay, ISBN 978-9974-0-0640-9, disponible en: <https://www.fing.edu.uy/sites/default/files/Historia%20del%20Puerto%20de%20Montevideo.pdf>
- Honoré, Carlos. 1890. «Obras de Puerto para Montevideo. Proyectos presentados con motivo del concurso del 1.º de junio de 1889», en *Informe del Consejo de Obras Públicas al Ministro de Gobierno* (pp. 1-2, 58-59), Montevideo, Imprenta Elizviriana de la Tribuna Popular.
- Ministerio de Fomento. 1895. *Puerto de Montevideo*. Montevideo, imprenta y litografía La Razón.
- MOP-PBA. 1888. Memoria presentada a la Honorable Legislatura de la Provincia por el Ministro de Obras Públicas Dr. Manuel B. Gonnat el 30 de mayo de 1888, Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, Buenos Aires, establecimiento topográfico El Censor.
- RO-PBA. 1883. «Nómbrese Director Técnico de las obras del Puerto de la Ensenada al Ingeniero Juan Abel Adrián Waldorp, 9 de agosto de 1883», en Registro Oficial de la provincia de Buenos Aires, San Martín, Escuela de Artes y Oficios.
- Sanucci, Lía E. M. 1983. Berisso, un reflejo de la evolución argentina, Berisso, Municipalidad de Berisso.
- Vitalone, Cristina E. 2020. *Puerto La Plata. Un pasado con proyección de futuro 1883-1904*, primera parte. La Plata, Editorial: Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, ISBN: 978-9978-86-4535-3 disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/105662>

LAS TRAGEDIAS Y EL LIDERAZGO EN LA LITERATURA MARINA

Alberto Gianola Otamendi



El naufragio del *Endurance* en la Antártida, en el año 1916, lo que llevó a Ernest Shackleton a realizar una de las mayores proezas antárticas (IMAGEN: WIKIPEDIA)

*Hay quienes se jactan de lo que han escrito,
yo, de lo que he leído.*

Jorge Luis Borges (1899-1986)

El título es anticipatorio; he perdido el factor sorpresa, pero al menos acepte usted que no lo he defraudado en cuanto al interés por la cuestión que nos convoca. El mar ha sido siempre una fuente de inspiración literaria para poetas y novelistas. Desde antaño, la fascinación por la inmensidad marina y el encanto de su fuerza han capturado profundamente el alma del hombre, tal vez invocando sus fuentes genéticas. Asimismo, los destinos desconocidos, las islas misteriosas y las costas lejanas crearon mitologías y leyendas, tantas veces exageradas y algunas infundadas; otras, en cambio, visionarias.

Crecimos estimulados por la lectura de viajes submarinos, islas de tesoros, sandokanes y gulliveres, capitanes leales, amotinados y piratas bandoleros, exploradores y caníbales, monstruos, tortugas gigantes y sirenas, tempestades y paraísos.

Esa literatura fantástica, por lo general muy divulgada, que probablemente despertó la vocación marinera en más de uno, nos deja gratos recuerdos de infancia y añoranzas de odiseas felices. Con el tiempo, aprendimos a interpretar los mensajes secundarios y profundos que los ingeniosos autores escondieron tras sus líneas inocentes de imaginarios sucesos y que nuestras abuelas nos pasaban en sus cuentos para dormir.

Aquellos que nos hemos formado en academias navales y luego vivimos el mar fuimos adquiriendo conocimientos y experiencias que nos hacen entender y valorar las historias marítimas de una manera diferente.

En ese ambiente particular, nos hemos iniciado en una biblioteca selecta y reducida que recoge crónicas reales relatadas con buena pluma y matices novelescos que alimentan nuestro espíritu marinero.

De ese selecto y recóndito anaquel de textos, quiero hoy repasar algunos que destacan una de las cualidades que anhelamos tener quienes fuimos oficiales: el liderazgo. Hay sagas novelescas de héroes que nos cautivan con gestas triunfales y que reciben los merecidos reconocimientos a su épico valor, ganan bronces con sable al frente y gesto desafiante y oleos con su mirada al horizonte y la melena al viento. No obstante, hay otras donde, aunque la prosa sea adornada, a veces, la realidad supera la ficción.

Desde las primeras clases de conducción, se nos presentó *El Arte del Mando Naval*. Lejos de ser un texto ameno, empezó a introducirnos en técnicas que podrían facilitar nuestro desempeño futuro. En cursos posteriores, aprendimos los tipos de liderazgo con categorías y disquisiciones filosóficas, éticas o morales del comando. Muchas veces, los docentes imaginativos recurrieron a ejemplos de películas famosas para imponer cierta dinámica a su didáctica teórica.

En las escuelas de capacitación posterior, signadas por otros paradigmas de sus tiempos fundacionales, se imponía la lectura compulsiva de grandes pensadores como directrices del pensamiento teórico estratégico. Aún a sabiendas de que sus egresados, muy jóvenes toda-

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).

Es Magister en Gestión de la Educación (UTdT).

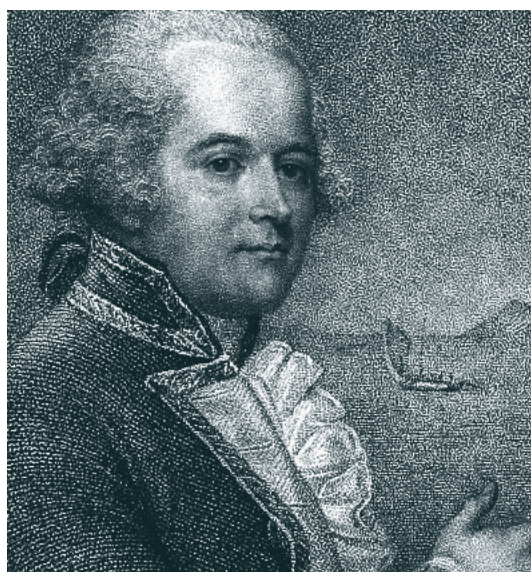


Fletcher Christian y los amotinados dejan al teniente William Bligh y a otros marineros a la deriva en el mar. Pintura de Robert Dodd en 1790, en el Museo Marítimo Nacional del Reino Unido. (IMAGEN: WIKIPEDIA)



El *Essex*, la tragedia que inspiró 'Moby Dick', treinta años antes de que viera la luz la famosa novela de Herman Melville. La trágica aventura de este ballenero fue una de las fuentes de inspiración del relato.

La ilustración apareció en el libro *El hombre en el mar, o una historia de aventura marítima, exploración y descubrimiento, desde las edades más tempranas hasta la actualidad* (1858). (IMAGEN: LAVANGUARDIA.COM/ DOMINIO PÚBLICO)



William Bligh (IMAGEN: CORNWALLS.CO.UK)

El comando en el mar tenía connotaciones especiales que le reconocían al capitán un mando absoluto, dada su soledad y responsabilidad máxima sobre lo que ocurriera a bordo. Las telecomunicaciones no han logrado todavía romper esa tradición fundada. Sin embargo, en nuestro país, las cosas parecen empezar a cambiar en función de un discutible fallo de un inexperto Consejo de Guerra.

vía, estarían más cerca de batallar con problemas concretos de las vicisitudes del mando actual y muy lejos de asesorar o de tomar decisiones de incidencia nacional, se obligaba a recorrer las tediosas e improductivas páginas de *Los Creadores de la Estrategia Moderna*. Se trataba de una pomposa preferencia académica por sobre necesidades más prácticas y cotidianas. Tal vez hubiese sido más pedagógico sugerir *Los grandes almirantes*¹, cuya traducción se edita localmente y expone casos reales y de escala más visualizable.

Es probable que, desde las aulas escolares de la secundaria, hayamos tenido unas primeras impresiones de esta mezcla de hechos concretos —con ribetes aderezados y eventualmente exagerados para un mayor efecto— con la homérica *Odisea* de Ulises, que capitanea su nave a través de archipiélagos procelosos de regreso hacia su isla de Ítaca luego de la guerra de Troya.

Sin embargo, los casos que hemos desempolvado, además de provenir de la mera realidad y de ajustarse a ella, sucedieron en ese medio tan nuestro: el mar abierto.

La existencia del HMS *Bounty* y los confusos hechos del motín contra su capitán, ocurrido en 1789, llegaron a nuestro conocimiento por los sucesivos *remakes* cinematográficos (1916, 1933, 1935, 1962, 1984). El nombre de William Bligh estuvo entonces asociado a una obsoleta severidad cruel, a hermosas mujeres polinésicas, a la hermandad de los insubordinados. Poco más supimos de él hasta encontrar una amarillenta versión de *Men against the sea*², que nos

descubre las facetas asombrosas de un carácter fuerte y preclaro, que permitió la asombrosa hazaña de navegar más de 3618 millas marinas en una falúa de 7 metros de largo, durante 41 días por el Pacífico Sur, hasta alcanzar la isla de Timor y salvar a los 18 hombres leales de su tripulación de la sed y el hambre, abandonados tras la insurrección, entre islas hostiles.

Tal vez una peripecia equivalente sea la que se conoció a través de *En el corazón del mar* de Nathaniel Philbrick. Luego de un meticuloso estudio que incluso devela un fortuito hallazgo documental, reconstruye de modo parcial el periplo de los ocho supervivientes del ballenero *Essex*, misteriosamente hundido en 1820 tras el ataque de un enorme cachalote en el Pacífi-

1 *Los grandes almirantes*, Jack Sweetman, Instituto de Publicaciones Navales, Bs. As., 1999.

2 *Men against the sea*, Charles Nordhoff & James Norman Hall, Ed. Little, Brown and Company, EE. UU. 1934.



Ernest Shackleton

(IMAGEN: BOTELLASBATALLAS.WORDPRESS.COM)

co ecuatorial. Más de 4500 millas fueron recorridas en dos botes balleneros de unos 7 metros de eslora durante casi cuatro meses bajo el sol inclemente, con escasez de agua y de víveres, hasta ser rescatados milagrosamente cerca de Chile. Los esfuerzos de los oficiales a cargo no cesaron hasta que el Capitán Pollard aseguró el rescate de los tres hombres que se habían quedado en el polinésico arrecife de Henderson, al otro lado del océano.

Preparación náutica (aun con los rudimentarios medios de la época), desesperación, antropofagia y coraje se entremezclan en una trama que explica los sucesos que, más de un siglo antes, inspiraron a Edgar Allan Poe en los aspectos más mórbidos de *Las aventuras de Arthur Gordon Pym* (1837) y a Herman Melville al escribir su *Moby Dick* (1851). Estos compendian descripciones costumbristas de balleneros en tiempos de la vela entremezcladas con caracterizaciones de la crueldad humana figurada en el segundo caso en el Capitán Ahab y la furia de la naturaleza. Ya entonces, anticipándose a los cambios climáticos, se presagiaban los castigos que el hombre recibiría en represalia a sus desmanes y excesos.

Mucho más conocida es la saga de Sir Ernest Shackleton tras el naufragio del *Endurance* en la Antártida, en el año 1916. Una profusión de publicaciones, empezadas por él mismo con *South* (1919), relatan su éxodo inicial hacia la isla Elefante y, luego, el cruce del Atlántico Sur en la ballenera *James Caird* de 20 pies de eslora, con 5 tripulantes, hasta las factorías de Stromness en las Islas Georgias del Sur.

Los registros exponen lo ocurrido en los 15 días del cruce de las 720 millas marinas y el viaje de regreso al rescate del resto de la dotación y, luego, la travesía hacia la isla Scott para recuperar al equipo de las antípodas antárticas. Sus dotes de líder natural, magistralmente conjugadas con sus dotes para seleccionar el mejor personal —por ejemplo, las capacidades náuticas de su capitán y piloto o la habilidad de su carpintero— son hoy tomadas como modelo.

*Lecciones de liderazgo. La manera de Shackleton*³, *Atrapados en el hielo*⁴ y *Lecciones de Liderazgo: Las 10 estrategias de Shackleton en su gran expedición antártica*⁵ de Dennis Perkins son solo una muestra de un amplio repertorio de libros y de artículos que, cualquiera sea el enfoque que elijan los diferentes autores, satisfacen seguramente el programa más exigente de cualquier cátedra de liderazgo, optimismo, resiliencia y adaptación.

Más allá de hechos de desesperada supervivencia y más acá en latitudes, nuestras costas han originado travesías de navegantes cuyas aventuras demostraron todas las cualidades y virtudes del liderazgo, con una inspiración patriótica.

En *El combate perpetuo*⁶, apreciamos a un Guillermo Brown con la grandeza de un héroe mítico, sin el acartonamiento usual de la bibliografía historicista. En un tomo de lectura indispensable y afable, se recorre sucintamente el extenso periplo del gran Almirante rioplantense por los mares del mundo y en su duro batallar contra ingleses, españoles, brasileños.

A diferencia de otro tipo de liderazgos, en una nave el capitán suele correr la misma suerte de su tripulación, y normalmente accede a tal posición tras un largo período formativo y mucha experiencia práctica. Suele ser el más añoso y veterano, por algo informalmente se lo denomina “el viejo”.



Almirante Guillermo Brown

3 *Lecciones de liderazgo. La manera de Shackleton*, Margot Morrell y Stephnie Capparell, Instituto de Publicaciones Navales, Bs. As., 2009.

4 *Atrapados en el hielo*, Caroline Alexandre, Ed. Planeta, Barcelona, 2019.

5 *Lecciones de Liderazgo: Las 10 estrategias de Shackleton en su gran expedición antártica*, Dennis Perkins, Ed. Desnivel, 2003.

6 *El combate perpetuo*, Marcos Aguinis, Ed. Planeta, Bs. As., 1971.



Antonio Gutiérrez de Otero y Santayana -Teniente General del Ejército Español, defensor del sitio de Tenerife-
(MAGEN: BURGOSPEDIA)



Blas de Lezo, vestido con el uniforme de teniente general de la Armada, en un cuadro de la colección privada de la condesa de Revilla-Gigedo
(MAGEN: ZOMINUTOS.ES)

En las FFAA se ha llamado histórica y tradicionalmente “mando” al ejercicio del comando de un grupo, unidad, fuerza. El concepto no sólo abarca la conducción del personal en función de una misión como también de la nave o los medios asignados. Hoy se impone considerar el “liderazgo”, pero más en ambientes académicos y empresarios. En esa consideración tallan más premisas de dirección de recursos humanos y habilidades para sortear problemas o crisis puntuales.

Sus virtudes son resaltadas por la magnitud de la gesta, pensada con los pobres medios que tuvo a disposición.

Otra muestra muy bien dosificada, de narración fluida y atrapante, es la correspondiente a *El Corsario del Plata*⁷, en la que se nos presenta al Capitán Hipólito Bouchard en toda la dimensión de sus campañas a bordo de la corbeta *Halcón* y la fragata *La Argentina*, y su triste final.

Tal vez por influencia del enfoque triunfalista del heroísmo o la visión resultadista del liderazgo, hechos históricos notables se pierdan en la nebulosa del olvido, ocultos por otras situaciones. La influencia política y cultural británica no ha permanecido ajena a ello.

Nuestras raíces españolas parecen llevarnos por el mismo camino del injusto reconocimiento a sus hidalgos. Arturo Pérez Reverte es uno de los que recientemente ha usado la historia como musa y fuente, para el resurgimiento de su orgullo nacional.

Otras plumas hispanas rescatan dos acontecimientos gloriosos que, sin embargo, son pobremente reconocidos, incluso en los países de influencia ibérica. La defensa de Santa Cruz de Tenerife por una pequeña guarnición comandada por el Teniente General Antonio Gutiérrez de Otero contra una invasión naval inglesa, que resultó en la única derrota del Almirante Nelson, está novelada en *El fuego del bronce*⁸.

Otro caso es el de la genial resistencia de Cartagena de Indias, en la que el Almirante «Mediohombre» hizo fracasar estrepitosamente la mayor expedición naval británica hacia América al mando del Almirante Vernon, como lo describe *El héroe del Caribe: la última batalla de Blas de Lezo*⁹.

Desafortunadamente, esas dos ediciones son difíciles de conseguir en nuestro país.

Hablando de literatura marinista, esta nos ofrece otras grandes obras de gestas magníficas, como *Los cuarenta bramadores* de Vito Dumas, con su increíble vuelta al mundo en solitario, los *Cuentos del Pacífico Sur* de James Michener, los *Relatos de los mares del Sur* de Jack London o las novelas *Tifón* o *El negro del Narciso* de Joseph Conrad. Sin embargo, en ellas, aun con connotaciones trágicas, no podemos resaltar los aspectos de liderazgo que hoy intentamos destacar a través de las novelas basadas en acaecimientos verídicos, por mucho que sean muy verosímiles y sus escritores fueran conocedores expertos.

Como ya nos entusiasmó el viejo pescador de Ernest Hemingway, la épica solitaria es cautivante y motivadora, pero carente de los carismas que buscamos exponer. Me recuerda esa frase con que mi abuela dedicó uno de los cuadernillos espirituales que acompañó mis inicios navales: «lo que hace a los héroes y a los santos es la capacidad de realizar diariamente y pronto, cada cual su deber». El valor de la constancia cotidiana y el compromiso con el ideal. Eso es elemental para cada uno, pero se aplica —además— a un jefe, a un buen líder.

¿Qué nos dejan las lecturas escogidas?

Más allá del entretenimiento y la vigorización de nuestro acervo cultural y profesional marítimo, estas lecturas nos dejan fuertes impresiones de diferentes características de liderazgos exitosos.

Claro que lo que leemos, en este tipo de trama, nos permite ponernos en el contexto de la época y las diversas situaciones en que debieron desenvolverse los protagonistas citados. Esto nos ayuda mucho más que las reducciones de las interpretaciones de la «escuela de

casos» de Harvard y las versiones comerciales de enfoques de liderazgo empresarial que se han puesto de moda y enriquecido a muchos autores.

La modernidad ha logrado reducir conceptos y generar modelos pragmáticos y académicos que incluso apelan a las experiencias militares y navales, aunque hablan más de gestión y de administración que realmente de sortear vicisitudes y ganar combates. Tal resulta el caso, a mi parecer, con *It's your ship*¹⁰ del Capitán Abrashoff y *Turn the ship* o *Leaders eat last* de Sinek¹¹. Los escritores hallaron una veta comercial y la siguieron explotando con otros títulos.

Lo que encontramos en verdad se asemeja a aquello de «el hombre y sus circunstancias»¹² que, en el caso de los líderes históricos exitosos, se condensa en factores comunes y combinados.

Bligh, Brown, Bouchard, Shackleton, Espora eran hombres corrientes, tangibles y falibles, no superhéroes, pero desarrollaron un amplio dominio del arte y las técnicas, con los conocimientos profesionales y el ingenio necesario. Luego llegaron a distinguirse del resto, no por un toque mágico de la suerte, sino por las virtudes que cultivaron con gran esfuerzo personal: un fuerte carácter, una enorme determinación por cumplir una misión y una gran convicción en la importancia de esta.

Habilidades y virtudes conjugadas frente al peligro les permitieron dar muestras de ejemplaridad en la acción, fortaleza en la adversidad y las restricciones, constancia en su empeño y valor ante el miedo. Las habilidades para una comunicación efectiva, las relaciones interpersonales, la generación del ambiente propicio, el desarrollo de la iniciativa o la personalidad de sus subalternos, el establecimiento de confianza, la delegación de autoridad, etc. variaron en cada caso, incluso hicieron ajustes adaptativos en diferentes momentos.

Algo de ello ya habíamos reconocido en las célebres Ordenanzas Generales de la Armada Naval del Rey Carlos III de España, del año 1793, que establecieron el divulgado Credo del Oficial de Marina que ilumina el perfil naval deseado. Otras cosas ya las cantábamos rítmicamente en las marchas que acompañan la formación militar. ¿Las recuerda?

El propio trayecto militar, familiar, civil y laboral es un aprendizaje constante, plagado de múltiples hechos que marcan hitos, también, en nuestra apreciación y en la evaluación de los otros. Vamos aprendiendo de las diferencias y las evaluaciones de lo que individualmente planeamos, lo que externalizamos o enunciamos, y lo que hacemos en forma efectiva. Distinguimos los objetivos que nos motorizan desde el exterior, las intenciones que interiormente nos inspiran, frente a lo que al final realizamos y a lo que se observa, interpreta y recibe desde el entorno con toda subjetividad.

Tengo otra interpretación del líder ideal, acorde a lo que hemos vivido. Será que nuestra generación ha sido marcada por el fracaso nacional, los continuos traspies y las periódicas desilusiones. Tal vez por una visión mística del sacrificio y el dolor. Quizá por las leyendas de la resurrección triunfal del ave fénix.

Por ese halo dramático que se da a los antihéroes modernos o por cierta reticencia a aceptar el facilista enfoque de los ejemplos triunfalistas de *best-sellers* y el simplismo de las publicaciones de autoayuda con sello universitario, veo las cosas de otro modo.

¿Qué podemos decir del liderazgo naval que conocemos y que hemos vivido a bordo?

Para muestra, basta un botón ¡o tres! Todos hemos vivido la experiencia de jefes buenos y jefes malos, comandantes que nos dieron ejemplos que imitar y conductas que evitar. De hecho, todas las personas que conocemos (y ello incluye a las que ejercen el mando) nos

Entre las cualidades clásicas del mando naval, especialmente en combate, conflictos, derrotas, tragedias, reveses y crisis, se destacaron siempre la determinación en la causa y el compromiso con la misión del líder, así como la confianza que ha inspirado en sus subordinados por sus cualidades morales y profesionales. La ejemplaridad ha sido siempre esencial.

7 *El Corsario del Plata*, Daniel Cichero, Editorial Autores de Argentina, 2013.

8 *El fuego del bronce*, Jesús Villanueva Jiménez, Libros Libres, Madrid, 2011.

9 *El héroe del Caribe: la última batalla de Blas de Lezo*, Juan Pérez-Fonseca, Libros Libres, Madrid, 2012.

10 *It's your ship: Management techniques from the best damn ship in the navy*, Cap. D. Michael Abrashoff, 2002.

11 *Leaders eat last*, Simon Sinek, Portfolio-Penguin, Nueva York, 2014.

12 José Ortega y Gasset en *Meditaciones del Quijote*, 1914.

Argentina, en sus milicias y en sus fuerzas navales desde tiempos de la Revolución de Mayo hasta el hundimiento del submarino ARA *San Juan* el 15 de noviembre de 2017, ha demostrado contar con líderes excepcionales. La Guerra de Malvinas nos dio muchos ejemplos en el puente del *Sobral*, la cubierta del *Belgrano*, el frente de las columnas de comandos anfibios y buzos tácticos, en las secciones avanzadas del BIM 5, en los pilotos de aviación naval, el submarino *San Luis*. También en tiempos de paz. Siempre tuvimos hombres de hierro, aún en buques de madera.

brindan modelos de los que podemos extraer continuas enseñanzas positivas y negativas, que nos servirán a nosotros mismos.

Hay algunos eventos históricos recientes de nuestra Armada que establecen contrastes notables con muchos de los modelos sociales que se presentan cotidianamente en los medios y distinguen la formación naval militar.

Durante la Guerra de Malvinas, hubo múltiples ejemplos de liderazgo ejemplar; cada buque, batallón o escuadrilla rescata en su antología nombres y caracteres dignos del bronce y la honra.

Bajo el imperio de la síntesis, vengo a recordar tres casos:

1. El hundimiento del crucero A.R.A. *General Belgrano*. El buque tuvo al mando al Capitán de Navío Héctor Bonzo. Tras ser torpedeado, fue el último en abandonar la averiada e irrecuperable nave, mientras se hundía en el mar. Hay testimonios de que ya completamente evacuada la nave, caminaba sobre cubierta dispuesto a acompañar los restos del pecio a los fondos marinos, como dicta alguna tradición no escrita, cuando fue arrojado a las balsas de supervivencia por el Cabo Artillero Barrionuevo. Él mismo le regalaría su espada y haría una crónica en *1093 Tripulantes del Crucero A.R.A. General Belgrano*¹³.
2. Otro es el caso del aviso A.R.A. *Alférez Sobral*, en el cual el Capitán de Corbeta Sergio Gómez Roca, después del primer ataque misilístico desde helicópteros ingleses, hizo retirar al personal no esencial del puente y la cubierta a lugares seguros, y permaneció él mismo al mando, esperando la segunda ofensiva letal, para morir heroicamente con la guardia.
3. Por la Infantería de Marina, el CCIM Pedro Giachino encabezó el asalto a la casa del Gobernador, al frente de su unidad: la Agrupación de Comandos Anfibios y las fuerzas especiales de la marina. Fue abatido y agonizó en el campo, con gestos y palabras finales que inspiran a comandos y soldados de cualquier ejército.

¿Y qué decimos de los tiempos de paz más recientes? No olvidemos el incendio de máquinas en el rompehielos A.R.A. *Almirante Irizar*, que obligó a su abandono en altamar; su capitán quedó en solitaria guardia hasta su rescate, pese al humo y las llamas que hacían incierto cualquier intento de auxilio.

Si para estudiosos del liderazgo universitario estadounidense los líderes comen al final, los comandantes navales argentinos han demostrado que van al frente primeros y abandonan últimos; siguen una tradición de ejemplaridad y honor que dignifica a nuestra Armada. El profesor Ochoa supo exponerlo desde un punto de vista ético en *Proa al mando, liderazgo y valores*¹⁴.

La historia nos muestra que cada vez que nuestro país ha entrado en guerra se encontraba sin Armada, con la flota disuelta o arrumbada. Y, sin embargo, ahí estaba el genio de Brown y el puñado de bravos que guiaron las naves al combate en cada gesta, en la cubierta y en los puentes, dispuestos a la victoria o la inmolación, listos al heroísmo anónimo y a saltar al abordaje en primer término.

La imprevisión política no es novedad, es ya un recurrente vicio nacional, común a todos los signos partidarios. Sin embargo, está en nuestra genética humana y en el karma criollo ver-nos en la obligación continua de sobreponernos a las malas rachas, a las caídas y a los golpes.

La literatura nos regala cuentos de ficción y novelas históricas que serán de gran inspiración.

13 Editado por el Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1992.

14 CFRE (ARA) Ricardo Ochoa, *Proa al mando, liderazgo y valores*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2014.



El crucero ARA *General Belgrano* y, en lo que quedaba de proa, el suboficial Barrionuevo y el capitán Bonzo.



EL ARA *Aviso Alférez Sobral* sufrió dos ataques cuando iba a rescatar a dos pilotos que se habían eyectado muy cerca de la Flota británica
(IMAGEN: ARMADA ARGENTINA)



El Comandante del *Sobral*
Capitán Sergio Gómez Roca
(IMAGEN: ARMADA ARGENTINA)



Capitán Giachino, caído el 2 de abril en Puerto Argentino.

El rompehielos ARA *Almirante Irizar* incendiado. Su Comandante, Capitán Guillermo Tarapow, quedó como único tripulante de la nave durante el siniestro.



Nos alejarán de las clases de liderazgo limitadas a meras taxonomías y modelos de estudio, con ejemplos reales que reforzarán muchas de esas condiciones que ya tenemos y las otras que fuimos recibiendo a lo largo de nuestra propia trayectoria naval, a veces, sin saberlo, desde aquel primer ferry de reclutamiento, y que fuimos incrementando.

Seguramente esas cualidades afloran a diario y se destacarán más en la necesidad, «si algún acaso le pone en cargo superior a su inteligencia».

Si usted, lector, tiene otros títulos interesantes, por favor, no nos prive de sus sugerencias ni deje de aportar comentarios a este breve borrador de ideas sueltas, para contribuir a aquella misión que se nos encomendó¹⁵:

*Conducir hombres,
manejar buques y
emplear sus medios para la defensa y
gloria de la Patria en el mar*

No por mera casualidad la primera tarea para un oficial y, por tanto, la prioritaria ha sido siempre la de «conducir hombres». ■

El liderazgo, o mando, debe ser enseñado en los ciclos educativos, pero se aprende esencialmente en la práctica desde las primeras etapas formativas. Todo el proceso naval de instrucción se basó en el desarrollo del carácter y la generación de templanza (que hoy llamaríamos resiliencia) individual, el trabajo en equipo (dotación, tripulación o unidad) y el don de mando. Tenemos un gran tradición y escuela que nos ha dado origen e identidad.

¹⁵ Misión del Oficial de la Armada Argentina, Manual del Cadete de la Escuela Naval Militar.

10 y 11 de agosto 2017, Jornadas “Bicentenario de la Epopeya Sanmartiniana” organizada por la Fundación Nuestra Historia, artículo incluido en la publicación en papel de las ponencias de dichas Jornadas.

El General José de San Martín y su relación con el mar

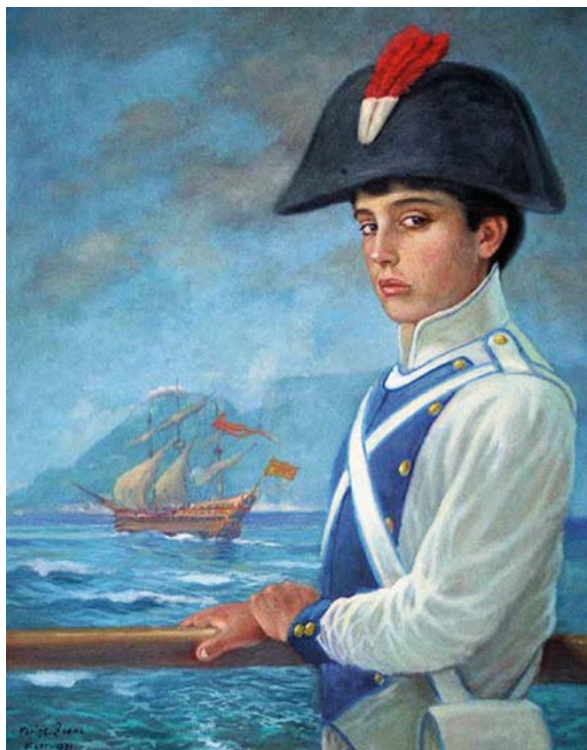
Capitán de Navío (R)
Magíster Tomás Merino

A doscientos tres años de la epopeya del Cruce de Los Andes que permitió a San Martín liberar Chile y, desde allí, sabiendo aprovechar el mar, liberar in-cruentamente el Perú hace 200 años, en 1820, proponemos conocer las relaciones del Libertador con el mar a lo largo de su vida. Esa relación e influencia pueden resumirse en:

- Su carrera militar en España.
- La concepción y la ejecución de sus planes de liberación americana.
- Su vida íntima y política.

A lo largo de su vida, y dentro de estos tres grandes ámbitos, San Martín interactuó con el mar o con las actividades navales en las siguientes oportunidades:

- A los 6 años, viajó con su familia desde el Río de la Plata a bordo de la fragata *Santa Balbina*, que zarpó el 5 de diciembre de 1783 y arribó a Cádiz el 25 de marzo de 1784.
- En septiembre y octubre de 1790, con 12 años, como cadete del 2.º Batallón del Regimiento de Murcia, embarcó en un transporte militar en Málaga para reforzar las tropas en Melilla, norte de África, a poco menos de 140 millas náuticas, y regresó también embarcado a las siete semanas.
- Del 5 de abril al 31 de mayo de 1791, como granadero cadete del mismo regimiento, embarcó en un navío de la Armada Española hacia Orán, también en el norte de África, donde no desembarcó; sí lo hizo en Cartagena pocos días después, donde permaneció presto a regresar al norte africano, hacia donde retornó a mediados de mayo a bordo del navío *San Francisco de Paula*, y desembarcó en la fortaleza de Mazalquivir, cerca de Orán, desde donde finalmente regresó a Málaga.
- Del 22 al 25 de junio de 1791, otra vez en las mismas funciones y unidad, embarcó de Málaga a Orán, donde San Martín, con 13 años, tuvo su bautismo de fuego el 28 de junio de 1791 en tierra africana, desde donde regresó a Málaga también embarcado en febrero de 1792.
- Del 23 de junio de 1797 al 15 de julio de 1798, como Segundo Teniente, embarcó al mando del destacamento de 100 hombres de infantería del Regimiento de Murcia, en el cual revistaba, a bordo de la fragata *Santa Dorotea*.
- En octubre de 1805, junto con su regimiento que se encontraba en Gibraltar, cerca de Cádiz, vivió muy de cerca la preparación de la flota combinada y el regreso de esos marinos luego de la batalla de Trafalgar.



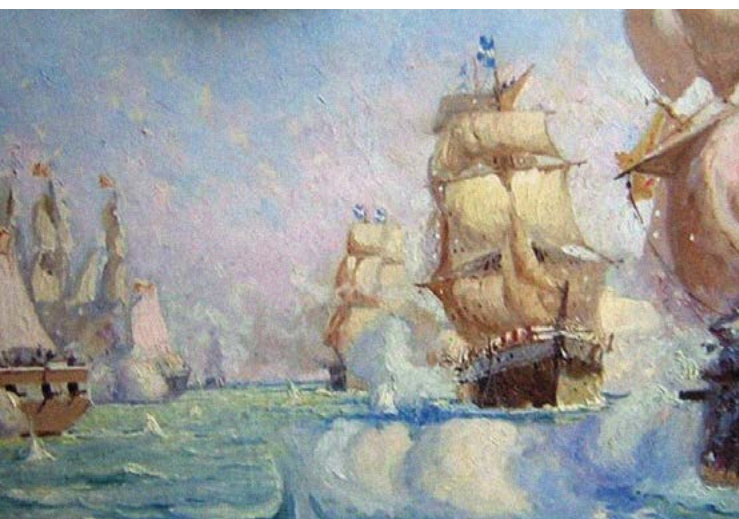
José de San Martín cadete del regimiento de Murcia. Orán 1792.
Autor: Hocine Ziani, Argel, 1991. Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.



Navegaciones entre 1790 y 1792. Basado en el detalle del Anexo 1 La Ruta de San Martín en España, *Vida de San Martín en España*, Cnl. Héctor J. Piccinalli, Buenos Aires, 1977.



Combate de San Lorenzo, Autor Fray Pedro Subercaseaux Errázuriz (1880-1956), 1909. Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.



Batalla del Buceo, Óleo, Justo Máximo Lynch (1870-1953). Complejo Museográfico Provincial Enrique Udaondo, Lezica y Torrezuri 917, Luján, Buenos Aires.

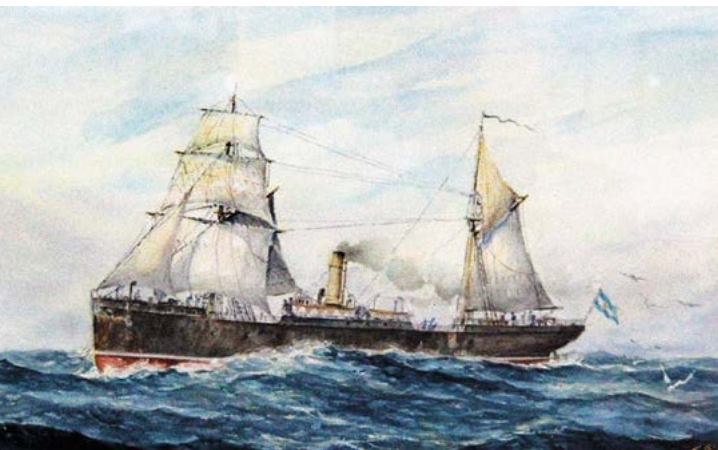


Zarpe de la Primera Escuadra Nacional de Chile. 10 de octubre de 1818. Thomas Sommerscales (1842-1927). Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada de Chile.

- En septiembre de 1811, luego de serle otorgado el retiro del ejército español, viajó como pasajero de Cádiz a Lisboa en un bergantín de guerra inglés y, de allí, a Londres.
- Del 19 de enero al 9 de marzo de 1812, junto con varios patriotas más de Falmouth, al sudoeste de Londres, viajó a Buenos Aires a bordo de la fragata inglesa *George Canning*.
- En enero/febrero de 1813, como jefe del regimiento de Granaderos a Caballo, enfrentó las incursiones anfibias realistas en los ríos, y el 3 de febrero, en el Combate de San Lorenzo, venció a fuerzas realistas que desembarcaban.
- En 1814 reconoció la Campaña Naval de Martín García y Montevideo, llevada a buen término por el Almirante Guillermo Brown, que permitió, pocos días después, la caída en manos patriotas de la plaza fuerte de Montevideo, y expresó: «lo más importante hecho por la Revolución Americana hasta el momento».
- En abril de ese mismo año, había propuesto en forma privada su plan continental: «un pequeño ejército y bien disciplinado en Mendoza para pasar a Chile y, luego, ir a Lima por el mar».
- Desde poco después de vencer en Chacabuco el 13 de febrero de 1817, participó de la creación de la Escuadra de Chile y, al mando del Ejército Libertador del

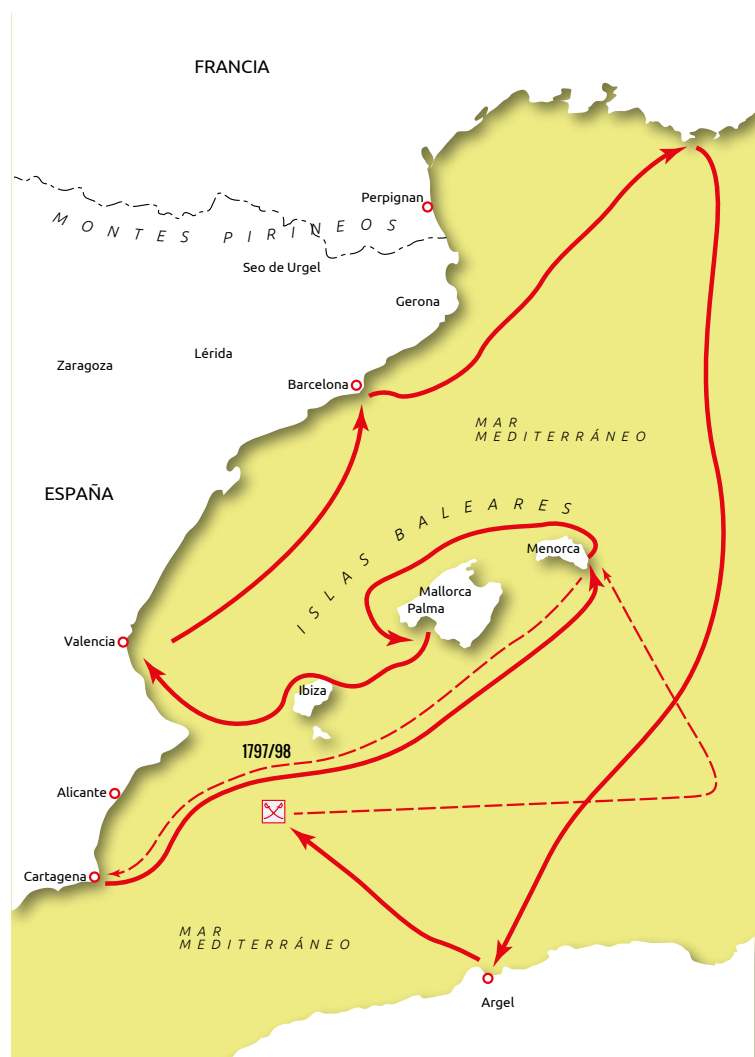


Partida de la Escuadra Libertadora del Perú. Óleo. Autor: Antonio Abel (1879-1945). Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.



Transporte Armado Villarino. Óleo. Autor: A. A. Silvestrini. Museo Naval de la Nación.

- Perú, inició luego de la batalla de Maipú los preparativos de la operación anfibia sobre el Perú.
- Desde el 20 de agosto de 1820, como Capitán General del Ejército de Chile al mando del Ejército Libertador del Perú y de la Escuadra de Chile al mando del Almirante Crochane, ejecutó la operación anfibia que culminaría el 28 de julio de 1821 al declarar, en Lima, la independencia del Perú.
- Del 8 de febrero a principios de marzo de 1822, realizó el primer viaje a Guayaquil para entrevistarse con Simón Bolívar; no se realizó la entrevista por estar Bolívar aún en campaña en la actual frontera entre Ecuador y Colombia.



La Ruta de San Martín en España, navegaciones entre 1797 y 1798 de la fragata *Santa Dorotea* (línea entera) y de bergantines a Menorca y Cartagena. Basado en el detalle del Anexo 1 de la obra *Vida de San Martín en España*, Cnl. Héctor J. Piccinali, Buenos Aires, 1977

- En julio y agosto de 1822, embarcó en la goleta *Macedonia*, que desde Lima lo condujo a Guayaquil donde, entre el 26 y 27 de julio, mantuvo la entrevista con Simón Bolívar, y regresó a Lima.
- Del 22 de septiembre al 12 de octubre de 1822, fue de Lima a Valparaíso a bordo del bergantín *Belgrano*; de allí, cruzó a Mendoza.
- Del 10 de febrero al 23 de abril de 1824, a bordo del buque mercante de bandera francesa *Le Bayonnais* fue de Buenos Aires a El Havre, como pasajero, junto con su hija de 7 años, e inició su ostracismo en Europa.
- Del 21 de noviembre de 1828 al 12 de febrero de 1829, regresó desde Falmouth a bordo del *Countess*

of *Chichester*, casi finalizado el viaje en Montevideo, se enteró de la grave situación que se vivía en Buenos Aires luego del fusilamiento de Manuel Dorrego; llegó el 6 de febrero de 1829 hasta Balizas, frente mismo a Buenos Aires; permaneció a bordo y, el 12 de febrero, regresó a Montevideo, donde pudo completar los trámites que necesitaba realizar en tierra americana para luego volver a su ostracismo en Europa.

- Hay una noticia periodística de época que dice que el trayecto de Buenos Aires a Montevideo lo habría hecho a bordo del bergantín de guerra de la provincia de Buenos Aires *General Rondeau* y que habría llegado a Montevideo el 14 de febrero.



Captura de la fragata *Santa Dorotea* por el HMS *Lion* el 15 de julio 1798.
Autor: Thomas Whitcombe. 1816. Museo Marítimo Nacional, Reino Unido.

- El 6 de mayo de 1829, zarpó de Montevideo en definitivo retorno a Europa a bordo del barco *Lady Wellington*.
- Del 22 de abril al 28 de mayo de 1880, se trasladaron los restos del Libertador General San Martín desde el puerto de El Havre hasta Buenos Aires a bordo del transporte de guerra *Villarino*.

De todos estos, veremos en detalle el embarco como teniente de infantería en 1797 y 1798 a bordo de la fragata *Santa Dorotea* y la operación anfibia a su mando desde Chile para liberar el Perú.

La fragata *Santa Dorotea* había sido construida en 1776 en el Arsenal Militar del Ferrol, Galicia, sobre el Mar Cantábrico. En 1797/98 su armamento consistía en 20 cañones de a 12 libras y 8 obuses de a 32 libras. Sus dimensiones eran 49 m de eslora, 13,7 m de manga, 6,1 m de puntal y desplazaba 614 toneladas. Su tripulación para períodos de guerra era de 18 oficiales y guardiamarinas, 185 hombres entre gente de mar y artilleros, y 100 soldados de infantería de marina.

El 14 de febrero de 1797, durante la guerra anglo-española (1796-1802), se había desarrollado la batalla naval de San Vicente en el extremo occidental de la costa portuguesa del Algarve. España se encontraba en aquel momento aliada a la Francia revolucionaria merced al Tratado de San Ildefonso de 1796. La escuadra española, de 39 naves y 2638 cañones, había zarpado de Cartagena, y luego de un fuerte temporal antes de arribar a Cádiz, fue interceptada por la

flota inglesa al mando de John Jervis, secundado por Horatio Nelson, con solo 22 naves y 1430 cañones.

Ante la derrota, la Armada española procedió a alistar a son de mar un mayor número de unidades, entre ellas la fragata *Santa Dorotea*, que se encontraba en Cartagena; ante la falta de tropas de infantería de marina en condiciones de embarcar, se le asignó un destacamento de 100 hombres del Regimiento de Murcia al mando del entonces Segundo Teniente José Francisco de San Martín, que se presentó a bordo el 23 de junio de 1797.

La *Santa Dorotea*, junto con las fragatas *Pomona*, *Proserpina* y *Santa Casilda*, formaron una división al mando del Capitán de Navío Félix O'Neill, que operó en aguas del Mediterráneo y cumplió numerosas campañas, comisiones y navegaciones.

San Martín participó en todas las navegaciones de la *Santa Dorotea* por el Mediterráneo y «cruzó», como dicen los marinos, las costas y aguas del Levante y las islas Baleares, escoltando mercantes, conduciendo caudales, armamento y pertrechos, y persiguiendo embarcaciones corsarias. Recalaron varias veces en los puertos de Alicante, Mallorca, Mahón, Málaga, Almería, Argel y Barcelona, y siempre regresaron a Cartagena, su base natural. San Martín no se conformaba con cumplir superficialmente su obligación de mandar la guarnición de a bordo y se dedicó a estudiar las ciencias de los oficiales de marina y a alternar con ellos en las guardias de mar.



Encuentro de San Martín y Belgrano (detalle). Óleo. Autor: Tomás del Villar. Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.

Durante todos esos meses, además de la convivencia con las gentes del mar, San Martín tuvo la oportunidad de conocer los límites que imponen los elementos, los vientos y las marejadas a la voluntad de los hombres, mucho más relevantes en esa época de la navegación a vela que en nuestros días. Así, tuvo la oportunidad de vivir a bordo temporales que, en más de una ocasión, produjeron serias averías a la *Santa Dorotea*; asimismo, en numerosas oportunidades, no pudo avanzar en la dirección deseada durante varios días e, incluso, semanas por la persistencia de vientos contrarios.

El 17 de mayo de 1798, la división de fragatas que formaba la *Santa Dorotea* fondeó en Tolón, principal puerto militar de Francia en la costa del Mediterráneo, mientras cumplía una misión reservada relacionada con la posible provisión de pólvora francesa a España, que no se concretó por no alcanzar la calidad de la que se producía en Cartagena.

Al arribar las naves españolas, estaba fondeada la Escuadra de la República Francesa, compuesta por 15 navíos, 12 fragatas y otras naves menores junto con un convoy de más de 100 «velas», que tenía a bordo un ejército de 20 000 hombres y su tren (apoyo logístico) a las órdenes de Napoleón Bonaparte.

Los oficiales y las tripulaciones de las naves españolas fueron muy agasajados justamente por Napoleón, cuyo prestigio crecía después de sus campañas de Italia y Austria. Al día siguiente de arribar, Napoleón ofreció una recepción a la que acudieron varios españoles y en la que, se dice, se acercó al joven San Martín, cuyo uniforme se destacaba entre los demás y, tomando con su mano un

botón de la casaca, leyó en voz alta el nombre de su regimiento: «Murcia».

Durante la estadía de la división en Tolón, la gran fuerza militar integrada por la escuadra francesa y el ejército embarcado se hicieron a la mar sin revelar su destino. Era justamente el inicio de la campaña de Egipto, un revés militar francés provocado por la acción naval inglesa comandada por Nelson en la batalla del Nilo o Aboukir, pero que representó un gran avance del conocimiento en Europa sobre el Antiguo Egipto. Al respecto, el comandante de la división de fragatas, Capitán de Navío Félix O'Neill, informó a sus superiores que en puerto solo quedaban tres navíos y dos fragatas, cuyo mal estado les impidió seguir la expedición.

Este contacto del joven San Martín en Tolón con la Revolución Francesa, en la época más republicana del Directorio, —gobierno pujante, sereno, vencedor en Europa, camino de Malta y Egipto—, supuso para San Martín el conocimiento de un nuevo mundo lleno de vivencias extraordinarias.

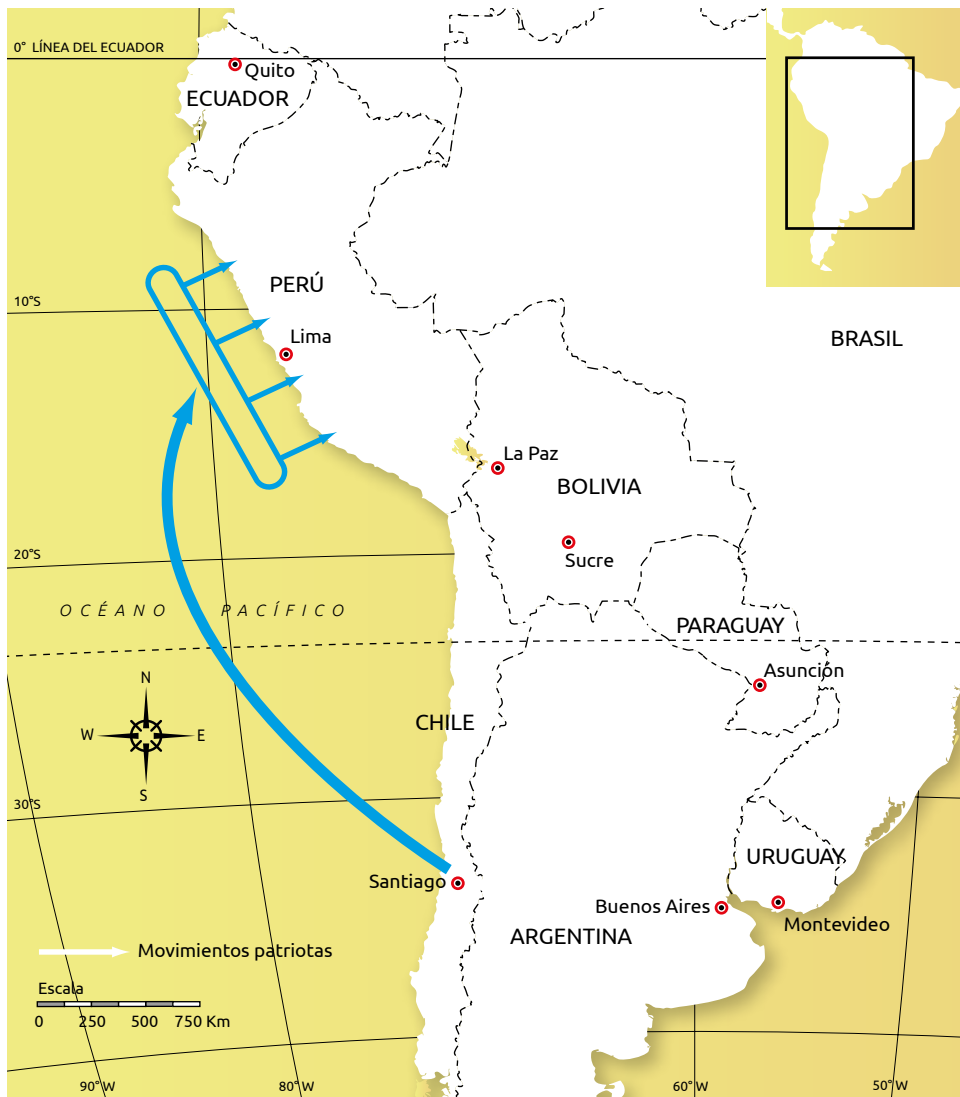
También se encontró con la cultura francesa y pudo visitar a sus anchas numerosas librerías, que tenían todas las obras que no podían entrar en España por ser portadoras de las ideas revolucionarias entonces en boga.

Allí se inició su gran predilección por la lengua y los libros franceses; estos últimos constituyeron, más tarde, las cuatro quintas partes de la biblioteca que poseyó durante su permanencia en América.

Asimismo, en la Francia de finales del siglo XVIII, los revolucionarios franceses efectuaron numerosos actos de propaganda entre los extranjeros que los visitaban, sobre todo con las tripulaciones de los barcos, y en estas actividades no estaban ajenas las logias masónicas, protegidas y estimuladas por Napoleón.

El 17 de junio, las fragatas zarparon de Tolón y regresaron a Cartagena el 2 de julio. En esta oportunidad, embarcó en la *Santa Dorotea* el piloto D. Pablo Guillén, quien, cuando después fue teniente de navío, fue el último comandante español de las Islas Malvinas.

La siguiente comisión de la división de fragatas fue a Argel en el norte de África y, al regresar, sufrió una tormenta que desarboló el mastelero de velacho y el juanete mayor de la *Santa Dorotea*, lo cual disminuyó considerablemente su marcha.



Plan de San Martín.

La campaña anfibia del General San Martín.
Plano 2. BÜSSER, CARLOS.
Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.

Cruce de los Andes. Óleo.
Autor: Pedro Maggi.
Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.

El 15 de julio, la división de fragatas se encontró con un potente navío inglés, el *Lion*, de sesenta y dos cañones y artillería muy superior de calibre a la que montaban las fragatas. El *Lion*, al ver muy débil a la *Santa Dorotea* por sus averías, con solo cinco cañones montados, se lanzó denodadamente a por ella y se estableció un bizarro y largo combate de cuatro horas, en el que la *Dorotea* sufrió un duro castigo con gran parte de su dotación fuera de combate entre heridos y muertos, a pesar de los intentos de ayuda de las otras fragatas que, luego, decidieron retirarse. El comandante de la *Dorotea* finalmente se rindió con honor.

San Martín y el resto de los sobrevivientes quedaron prisioneros de los ingleses y fueron trasbordados en alta mar a un bergantín con bandera de Ragusa que entró en el puerto de Mahón (Menorca), donde dejó a casi todos los extripulantes de la *Santa Dorotea*, incluido San Martín.

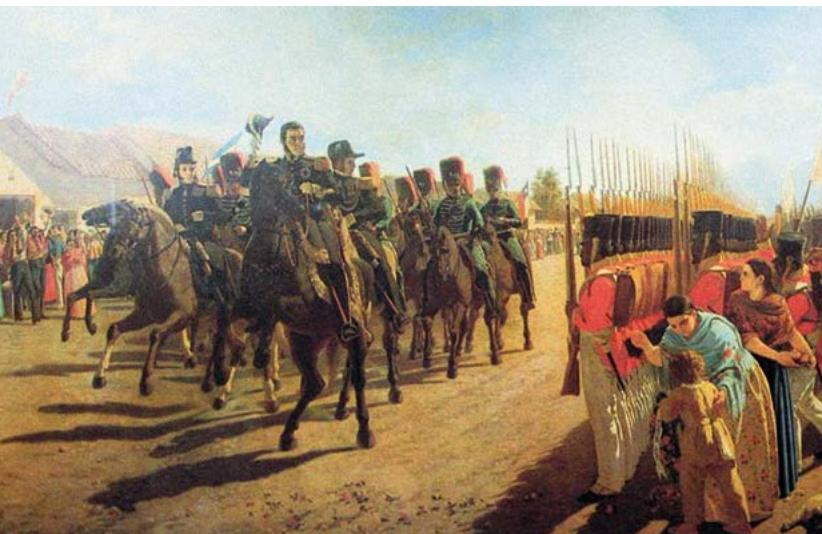


Desde allí, pocos días después, embarcaron en un bergantín español que los llevó hasta Cartagena, donde llegaron el 9 de agosto, 25 días después del desigual combate naval.

Desde ese día, San Martín se mantuvo en carácter de prisionero bajo palabra o compromiso de honor de no tomar



Captura de la fragata María Isabel el 17 de noviembre de 1818. Atribuido a Contreras de la Cruz. Museo Naval y Marítimo. Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada de Chile.



Revista de Rancagua. 2 de abril de 1820. Óleo. Autor: Juan Manuel Blanes (1830-1901). Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.

las armas contra los ingleses hasta mayo de 1801, fecha en que se produjo un canje de prisioneros que lo incluyó, aunque la guerra continuó hasta marzo de 1802.

Mitre, sobre este período de inactividad militar de San Martín, refiere que se dedicó a perfeccionar sus conocimientos matemáticos y a su afición artística de colorear marinas; hay que resaltar que su paso a bordo de la *Santa Dorotea* y su desempeño frente al navío *Lion* fueron un timbre de honor reconocido a todos los tripulantes, tanto por los españoles como por sus adversarios, los ingleses.

San Martín guardó un recuerdo imborrable de su estancia en la ciudad francesa y de los marinos franceses que

conoció. En el dormitorio donde falleció, tenía colgadas de las paredes varias láminas que representaban escenas de la batalla de Abukir, en las que figuraban los buques franceses que él había conocido al zarpar de Tolón.

Por último, los conocimientos que adquirió San Martín en este período naval influyeron grandemente en su formación militar y le inculcaron una faceta de carácter naval, poco corriente en la mayoría de los oficiales del Ejército, que le permitiría, años más tarde, acometer con éxito la campaña libertadora del Perú.

Así, entramos en la segunda oportunidad en que San Martín se relacionó con acciones navales, que veremos en mayor detalle:

La campaña libertadora del Perú.

Primero fue la idea.

San Martín habría empezado a concebir en Europa la idea de su plan continental, en España o, más probablemente, en su corta permanencia en Inglaterra.

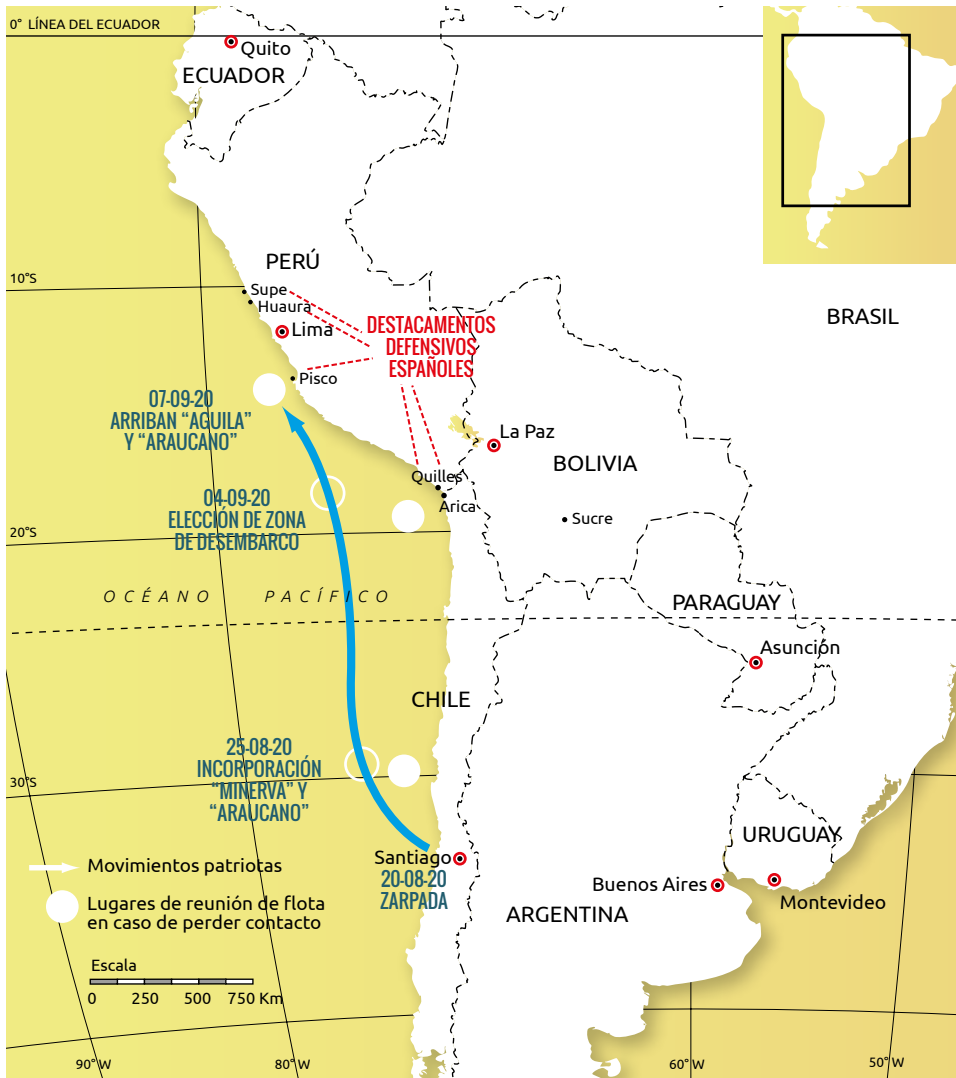
¿Conoció los planes que estudiaban los ingleses desde hacía 35 años?

A ese posible conocimiento sumaba su experiencia militar personal: la campaña en alta montaña a través de los Pirineos durante la Guerra del Rosellón (1793-1795) y su experiencia embarcado —que acabamos de ver— entre 1797 y 1798.

Mientras permaneció al mando del Ejército del Norte a principios de 1814, conoció las dificultades para llevar la ofensiva a través del Altiplano por boca de quienes ya lo habían intentado: Belgrano, Güemes, Dorrego, Paillardell, Vera y Guido: un largo recorrido a través de la inhóspita meseta altoperuana, el clima extremo, la falta de agua, un solo camino hasta el Titicaca, todo arriba de los 3500 m de altura.

Así, San Martín terminó de convencerse de que se debía utilizar un camino estratégico distinto para llegar al centro del imperio español en Sudamérica.

El primer registro de lo que sería el Plan Continental presentado al Director Supremo Pueyrredón durante 1816 fue lo expresado por el Libertador en una carta del 22 de abril de 1814 dirigida a Nicolás Rodríguez Peña:



Travesía desde Valparaíso a Paracas.
La campaña anfibia del General San Martín.
Mapa 6. BÜSSER, CARLOS.
Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.

Desembarco en Paracas
(8 de septiembre de 1820). Autor: Raúl Vizcarra. Acuarela. Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.



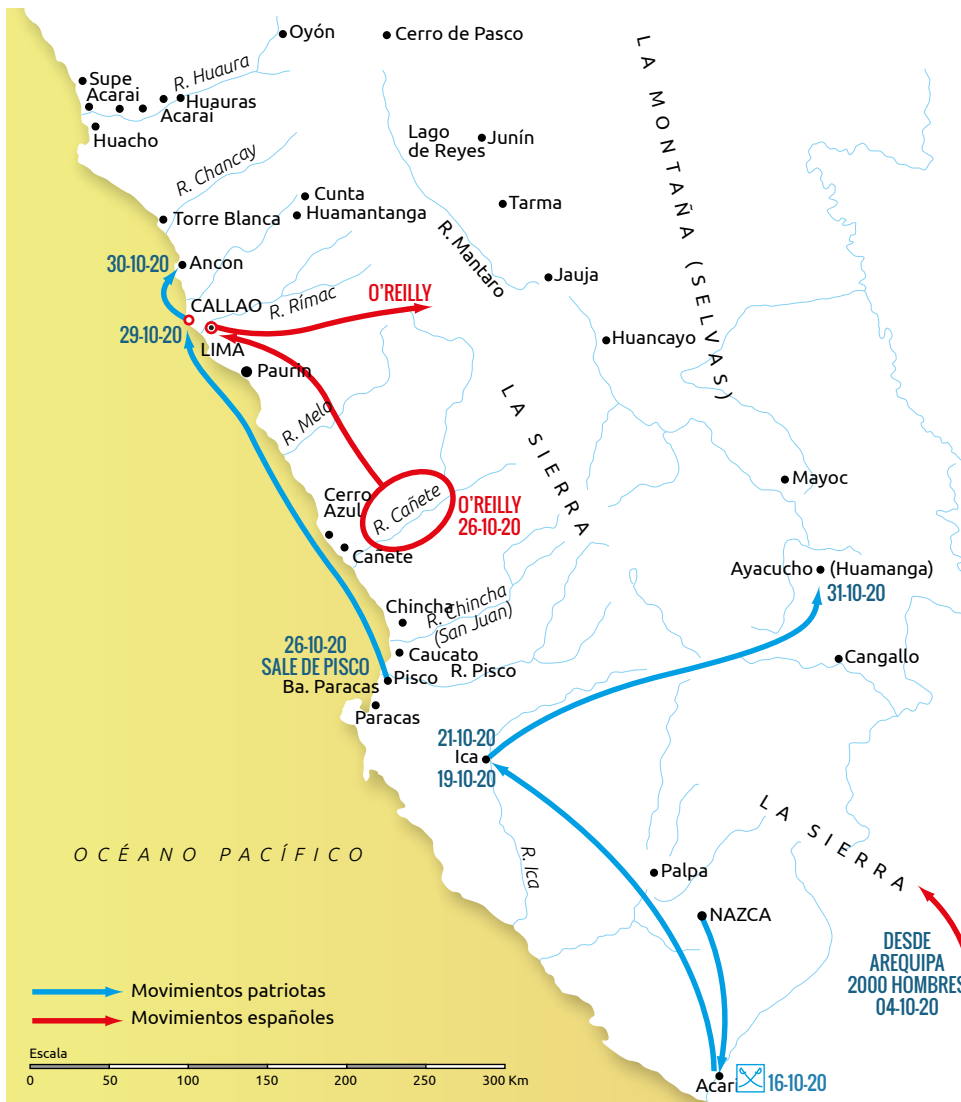


Desembarco del ejército Libertador en Pisco.
Autor: Carlos Wood (1792-1856). Museo Histórico Nacional de Chile.

«... ya le he dicho a usted mi secreto, un ejército pequeño y bien disciplinado en Mendoza para pasar a Chile..., aliando fuerzas pasaremos por mar a tomar Lima: ese es el camino...».

Poco después, mientras se reponía en Córdoba, San Martín conoció la victoria de la escuadra patriota al mando de Brown que llevó a la caída de Montevideo, que también ya comentamos, y pidió ser designado gobernador de Cuyo, desde donde podría llevar adelante sus planes.

Antes de la caída de la Patria Vieja chilena, producida por la derrota de Rancagua a principios de octubre de 1814, la empresa de atacar por mar a Lima no requería el paso previo de cruzar los Andes con el ejército listo al combate, sino que, como se hizo luego en 1820, solo necesitaba, además del dominio del mar, alistar el ejército en



Segunda quincena de octubre de 1820. Campaña de Arenales en la sierra. Reembarco del ejército y desplazamiento hacia el norte. Movimientos españoles. *La campaña anfibia del General San Martín.* Mapa 9. BÜSSER, CARLOS. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.

cercanías del puerto de zarpada. Sin embargo, a partir de entonces, la liberación de Chile debió ser incluida como paso previo.

El pensamiento de San Martín con respecto a la utilización del poder naval para la liberación de Chile y el Perú fue madurando con el auditor del Libertador, el Dr. Bernardo Vera, en Mendoza, y con Tomás Guido en Buenos Aires; este último lo plasma en la Memoria que presentó, como Oficial Mayor de la Secretaría de Guerra, al Director Supremo el 20 de mayo de 1816, luego de haber compartido con el Libertador una temporada de recuperación en Córdoba.

No obstante las previsiones detalladas, en la primera parte de su plan, el cruce de los Andes y la liberación de Chile, San Martín tuvo que resignar el apoyo naval por falta de recursos, lo cual no le permitió continuar sin solución de continuidad su empresa y la encaminó hacia su objetivo central: Lima.

Segundo fue la preparación.

Traspuestas las alturas de los Andes y a poco de la victoria de Chacabuco, comenzó esta preparación que tuvo contratiempos, y se realizó en dos esfuerzos simultáneos: por un lado, lograr el dominio del Pacífico por parte de los patriotas y, por el otro, alistar el ejército expedicionario.

La estrategia libertadora de San Martín exigía imprescindiblemente el dominio táctico del Pacífico a fin de transportar con seguridad la fuerza expedicionaria que debía invadir el Perú mediante la creación de un poder naval adecuado, a cuyo fin debían empeñarse tanto las Provincias Unidas como Chile.

En 1817, representantes porteños y trasandinos debían comprar y armar en los Estados Unidos dos fragatas y otros armamentos navales en Inglaterra.

Mientras, en Santiago, se daban los primeros pasos para crear de la nada una fuerza naval patriota en el Pacífico.

El primer buque fue el bergantín español *Águila*, abordado en Valparaíso. Con los primeros buques, fueron creados la Comandancia de Marina, la Comisaría y el Arsenal. Esta pequeña fuerza operó contra transportes realistas, pero evitando la fuerza realista bloqueadora de Valparaíso.

En marzo de 1818, se incorporaba en Valparaíso la fragata *Lautaro*, que luego de la victoria de Maipú, al mando de Blanco Encalada, enfrentó a la fragata realista *Esmeralda* y, aunque no logró capturarla, permitió levantar el bloqueo de Valparaíso.



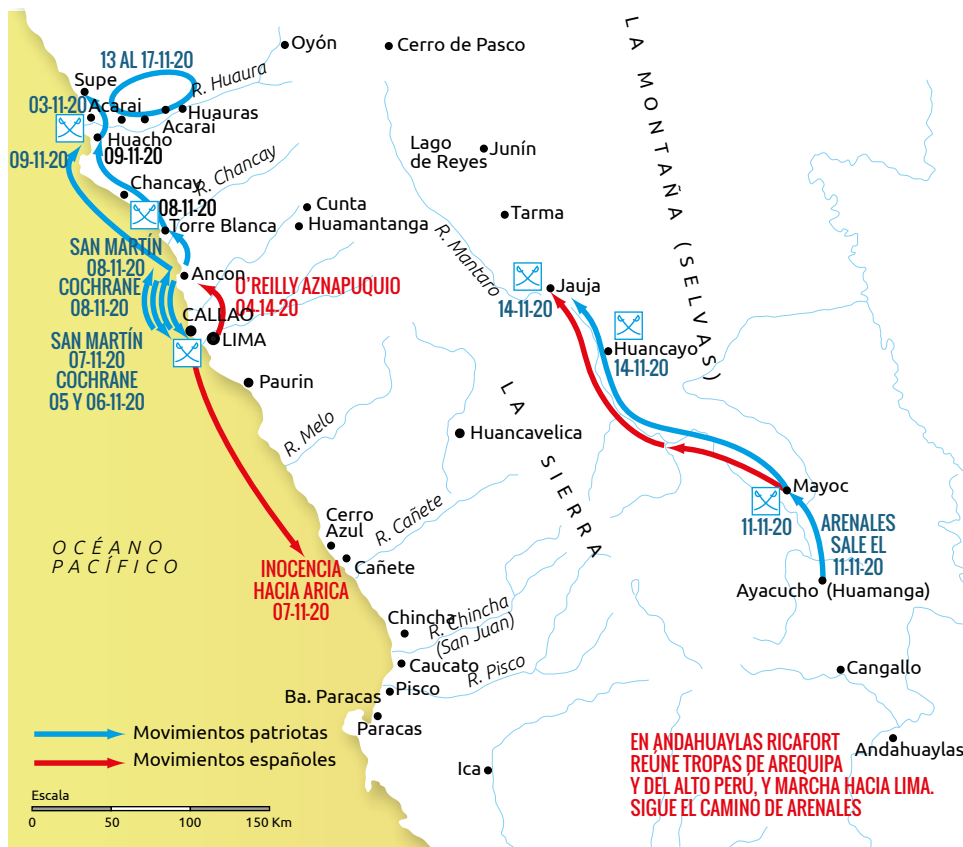
Audaz captura de la Esmeralda en el Callao por Lord Thomas Cochrane. Del 5 al 6 de noviembre de 1820. Grabado pintado 1906.

Durante ese año, se incorporaron el navío *San Martín*, la corbeta *Chacabuco* y el bergantín *Araucano*. Al mando de Blanco Encalada, esa escuadra se alejó de Valparaíso con 4 naves y retornó el 17 de noviembre victoriosa, en medio de la algarabía del pueblo, con una fragata realista de 40 cañones y 7 transportes que venían todos desde España.

Esta brillante acción, que incluyó la caída de Talcahuano, terminó con la preponderancia naval realista en el Pacífico; el efecto militar fue tremendo, y el virrey dispuso mantener la Escuadra realista a la defensiva en El Callao y dejó las líneas de comunicaciones marítimas a la voluntad del poder naval patriota.

También en noviembre, llegó a Valparaíso lord Thomas Cochrane, y se conformó una nueva plana mayor de la Escuadra con el Vicealmirante Cochrane y el Contraalmirante Blanco Encalada al frente.

Entre 1819 y 1820, la escuadra chilena al mando de Cochrane efectuó exitosas expediciones desde Guayaquil a Chiloé e, incluso, al Callao y asaltó Valdivia, se mantuvo entrenada y dispuesta para escoltar el Ejército Libertador. Esas campañas incluyeron acciones contra los buques realistas en El Callao, bloqueos y saqueos a puertos, guerra al comercio, y para azuzar el espíritu patriótico.



Primera quincena de noviembre de 1820. Operaciones de Arenales en la sierra. Movimientos de la escuadra patriota. Captura de la *Esmeralda*.

La campaña anfibia del General San Martín. Mapa 10. BÜSSER, CARLOS. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.

El otro esfuerzo, el alistamiento del ejército, estuvo más influenciado por la situación tanto en Chile como en la Provincias Unidas entre 1818 y 1820.

Después de la victoria de Maipú, San Martín viajó nuevamente a Buenos Aires, pero esta vez el ambiente fue menos favorable que el año anterior para suministrar nuevos recursos, no solo por las penurias financieras del gobierno, sino porque el escenario rioplatense tenía sentimientos y objetivos diferentes de los del Libertador.

En 1819 apareció el peligro de una expedición desde España contra Buenos Aires; San Martín repositionó el ejército de los Andes sobre la ruta de Uspallata, y un reducido grupo llegó a cruzar a Mendoza.

Finalmente, al conocerse que la expedición desde Cádiz no vendría, en noviembre de 1819 el Libertador decidió la «desobediencia histórica» y desoyó el pedido de marchar con sus hombres a Buenos Aires y cruzó hacia Chile, donde llegó enfermo en enero de 1820, para activar la marcha a Lima.

Cochrane, durante estas vicisitudes, aspiró a suplantarse a San Martín en el mando de la expedición proponiendo excursiones marítimas con efectivos reducidos y bajos cos-

tos, pero con objetivos más cercanos a saqueos de puertos y a guerra al comercio que a lograr la liberación del Perú.

Ya en 1820, el siguiente hecho significativo fue el Acta de Rancagua del 2 de abril, ante la disolución del poder nacional de las Provincias Unidas al caer el Directorio y disolverse el Congreso, en la cual todos los oficiales del Ejército de los Andes, basándose en el origen del mandato sobre el ejército, que consideraron del pueblo de las Provincias y no del gobierno, reafirmaron a San Martín como su jefe. Poco después, O'Higgins reconoció los grados de todos esos oficiales en el ejército de Chile.

Así, ya logrado el dominio del Pacífico y reunidos en Chile el Ejército de esa Nación y el Ejército de Los Andes, se pudo iniciar la operación. El 6 de mayo, San Martín fue designado Generalísimo de la expedición, con autoridad sobre el Ejército Libertador del Perú y también sobre la escuadra. Pocos días después, se inició la concentración de las fuerzas expedicionarias en Quillota, cerca de Valparaíso.

La operación anfibia por emprender comprendía unos 300 jefes y oficiales a cargo de 4100 soldados que se embarcarían en 16 transportes que serían escoltados por la escuadra integrada por un navío, dos fragatas, dos corbetas, tres bergantines y once cañoneras, tripulada por 2500

Abril de 1821.
Operaciones españolas y patriotas en la sierra.
Operaciones anfibas patriotas y reacciones españolas.
Demostraciones anfibas próximas a Lima. Segunda campaña de la sierra.

La campaña anfibia del General San Martín.
Mapa 16. BÜSSER, CARLOS. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.



hombres; los transportes portaban, también, 800 caballos, municiones y armamentos para organizar fuerzas peruanas patriotas: 35 cañones, 15 000 fusiles y 2000 sables, además de víveres y de forraje para largos meses.

El alistamiento y su organización se destacaron por la eficiencia demostrada por San Martín, lo que representa un alto galardón para el Libertador, como ya lo había puesto de manifiesto elocuentemente en el Cruce de los Andes. Insumió unos tres meses, y el embarco de la carga y del personal exigió quince días.

El gobierno de Chile, con sabia previsión, fijó que el Capitán General del Ejército don José de San Martín era el jefe a quien el Gobierno y la República confiaban la exclusiva dirección de las operaciones, a fin de que las fuerzas expedicionarias de mar y tierra pudieran operar combinadas y simultáneamente recibieran un solo impulso.

El 19 de agosto de 1820, al amanecer, dio principio el embarco del Ejército que finalizó el día 20. El convoy estaba formado por catorce transportes con una capacidad de porte bruto de unas 6000 toneladas, más tres buques que seguían de cerca la Expedición como cantinas móviles. La escolta armada era de siete unidades de guerra con 231 cañones y 1928 tripulantes.

A proa del convoy, la *O'Higgins* con la insignia de Cochrane y, a popa, el *San Martín*, con la insignia del jefe de la Expedición Libertadora y Capitán General de Chile, apoyado por la Independencia.

Por la tarde del día 20 de agosto, rompió la marcha la Expedición con una salva de artillería; iba a enfrentar en su propio terreno a un ejército regular cinco veces superior en número.

La travesía fue pródiga en incidentes característicos de un viaje en convoy de varios días en mares hostiles; hubo nieblas, calmas y algún mal tiempo. Las zonas de desembarco elegidas, Paracas y luego Huacho, no presentaban problemas náuticos.

El 7 de septiembre de 1820 por la tarde, luego de 16 días de navegación, las naves fondearon en la bahía de Paracas, siete millas al sur de Pisco. Durante la travesía, se extraviaron 3 transportes, que llegaron a destino con una semana de atraso; todos los que salieron de Valparaíso llegaron a Paracas.

El día siguiente, comenzó el desembarco de la tropa con Las Heras al frente; no encontraron oposición. En Pisco y en los alrededores, la Expedición se reaprovisionó bien, incluso de armas. La Escuadra capturó algunos buques.



Entrevista de Punchauca entre el Virrey del Perú José de la Serna y el Libertador José de San Martín. Autor: Juan Lepiani (1864 – 1933). Casona antigua Punchauca en Carabayllo Perú.

No hubo resistencia en tierra, y la fuerza terrestre realista se replegó a Ica.

San Martín, pocos días más tarde, estableció su cuartel general en Pisco. Recién dos semanas después del arribo a Paracas se avistaron las fragatas realistas *Esmeralda* y *Venganza*; una división de cuatro unidades las persiguió, y regresaron a los tres días para no desguarnecer el convoy.

A fines de septiembre, San Martín acordó con el virrey una suspensión de hostilidades para realizar negociaciones en Miraflores; estas fracasaron y, al mes de iniciado el desembarco, el General Arenales rompió la marcha de la Primera Expedición a la Sierra.

Después de permanecer en Paracas casi dos meses, el convoy y la Escuadra dieron a la vela hacia el norte; frente a El Callao, la Escuadra hizo una demostración o diversión de tiro con una bombardera y varias cañoneras contra las cañoneras realistas, y continuó hacia la bahía de Ancón, 18 millas al norte de El Callao, donde parte de la Escuadra Libertadora quedó bloqueando el puerto. Simultáneamente, llegaba la goleta de guerra ecuatoriana *Alcance*, que traía la noticia de la independencia de Guayaquil.

Con un grupo de «supervalientes», pocos días después Cochrane capturó, dentro de El Callao, en su fondeadero, a la fragata *Esmeralda*.

Luego de permanecer poco más de 10 días amenazando desembarcar en Ancón, el convoy zarpó rumbo al norte

mientras la Escuadra volvía hacia El Callao para hacer un bloqueo cerrado.

Al día siguiente, el convoy fondeó en Huacho, puerto de Huaura, 70 millas al norte de El Callao, donde desembarcó el resto del ejército.

En las siguientes semanas, el batallón Numancia se sublevó y se pasó a las filas patriotas; se produjo un levantamiento general en Trujillo y el departamento de Piura se pronunció por la causa emancipadora. En cinco meses, el ejército realista perdía más de 7000 hombres; a fines de enero de 1821, después de varios movimientos de tropa, del convoy y de la Escuadra, se produjo el derrocamiento del Virrey Pezuela, que fue reemplazado por La Serna.

A mediados de marzo, zarpó de Huacho la Primera Expedición a Puertos Intermedios.

A fines de abril, la infantería patriota reembarcó en Huacho y, a bordo del convoy frente a Ancón, amenazó desembarcar, adelantando avanzadas hasta 10 km de Lima. También desde Huacho Arenales, inició la Segunda Expedición a la Sierra que, junto con la amenaza embarcada, mantuvo la presión sobre los realistas.

A principios de mayo, por pedido de un representante de la metrópoli, pero de ideas políticas liberales, llegado de España, San Martín aceptó participar de negociaciones, incluso de una entrevista con el virrey en Punchauca, y el convoy regresó con la infantería a Huacho. Las



Proclamación de la Independencia del Perú. Óleo. 1904. Autor: Juan Lepiani (1864 – 1933). Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú. Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.

operaciones mientras tanto quedaron teóricamente congeladas hasta fines de junio. La negociación terminó con la intransigencia realista, y se reinició el avance patriota hacia Lima, donde los patriotas entraron sin luchar pocos días después.

Esta operación anfibia ideada, preparada y ejecutada por San Martín, que duró poco más de 10 meses, permitió que el 9 de julio de 1821 Lima quedara liberada sin lucha, que el 28 de julio San Martín declarara la Independencia

del Perú y que el 21 de septiembre El Callao, también en forma incruenta, se rindiera incondicionalmente.

Así, San Martín pensó la Liberación del Perú en 1814 y, a partir de ese año, desde Cuyo comenzó a ejecutarla. Primero liberó Chile, luchó para que no se perdiese su esfuerzo en las luchas civiles, y a partir de agosto de 1820 completó dicha liberación del Perú; de este modo, demostró saber aprovechar el mar y las operaciones navales, y proclamó la Independencia del Perú en 1821. ■

BIBLIOGRAFÍA

- ARGUERO, LUIS EDUARDO. «Las siete navegaciones de Don José» *Cielo al Tопо Historias Maríneas*. Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1976.
- BÜSSER, CARLOS. *La campaña anfibia del General San Martín*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.
- DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES. *San Martín y el Mar. Escritos y Conferencias*, Buenos Aires, 1962.
- DESTEFANI, LAURIO H., *Su interés por lo naval*, <http://www.sanmartiniano.gov.ar/documentos/san-martin-militar/documento078>, 3 de mayo de 2017.
- ELETÁ, FERMIN. «San Martín. Influencia del dominio del mar en la Guerra de Liberación de Chile». *Historia Marítima Argentina*, Tomo V, *La Guerra de la Independencia (1810-1824)*, Capítulo XVIII, págs. 581 a 616. Buenos Aires, DEHN, 1987.
- «San Martín. Influencia del dominio del mar en la Guerra de Liberación de Perú y Ecuador». *Historia Marítima Argentina*, Tomo V, *La Guerra de la Independencia (1810-1824)*, Capítulo XVIII, págs. 617 a 647. Buenos Aires, DEHN, 1987.
- GUIDO, TOMÁS. *San Martín y la Gran Epopeya*, Buenos Aires, El Ateneo, 1928.
- GUILLÉN SALVETTI, JORGE. *A bordo de la Santa Dorotea*, <http://www.sanmartiniano.gov.ar/documentos/san-martin-militar/documento077>, 3 de mayo de 2017.
- *A bordo de la Santa Balbina*, <http://www.sanmartiniano.gov.ar/documentos/san-martin-hombre/documento007>, 3 de mayo de 2017.
- GUILLÉN Y TATO, JULIO F. y GUILLÉN, JORGE JUAN. *Las campañas de San Martín en la fragata Santa Dorotea: cuando era subteniente del Regimiento de Murcia, 1798*. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, Cuarto Congreso Internacional de Historia de América, Tomo IV, págs. 407 a 475, 1966.
- MITRE, BARTOLOMÉ. *Campaña Naval del Pacífico*, <http://www.sanmartiniano.gov.ar/documentos/san-martin-militar/documento079>, 3 de mayo de 2017.
- *Origen de la Escuadra Chilena*, <http://www.sanmartiniano.gov.ar/documentos/san-martin-militar/documento080>, 3 de mayo de 2017.
- *Retrato de Cochrane*, <http://www.sanmartiniano.gov.ar/documentos/san-martin-militar/documento081>, 3 de mayo de 2017.
- PASQUALI, PATRICIA. *San Martín. La fuerza de la misión y la soledad de la gloria*, Buenos Aires, Emecé Editores, 2004.
- PICCINALI, HÉCTOR JUAN. *Vida de San Martín en España*, Buenos Aires, Ediciones Argentinas, 1977.

CURRÍCULUM DEL CN (R) TOMÁS MERINO

Ingresó a la Armada en el LNAB en 1966. Promoción XXII, y en la ESNM, en 1972. Egresó en 1975 (Promoción 104). Se orientó en submarinos y comunicaciones. Cumplió funciones en buques y en el EM de la Fuerza de Submarinos y Flota de Mar. En Emden, RFA, integró la primera tripulación del submarino ARA *San Juan*, del que también fue Segundo Comandante y Comandante. Fue Jefe de EM del Área Naval Atlántica, Subjefe de la BNMP y Comandante del transporte ARA *Canal de Beagle*. Se desempeñó como Jefe de Orgánica y de Planeamiento Estratégico en la Jefatura de Planes de la Armada, enlace del MINDEF en el MINREX, Jefe de Comunicaciones Navales y de Alerta de Socorro Satelital y Director de Comunicaciones e Informática de la Armada. Ya retirado, fue Director del Archivo General de la Armada. El INUN le otorgó el título de Licenciado en Sistemas Navales y, en la Universidad de Belgrano, cursó la Maestría en Relaciones Internacionales. En la Escuela de Guerra Naval del IESE, se recibió de Magister en Historia de la Guerra. Es Miembro de Número Académico del Instituto Nacional Browniano, donde se desempeñó como Vicepresidente Segundo entre 2009 y 2013, y actualmente es su Secretario General. Integró, en la Escuela de Guerra Naval del IESE, la Comisión de Historia Militar de la Maestría de Historia de la Guerra. En el proyecto «Guardias Nacionales», fue investigador principal de la Guardia Nacional de Marina.

PARADIGMA,¹ ÉTICA Y CONFIANZA EN EL LIDERAZGO MILITAR

Alberto Zanchetta



El esfuerzo por obtener una comprensión científica o más precisa del liderazgo es un fenómeno relativamente reciente. No existe, en la actualidad, una definición única y aceptada de manera global del concepto de liderazgo, sino diferentes aproximaciones y percepciones sobre él.

El liderazgo es «*el tema más estudiado y, quizás, peor comprendido de las ciencias sociales*»². Por lo cual, esclarecer el concepto de “liderazgo” es un desafío, casi temerario, y hacerlo desde una visión ética, considerando todas las vertientes y dimensiones que incluye en su naturaleza, es aún más osado³. Hay tantas opiniones como definiciones, lo cual hace pensar en la complejidad de lo que significa el mismo y como caracterizarlo. Los motivos de tantos marcos conceptuales, se debe a la diversidad de factores y variables que inciden en el ejercicio del mismo. Lo que lleva a concluir: o bien el tema en sí mismo es de una complejidad importante, o es difícil captar lo específico del mismo.

Durante los últimos veinte años, han surgido una nueva generación de teorías, las mismas se basan en conceptos como: *autodesarrollo, responsabilidad social, elevación de las expectativas y conciencia de los subalternos, visión compartida, compartir poder y dejarse influenciar por los subalternos, etc.*⁴

Los estudios e investigaciones pueden ser clasificados según hagan énfasis en las características del líder, su conducta, su poder e influencia o en factores situacionales. Si la reflexión se centra en los aspectos éticos, tema no menor, el campo se restringe aun más.

La gran cantidad de palabras que se relacionan al “liderazgo” son muy dispersas: *transparencia, ejemplaridad, integridad, prudencia, justicia, audacia, humildad* y una larga fila de vocablos relacionados. El liderazgo no es plano. Los enfoques generan diferentes clasificaciones, o como se entiende la facultad o habilidad de dirigir o liderar. En la actualidad se reflexiona sobre diferentes tipos de liderazgos: *natural, legítimo, autocrítico, carismático, democrático, “laissez faire”, transformacional, tradicional, etc.* Más allá de cualquier clasificación que se realice - que no es el objetivo de este escrito-, el “*hombre-líder*” es, alguien que ejerce o tiene autoridad o ascendiente sobre alguna organización o institución y la dirige o la guía.

El “*liderazgo*” es algo intangible, se configura como una construcción social que viene definida por la relación que se da entre alguien que conduce y otros que son conducidos. Lo importante, es focalizarse en el significado y proceder del “*hombre-líder*”, sin el cual, y sin cuyo accionar, una organización, ni con los medios más sofisticados, podría funcionar.

El mismo es “*la probabilidad de encontrar obediencia dentro de un grupo determinado para mandatos o actividades específicas*”. Un líder debe corroborar su aptitud y competencia a través del éxito repetido de su desempeño y de la satisfacción de sus seguidores (o subordinados). La corroboración mantiene el reconocimiento.

El liderazgo es fundamentalmente el resultado de la percepción social, son las conductas esperadas de una persona que tiene como misión conducir a otros. El mismo es la variable o modo que junto con la estrategia generan el mayor impacto en la transformación de cualquier institución u organización.

Liderar un grupo o equipo, no tener miedo a los cambios, poseer iniciativa, comprender el entorno que rodea a una situación y sus circunstancias, o esforzarse al máximo en cada objetivo o proyecto, son algunas de las características que reúnen los buenos líderes. Sin embargo, su éxito o efectividad también se verá influenciado por la situación en la que se encuentre y la relación con sus subordinados, y la misma se mide por el grado de aceptación que tengan los subordinados de su líder.

De la misma manera, influirán en esta relación, aspectos como la “*confianza*”, el respeto y los sentimientos que tengan los interlocutores.

Durante mucho tiempo, en el caso del líder militar, el mismo, fue identificado como el único importante dentro del proceso de una operación o misión, y todas las responsabilidades caían sobre él. Sin embargo, a través del tiempo y de diferentes estudios se comprobó que el líder

El Capitán de Fragata capellán Alberto Zanchetta estudió en el Seminario Metropolitano de Buenos Aires y en la Universidad Católica Argentina, en la Facultad de Derecho Canónico.

Fue ordenado sacerdote en 1973 por la Arquidiócesis de Buenos Aires. Cumplió varios destinos en parroquias de Buenos Aires (1973-1979) y fue Capellán en el Colegio Champagnad y en el Hospital Fernández (1980-1983) de Buenos Aires.

Es magíster en Ética Social por la Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla, México (2014).

Asimismo, fue profesor de Teología en la Facultad de Filosofía de la Universidad Católica Argentina (1978-1983).

Ingresó a la Armada en 1984. Cumplió destinos en: Flota de Mar (1984-1986 y 1989-1991), Comando de la Infantería de Marina (1987), fragata ARA *Libertad* (1988, 1992 y 1999), Escuela Naval Militar (1993-1998), Dirección de Educación Naval (2000-2002), Canciller del Obispado Castrense (2003-2004), Misión de Paz (Haití) (2005), Jefe Servicio Religioso del Comando de Operaciones Navales (2006) y DGPN (2007-2008). Pasó a retiro en 2009.

Obtuvo el premio «Domingo Faustino Sarmiento» del Centro Naval, por sus artículos: «Cambios profundos, vulnerabilidades peligrosas» BCN N.º 774 en 1995; por su trabajo «¿Necesita un comandante de consejo?», BCN N.º 807 del año 2004 y «Enrique Ernesto Shaw, un oficial singular» BCN N.º 809 en 2004.

1 Paradigma se origina en el griego “*παράδειγμα*” significa: “modelo” o “ejemplo”.

2 Bennis Warren, “*On Becoming a Leader*”, New York: Basic Books (2009) 47-48

3 Existen infinidad de publicaciones y ensayos, tanto civiles como militares, en particular, en inglés y en revistas especializadas referidas a escuelas de negocios.

4 Nannus Burt “*Liderazgo visionario*”, ed. Granica (1992); Kotter John P. “*El Líder del cambio*”, Editorial: McGraw-Hill / Interamericana de México.

no solo debe poseer una serie de características, conductas y competencias adecuadas, también, se constató que, el mismo está influenciado por aspectos como el ambiente y la personalidad de los seguidores.

La práctica del liderazgo exige inteligencia, memoria e imaginación, pero, sobre todo, voluntad, porque, sin esta voluntad de gobernar o conducir, de hacer realidad un proyecto, de emprender una actividad, el liderazgo es inviable. No es suficiente con un acto de voluntad aislado; se necesita una voluntad sostenida a lo largo del tiempo. Es un elemento decisivo para alcanzar resultados aceptables.

Lo que mueve a un líder es su voluntad de proyectar un ideal, llevar a cabo una misión, pero su reto fundamental, es mover y conmover a los subordinados, para que sientan el mismo deseo, o parecido, y de hacer realidad el objetivo correspondiente.

Solo en las adversidades se puede medir cuál es la fuerza de voluntad real de un líder, cómo es su impulso; ya que un líder con poca voluntad vive amenazado porque, poco a poco, se vuelve más frágil y cualquier cosa, por pequeña que sea, le hace desviarse de lo trazado. No hay satisfacción sin sacrificio y renunciadas, a su vez, no hay voluntad si no hay conocimiento de la meta, no se puede amar lo que no se conoce.

Quienes luchan para centrarse en principios éticos consideran la vida como una misión, no como una carrera.

La búsqueda de los rasgos o cualidades de un "líder" ha sido constante en todas las culturas en la historia. A partir de los años 40s la investigación se centró en los estilos de liderazgo desarrollados a través de los actos o comportamientos.

Las últimas guerras mundiales y los conflictos armados, de alta y baja intensidad y en las misiones de paz, a lo largo del siglo XX y XXI, mostraron la necesidad de estudiar los aspectos del liderazgo en nuevos escenarios.

Finalidad del liderazgo. El origen etimológico anglosajón de las palabras líder y liderazgo es "laed", que significa "camino". *Laeden* - el verbo - significa "viajar", se refiere también a la acción de ir con alguien, de "llevarlo de la mano", conducirlo, guiarlo, encaminarlo, orientarlo. Así, un líder es aquel que no sólo acompaña, sino que también muestra a sus compañeros de viaje el camino, la ruta a seguir.

La antigua metáfora del líder como timonel o piloto que guía, encauza y orienta una ruta hacia una meta determinada, sigue siendo válida. Habla de un potencial singular de docencia de una persona, en una organización, Institución, grupo o equipo.

Los líderes, suelen ser, agentes de cambio: personas cuyos actos afectan a otras personas más que los actos de otras personas los afectan a ellos⁵. Aparece como modelo que encarna lo que dice y da prioridad a la orientación en los valores, con el fin de lograr, que ese descu-

brimiento y encarnación en los mismos se haga realidad en los subordinados.

Documentos, libros y artículos que pretenden identificar los ingredientes de un liderazgo eficaz proliferan, sin embargo, sus conclusiones acerca de lo que hacen los líderes son a menudo confusas e incluso contradictorias.

Aunque no se pueda afirmar que haya una teoría universal de liderazgo, existe acuerdo en que para considerar el concepto de líder es necesario hacerlo simultáneamente desde la interacción de tres variables⁶: *el líder con su personalidad, sus percepciones y sus recursos, los seguidores con su personalidad, y el contexto relacional donde se desenvuelve o actúa el mismo*. Pero hay una diferenciación entre liderazgo y dominio, el liderazgo sólo se aplica cuando la influencia es voluntariamente aceptada o compartida.

Muchas personas se preguntan hoy día: *¿Es posible para una persona liderar una organización, una institución, un equipo, al margen de los principios éticos?* La respuesta es obvia: sí lo es. Lo que sucede, es que un mal liderazgo provoca, a la larga, el fracaso de una organización o institución por un mal desempeño. Un liderazgo puede ser eficiente, diligente y hasta beneficioso, pero no por ello tiene que ser considerado como ético. El liderazgo es un medio para alcanzar un fin, pero no de cualquier manera.

Las relaciones humanas siempre consisten de un complejo entramado de poder, jerarquía y dominación, y es por eso, que hoy en día una de las formas más importantes y efectivas para hacer que un vínculo entre individuos funcione es la guía de un buen liderazgo. El mismo, al igual que la sociedad y la tecnología, evoluciona convergiendo sobre los valores de las naciones y los derechos humanos vigentes. Los valores no es que dejen de existir, suelen y pueden adaptarse a cada momento para ser mejor comprendidos, pero, a su vez, deben estar escritos en un idioma que la sociedad entienda.

La escala de valores, en parte, depende de la relevancia que cada uno tenga para marcar el rumbo a seguir, cuando se encuentran perdidos en un mundo de incertidumbre.

¿Qué distingue a un líder? Un concepto aceptado del liderazgo, es el que se centra en la moral y valores que un *hombre-líder* debe poseer, y que los miembros de una sociedad encuentran apropiados y deseables.

Se acepta, que el tema de la ética es algo importante para el desempeño del mismo, porque, provoca un proceso de influencia, lo que permite enfocar adecuadamente a los subordinados para lograr la meta o misión correspondiente de modo correcto; y que, esos valores, que posee un líder, tengan también un impacto, en el establecimiento de la organización o Institución respectiva.

Los estudios modernos, dan una gran importancia a los valores éticos encarnados en la personalidad de un

5 Bass, B. M. "Leadership, psychology, and organizational behavior". New York. Harper (1960).

6 Peiró J. M. "Psicología de la Organización". Madrid. Universidad Nacional de Educación a Distancia (1991).

“*hombre líder*”. Dilucidar, uno por uno, o hacer un listado de las características o atributos del mismo, sería una tarea complicada y difícil.

En el ámbito militar, la historia ha mostrado líderes de muy diversa personalidad, y muchos de ellos, no coinciden con el estereotipo que se maneja hoy habitualmente.

El liderazgo del pasado no es el idóneo, quizás, para afrontar los complejos problemas actuales. Aquel se basaba en un tipo de individuos que se destacaba por su valentía y habilidades desmedidas, individuos tocados por una especie de varita mágica.

Desde el comienzo de la historia hasta nuestros días han existido personas, en muy diferentes sectores de actividades, que, con su forma de actuar, han ejercido una influencia importante, y algunos, dejaron una impronta en la historia.

Más que líderes que realicen grandes hazañas, lo que se necesita en esta época, son líderes comprometidos con su actividad específica y con ilusión. La misma, es un modo de desvivirse. Desvivirse es la forma suprema del interés. Y un líder debe estar convencido de que merece la pena desvivirse y trabajar con esmero e integridad por el bien de la sociedad a la que se sirve, con profesionalidad; y la vida militar no escapa a esta idea. La base del liderazgo está íntimamente ligada al carácter e idiosincrasia de los ciudadanos que conforman una sociedad.

El liderazgo en las Fuerzas Armadas del siglo XXI, no se puede ejercer de la misma forma que se ha hecho en el pasado. Como dijo Einstein, «*si buscas resultados distintos, no hagas siempre lo mismo*».

Lo que aquí se intenta reflexionar y marcar, es, sobre todo, el aspecto de la “confianza” con que debe contar un líder y su “valoración ética”.

*“Antes que sea un honor, el liderazgo es confianza; antes que sea un llamado a la gloria, el liderazgo es un llamado al servicio; antes que nada, por siempre y para siempre, el liderazgo es la voluntad de servir”*⁷.

La ética en el ejercicio del liderazgo. Quizás, alguien se podría interrogar, sobre el “porqué” de una ética en una actividad que aparentemente nada tiene que ver con una clase de filosofía. La ética, es parte de la filosofía, y todo hombre debe poseer una filosofía de vida. La ética tiene por objeto guiar la vida de los hombres, tanto a nivel personal, como en sociedad. El objeto material de la misma son los actos humanos, libres y racionales. La bondad o maldad de los mismos se determina con respecto al fin del sujeto actuante.

La conducta personal se refleja de inmediato en el comportamiento, en la convivencia social y en la actividad respectiva. La necesidad de incorporar la ética a las actividades profesionales - incluida la vida militar- es una exigencia personal y social.

La deontología⁸, estudia la moralidad de la conducta humana en el ejercicio profesional.

La ética aplicada a la profesión (deontología) tiene mucho que decir, al tratarse de una “ciencia práctica”. No pretende difundir unas nociones para expandir las ansias del conocimiento, sino para transformar la propia conducta, y si es posible, con su influjo, la ajena. No se queda sólo en un mero catálogo de acciones buenas o malas. Va más allá, reflexiona sobre lo que es bueno y apropiado por sí mismo, y qué papel juega la intención y las circunstancias que rodea toda acción.

Los actos humanos demuestran que el hombre es un ser libre, autor en el origen de sus propias acciones y poseedor -durante el transcurso de su acción y en su término- de lo hecho y vivido. De aquí deriva su responsabilidad moral. Luego, será a través de la conciencia como una persona descubrirá la moralidad que palpita y yace escondida en cada situación concreta⁹.

Toda acción humana tiene un contenido ético que es vinculante. No hay acciones humanas libres que sean moralmente neutras, porque todas están ordenadas al fin del hombre, de un modo directo o indirecto, como fines parciales o como medios para esos fines. Una valoración de la conducta humana, objetivo propio de la ética, se encuentra estrechamente vinculada con el concepto de persona. Muy diversos serán los parámetros éticos derivados de una antropología espiritualista¹⁰ y los resultantes de otra materialista¹¹. No es difícil comprender por qué un cambio de antropología pone en juego la misma existencia de la moralidad. En los últimos tiempos, los análisis de liderazgo, han pugnado por salir de la camisa de fuerza del racionalismo para acercarse a una dimensión y visión más espiritual.

La filosofía de liderazgo a menudo se basa en la intuición, pero también en un examen cuidadoso de cuáles son sus fortalezas y debilidades del mismo.

En algunos de los principales países de occidente, el liderazgo militar, se valora, se potencia y se dignifica a todos los niveles, como consecuencias de ciertas *praxis* empleadas por alguna Fuerza Armada, que, en el pasado, no fueron muy felices.

Por la envergadura que tiene para la vida militar, hay países que enfatizan en ello, de modo significativo, incluso tienen centros o cursos especializados para su personal, a todos los niveles, dedicados al desarrollo de un liderazgo más ético y competente.

A modo de ejemplo, se citan tres casos, de países occidentales que valoran el liderazgo (ético), como algo fundamental en el quehacer militar.

7 Wood Edson, Capellán católico. “*Invocación en la Asunción del Mando del Comandante de Cadetes*.” Academia Militar de los Estados Unidos (11/08/2004).

8 Del griego “*deon*”, significa deber, y “*logos*”, tratado; se traduce como “ciencia del deber”.

9 La conciencia no crea la norma: la conoce y la aplica; es interprete de una norma interior y superior.

10 La antropología teológica o espiritual estudia al hombre desde el punto de vista de la Biblia. Es una visión humanista.

11 Corriente filosófica que afirma que todo es material, que no existe un mundo inteligible. Procede de Ideas sensibles también materiales. El ser o devenir humano se obtiene sujeto a un devenir material. Concepto desarrollado por el marxismo.

Liderazgo en las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos. El liderazgo, para este país, comienza con lo que un líder debe ser y poseer, dentro de la Institución y de una unidad. Los líderes son responsables de la cohesión y la habilidad que permiten a los hombres entrenar y desempeñarse con eficacia y de manera correcta (ética). Los líderes de las Fuerzas Armadas están comprometidos con el desarrollo de un liderazgo basado en los valores para lograr el bienestar de sus subordinados y de sus familias.

Los hombres reclutados proceden de la sociedad norteamericana, lo que establece un compromiso entre los valores de la sociedad y los valores militares que fundamentan el liderazgo. En el año 1948 se editaron por primera vez los documentos guías sobre el liderazgo, que luego desembocaron en toda una tradición doctrinal. Desde entonces, se introdujo el “concepto de liderazgo” como una habilidad necesaria y fundamental dentro de las Fuerzas Armadas, basado en los valores de la sociedad y dirigido a todos los niveles. Después de la guerra de Vietnam y cuando comenzó el terrorismo moderno, hubo una revisión del concepto de liderazgo, y el enfoque se centró en las lecciones aprendidas; y las conclusiones, apoyaron la idea de implementar una “educación ética”, como consecuencias de hechos desafortunados que se produjeron en los frentes de combate. El plan implementado se inicia antes de cualquier despliegue. La formación ética básica, llevó a grandes mejoras en los procedimientos y en la toma de decisiones; lo que se comprobó es que se debió, a los cursos de formación en ética realizados con antelación.

Con una filosofía propia, los Estados Unidos han desarrollado, un modo de concretar la competencia que debe poseer un liderazgo. La misma comienza con lo que el líder debe ser, los valores y atributos que conforman su carácter, sus habilidades y su profesionalidad en todos los aspectos, desde el técnico de su trabajo, a las destrezas que un líder requiere. El carácter y el conocimiento, que, a pesar de ser indispensables, se considera que no son suficiente. No se puede ser eficaz, no se puede ser un líder, hasta que se demuestre lo que sabe, y actúe y haga lo que debe.

La Armada (*Navy*) posee once principios para el liderazgo, los cuales configuran su particular estilo: “*conoce a tu gente y cuida de su bienestar, mantén a tu gente informada, concéte a ti mismo y busca la superación personal, sea técnica y tácticamente competente, busca y asume las responsabilidades de las acciones, toma decisiones acertadas y oportunas, da el ejemplo, desarrolla un sentido de responsabilidad en tus subordinados, asegúrese de que las tareas se comprendan, se supervisen y se realicen, entrena a tu gente como equipo, utilice tu unidad de acuerdo con sus capacidades*”.

A su vez, el Ejército (*Army*) exige siete valores como base del liderazgo: *lealtad, deber, respeto, servicio desinteresado, honor, integridad y valentía personal*; estableciendo estos atributos como los principales métodos para potenciar las habilidades en sus subordinados¹². Y contempla,

en el presente, nuevas aptitudes necesarias: *versatilidad, agilidad, capacidad de adaptación, flexibilidad, creatividad y motivación*.

La Fuerza Aérea (*Air Force*), por otra parte, revaluó la aplicación de los principios del liderazgo. Se basó en las actuales teorías del liderazgo, para desarrollar su propio estilo. La condición para el desempeño como futuro líder, es comprender en que consiste el liderazgo, sus teorías y estilos; *demonstrando valores fuertes, construyendo confianza, centrándose en los resultados, motivando e influyendo a los miembros del propio equipo*. Aquí, el concepto del liderazgo tiene principalmente dos elementos: *la misión y las personas que deben realizarlo*¹³.

En las Fuerzas Armadas de los EE. UU., hay una advertencia o consigna para los líderes: “*cuida a tu gente*”, lo cual se combina con el requisito indispensable para el éxito de la misión: “*¡La misión primero! ¡Los hombres siempre!*” Esta obligación de cuidar a la gente, está tan arraigada que sirve como un principio ético para quienes lideran.

En todas las Fuerzas existe el “requisito de una conducta ejemplar” establecido por ley, que obliga, que “*todos los oficiales al mando deben estar atentos para controlar e inspeccionar la conducta de todos los hombres bajo su mando*”; que los mismos “*guarden y sancionen todas las prácticas disolutas e inmorales*”; y que, “*tomen todas las medidas necesarias y adecuadas, para promover y salvaguardar la moral*”¹⁴.

El mando es quien controla y evalúa las competencias del liderazgo y la ética, a todos los niveles.

Los líderes deben conducir éticamente, colocándose al frente, y mostrar coraje para motivar a sus hombres, manteniendo un nivel aceptable de confianza sin que se convierta en un egoísmo excesivo. El éxito es el resultado de la confianza de los hombres en su líder y su capacidad para trabajar u operar juntos. Todo esto está supervisado, a su vez, desde el punto de vista jurídico, para todas las Fuerzas.

“*U.S Naval War College*”, posee una “*Facultad de Liderazgo y Ética*”, donde se dan los fundamentos morales de la profesión de las armas, y sus diversos enfoques; y donde se expone a los estudiantes las variadas perspectivas filosóficas sobre la ética y su aplicabilidad a la profesión militar, por medio del análisis, discusión y estudios de casos.

Liderazgo en las Fuerzas Armadas Alemanas.

La *Bundeswehr* establecieron el desarrollo del liderazgo en función del carácter del sistema alemán, llamado “*Innere Führung*” *liderazgo o guía interna*. Es un código a seguir en el que las exigencias de la misión militar y el deber, se fusionan con la dignidad y los derechos de los ciudadanos. “Los principios del Liderazgo interno” forman la base del

¹² Junior Officer, Leadership Programme (JOLP).

¹³ *Air Force, Doctrine Annex 1-1, Force Development*, (15/12/2014).

¹⁴ Liderazgo en el ejército (ADP) 6-22. (Washington, DC: Cuartel general del Departamento del Ejército), agosto de 2012), ii.

servicio militar y determinan la autoimagen de los soldados. Es una guía para liderar a las personas en forma correcta en el trato interno”¹⁵.

El enfoque se basa en los valores y la comprensión tradicional de la *Bundeswehr*, así como en el modelo del ciudadano de uniforme. La guía interior contiene disposiciones para el trato diario con los demás¹⁶. Para los soldados o marinos es la pieza central, como se debe entender el liderazgo interno, como expresión y práctica del liderazgo contemporáneo¹⁷. Esta guía interna, establece los objetivos, áreas de aplicación y los principios rectores del liderazgo. El objetivo es aliviar las tensiones que resultan de los derechos individuales del ciudadano libre, por un lado, y los deberes militares del soldado por el otro. Todas las actividades de liderazgo, en todos los niveles, incluida la educación, implican esencialmente los principios que establece la *“Innere Führung”*.

El concepto se inició a finales de la Segunda Guerra Mundial, tras el cese del régimen nazi, que impregnó a los militares de la sociedad alemana. El motivo de la *“Innere Führung”* es la necesidad de transformar a las Fuerzas Armadas en Instituciones, no sólo aceptadas por la sociedad, sino también, reconocidas como necesarias y transparentes. El liderazgo interno se interpreta como la construcción interior e individual de un líder, íntimamente relacionado con su carácter.

Todos los oficiales y suboficiales están obligados a recibir instrucciones y directrices para la aplicación práctica de la *“Innere Führung”*, que abarcan, temas como: *la autoestima, la disciplina, la autoridad, la justicia, el orden, la obediencia, la cohesión, la participación de los soldados y marinos en las actividades del servicio o en la capacitación y la educación política y moral*. Existe la creencia, en las Fuerzas Armadas Alemanas, que el liderazgo de los oficiales jóvenes se desarrolla mejor a través de las enseñanzas y la guía de los oficiales superiores con más experiencia. Es una *“forma y estilo de vida”* que deben poseer todos los hombres de armas. Se considera, que el ejemplo de los superiores, influye de manera decisiva en la toma de decisiones de sus subordinados. Este concepto de liderazgo interno, se define a través de unos ideales basados en la experiencia.

Últimamente, la inteligencia emocional es vista como un elemento fundamental en el carácter de un líder de éxito, ya que se distingue de otras formas de inteligencia porque está relacionada específicamente con el manejo de las emociones.

El modelo alemán de liderazgo interno es como *“la conciencia de sí mismo, el control de las emociones, la motivación, la empatía y las habilidades sociales”*¹⁸.

La normativa de la *“Innere Führung”* señala que *“el conocimiento de los límites propios hace que sea más fácil tratar con las fortalezas y debilidades de los demás”*.

De acuerdo con este modelo, es la calma con la que el superior se enfrenta a los errores iniciales, lo que asegura

a los hombres ganar confianza ante las principales dificultades y vulnerabilidades, y así, se sientan capaces de asumir una mayor responsabilidad.

Los mandos superiores alemanes están obligados a explicar sus órdenes, y evitar herir a los subordinados por la dureza o la frialdad. La empatía juega un papel importante en la conducción. La *“Innere Führung”* también revela la importancia de la cohesión de la *Bundeswehr*, y el papel que desempeña en la gestión de las relaciones sociales¹⁹.

Liderazgo en las Fuerzas Armadas del Reino Unido. Los británicos conforman una antigua sociedad donde todo el mundo sabe lo que se espera, en términos de conducta y carácter. La Fuerzas Armadas Británicas es una organización considerada muy madura, que no sufrió ninguna discontinuidad desde que pasará al modelo profesional en 1960. Para los británicos, el liderazgo militar es una cuestión de visión de futuro²⁰, se define como: *“la proyección de la personalidad y el carácter para inspirar a aquellos que se disponen, para hacer lo que se espera de ellos”*. Este concepto, es considerado como lo más importante en el arte del mando, y que contribuye, en gran medida, al éxito de las operaciones.

Dejan en claro, que no hay una receta única y escrita para ser líder. El liderazgo militar es una combinación de *“ejemplo, persuasión y coacción”* que, en gran medida, depende de cada situación. El objetivo debe ser transformar la realidad (negativa), basándose en el equilibrio de las cualidades militares y habilidades técnicas y tácticas.

El éxito del liderazgo militar radica en entender la organización militar, el entorno en el que se opera y a las personas que se tiene el privilegio de conducir.

Los candidatos a liderar que pasan todas las pruebas serán, con casi total seguridad, buenos líderes, especialmente, bajo condiciones de estrés y riesgo. Los rasgos de un liderazgo están intrínsecamente presentes en cada cadete (recluta). El proceso de selección previo ya ha encontrado a las personas más adecuadas para ser entrenadas. Por lo tanto, a partir de ese momento, lo que queda por hacer, es desarrollar ese potencial liderazgo, ya presente, de alguna manera, en los cadetes seleccionados.

La importancia del liderazgo y el desarrollo del carácter para un oficial británico, está claramente establecido: *«a través del entrenamiento y educación militar, desarrollando las cualidades de liderazgo, carácter e intelecto, que se exige de un oficial»*.

15 Reglamento alemán: ZDv 10/1, Randziffer 101.

16 Ib. Vgl. M. Habenicht (2012) S. 33.

17 Ib. Vgl. U. Hartmann (2007) S. 81 f.

18 Goleman Daniel, *“Inteligencia Emocional”*, Editorial: Kairós: ZDv 10/1.

19 Innere Führung, <http://www.innerefuhrung.bundeswehr.de/portal/a/zinfue>.

20 Manual de las Fuerzas Armadas Británicas: *“Soldier Management”*. A Guide for Commander, Gloucestershire: Earle & Ludlow Limited (2004).

En la primera fase, se contemplan los planes del desarrollo de liderazgo dentro de las unidades, así como seminarios específicos. Además, se tiene la posibilidad de obtener una titulación civil en liderazgo.

Durante la segunda y la tercera fase, los candidatos a oficiales hacen diversos cursos relacionados con el mando de unidades y el desarrollo de cometidos dentro de los estados mayores²¹. El modelo británico del desarrollo del liderazgo, muestra que no se ha instituido sobre una base específica por escrito, sino que se ha desarrollado a través del tiempo como parte de una sociedad madura. Este modelo se aplica en una sociedad donde la mayoría de los ciudadanos tienen fe en el mismo conjunto de valores. Para lo cual, la “Escuela de Comando y Estado Mayor de Servicios Conjuntos” capacita y educa a los oficiales del Reino Unido de los tres servicios y al servicio civil, y militares de más de 50 fuerzas armadas de otras naciones. La misión es brindar una educación de primera clase, que desarrolle en el personal militar todas sus potencialidades, brindándoles las habilidades o destrezas que necesitan para abordar los desafíos futuros de seguridad y defensa en el país y en el extranjero.

A su vez, la Armada Británica aprovecha cada oportunidad informal para propiciar y complementar la formación, mediante la organización de juegos, relato de anécdotas y una práctica distendida, en espacios comunes, tales como cenas, almuerzos y encuentros sociales. Entienden que estas acciones facilitan la comunicación y rompen la distancia que pueden imponer las jerarquías.

En el “Kings College London”, los estudiantes tienen la oportunidad de registrarse en alguna de las tres maestrías que brindan el *College*, y obtener la titularización en ellas²².

Liderazgo en la actualidad. No se puede obviar la importancia que tiene el liderazgo en el funcionamiento de cualquier organización o institución. Casi todas las apreciaciones concuerdan, en general, en considerar al liderazgo como: “*el conjunto de conductas o actividades observables que despliega un individuo cuando se encuentra dirigiendo a un grupo o a una organización, y que ejercen un impacto en el comportamiento de sus seguidores para alcanzar los objetivos propuestos o encomendados*”.

A lo largo de la historia, el líder ha ido modelando sus estilos, adaptándose a las demandas sociales del momento. El mismo, se relaciona con la forma en que un “hombre-líder” se desenvuelve en el trato con los demás, manifestando sus convicciones internas en su comportamiento exterior, y gestionando con responsabilidad, competencia y honestidad en su actividad específica.

Las teorías del comportamiento tienden a concentrarse en lo que hace un líder, más bien, en quién es la persona. Sin embargo, los estudios modernos muestran que los subordinados tienden a mirar primero quién es un líder²³, lo que llevó a comprobar que los mejores líderes son

aquellos que se los considera más cálidos, amables y apreciados (empáticos), y a la vez, más competentes²⁴.

Si se mide el éxito del liderazgo únicamente por el alcance del objetivo, de lo que en lenguaje común se denomina “la misión”, el barómetro es muy distinto si la medida radica en la valoración de las consecuencias que tiene o tuvieron para los hombres implicados, la institución o la unidad respectiva; y que los subordinados tengan la impresión de haber sido tratados correctamente.

Las consecuencias devastadoras de un liderazgo sin la mínima referencia a los principios éticos, suele ser poco feliz.

El liderazgo militar. Ocupar un puesto de mando conlleva, ineludiblemente, la obligación de ejercer el mando o dirección con liderazgo. Las Instituciones militares están estrechamente enfocadas en el liderazgo y en entrenar y desarrollar líderes efectivos. Mandar con liderazgo es tomar la iniciativa, marcar la dirección, dar órdenes y hacerlas cumplir, instruir y adiestrar, motivar y fortalecer la moral del personal subordinado, prestar atención a las necesidades y relaciones del grupo, gestionar las emociones del equipo, corregir las desviaciones y premiar el trabajo bien hecho, mantener la disciplina y administrar los medios asignados. Para el mando no hay nada que sea irrelevante. La tibieza en el mismo es el camino al relativismo, el punto más alejado del liderazgo.

Las normas de la navegación, señala que un comandante debe controlar el rumbo y no que esté lo controle a él; pero, además, hace mucho más que verificar la trayectoria, debe analizar el conjunto de factores que intervienen en la misión; determinar con claridad el destino, calcular tentativamente, cuánto tiempo le llevará llegar a él, y conocer cuáles son los hombres más idóneos de su tripulación, para lograr una trayectoria serena y el cumplimiento del objetivo.

En numerosas ocasiones puede ser muy difícil equilibrar el optimismo y el realismo, la intuición y la planificación, porque termina siendo un desafío.

Si un “líder militar” no tiene una sólida convicción en sus propios valores, nunca será capaz de traspasar los mismos a sus subordinados. *Cuando los valores son claros las decisiones son fáciles.*

Para desarrollar un estilo de liderazgo naval efectivo que enfatice sus fuerzas y reduzca sus debilidades, un líder debe conocerse a sí mismo. Cuando alguien cree en

21 Advance Command and Staff Course (ACSC) y el Commanding Officers' Designate Course (CODC).

22 Defence Academy of the United Kingdom.

23 Pfeffer J. “Business and the spirit: Management practices that sustain values”. In (Eds.) Handbook of Workplace Spirituality and Organizational Performance. New York (2003) 29-45.

24 Kellest, J. B., Humphrey, R. H., and Sleeth, R. G. “Empathy and complex task performance: Two routes to leadership”. The Leadership Quarterly, 13 (5), (2002) 523 - 544; Goleman, D. “Working with emotional intelligence”. New York. Bantam Books (1998) 198. The Navy's daily work (USA).

25 Blais Mark; Smallwood Patrick; Groves James y R Rivas-Vazquez Rafael: “Personality and Personality Disorders”, in Theodore Stern, Jerrold Rosenbaum, Maurizio Fava, Joseph Biederman, and Scott Rauc. Eds., Massachusetts Hospital Clinical Psychiatry (Philadelphia, PA: Mosby Elsevier, 2008).

sí mismo, posee una fuerza interior que otros pueden percibir.

Estudios realizados en los últimos años, comprobaron que también puede existir, aspectos tóxicos o negativos en el liderazgo. Entre los síntomas de un liderazgo tóxico (narcisista), que perjudica a la unidad, se encuentran los rasgos de no escuchar, ser demasiado sensible a la crítica, aprovecharse de los demás para obtener sus propias metas, poca empatía o interés por los demás, demasiado sentimiento de auto importancia (arrogancia), exageración de logros y talentos, necesidad de constante atención y admiración, reaccionar violentamente ante la crítica, interesado en el éxito o solo el poder, etc.²⁵. Otro de los elementos tóxicos en del liderazgo, es la mediocridad, la misma tiene por característica igualar para abajo, de tal modo, de sentirse cómodo, sin exigencias. El líder mediocre es incapaz de usar su imaginación para concebir ideales que le propongan un futuro o un objetivo, por el cual luchar. Vive según las conveniencias. De ahí, que se vuelva sumiso a toda rutina, y se convierta en parte de un rebaño. El mediocre es dócil, maleable, carente de personalidad, esquivo a la perfección. Un líder sin personalidad no es un modelo, sino una sombra. *«Los mediocres cumplen órdenes y esperan. Los mejores, no necesitan tener que pedir permiso. El líder no espera que le pidan permiso»*²⁶.

El liderazgo no es compatible con la mediocridad, porque el mismo, exige, entre otras cosas, competencia que es como *«una característica subyacente de una persona que da por resultado un desempeño efectivo y/o superior en un cargo o función»*²⁷.

Lo que ha llevado a la reflexión acerca de la otra cara de la moneda: la necesidad de focalizarse más en los *«aspectos éticos»*.

El *«liderazgo ético»* es el que es ejercido por aquellos que muestran una conducta normativamente apropiada en sus acciones personales y en sus relaciones interpersonales; y fomenta buenas conductas en sus subordinados a través de la interacción y el refuerzo de los valores, lo que permite lograr mejores resultados.

El equilibrio entre la interioridad y la exterioridad es una condición básica de la salud humana, en todos los órdenes de la vida. El líder solo exterior, despreocupado de su vida interior, cae pronto en un mecanismo desganado o en la búsqueda de un protagonismo desaforado y tóxico, perjudicando el ambiente de una común unión.

La capacidad de ejercer un liderazgo - o, si se prefiere, un mando - es una de las competencias básicas asociadas al ejercicio de la profesión militar. Sin embargo, *«el liderazgo no tiene que ver con el rango, con los privilegios, con los títulos, con el dinero. Tiene que ver con la responsabilidad»*²⁸.



Lo ético no disminuye, ni el valor, ni el coraje necesario. Por el contrario, ayuda a enfocar la misión para que no se desborde. Un *«liderazgo ético»*, es aquel que técnica y tácticamente, permite desarrollar un sentido de responsabilidad entre los hombres. Las decisiones que toma el líder, se prevén que serán acertadas y oportunas, porque los hombres obtienen satisfacción al realizar tareas que son razonables y desafiantes, y sienten que son acompañados, pero se frustrarían si las mismas son poco realistas o inalcanzables.

Un líder está obligado a ser persuasivo, por su ejemplaridad. Su responsabilidad es prioritaria, para asegurar que las tareas asignadas a los hombres se comprendan y se cumplan, hasta con agrado, aunque sean difíciles.

El liderazgo es la capacidad de decidir lo que debe hacerse y luego lograr que los demás quieran hacerlo. El adiestramiento que encara con sus hombres tiene el objetivo de lograr un *«espíritu de equipo»* de acuerdo con las capacidades de cada uno; y a la vez, escudriñar las potencialidades y limitaciones de su propia Unidad, grupo o equipo. El resultado de ese análisis, es conseguir que los hombres a su cargo, piensen y luchen e identificados con el grupo respectivo, porque las misiones militares no se pueden llevar a cabo de forma aislada y desmembradas²⁹.

A través de una mezcla de educación, entrenamiento y experiencia, los procesos del desarrollo del liderazgo, tiene por objeto empujar a los líderes para que sean ágiles, adaptables e innovadores; para actuar con audacia e iniciativa en entornos dinámicos y complejos, donde las situaciones y misiones militares a ejecutar, no siempre son claras; a pesar de lo cual, actúen según la doctrina, las órdenes y el entrenamiento recibido.

26 Powell Colin Luther, militar, diplomático y político estadounidense. Fue general en el Ejército de los Estados Unidos.

27 Boyatzis R.E. *«The competent manager»*, Editorial Wiley, New York (1982).

28 Powell Colin, General de Estados Unidos, exsecretario de Estado.

29 Confucio, *«Los analectos de Confucio»*, Barcelona, Fragmenta (2007): *«Exige rectitud y fidelidad a sus seguidores, independientemente de las consecuencias que puedan tener»*.

Los hombres necesitan ser inspirados, aglutinados y guiados, hacia una visión positiva y acertada sobre el futuro requerido (la misión) con profesionalidad y ética. El líder que seduce convence, el que sólo obliga espanta.

Para un *“líder militar”*, favorecer un *“sentimiento de pertenencia”*, le permite una identificación de los hombres de su unidad o equipo con la compenetración del objetivo a llevar a cabo. Se basa en la necesidad humana de afiliación, como uno de los requisitos necesarios para sentirse bien consigo mismo y con los demás, y mostrando optimismo. El optimismo es una forma de navegar. Esto se da, cuando una persona siente que forma parte de un proyecto, una actividad, y reconoce al resto de los de referencia como iguales, compartiendo los mismos ideales. Lo cual, tiene un efecto positivo en la autoestima³⁰, porque lleva a los hombres a adquirir nuevos valores, actitudes, creencias, estilos y formas de actuar, que quizás estaban ausentes. Es una forma de relacionarse entre semejantes empática y cercana, contando unos con otros. Si los hombres no están integrados o aislados, quedarían desarraigados, incapaces de interpretar lo que se espera de ellos, y no se sentirían vinculados al grupo o al equipo y al proyecto respectivo, y el accionar militar posiblemente fracasaría.

Si bien es cierto, que más allá de una visión ética, los medios militares y una logística apropiada, son necesarios y fundamentales para cualquier empresa militar. Pero también es cierto, que hubo líderes en la historia, que careciendo de algunos de estos elementos lograron resultados importantes³¹ debido a un buen liderazgo.

En la imagen ideal del *“líder”*, se suman valores y virtudes de naturaleza variada, pero también un amplio conjunto de habilidades, destrezas y competencias; lo que lleva a concluir que el mismo, no puede ser ni frágil, ni improvisado, ni demagógico.

El liderazgo, posee una dimensión espiritual³², comprende capacidades importantes, lo que obliga a distinguir entre motivaciones intrínsecas y extrínsecas, porque lo que no se distingue se confunde.

La primera capacidad emerge del fondo de la persona, de su intimidad, mientras que la segunda viene potenciada desde fuera, mediante algún tipo de incentivo o de contraprestación. Quien está motivado de manera intrínseca realiza las actividades sin que lo empujen, lo hace porque se siente llamado a hacerlas, porque disfruta haciéndolas, porque encuentra sentido al llevarlas a cabo, independientemente de los incentivos exteriores que en la eventualidad pueda recibir. La motivación intrínseca se relaciona con lo que tiene sentido, con aquello que es genuino, con un tipo de actividad que llena espiritualmente a la persona que la realiza, de tal forma que no necesita ninguna estimulación exterior para hacerla.

Si los integrantes de una institución, una unidad o un equipo experimentan este tipo de motivación intrínseca, una institución o una unidad fluye de manera perfecta,

porque la misión coincide con el fin vital de sus integrantes, y no es necesario motivarlos desde el exterior, porque ya lo están por sí mismos y buscan sin intervención ajena idéntico fin o propósito.

¿Los líderes nacen o pueden hacerse? El liderazgo es un comportamiento humano complejo. Los que estudian estos temas reconocen que no hay una fórmula única para crear un buen líder. Un cargo, una función o una asignación no necesariamente, otorgan automáticamente las habilidades necesarias para liderar bien.

En la vida militar, existe, en algunos, cierta creencia de que por el solo hecho de haber egresado de un instituto militar ya se posee todo lo necesario, sin más.

Se egresa con los principios capturados, pero el resto requiere un desarrollo, una práctica. El liderazgo no es una propiedad innata; aunque sí existen ciertas características heredables que pueden facilitar el desarrollo del mismo³³.

Los estudios recientes muestran que para ser *“líder”* uno debe demostrar rasgos específicos. Aunque los rasgos puedan ser importantes, tras décadas de investigación, no hay ninguna *“evidencia cierta”* que sea aceptada universalmente, si hay aproximaciones como resultado de la experiencia.

Existen desacuerdos en cuanto a qué *“rasgo”* o qué *“función”* pertenece al verdadero líder, pero, no hay una *“verdad cierta universalmente considerada”*.

Los líderes no nacen, se hacen. En otras palabras, se trata de cómo los individuos y los grupos se comportan y organizan sus actividades en función de una tarea futura, de cómo se influyen mutuamente al trabajar juntos para crear el futuro y cómo logran preservar la unidad en los momentos y las situaciones difíciles.

Si bien es cierto que una Fuerza militar elige a los mandos, pero también, se podría decir, de alguna manera, que los líderes naturales son elegidos por los hombres, y el termómetro es la *“confianza”* en el proceder de una personalidad habilidosa, atractiva y cálida. Y esto se puede dar a nivel de cargo, división o grupo de tareas. El acento hay que ponerlo en las características personales, que no siempre son innatas; hay que favorecerlas, y a veces enseñarlas.

El liderazgo no depende necesariamente del rango. Existe en todos los niveles de una Unidad, desde el marino hasta el comandante. Es incuestionable la dignidad, el honor y la responsabilidad que se atribuyen al mando. Sin embargo, un comandante puede no mostrar liderazgo en su desempeño.

30 Maslow Abraham *“Higher and lower needs”*, Journal of psychology 25 (1948) 433-436.

31 El Almirante Brown es un típico ejemplo.

32 Fry Louis W. *“Spiritual Leadership as a Paradigm for Organizational Transformation and Recovery from Extend Work Hours Cultures”*. Journal of Business Ethics 84/4 (2009) 265-278.

33 Van Velsor, E.; Mc Cauley, C. D.; Moxley, R. S. *“Our view of leader of leadership development”*. The Center for Creative Leadership handbook of leadership development, vol. 2 (2004) 1-57.

Hay que comprender la naturaleza del mando y la relación entre mando y liderazgo. En teoría, un comandante puede carecer o ignorar los principios éticos y confiar solo en el poder o autoridad que le confiere el mando. Pero el liderazgo, más allá del mando, inspira un modo de proceder centralizado en el compromiso con los principios éticos para el cumplimiento de las misiones, cosa que quizás no se daba en la antigüedad.

El mismo no está relacionado solo a los nombramientos o asignaciones, y no debe confundirse con el *estatus*, el poder o autoridad del mando formal (institucional), se asocia más con la capacidad de inspirar, motivar y estimular a otros para lograr objetivos. *“El líder es un simplificador, que sabe abreviar argumentos, debates, dudas y comunicarse de una manera que todos puedan comprender”*³⁴.

En un *“líder ético”*, las acciones y su personalidad, a menudo, hablan más fuerte que las palabras y las órdenes. Los hombres son más propensos a juzgar a alguien en función de cómo actúa, en lugar de lo que dice.

Al demostrar honestidad, austeridad y competencia, el *“líder”*, se gana el respeto de los hombres más allá del mando que ejerce. Lo cual, hace más probable que los hombres sigan a un *“líder”* que no muestre fisuras importantes.

No hay liderazgo ético sin voluntad de escucha, sin capacidad de ser receptivo. La escucha proporciona al *“líder”* los elementos de juicio para llevar a cabo los procedimientos y la misión asignada, conociendo así, cuáles son las expectativas, y qué esperan sus hombres de él y de la actividad encomendada. Lo que es sustancial, es que la estructura del *“hombre-líder”*, su personalidad, este apoyada en un conjunto de valores coherentes, que entran en juego cuando se establece el orden de prioridades al momento de decidir y actuar.

Aspectos que fortalecen el desempeño del liderazgo. Los hombres esperan de su *“líder”* (o comandante), la aptitud para proyectar una imagen de determinación, al momento de decidir, consecuencia de sus sólidos conocimientos y personalidad.

La anticipación de las consecuencias de un accionar es un trabajo prudencial que, quizás, nunca se puede garantizar del todo, porque el futuro no está escrito, y hay muchas variables imposibles de controlar que pueden hacer cambiar el sentido de la perspectiva.

Tomar decisiones correctas, es tomarlas desde la virtud de la prudencia. Nunca debe hacerse desde la pusilanimidad.

Obrar con prudencia implica elegir el bien y evitar el mal, en función del fin que se desea lograr. El obrar bien supone la conformidad de la acción a la situación real. La prudencia es la que ordena el obrar conforme al dictamen de la *sindéresis* (conciencia de los principios del obrar) y lo aplica a cada caso particular. Su ámbito no es el de los fines sino el de los *“medios”* para alcanzar dichos fines, evitando escollos y llegar con fortuna a buen puerto.

Por otra parte, la renuncia al propio beneficio, al propio interés, es donde se pone de manifiesto un buen liderazgo. La preocupación de un comandante por sí mismo y su situación, debe ser menor que su interés por la causa que defiende y los hombres que lidera.

Los tripulantes de una Unidad además de compenetrarse con su *“líder o comandante”*, deben conocer también sus funciones y tareas, encontrándose en buen estado de salud físico y espiritual. Deben comprender los usos prácticos de la *lealtad, la integridad, la abnegación, el valor, el sacrificio, el respeto, la tenacidad y la responsabilidad* de las tareas que deben llevar a cabo, que son distintas de la que pueda realizar el sector privado, comercial o público.

El liderazgo militar, a diferencia de la gestión administrativa particular o civil, es diferente. Implica no sólo la competencia de la persona en el mando principal, sino también en la cadena de mandos subordinados, y en los hombres, que conecta la mente de un comandante, con cada individuo de las divisiones subordinadas.

Un *“líder militar”*, que no es un empresario, opera de modo diferente al que podría hacerlo un dirigente civil. Motiva, ante todo, a sus hombres, que no son empleados, sino su capital, sus colaboradores directos, su potencial, para que confíen primero en la Institución y se sientan identificados con ella, y confíen también en sus superiores; y aplica las funciones de gestión, planificación, organización y preocupación por el personal, para alcanzar los objetivos que tiene la Fuerza, que están relacionados con el bien y el resguardo de la Nación, en su defensa y en el cuidado de su soberanía. Lo cual requiere una importante compenetración con las tareas a encarar. Tema que no se da, normalmente, en la actividad privada y comercial, porque los empleados civiles, se atiene a cumplir un horario y se desentienden del resto. En cambio, en la vida militar, el *“liderazgo”* induce a los hombres a ser corresponsables³⁵, aportando sus talentos, más allá del horario.

En la vida militar, hay un aspecto específico: el *“empoderamiento del liderazgo”*³⁶. Se entiende que un *“líder”* es quien faculta a sus hombres para desarrollar tareas por sí mismos, les induce a ser activos, promoviendo el *“principio de subsidiaridad”*, que exige no invadir arbitrariamente el marco competencial del subalterno, es decir, da confianza. La idea es, que los subordinados no sean sujetos pasivos que se limitan a cumplir órdenes que solo bajan de arriba, sino que se impliquen activamente en la vida de la Institución y/o Unidad, porque son reconocidos y se les confían tareas imprescindibles a realizar de la cual dependen y se benefician otros.

Un *“buen líder”* no tiene miedo a dar responsabilidades, no lo lee como una renuncia a su autoridad,

34 Harari Oren, *“The leadership secrets of Colin Powell”*. Ed. McGraw-Hill Trade (2003).

35 Corresponsable: significa una *“responsabilidad diferenciada”*.

36 *Empowerment* del inglés, se traduce *“empoderamiento”*. Es quien faculta a otros para hacer tareas por sí mismos, induciendo a ser activos. Es ceder parte del poder propio para que otros lo puedan ejecutar.

sino como una ocasión para hacer crecer el nivel de compromiso y eficiencia de sus subordinados. Pero a su vez, además de lograr confianza, debe provocar entusiasmo a sus hombres, para hacer realidad las tareas requeridas, considerando que el entusiasmo es algo que no se puede suscitar de forma artificiosa. Es un estado de ánimo que posibilita hacer lo que el “líder” solicita, hasta con alegría, más allá de los avatares circunstanciales. El mismo rompe la rutina aburrida, acelera la ilusión y vence las contrariedades. Renovar cada día el entusiasmo por lo que se hace, es vivir con alegría.

Un hombre entusiasmado se siente empujado por una energía interior capaz incluso de arriesgarse y darlo todo. Y es el “líder” el encargado de inyectar en los hombres, este tipo de actitud, porque reconoce que sin entusiasmo no se pueden servir hermosos ideales, sin osadía, no se acometen honrosas empresas.

El proceso formativo, complementado por la instrucción y el adiestramiento, busca contar con individuos moralmente responsables y profesionales, equilibrando las cargas junto a la capacidad técnica, pero siempre con entusiasmo³⁷. Si la confianza y el entusiasmo en el proyecto o la misión fuese débil, o estuviese confuso, probablemente, el “líder” llegaría a ser ineficaz, porque aparecería las dudas, y los hombres vivirían con incertidumbres. En cambio, si la confianza en el “líder” existe, y el entusiasmo también, hace posible afrontar el campo de las posibilidades negativas. El entusiasmo es como una fuerza invisible, mezcla de audacia y talento. El entusiasta es el que se mantiene sano espiritualmente al punto de luchar y vencer la inercia y la cobardía. Nadie sigue a un pesimista y la alegría es una elección para la vocación militar.

Durante mucho tiempo se ha entendido que la felicidad influye en el trabajo y, por tanto, en la eficiencia.

El líder que se mantiene alegre y optimista, en cualquier entorno, transmite confianza. Es el comandante, invariablemente, quien establece el estado de ánimo de un buque; un comandante lúgubre significa un buque lúgubre. Y el estado de ánimo viaja rápido. La alegría cuenta paradójicamente en las operaciones también militares; se percibe su ausencia cuando se esquivan responsabilidades. El valor de la alegría es sinónimo de satisfacción. La misma, también, produce sensaciones de agrado y esperanza.

La vida en la Armada es creadora de un estilo de liderazgo que facilita la confianza, el respeto y el esfuerzo compartido, porque son rasgos que posibilitan a los líderes (o comandantes) un desempeño aceptable, y a su vez, incluir los nuevos enfoques que requiere la modernidad: *agilidad, adaptabilidad, flexibilidad, resiliencia mental, competencia*, y lo más importante, “*carácter*”. El carácter es la manera de reaccionar habitualmente frente a situaciones, que pueden ser peligrosas o no, en función de los valores que están en juego. De hecho, el desarrollo de la

competencia, el carácter y otros rasgos, es uno de los aspectos más importantes, los cuales deben inculcarse desde el día en que se llega a la Fuerza, en el entrenamiento básico; y continuar, en los cursos y en las rotaciones de los adiestramientos en los centros respectivos, y en otras escuelas avanzadas.

El liderazgo no consiste solo en aprender principios generales; se trata de hacer las cosas correctas, ya sean de gran importancia, pequeñas o simples, docenas de veces y a lo largo del tiempo de manera que se conviertan en hábitos difíciles de romper por la calidad de quienes lo ejercen. La repetición de los hábitos buenos, en ética, configura las virtudes.

Hábitos del liderazgo que inspiran buenas prácticas cotidianas.

- Tratar siempre a las personas (subalternos) con dignidad y respeto.
- Ganar y construir la confianza en los subordinados y pares.
- Comunicarse con claridad, horizontal y verticalmente, abierta, transparente y continuamente.
- Leer y reflexionar sobre la profesión, su organización y su misión.
- Mantener el equilibrio, dedicando tiempo a la familia en preparación o actual.
- Divertirse abrazando las responsabilidades con entusiasmo y optimismo.
- Cultivar: a pensar con claridad, hablar con inteligencia, a vivir con sencillez.
- Desechar: el cansancio, la vacilación y la torpeza.
- Valorar: el honor, el sacrificio, la serenidad, y a emplear bien el tiempo.

Un buen liderazgo se construye practicando cada una de estas acciones hasta que se conviertan en hábitos incorporados a la personalidad, como algo natural.

El entorno operativo de un líder y la información.

Los líderes se enfrentan, en la actualidad, a un entorno complejo y cambiante, y tienen que operar en un mundo interconectado globalmente. Los desafíos y los peligros van desde las amenazas que plantea una serie de actores, en las eventuales contiendas, hasta las “amenazas híbridas” que incorporan nuevos elementos. Además, deben enfrentarse a un entorno en el que los recursos suelen ser escasos y gestionarlos de manera prudente y adecuada. El liderazgo, por lo tanto, debe ser, a todos los niveles, llevado a cabo, con agilidad y adaptabilidad.

Esta complejidad operativa y diversidad, son los nuevos estándares para un liderazgo moderno, ya sea, que la misión principal sea el combate, la asistencia humanitaria o alguna otra actividad. El mismo debe estar preparado para enfrentar y lograr sus objetivos en condiciones exigentes.

37 Un entusiasta, expuesto a equivocarse, es preferible a un indeciso que no se equivoca nunca.

Adaptarse a las circunstancias cambiantes, requieren una capacidad científica. Debido a que el mundo actual es asimétrico, con campos de contienda donde ya no es posible trazar una línea bien definida, contextos de estas características, provocan que un líder militar, ya no puede limitarse solo a entender una situación de manera clara y bien definida, requiere adaptabilidad a las tácticas particulares de un momento determinado y una buena red de comunicación, y mucha habilidad y competencia.

En el mundo actual, las comunicaciones es un aspecto fundamental, ya que sin ellas sería muy difícil operar eficientemente en entornos tan complejos³⁸. A su vez, la misma, no deslinda, a nivel personal y doméstico, en el interior de una unidad o componente, la imperiosa necesidad de gozar de una cooperación, cohesión y comprensión compartida. El liderazgo requiere una comunicación interactiva por una retroalimentación vertical y horizontal. La misma proporciona los medios para mejorar y confirmar el entendimiento de una situación determinada a encarar, la cual, es esencial para todos los desplazamientos de una unidad militar. Lo que constituye el núcleo de toda interacción. Las modernas herramientas de la comunicación pueden apoyar a los líderes en todos los niveles. Pero cuando se sobre utiliza, estas pueden hacer que se malinterprete o se descuide la información importante. Incluso peor, pueden conducir a prácticas de un liderazgo incompleto o deficiente, apoyándose más en los datos que brinda la información, a veces, no verificada, que en la conducción.

Los líderes militares que confían demasiado en las herramientas de la comunicación, en lugar de las habilidades personales, —perfeccionadas por el estudio, la reflexión, la práctica y la experiencia—, corren el riesgo de no aplicar una capacidad de análisis correcta, o de confiar más en la tecnología que en la dirección que debe marcar un líder en una situación determinada.

En las operaciones militares, la información puede fluir rápidamente, debido a la tecnología, en cuestión de segundos y también pueden ser confusas o equívocas. Ahí es cuando el líder tiene que discernir la más probable y que sea cierta. Esta búsqueda de precisiones, no debe atosigarlo, y determinar las acciones más concluyentes a seguir sin angustias.

A su vez, el riesgo de demasiada información o de información incorrecta produce una sobrecarga en la capacidad de un líder para entender, dirigir y comandar su unidad. La incertidumbre —siempre estará presente— y la dimensión humana aún son elementos críticos y contingentes de un ambiente operacional. El comandante que logra adoptar una resolución acertada ante la incertidumbre debe aplicar su capacidad de síntesis, pues «ella y la capacidad de enjuiciamiento elevadas (...) no tendrían alcance histórico alguno de no estar sostenidas por las cualidades de temperamento, carácter y confianza en un buen líder»³⁹.

Hoy día, la proliferación de las redes se basa en la estructuración de unidades de combate autónomas y diseminadas, que se dedican al ataque sobre un objetivo común. Esas unidades están coordinadas para golpear desde múltiples direcciones y dimensiones con el objetivo de destrozarse la voluntad de lucha, la unidad y la cohesión de un adversario. El líder actual debe tener en consideración estas nuevas situaciones para no perder la cohesión de su unidad⁴⁰.

Hay una diferencia en cómo resuelven los líderes militares las incertidumbres y en cómo lo resuelven los gerentes empresariales. El gerente, tiende más a enfocarse en los problemas inmediatos, su necesidad es resolver lo que afecta la gestión; el líder militar, en cambio, tiende a enfocarse más en las oportunidades, ya que su necesidad es ser contundente y acertar en el desempeño de su Unidad. En este sentido, la respuesta del líder militar, es más completa, porque no sólo está pensando el resolver, lo inmediato, sino que también está mirando el largo plazo y el cumplimiento de la misión.

La clave para manejar las dificultades cuando se presentan, eventualmente, por una falta de una información suficiente o maliciosa, es tener una perspectiva correcta. De modo que, no solo se debe pensar en el problema en sí, se deben también analizar las oportunidades.

No siempre está claro si lo que enfrenta un líder militar representa un problema o una oportunidad. El líder necesita identificar las crisis reales, las potenciales o las oportunidades principales, de ahí el valor de la buena información y de los usos de la tecnología, porque la resolución de los problemas a enfrentar requiere siempre un enfoque estratégico. Este es un aspecto esencial a la hora de resolver una situación, porque en las operaciones militares se suelen presentar, muchas veces, contextos que no estaban planeados o previstos y para ello el líder debe prever esta posibilidad.

La idea es anticipar los problemas y no que ellos sorprendan al líder y lo acorralen, lo cual le resta capacidad de respuesta rápida y efectiva.

El liderazgo militar debe ser proactivo e identificar los problemas potenciales y anticipar su resolución aun antes de que aparezcan los mismos, de lo contrario, estará

38 En los últimos decenios del siglo XX, se han impuesto sistemas más modernos para la determinación de la posición y las comunicaciones mediante satélites. El Sistema de Posicionamiento Global (GPS: *Global Positioning System*), originalmente *Navstar* GPS, es un sistema que permite posicionar cualquier objeto (una persona, un vehículo, etc.) sobre la tierra con una precisión de hasta centímetros (si se utiliza GPS diferencial); aunque lo común son unos pocos metros. La Academia Naval de Annapolis, ya descartó el uso del sextante y su enseñanza para los cadetes, tema que no parece muy feliz, porque la nueva tecnología puede fallar, o en un combate, pueden ser destruidas o anuladas. De hecho, ya las comunicaciones son satelitales.

39 Clausewitz Karl Von, *De la Guerra*. Ediciones Solar, Buenos Aires (1983) 86.

40 Hoy se utiliza la estrategia de marketing llamada *"storytelling"* (contar historias). En esta estrategia comunicacional, ningún contenido es completo ni exacto. La manipulación informativa y la guerra jurídica (*law-fare*) son instrumentos de una estrategia militar definida como *"soft-power"*, que es la estrategia central de la *"net-ware"* (guerra de redes). Definida así, por la *"RAND Corporation"*, una usina de ideas y conceptos que se expanden, junto a datos falsos o imprecisos, para confundir y desorientar. Este tipo de guerra, cuando incorpora elementos de la estrategia de *"hard-power"*, es decir, cuando necesita del uso de los instrumentos militares, de seguridad o paramilitares, se convierte en lo que llama guerra de enjambre (*swarming*).

amarrado a una gerencia de crisis, que actúa reactivamente atendiendo como apagar los fuegos donde surjan; pero sin llegar a resolver las causas o el origen de los mismos, sino luchando solo contra los síntomas.

El éxito en la resolución de los inconvenientes, reside en la capacidad de conducir una adecuada exploración estratégica, desechando la actitud de tomar decisiones como una reacción. Un líder militar necesita analizar: si es “proactivo”, si el cambio puede significar una oportunidad, pero si es “reactivo”, si el cambio puede convertirse en una tremenda amenaza o un problema.

¿Qué implica la confianza en el líder? Las necesidades humanas más primarias – ayuda, apoyo, compañía, acompañamiento, seguridad – impulsan hacia la cooperación y requieren la existencia de confianza⁴¹.

La confianza, en contextos castrenses, parece responder más a la necesidad de promover relaciones sociales en situaciones de riesgo o peligrosas. Es «*la actitud de lealtad motivada afectivamente para la aceptación de relaciones solidarias*»⁴².

El aspecto emocional motiva como tal la acción para mantener o retirar la decisión de confiar en los demás.

Aunque la confianza puede ser unilateral, es mejor cuando es mutua. La amenaza de la pérdida de la misma, en sí, es significativa y se puede agravar por la corrosión de la identidad profesional de un líder poco cuidadoso.

La confianza es algo que aumenta con su práctica en lugar de disminuir. Crece progresivamente a medida que se refuerzan los vínculos relacionales. La misma es estratégica para cualquier actividad, es el grado más elaborado, y constituye el fundamento de la cooperación, es decir, relaciones interdependientes que giran hacia los objetivos y los intereses comunes.

Las personas que cooperan entre sí buscando el bien común aumentan, con ello, su bien propio, porque entienden que no hay una oposición total entre el bien común y el bien individual. Tanto la confianza como la falta de ella son contagiosas.

Entre las motivaciones para la misma, está la creación y el mantenimiento de la reputación⁴³, y la búsqueda de intereses mutuos o metas compartidas⁴⁴. La forma más rápida de socavar la confianza es demostrar una falta de sinceridad, una falta de competencia o una falta de atención por las personas confiadas.

Una “*confianza particularizada*” necesita de una constante demostración a través de experiencias cotidianas para construirse, paso a paso y persona a persona.

La “*confianza generalizada*”, por el contrario, se da manteniendo una actitud positiva hacia los demás, es más estable, requiere de experiencias positivas para mantenerse⁴⁵. Decidir confiar, requiere mucha apertura a los demás, y expectativas desmesuradas podrían defraudar. Es más, una cuestión de cultura que de genética.

Confiar implica la garantía y certeza que se tiene a las expectativas. La supervivencia de la confianza en entornos difíciles, no se puede conseguir de modo individual, sino que depende de la cooperación social con otros, y a la necesidad y capacidad para establecer vínculos, algo biológicamente valioso. Sin la confianza de los subordinados no hay liderazgo. Pero antes de la confiabilidad del líder, viene primero su credibilidad o congruencia personal que lo hace predecible.

La confianza ayuda a crear y mejorar los vínculos cooperativos, haciendo posible también una tipología más flexible de formas de confianza, para promover acciones en común con individuos menos conocidos. Los que más confían tendrán mayor oportunidad de conseguir más seguridad y beneficios que los que confían menos⁴⁶.

A más confianza, menos normas; mientras que, si falta la misma, aumentan las normas y los protocolos.

Cuando entre las personas se establece una relación de confianza, no hay que pensar con atención en cada palabra que se formula. Si un líder (o institución) no explica «*lo que hace, cómo lo hace y por qué lo hace*», es fácil que se produzcan un sentimiento de desconfianza y dudas.

La ambigüedad produce contradicciones y las mismas confunden o desorientan, porque es la posibilidad de que algo pueda entenderse de varios modos o de que admita distintas interpretaciones. Evitar la ambigüedad y favorecer la confianza es importante no sólo para las percepciones de los subordinados, sino también, para la medición de los resultados y competencia de una Institución o Unidad⁴⁷. La misma se genera demostrando claridad y precisión en lo que se hace.

Una Institución o una unidad es eficaz y goza de autoridad, cuando está integrada por personas que dominan su campo de acción, su orientación profesional o sus especialidades, y que, además, saben relacionarse entre sí y son conscientes de sus propios límites sin vergüenza.

Un “Líder” tiene que poder confiar en los hombres a su cargo, y del conjunto de la Institución. Es un camino de ida y vuelta. Lo ideal es que los hombres sigan las consignas del “líder” no movidos por una fe ciega, sino porque en él ven pericia, sabiduría práctica e inteligencia.

41 Good, D. «*Individuals: interpersonal relations, and trust*», D. G. Gambetta (ed.), Trust. New York: Basil Blackwell (1988)131-185.

42 Parsons, T. «*Research with human subjects and the «professional complex»*». Freund (ed.), Experimentation with human subjects. New York. Braziller (1970) 116-151.

43 Coleman J. *Foundations of social theory*. Cambridge: Belknap Press (1990).

44 Conviser R. H. «*Toward a theory of interpersonal trust*». The Pacific: Sociological Review, vol. 16 Nº 3 (1973) 377-399.

45 Van Lange Paul A. M. «*Confianza generalizada: Cuatro lecciones de la genética y cultura*». University Amsterdam (2015).

46 Yamagishi Toshio, «*In group Bias and Culture of Collectivism*», Asian Journal of Social Psychology (2002).

47 Dirks, K. T., and Ferrin, D. L. «*Trust in leadership: Meta-analytic findings and implications for research and practice*». Journal of Applied Psychology, 87 (4). (2002) 611-628.

La confianza es un agente de unión que traba las partes de un mismo cuerpo. A su vez, reduce significativamente la complejidad de las tareas a realizar y ahorra sufrimiento, por la seguridad que dan los hombres, desarrollando correctamente la función que se les asigna. Lo cual le permite a un comandante dedicarse a conducir el Buque sin sobre saltos, más allá de las situaciones meteorológicas o los avatares del mar.

Los hombres requieren la seguridad de que hay alguien que los acompaña y se identifica con sus tareas y los valores. La indiferencia es desorientadora.

Si un "líder" (o comandante) quiere que sus hombres confíen en él, debe mostrar que el también confía en ellos. Y para ello, se asegura, a nivel doméstico, de que estén bien equipados, moral y materialmente (alimentados y descansados). Más allá de satisfacer sus necesidades básicas, también, que reciban el reconocimiento adecuado por sus logros.

El "líder" que emplea un "estilo transformacional", comunica las razones por las que se ejecutan las acciones, los argumentos, explica porque toma las decisiones; y así construye en sus subordinados un entendimiento lógico de las problemáticas a solucionar, porque los subordinados conocen la forma de pensar de su líder. De este modo, se potencia el conocimiento mutuo de las partes, coherente con el modelo de trabajo sinérgico de las unidades de combate.

El liderazgo transformacional se propone como un intercambio entre el "líder" y los subordinados de éste, porque a la vez, reciben algo a cambio, que bien puede ser un sano reconocimiento o un agradecimiento por el trabajo bien hecho. Es un estilo de liderazgo que motiva a las personas y termina transformándolos⁴⁸.

Un "Líder militar" —a diferencia de un dirigente empresarial— se cree obligado a entremezclar los ideales organizacionales con los personales. El concepto de "confianza" adquiere así un valor especial en las relaciones entre los hombres. Esto puede ser, quizás, difícil de suscitar y mantener debido a múltiples factores, entre ellos, el grado de asimetría implícito que tiene⁴⁹, porque sólo necesita unas pocas experiencias negativas para perderse y un conjunto de experiencias positivas reiteradas para mantenerse, lo cual constituye un obstáculo para su fácil expansión. Pero es un factor clave en todos los aspectos de la vida. Su demanda se da en casi todas las actividades de relieve, sobre todo, en aquellas especializadas, como puede ser, por ejemplo, la economía. La misma es una condición para la prosperidad y el buen funcionamiento de las inversiones, como lo indica la experiencia.

Comúnmente en la vida, la confianza es algo que se gana poco a poco y que se puede destruir en un segundo, es algo demasiado frágil. Cuando no existe la menor confianza en los vínculos que se pueden mantener entre las personas o las actividades, hay algo que fracasa inexorablemente. Ello responde a la necesidad de promover relaciones sociales sanas, en especial, en contextos difíciles, como

se da en la vida castrense, donde las operaciones militares requieren planificación, cierta certeza y el valor y el arrojo de los hombres. A pesar de ello, se producen incertidumbres. Lo cierto es que, estas relaciones sociales, no pueden ser erráticas, ni desconectadas de un mando centralizado, ni improvisadas, se dan y funcionan accionando en equipo.

Es diferente afrontar una misión con personas que están entusiasmadas, motivadas e ilusionadas con un objetivo común, que encararlas con personas que se sienten desanimadas o son apáticas.

Si un "líder" detecta desánimo, fatiga y desapego a la misión, tendrá que tomar iniciativas para reactivar la fe y el entusiasmo en el objetivo, antes de proponer nuevos retos, porque la vida de las personas es ondulante.

Un "líder", es como un sismógrafo, se ve obligado, con frecuencia, a detectar los cambios de estado anímico y administrar los tiempos y las tareas de la forma más oportuna.

La "confianza" va unidad, a su vez, a un ingrediente importante que es la "lealtad", lo cual es un valor.

La lealtad, no es sólo una virtud moral, sino una gran necesidad militar. Cuando ella está ausente o es precaria, los efectos que se derivan de la acción conjunta son difíciles de alcanzar. En cambio, cuando está presente, la conducción aumenta la posibilidad de operar acertadamente, no sólo por el mayor efecto resultante del esfuerzo cohesivo, sino por la influencia estimulante sobre el esfuerzo individual.

La "lealtad" es difícil de enseñar, porque los valores se descubren encarnados en las personas, están en el interior y sólo crecen y se desarrollan cuando se tiene conciencia de ellos. Es algo que no se está dispuesto a negociar, porque es una parte importante de una persona, que responde a necesidades propias, y tienen relación directa con objetivos personales. Se manifiestan a través de las buenas prácticas. Son cualidades que habitan en el interior. Esto se percibe cuando llevan al encuentro con otros. Y para encontrarse, no es suficiente estar cerca, es necesario abrirse unos a otros con amplitud, de forma sincera y veraz, de modo que se suscite la confianza. Y, además, a compartir actividades llenas de sentido.

El potencial que la "lealtad" tiene sólo se percibe cuando se traduce en actos externos, en acciones y en obras, en palabras y hechos.

El que confía es leal, tiene certeza y conocimiento claro y seguro de algo. Es lo que permite a un comandante militar efectivizar el principio de oportunidad, aunque la certeza no implica necesariamente exactitud.

La "confianza y la lealtad" se basan en predicciones sobre el comportamiento de otro⁵⁰, lo que supone una base

48 MacGregor Burns James: "Transforming Leadership" (2004).

49 Hardin, R. "Trust and trustworthiness". New York: Russell Sage Foundation. Cambridge, Pottery Press (2006).

50 Six, F. "The trouble with trust. The dynamics of interpersonal trust building". Massachusetts: Edward Elgar Publishing Limited (2005).

ética para su creación. La misma depende de algo que ha de suceder en el futuro. En la relación entre personas, es difícil determinar claramente cuando esta se da, y cuando está ausente. Cualquier tentación de separar la forma del contenido conduce al error, porque la forma es parte del contenido.

Los valores son discretos: no arrastran, atraen. Esperan a que se los acojan de forma activa y que se pueda modelar la vida conforme a ellos, es un trabajo ascético, precedido por privaciones y ejercicios de autodominio.

¿Cómo se da y se vive la confianza? El fenómeno de la confianza ha sido ampliamente estudiado por una variedad de disciplinas. Psicólogos humanistas han señalado que todas las personas tienen una necesidad de seguridad, empatía y aceptación⁵¹.

Cuando las personas se encuentran con otras que los tratan respetuosamente, comienza a constituirse relaciones positivas. Desde el punto de vista de la psicología humanista, la confianza implica una conexión humana que resulta de interacciones profundas y genuinas en el nivel personal.

La misma no debe verse como una construcción lineal, y tampoco, como fluyendo en una sola dirección. Es una construcción esférica. La misma fluye no solo hacia arriba, sino también hacia abajo, y en ambos casos, se extiende lateralmente a los pares y adyacentes.

“La confianza es tanto el combustible que impulsa a una Unidad militar, como el pegamento que la mantiene unida”. Aporta integridad estructural y energía dinámica a una Unidad, a su misión, y trasciende a las relaciones mutuas que conectan a una Fuerza o Unidad militar, también, con la ciudadanía. Es un vínculo bidireccional y multidireccional entre hermanos de armas que forman un equipo.

La vigilancia activa para el fomento de esos vínculos es esencial para proteger un clima de confianza y preservar y desarrollar la unidad de propósito e integridad de la misma⁵². Cuando el horizonte es incierto, y la relación entre las personas no es correcta y esmerada, es cuando la confianza se tambalea, y a los grupos les cuesta funcionar bien y utilizar su verdadero potencial.

La “confianza” es como un prerequisite, y a la vez, un resultado de un “liderazgo efectivo”. La ausencia de la misma puede ser perjudicial a medida que transcurre el tiempo, y cuando se está bajo presión o en situaciones de vulnerabilidad o riesgo, como puede suceder en las actividades militares. Es cuando aparece el miedo. El mismo es un estado de ánimo o perturbación emocional producida por la amenaza de un peligro inminente, y quizás, difícil de evitar. Y esto es, muchas veces, con lo que se tiene que convivir en la vida militar, cuanto mayor es la posibilidad de un potencial daño. Es una angustia presente o futura por el temor de que suceda algo contrario a lo que se desea o espera.

El peligro es una amenaza causada por la incertidumbre y surge, especialmente, sobre aquellos que no se

prepararon en forma espiritual para enfrentar situaciones inesperadas y difíciles de resolver⁵³. Ahí es cuando el “líder” (o comandante) debe demostrar sus habilidades para contra restar tal situación. Si bien la esperanza que pueda infundir el líder no es ninguna garantía, ya que siempre se edifica sobre un campo de incertidumbres, incluso a veces, sobre una mínima probabilidad, pero es suficiente con entrever alguna posibilidad positiva para arriesgarse y poner en juego todos los recursos.

Un líder tiene que impedir que el miedo venga para quedarse. El líder es el antídoto ante la inseguridad y el que controla la incertidumbre; incluso tiene que conseguir que las cosas sucedan como se planearon. A su vez, debe aclarar y descubrir los obstáculos que impiden la seguridad de la misión, y debe superar la impotencia que produce el miedo que se puede instalar en sus hombres y determinar sus causas.

Cuando hay un “porqué”, se puede soportar casi cualquier “cómo”. Lo que importa no es la tensión, sino esforzarse, luchar y arriesgarse por una meta que merezca la pena.

El esfuerzo armonioso y coordinado bajo la presión de la inmediatez y durante el estrés de las hostilidades por parte de un comandante y los tripulantes de una unidad donde las comunicaciones pueden ser precarias o difíciles, si no imposibles, se resuelven cuando existe un vínculo de entendimiento mutuo bien desarrollado y una convicción común. El desarrollo de tal vínculo, al igual que la preparación de la mente para estas ocasiones, debe hacerse durante el tiempo de paz que precede al de las posibles o potenciales hostilidades que han de encararse.

Existen muchos peligros a los que se puede enfrentar un navegante, pueden ser tan diversos como exclusivos. Porque la navegación y las hostilidades, tienen incertidumbres fundamentales. Muchas están vinculadas con el mal tiempo y las variantes del mar y otras ante lo imprevisto. Hay momentos que hay que tomar decisiones con determinación sabiendo que hacer, y afrontar, aunque los resultados no sean óptimos. Animar y conducir a los hombres en estos contextos es un arte y un desafío. Un “líder” consciente de sí mismo, usa su brújula moral para tomar decisiones y contra restar situaciones de incertidumbre.

Las decisiones no son siempre difíciles, pero sí agotadoras⁵⁴. Un comandante debe evitar que la angustia se profundice ante situaciones imprevistas, porque ahí los hombres se paralizan. Situación que es un sentimiento de estancamiento. Cuando se sufre esta atrofia, la confianza y la fe en el futuro se disuelven. Esto puede suceder, cuando

51 Rogers Carl, *“A Way of Being”*. Boston: Houghton Mifflin (1980).

52 Caslen, Robert L. y Nathan K. Finney: *“The Army Ethic”*, *Military Review* (September 2011) 12-13.

53 Aristóteles, *Ética a Nicómaco* 1116a 5: *“Quien se excede en el temor es cobarde; ya que teme lo que no tiene que temer [...] El cobarde es un desesperanzado, ya que le teme todo. Contrario es el caso del valiente, ya que la audacia es la característica de un hombre esperanzado.”*

54 Vohs, K. D., Baumeister, R. F., & Loewenstein, G. F. *“Do Emotions Help or Hurt Decision Making?” A Hedgerfoxian Perspective*. New York, Russell Sage (2007).

un “líder” omite mostrar un accionar claro ante el esfuerzo requerido, sobre todo, en el riesgo o en el peligro, lo cual podría desembocar en una apatía vital, de modo que el presente se viva como un “*sálvese quien pueda*”. El antidoto, ante una situación así, es el convencimiento y la necesidad de cooperación, junto con una comunicación clara.

Ningún factor en la conducción es más contundente que el ejemplo que se da a los hombres y el ánimo que se les infunde, cuando ven reflejado en su “líder”, la habilidad y seguridad que ellos esperan para seguir adelante y acometer a pesar de los obstáculos. Y nada tiene mayor peso y efectividad cuando el “líder” es más apreciado⁵⁵. En el nivel táctico, el desarrollo de confianza, muchas veces, llega a ser crítico para la supervivencia personal y el logro de la misión⁵⁶.

La confianza es una hipótesis sobre la conducta futura del otro. Es una actitud que concierne al futuro, en la medida en que ese futuro depende de la acción de otro. Es una especie de apuesta, que consiste en no inquietarse del no control del otro, del tiempo y de la acción a encarar. Es la certeza que da a un comandante para operar con seguridad, aunque la acción a enfrentar sea riesgosa, o cuente con recursos escasos para lograr un resultado aceptable. Se trata de una suspensión temporal de la situación básica de incertidumbre sobre el accionar de una persona; es decir, se dejan de lado las dudas y se cree firmemente en él “líder” (comandante), que sabrá proceder de acuerdo a los parámetros oportunos.

El entorno basado en la “confianza” fomenta la cohesión, que es una tendencia a cooperar, en solidaridad y en unión en el seno de un grupo o Unidad. La misma, como una actitud compleja, presupone, de alguna manera, cierta vinculación afectiva y expectativas normativas, porque es la esperanza firme que se tiene en una persona o en algún accionar. Para lo cual, un “líder” debe demostrar que todo lo que se haga, tendrá resultados positivos o por lo menos aceptables. Esto lo compromete a dejar los titubeos a un lado, y ser optimista. La convicción que da su actuar es la herramienta para la confianza.

La pérdida de la misma, muchas veces, se puede producir, por un agotamiento emocional, causado por la mala intención de una persona, que demuestra incapacidad de cumplir con lo prometido de forma continuada en el tiempo, o las dudas sobre la competencia del otro para actuar de modo profesional, fijando parámetros correctos, sobre todo, en situaciones complicadas.

¿Cómo se logra confianza? La personalidad, la experiencia, la competencia y el estado físico de un líder favorecen la misma, porque se cuenta con la buena condición y reputación del que conduce.

Según los variados reglamentos militares especifican: el “*liderazgo es un proceso de inducir a otros a que cumplan con la misión, proporcionándoles, propósito, dirección y motivación*”. Este concepto implica un estilo de lideraz-

go mediante el ejercicio de la influencia sobre otros, con quienes se comparte un propósito y una dirección común, dentro de una Institución militar o Unidad. La ausencia de influencia condiciona el rendimiento en los subordinados.

Los líderes ejercen influencia no sólo sobre sus subordinados directos; lo pueden hacer sobre otras personas ajenas a su unidad o componente, y esto se da, cuando en el que conduce (el líder) no se deja manipular, sabiendo motivar. Para lo cual, se hace tiempo para analizar opciones, comprobar fiabilidades y valorar alternativas.

El líder influyente asume que implementar ciertas medidas puede tomar tiempo y riesgos. Y mantener la coherencia a lo largo del tiempo no es sencillo, sobre todo, cuando se pueden presentar conflictos de intereses. La coherencia puede requerir, muchas veces, sacrificios para lograr los objetivos a corto plazo, en beneficio de propósitos generales no bien definidos, pero que, a la larga, pueden demostrar su valor y certeza. La arbitrariedad en las decisiones, mina la confianza cuando se quieren conseguir créditos, a corto plazo.

Un “líder” si pretende ser influyente debe ser ágil y adaptable⁵⁷. Su adaptabilidad no es contraria a la coherencia, no es obviar los valores éticos, sino decidir en base a ellos.

La adaptabilidad implica la capacidad de cambiar el enfoque propio para afrontar los escenarios en situaciones, sobre todo, difíciles, permaneciendo fiel a los principios y compromisos, sabiendo vivir con la imprevisibilidad.

Este estilo confiere “autoridad moral”, la cual, es un poder persuasivo que irradia la personalidad del líder, porque no es errático ante una situación determinada o compleja. Es un tipo de poder que provoca que los subordinados lleven a cabo las misiones encomendadas sin poner objeciones.

La confiabilidad se manifiesta también en los gestos del líder, que es una forma de expresión física, tangible, viva y directa. A través del gesto, muchas veces, habla sin decir nada y comunica ideas. Si bien el gesto puede, a veces, ser ambiguo o desconcertante, y otras veces, la palabra puede no concordar con el gesto. Pero la personalidad del “líder” es céntrica, porque mediante sus acciones o su inacción, manda señales a sus subordinados.

La humildad como la confianza, son factores unitivos, posibilita la suma de las partes y la cohesión de la Unidad militar o grupo. Mientras que la arrogancia desune.

Es humilde quien sabe que necesita de los demás, y que no puede alcanzar en solitario la misión o el proyecto que le fue encomendado, lo cual no significa no tener una adecuada estima personal. Errar, más allá de producir una potencial crisis a la autoestima, le enseña al “líder” a comprender las limitaciones propias y ajenas.

55 MacGregor Burns James, “*Leadership*”, New York, Harper (1978) 2.

56 Rousseau, Denise M. “*A Cross-Discipline View of Trust*”, *Academy of Management Review* (1998) 23.

57 Whiffen Harold, “*Becoming an Adaptive Leader*”, *Military Review* (November-December 2007) 108-14.



La tendencia a imputar a los demás los errores propios, es muy común en una actividad o misión que puede fracasar. Un *“líder o comandante”* sabe reconocer cuándo se ha equivocado y asumir las responsabilidades que le corresponden, en lugar de desplazar esa responsabilidad o atribuir la misma hacia abajo. A su vez, el éxito es un accionar conjunto no se lo puede atribuir únicamente a sí mismo.

El *“líder o comandante”* inicialmente honesto, en caso de no darse cuenta de sus limitaciones, puede provocar un proceso de confusión, al convertirse en un ser inseguro, dubitativo, que da vueltas a las decisiones que debe tomar y las va aplazando, lo cual, puede configurar un perjuicio con dimensiones solidarias.

La autoridad moral del *líder* se manifiesta cuando es obedecido con satisfacción y con agrado, más allá de sus limitaciones. Hay que considerar que él es quien proporciona el rumbo que se ha de seguir, conocedor de que la voluntad mejor dispuesta es la más motivada, la que permite e incita a empeñarse en el objetivo que hay que lograr.

Los agentes motivadores son los que ponen en marcha la voluntad, capaz de superar los frenos y cansancios propios del esfuerzo solicitado. Desde la indiferencia o desidia no se puede requerir, ni cooperación, ni empeño.

La confianza es complicada de describir, y aún más difícil de definir. La misma se da con seguridad, especialmente al emprender una acción comprometida. Se sabe cuándo está presente y cuándo no lo está, y mucho más no se puede decir, excepto que es algo importante. Va emparentada a la fe, al carácter, la habilidad, el vigor o seguridad en alguien o en algo. Lo ideal es que se la descubra en alguien que se lo merezca. Un buen *“líder”* se interesa por construir una imagen persuasiva y armónica conociendo a sus hombres, no de modo genérico sino especial, para descubrir las habilidades de cada uno y contar con su confiabilidad y cooperación.

Un *“líder”*, fundamentalmente, es un seductor, en el buen sentido de la palabra. Aquel que parece saber tomar

siempre la decisión correcta y arrastrar a sus subordinados con entusiasmo, motivado por su propia ilusión.

No se puede vivir sin ilusión, es el aroma que envuelve el proyecto de cada uno, una especie de clima interior, con una mirada puesta en el futuro. Sería irresistible no seguir y acompañar a un hombre con estas características. Un *“líder”* es el que intenta transformar un proyecto - o una orden o misión - en algo real, utilizando los talentos de sus subordinados⁵⁸; promoviendo una comunicación franca para que nadie se sienta desorientado, ni desilusionado, ni defraudado, ni ignorado y tengan certeza de lo que se les solicita y el *“por qué”*.

El esfuerzo y el sacrificio deja de tener sentido cuando se desconoce el objetivo que se persigue o bien no se participa del mismo como algo propio y personal. Si no se muestra que el mismo está encaminado a un bien mayor para quien lo sufre, la fuerza de la abnegación disminuye y cualquier sacrificio es contemplado como una carga extrínseca, y a veces, sin sentido.

Normalmente, en la vida castrense se requiere fuerza espiritual, incluso muchas veces, soportar un importante sufrimiento o experimentar una gran alegría, por el trabajo bien hecho, que siempre recae en los demás.

Sacrificarse quiere decir entregar algo muy querido, significa no sólo que se considera valioso en sí mismo, sino algo que, a su vez, da valor al propio ser que lo lleva a cabo. Los grandes sacrificios y alegrías hacen vibrar el interior de un hombre. Si se tiene claro el sentido, los hombres, se sentirán contentos y estarán dispuesto asumir todo tipo de privaciones e incluso a poner en riesgo su propia vida, para alcanzar el fin propuesto, que, en el caso castrense, redundará en el bien común de la Nación.

La integridad favorece la confianza en un líder.

Integridad significa: persona *recta, proba, intachable*. Importantes estudios han demostrado que hay una clara consistencia y correspondencia entre los valores y las prácticas de un liderazgo efectivo. Valores que han sido considerados, durante mucho tiempo, como ideales espirituales, como la honestidad y la humildad, por ejemplo, han mostrado tener un efecto positivo en el liderazgo. De manera similar, las prácticas tradicionalmente asociadas con la espiritualidad como se da en la vida diaria, también mostraron que están conectados con un buen liderazgo. Esas prácticas enfatizadas en muchas enseñanzas espirituales, se han encontrado que son habilidades o cualidades también del liderazgo, como el respeto por los

58 Patton George S. Jr. General *“Quotes for the Military Writer”*. Army, Washington, D. C. (1974) 11-13: *“Nunca le digan a la gente cómo hacer las cosas. Dígalos qué tienen que hacer y le sorprenderán con su agudeza.”*

demás, un trato justo, expresarse con cuidado y preocupación, escuchar con atención, reconocer las contribuciones y aportes de los demás, etc.⁵⁹

La “integridad” es un compromiso activo con la verdad, porque no hay duplicidad e hipocresía. Lo cual proviene de una motivación pura para hacer lo correcto incluso cuando podría ser inconveniente, y mostrando que no se tiene nada que disfrazar.

Lo opuesto a la integridad, es la ambigüedad. La Biblia lo define como “*el hombre de doble ánimo*”, quien es inconstante en todos sus caminos. El móvil para ser veraz no puede ser el cálculo instrumental de beneficios que se esperan recibir.

La integridad se percibe, sobre todo, en la *franqueza*. La misma es la puerta de entrada. Los hombres no confiarán en una persona que mienta o que no responda adecuadamente a los requerimientos solicitados. Cuando alguien miente o engaña, se pierde la fe en esa persona. Además, el hecho, crea sospecha en toda tramitación futura. El efecto que produce en una Unidad militar, en la que el “líder” (o comandante) tienen la importante tarea de ordenar a los hombres a que controlen sus temores, lleguen a ignorar sus heridas y – eventualmente – avancen al combate, es simplemente catastrófico si falta la integridad del “líder”.

Cuando no hay buena reputación o cuando esta resulta solo una fachada, se va fragmentando el tejido social y surge la actitud de desconfianza. Un escenario así es altamente inadecuado para la asunción de riesgos de largo plazo y se tiende, entonces, a operar mirando en forma exclusiva el corto plazo o a evadir responsabilidades.

La falta de integridad implica una grieta insanable entre lo que se dice y lo que se piensa, entre lo que se considera una conducta adecuada y lo que se termina haciendo, entre lo que es moralmente justo y lo que parece resultar de la presión de las circunstancias o de las conveniencias.

Así como la integridad es la resultante de una trayectoria coherente sobre la huella de los valores humanos, un solo acto que la traicione es suficiente para anular la red de lazos que la integridad construye lentamente en el tiempo. La ausencia de la misma ataca el tejido mismo de una Institución o Unidad respectiva, socavando y generando reacciones de defensa, y alentando tentaciones de potenciales transgresiones. En una situación así, cualquier Institución o Unidad carece de solidez. Si falla la integridad de las personas, de nada sirven los valores proclamados.

Por otro lado, si un “líder” —o comandante— es caprichoso, dejaría en evidencia su debilidad, y su base deficitaria para cualquier empresa que signifique fortaleza para poder vencer la resistencia a la desidia, apatía y dejadez. En el fracaso y la desilusión brota el desaliento.

Como el mando eficaz y la adhesión a él, no se puede imponer por compulsión, sino que tiene que lograrse, ganarse, conquistarse, la justicia en el mando, tiene que ver

también con la relación de igualdad y no de favoritismos. La “*justicia*”, es un ingrediente importante del ejercicio del mando relacionado con la integridad. Tiene por objeto el reconocimiento de los derechos. Es darle a cada uno lo que se le debe⁶⁰. El riesgo de no considerar u omitir este aspecto, será tanto menor, cuanto más extenso y profundo sea la reflexión y la formación de la propia conciencia del que conduce o lidera. El valor que posee una buena reputación genera una cooperación positiva y leal.

Un liderazgo basado en la justicia permite que un comandante se gane la confianza de sus subordinados y cuente con la buena voluntad y la fe de los mismos.

A su vez, un liderazgo contrario a la justicia solo ocasionaría rebeldía, desconfianza y falta de disciplina, lo cual es sumamente perjudicial cuando se afrontan situaciones complejas, peligrosas o el mismo combate.

La responsabilidad del líder y la confianza. Un líder militar, debe considerar hasta dónde llega su responsabilidad moral, en determinadas situaciones, sobre todo, cuando de su acción se derivan otros efectos.

La vida ética no puede limitarse a un sólo instante, sino a la continuidad de una trayectoria biográfica. “*Ningún espacio en el que el hombre actúa puede legítimamente pretender estar exento o permanecer impermeable a una ética basada en la libertad, la verdad, la justicia y la solidaridad*”⁶¹. Moverse solo por ambición es carecer de grandeza e ignorar la justicia. Una ambición desmedida puede cegar el sentido de responsabilidad al desconocer u omitir el valor de la justicia. Es una forma de vértigo que anula todo desarrollo personal. En cambio, la ejemplaridad, la preocupación por ser justo, orienta e impulsa hacia el bien.

El líder es un referente para los demás cuando es ejemplar, cuando tiene un *modus operandi* que todos valoran como excelente, como moralmente superior, cuando su conducta es impecable y cuida que sus subordinados no pierdan el norte. La responsabilidad es siempre proporcional a la dignidad.

Hay situaciones que no es posible tomar las decisiones con la debida calma, pero un buen líder se manifiesta, también, en la forma en que toma las mismas, ahí se juega su credibilidad y lealtad.

Si bien, la lealtad es un ingrediente importante de la vida militar, cuando se permite que la misma este fuera de control, significa una amenaza a la integridad profesional. Privilegiar la imagen personal y/o profesional a expensas de un comportamiento ético, no tiene cabida en la vida militar. La integridad es atacada por aquellos que confunden lo justo con lo conveniente.

59 Reave L. “*Spiritual values and practices related to leadership effectiveness*”. *Leadership Quarterly* 16/5 (2005) 655-687.

60 Aristóteles: Lo “*equitativo*”: se relaciona la con la justicia. Lo equitativo es justo, pero no justo según la ley, sino como una corrección de la justicia legal.



La misma, además de ser la piedra angular en la vida militar, es la responsabilidad más importante del mando y también de los subordinados. Y la misma va unida al código de conducta de un “líder”, junto con el respeto, que es la consecuencia de la lealtad. Cuando en una persona hay armonía en los hechos es fiable y creíble, tiene “palabra de honor” y, consiguientemente, inspira confianza. Esa coherencia básica confiere su condición de auténtico⁶², y así lo aleja de toda falsedad, incoherencia y doblez, y le confiere una sólida identidad⁶³.

No obstante, se puede ser honrado, auténtico, veraz y franco, pero expresado de forma imprudente o agresiva, no es una actuación virtuosa porque se pone en peligro la unidad y se mansilla el respeto, y en el leguaje castrense, se diría, peligra el “espíritu de cuerpo”.

Los subordinados que entregan la lealtad mal entendida a sus comandantes o jefes como un modo de adelantar en sus propias carreras, son especialmente vulnerables a la tentación de cubrir las fallas de su comandante o jefe. Esto puede ser vergonzoso en una burocracia de tiempo de paz y mortífero en una situación de combate.

Los hombres, miden silenciosamente la competencia de su comandante; esperan que su superior, su jefe, su líder, sea hábil en las destrezas tácticas requeridas a su nivel. Influye en las percepciones de competencia de los subordinados, la condición física y profesional, las cuales tiene un impacto directo en el grado de confianza que infunde un comandante.

La condición física afecta tanto la habilidad del comandante para alcanzar un punto crítico de la decisión y la imagen de energía que él proyecta.

El buen liderazgo es saber llevar a cabo una misión, una adversidad o un combate con tanta energía y competencia que los hombres se vean obligados a seguir a su líder, su comandante, y a acompañarlo. Nace de las sensibilidades, las actitudes y las capacidades de los individuos. Un líder militar se puede valorar, principalmente, en función

de lo siguiente: *autodisciplina, integridad, decisión, logro, responsabilidad, conocimiento profesional, competencia, cooperación con los superiores y subordinados, respeto, abnegación, espíritu de sacrificio, honestidad, ejemplaridad y estado físico.*

Las reglas del comportamiento profesional no son arbitrarias, están para ayudar a evitar la tentación de preferir el interés personal a la integridad.

La buena gestión es un requisito cardinal para el éxito de cualquier organización, empresarial, industrial, religiosa o militar. Y la buena gestión (conducción) es sinónimo de capacidad. Siempre será importante la figura del líder: en el contacto real con las personas, la disposición a compartir experiencias y comunicarse para forjar una común unión, porque así se forma la cohesión de una Unidad.

El líder actual debe ser un medio para un proceso regenerativo del espíritu militar; espíritu que corre el riesgo de perderse cada vez más, entre la máquina, la tecnología y la nostalgia.

El “líder” es una persona con argumento, y su optimismo e integridad es su forma de navegar, amando el trabajo bien hecho.

Cuando los líderes exhiben un comportamiento y una actitud consecuente y constante en el tiempo, no en el sentido de rutina, aburrimiento y monotonía, sino en el sentido de saber que no defraudarán, manipularán o engañarán, que cumplirán su palabra, que honrarán sus compromisos, que actuarán coherentemente y en consonancia con los valores que declaran tener, se hacen predecibles, porque los subordinados saben que esperar de ellos⁶⁴. ■

61 Comisión Teológica Internacional, “En busca de una ética universal: nueva mirada sobre la ley natural”, Ciudad del Vaticano (2009) 86.

62 “Autenticidad” del griego “*authentikós*” (el que tiene autoridad), derivado de “*authéntes*” (dueño absoluto). Del latín “*augere*” (promocionar). *Auténtico es el que tiene las riendas de su ser, posee iniciativa y no falla, sino que es coherente y enriquece con su modo de ser estable y sincero.*

63 La identidad, está dada, por los valores que una persona maneja.

64 Bennis Warren G.- Nanus Burt, *Líderes: las cuatro claves del liderazgo eficaz*. ed. Norma (1985).



Malvinas y el Atlántico Sur.
Lecturas sobre el pasado,
apreciaciones actuales
y perspectivas.
Compilador: Mariano Bartolomé,
1.ª Ed., Buenos Aires, Instituto
de Publicaciones Navales, 2020.

La compilación realizada por Mariano Bartolomé es una destacable contribución a la comprensión de qué significan el Atlántico Sur y las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur para la Argentina. La batalla librada en 1982 es tenida en cuenta y analizada dentro de un espectro de mayor envergadura, donde intervienen factores externos, y no es considerada solamente como un elemento de la política local de nuestro país.

Es importante tener en cuenta que las restricciones —establecidas por el Reino Unido— para acceder a sus archivos obligan a no hacer públicos documentos, sino en 2072. Esta situación justifica la última conclusión de Bartolomé en su trabajo: «Tal vez sean nuestros nietos los que, finalmente, conozcan la verdad de la historia».

El análisis estratégico de los espacios geográficos considerados es realizado con su habitual solvencia por Adolfo Koutoudjian. Con su estilo didáctico y sobrio, permite que su pensamiento pueda ser utilizado

para la consulta de quienes se interesen por el tema.

El Dr. Javier Ulises Ortiz trata, en su trabajo, sobre cómo las lecciones aprendidas han sido analizadas en el exterior. Estas experiencias por lo general se estudian parcialmente, pero que tiene, sin duda, singular importancia para los lectores experimentados e, incluso, para los legos.

La inteligencia estratégica es uno de los elementos analizados con poca profundidad en la evaluación de las acciones de 1982; su lugar es ocupado por la consideración de aspectos particulares de la inteligencia operativa y la inteligencia táctica o, en el peor de los casos, reemplazada por especulaciones políticas. En la obra que estamos citando, el Profesor Pablo A. del Bene incursiona en este matiz fundamental estableciendo una línea de análisis, a nuestro juicio, digna de ser tenida en cuenta.

La Dra. Concepción Anguita Olmedo nos actualiza en la consideración de lo que ella acertadamente titula «Anacronismo histórico de las Islas Malvinas y Gibraltar». Con suma habilidad, compara dos reclamos territoriales observando situaciones del pasado, analizando el presente y apuntando a un futuro donde no se acepta mantener la situación actual.

En uno de los capítulos de esta obra, su autor, el Profesor Oscar Mastropiero, estudia las razones que determinan la importancia de las islas del Atlántico Sur sobre la base de razones geopolíticas, económicas y estratégico militares. Realiza su análisis desgranando los puntos de interés en cada uno de los aspectos considerados.

Con realismo, plantea que la posibilidad de recuperar las Malvinas a corto o mediano plazo es improbable y dice que: «Sin desarrollo interno,

sin crecimiento económico sostenido en el tiempo, sin una Argentina fuerte hacia adentro, pero también hacia afuera, los objetivos de la política exterior que se establezcan serán siempre inalcanzables».

El Capitán del Ejército Héctor Tessey, veterano de guerra, analiza de manera completa el Informe Rattenbach, abundantemente citado pero pocas veces estudio en profundidad. Nos dice el autor que el velo ideológico nos muestra, en oportunidades, aspectos que nada tienen que ver con la opinión profesional de los experimentados militares que son sus autores. Para llegar a esta conclusión, ha analizado con severidad académica las distintas facetas que el conflicto bélico mostró. «Enseñar a pensar y a analizar» es la premisa que Tessey utiliza para cerrar su trabajo.

Ciento ochenta y ocho son las millas que existen entre la Isla Observatorio, situada al norte de la Isla de los Estados, y las Islas Malvinas. Esta distancia —la menor entre la Argentina continental y el archipiélago malvinero— sirve de sustento para una interesante propuesta de instalación de una base de control geovial que tendría el doble uso de servir para complementar el accionar de apoyatura a las misiones SAR (Búsqueda y Rescate) y de actuar como elemento disuasorio para actividades ajenas al interés nacional en el Atlántico sudoccidental. El desarrollo de esta idea es el trabajo que nos presenta el Coronel Justino Bertotto. Son sumamente interesantes las argumentaciones que expone, sencillas y prácticas.

Federico Gómez es un estudioso de los temas malvinenses, aún más, diríamos que es un apasionado del tema que, en los ámbitos en los que actúa, contagia su entusiasmo sobre

nuestra soberanía en las islas. En el libro que comentamos, logra transmitir este sentimiento al estudiar la diplomacia científica, concepto novedoso que aplicaría el Reino Unido para la reafirmación de su presencia en el Atlántico Sur y las Islas Malvinas.

El Dr. Gonzalo Salimena ilustra, con su colaboración, el accionar de la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado, en particular en lo relacionado con la diplomacia parlamentaria y específicamente con la cuestión Malvinas.

El último de los capítulos de la obra está desarrollado por la Licenciada Claudia García. Hace un inteligente repaso de los factores que inciden en el conflicto del Atlántico Sur y se detiene en la problemática del petróleo, la pesca y la incidencia que puede tener el Brexit.

En todos sus capítulos, el libro tiene una completa bibliografía que, por la diversidad de los factores analizados, guía al lector en posibles estudios sobre el Atlántico Sur y los archipiélagos de Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur e, incluso, la Antártida.

La Armada Argentina había luchado con heroísmo en los ríos, en particular el Plata, durante las guerras de la Independencia contra el Imperio del Brasil, contra el tirano paraguayo Solano López y en las de consolidación del Estado.

Logrado esto último, el desierto patagónico y los archipiélagos fueguinos fueron, a partir de la organización nacional, el ámbito de interés del gobierno que ordenó las acciones; obró de forma política y estratégica de una manera que es mostrada con habilidad por el autor.

Para la Marina, significó un importante cambio, porque ella fue la

que llevó la presencia argentina a la costa y al interior de la Patagonia a través de sus ríos y, también, de exploraciones terrestres.

Comenzó, en esos tiempos, el nuevo diseño del poder naval que fue concretado de manera oportuna, ya que permitió que la Armada operara como instrumento de la política y lograra evitar la guerra con Chile e incorporar el territorio patagónico y el Océano Atlántico sudoccidental al interés nacional.

La estructura de la obra desnuda la vocación de educador del autor cuando presenta en forma sencilla y completa las variables que intervienen a lo largo de un entretenido desarrollo.

De igual manera, los tres anexos son una verdadera ayuda para aquel que estudia seriamente los años que van de 1874 a 1892 y le interesa conocer los documentos más importantes y la constitución de las marinas de la Argentina y Chile.

El volumen está integrado por una interesante bibliografía del tema tratado. ■



La historia contemplada desde el río.

Presencia naval española en el Plata. 1776-1900

Miguel Ángel Demarco, editor: Instituto de Publicaciones Navales, Academia Nacional Browniana e Instituto Nacional Browniano, 2.ª edición (en plataforma digital).

Esta obra es una elaborada muestra de una vida dedicada a la historia y una demostración cabal de cariño por las cosas del mar.

Trata, como su título lo indica, de la permanencia en el Río de la Plata de naves españolas; en una primera etapa, como guardianas fieles de la Corona de España en el «acceso natural» al Virreinato y, luego, como otras naciones, estableciendo una estación naval que demostraba presencia frente a la República Oriental del Uruguay y el gobierno de Buenos Aires, en manos de Juan Manuel de Rosas. Ambos territorios vivían sumergidos en guerras civiles que afectaban los intereses y la seguridad de ciudadanos españoles.

La estación naval permaneció en el Plata hasta fines del siglo xx, pero hubo actuaciones navales de España en el Pacífico y en otros ámbitos americanos que involucraron a los hombres destinados en el Plata.

La habilidad del autor permite que el lector, con el correr de las páginas, se informe de acontecimientos históricos desde una perspectiva diferente, pero no, como nos sugiere el título del libro, desde el río, sino porque la realidad es descripta por la obra y el pensamiento de los marinos españoles. Ellos tienen los valores que nuestros hombres de mar sustentan desde su paso por las escuelas de formación. Es decir, hay comunidad en el pensamiento de estos hombres y de los nuestros. Ayer y hoy.

Demarco destaca el patriotismo de los marinos señalando su comportamiento en defensa de la corona española y citando actitudes honorables en varios identificados, como Gutiérrez de la Concha y Liniers (ambos altos oficiales de la Armada española), sin por ello desmerecer a quienes abandonaron la fidelidad al rey, como Ruiz Huidobro, Irigoyen, Thompson y Zapiola, que demostraron su adhesión a la libertad y la independencia de su tierra.

El autor está integralmente imbuido del «espíritu naval», razón por la cual interpreta los hechos con realismo y demuestra que, para poder juzgarlos, se debe conocer la esencia del comportamiento de los actores de la historia, en este caso, la de los hombres de mar. ■

El Dr. Miguel Ángel Demarco, Comodoro de la Reserva Naval, generosamente ha permitido que este libro enriquezca nuestra página virtual de manera gratuita.



Archipiélagos de Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur
Su Pasado, Presente y Futuro.
Vicente Guillermo Arnaud,
1ª. Edición, La Plata, Arte Editorial Servicop, 2020.

Los lectores del *Boletín del Centro Naval* conocen las ideas del embajador y académico Don Vicente G. Arnaud a través de artículos con los que nos ha ido ilustrando sobre lo que se puede sintetizar como «cuestión Malvinas» pero, que en realidad, supera la geografía de este archipiélago y abarca a las Georgias y las Sandwich del Sur, que integran un ámbito marítimo –el sector sudoccidental del Atlántico– elemento esencial de interés nacional.

Por sus colaboraciones en publicaciones académicas, científicas, especializadas y de divulgación general, ha recibido premios; el Centro Naval no ha sido ajeno honrando al autor y por ello se enriqueció a sí mismo.

La obra que analizamos compendia y sintetiza otros trabajos del autor donde, de manera didáctica y precisa, se refiere a los antecedentes históricos del descubrimiento, de la ocupación y de las intervenciones extranjeras en las islas. En este punto, cabe detenerse especialmente en el estudio de mapas donde Arnaud ha

investigado personalmente en varios archivos, especialmente en Europa.

Citamos dos hechos, incluidos en el libro, de los que Arnaud es un apasionado impulsor:

Un estudioso uruguayo, Rolando Laguarda Trías, analizó un mapa existente en la Biblioteca Nacional de Francia, y llegó a la conclusión de que había sido realizado durante la expedición de Hernando de Magallanes en 1520 y, por tanto, indica el descubrimiento de las islas en esa oportunidad. La Academia Nacional de la Historia recibió el estudio poco después, en 1983, y lo dio a conocer.

El otro hecho que hay que destacar es la importancia de la convención de Nootka Sound –firmada en San Lorenzo del Escorial en octubre de 1790 por el Conde de Floridablanca y el representante inglés Alleyne Fitz-Herbert– cuyo articulado consolida nuestros argumentos sobre las Islas Malvinas.

El análisis del pasado es sumamente útil para el conocedor, para el estudioso e, incluso para el lego. Posee una excelente bibliografía que tiene, de por sí, un valor encomiable.

El vistazo sobre el presente tiene el acierto de haber sido realizado con la severidad que merece en vista a las experiencias vividas.

En cuanto al futuro, el lector puede saborear las conclusiones con respecto a qué hacer, dado que están presentadas en forma sencilla y con una claridad meridiana. ■

SEÑOR, EL SISTEMA ESTÁ VIVO

Néstor A. Domínguez

Nota del autor: todo lo señalado en negrita en el siguiente texto fue resaltado por el autor.



Fragata *Hércules*

IMAGEN: HISTARMAR / IGNACIO AMENDOLARA BOURGETTE

«No es que me asuste la muerte.
Es tan solo que no quiero estar allí cuando suceda»,
Woody Allen (1935)

La frase que confiere sentido al título de este artículo fue pronunciada por el entonces Teniente de Navío Edgardo Barrientos cuando le quitaba el sueño la situación del sistema del misil Sea Dart y estaba dirigida hacia mí. Ambos estábamos afectados por la responsabilidad –entonces asumida– del alistamiento final del sistema GWS-30, en el Mar de Irlanda. El destructor ARA *Hércules* se preparaba para hacer el primer lanzamiento del dicho misil.

Eso ocurrió una madrugada de marzo de 1977, durante uno de los muchos días en que hicimos el proceso de alistamiento del sistema, entre las 2 y las 8 de la mañana, para poder lanzar el misil.

El pronunciar la frase que da título a este artículo obedecía a una reacción natural del Teniente que era jefe del cargo Sistemas de Armas, y era pesada y forzosamente escuchada por mí, que era su jefe y tenía la responsabilidad de afirmarle al Comandante en el cuarto de operaciones, Capitán de Navío Rafael Eduardo Chalier, que el misil podía ser lanzado. Debíamos garantizar todo esto luego de haber vivido durante casi dos años las más diversas peripecias de un complejísimo sistema en proceso de investigación por la mismísima Royal Navy y el Ministerio de Defensa Británico (MOD).

Yo era el jefe del por entonces mal llamado Departamento Ingeniería, que luego fue denominado, acertadamente, Departamento Sistemas. Este, hasta entonces, nunca había existido en la organización de a bordo.

Todo lo que pasa en la Armada tiene su historia, y creo que esta frase la tiene y merece ser contada para todos aquellos oficiales de marina que guardan en su corazón y su cerebro lo que es la profesión naval.

He relatado gran parte del proceso en general hace nueve años en el artículo «909, un número que me recuerda una historia jamás contada», publicado por el *Boletín del Centro Naval* N.º 830 de mayo/agosto de 2011 (Domínguez, 2011)¹, que recomiendo leer antes de encarar el presente. Se accede a él entrando en internet con el título antes entrecorillado o en papel, en el ejemplar de la Revista.

Todo esto apunta a que los lectores puedan tener una idea más clara de cómo han sido la «vida», la «muerte» y las consecuencias de un sistema, tanto en la conciencia de los lectores como de los que fuimos parte de la primera dotación del buque. Se trata de algo que nunca debería olvidarse.

No podemos dejar de recordar esto como un ejemplo de lo que ha sido la transición operativa y tecnológica de la Armada hacia buques totalmente diferentes de los anteriores. Más adelante, adicionaré algunos otros aspectos no navales para precisar ciertas cuestiones que, si bien son totalmente ajenas a nuestra Institución, siguen vivas en mi memoria y me acompañarán por siempre.

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.

Pasados cuarenta y tres años, debo decir que lamento profundamente el «fallecimiento» de los sistemas GWS-30 y de todos los otros sistemas de los destructores argentinos *Hércules* y *Santísima*. No puedo decir lo mismo de los sistemas de los destructores de la misma clase H.M.S. *Sheffield* y *Coventry*, hundidos por la aviación naval y la Fuerza Aérea argentinas durante la Guerra de Malvinas. Ello se debe a que ellos combatieron contra nuestra Patria y a favor de una usurpación territorial tan histórica como indebida. Sin poder afirmarlo, creo que todos los sistemas GWS-30 del mundo, luego de tanto tiempo, deben de haber «muerto», ya sea por obsolescencia tecnológica o ahogados en la famosa «curva bañadera», propia de todos los sistemas materiales generados por la imaginación humana.

No obstante, en este artículo, complementario del anterior, despliego argumentos tanto para justificar como para rechazar su supuesta «vida».

Esta historia tuvo consecuencias dentro y fuera de nuestra Institución. La voy a reseñar porque creo que hace al porvenir de la Armada de una manera que me resulta muy difícil de encerrar en una prospectiva profesional naval (Domínguez, 2008)².

Antecedentes complementarios a los ya publicados

«... debía informarle al comandante del buque si este estaba en condiciones de flotar, moverse y combatir».

Cada vez estaba más seguro de lo que le había expresado por escrito al Comandante Chalier en relación con el desarrollo del proceso de investigación naval con el que estábamos involucrados con el Ministerio de Defensa Británico y el mismo Astillero Vickers respecto a que: “los británicos no nos pueden garantizar los resultados, los costos y el tiempo de dicho proceso”. Esto se evidenciaba en los resultados de las distintas inspecciones que veníamos experimentando en forma lamentable.

Los radares tenían «fiebre», en sus «arterias» se producían altas «tensiones», y había ingenieros «médicos» que auscultaban sus partes corporales para encontrar los problemas de «salud». Lo mismo había pasado con las computadoras que constituían el «cerebro» de un sistema centralizado que debíamos lograr que estuviera integrado. Había un serio problema con el sistema de refrigeración con agua enfriada que multiplicaba las averías en equipos vitales de los sistemas. Tanto el Teniente Barrientos como los Tenientes Rossi, Trevisán, Aguirre, Graziano y yo nos sentíamos «médicos de terapia intensiva»; con esa impresión, navegamos en el buque hasta el Mar de Irlanda, donde debíamos asegurar exitosos lanzamientos de los misiles como un examen principal de todo lo hecho durante muchos años. Particularmente, llevábamos dos años de una lucha implacable para hacer funcionar los sistemas de armas que constituían el poder bélico antiaéreo del buque para proteger la Flota de Mar argentina.

Llegó el magno día en que todos los planetas se alinearon. Ocupé mi puesto de combate junto al Comandante Chalier en el centro del cuarto de operaciones, con mis teléfonos conectados y con mis tres oficiales de los cargos subordinados en sus puestos. Según lo reglamentado, debía informarle al Comandante si el buque estaba en condiciones de *flotar*, *moverse* y *combatir*. Las dos primeras condiciones eran casi obvias, pero la tercera era «a cara o cruz» y para lanzar el misil o no hacerlo. Desde el sistema GWS-30, el Teniente Barrientos me dio la tan esperada como riesgosa noticia de «sistema listo» (no dijo «el sistema está vivo»); le di el «listo para lanzar» al Comandante; este se lo transmitió al Capitán de Corbeta Marcelo Eduardo Loza (jefe del Departamento Armamento) y, finalmente, este al Teniente de Navío Alejandro José Tierno, quien disparó el misil. Todos sentimos el fagonazo en la cubierta principal y miramos el centro del indicador del jefe de Armamento donde estaba nuestro buque en esa posición simulada; el eco del *Jindivik* (drone usado para la prueba del sistema que se desplazaba a 700 kilómetros por hora) se desplazó por la pantalla y la información del radar 909 de guiado mostró cómo el misil iba hacia su encuentro. Al producirse el «impacto virtual», el polígono de Aberporth nos comunicó que habíamos dado

en el blanco. Por suerte, el impacto no fue directo sino «virtual». Si hubiera sido directo, tendríamos que haber pagado cerca de un millón de dólares por el *Jindivik*. El hecho fue que se inhibió la espoleta de proximidad, y el misil pasó dentro del círculo del área de destrucción de la aeronave telecontrolada previsto para el caso de que la espoleta del misil hubiera estado activada. La noticia fue recibida por una ovación en el cuarto de operaciones, acompañada por unos hurras que se repitieron y propagaron por toda la dotación en sus puestos de combate. En ese momento, sentí que había llegado a lo más alto de lo que podía esperar en mi segunda profesión como ingeniero electrónico de la Armada.

Poco después, se realizó la filmación de una película con todos los actores del lanzamiento. Me fueron a buscar a mi camarote y me vieron durmiendo con tal estado de decaimiento físico y tanto sueño que no se animaron a despertarme. Cuando meses después pude ver la película en uno de los cines de Buenos Aires, mi puesto de combate en el cuarto de operaciones estaba vacío; así, se perdió la oportunidad de demostrar la importancia que tenía y tiene la ingeniería electrónica en las operaciones navales.

Veinte años antes, había abandonado mis posibilidades de hacer una carrera como oficial de marina con funciones de comando en buques de superficie para especializarme en electrónica. Era tan solo un guardiamarina; pensaba que la electrónica iba a cambiar el mundo y no me equivoqué. Lo que no sabía era —y es— que los que están cambiando el mundo son los que determinan los fines de la operación de sistemas electrónicos como oficiales de comando, periodistas de TV, médicos, astronautas, actores de todo tipo, etc. Por ejemplo, nadie sabe quién fue el inventor de la televisión, pues casi nunca se lo vio en una pantalla de TV. Pero he visto, hace pocos días, un documental de cómo un pobre inventor de un pueblo estadounidense había desarrollado un receptor de TV, y me llamó la atención lo que fue su vida en la pobreza, presionado por los grandes empresarios de la radiodifusión, por entonces reina de la audiencia.

De regreso en el país y luego de entregar el Departamento Ingeniería (hasta entonces así llamado), fui destinado a la Comisión de Asesoramiento Legislativo en las áreas de Bienestar Social y Trabajo cuando hacía como tres años que no estaba en el país. En los Astilleros de Río Santiago, se estaba construyendo el destructor *Santísima Trinidad*, gemelo del *Hércules*; a nadie se le había ocurrido que mi lugar estaba allí. Unos ocho meses después, se descubrió el error, cuando ya era casi «un legislador consumado» que había intervenido en decenas de leyes que nada tenían que ver con la ingeniería y la electrónica. Me destinaron, entonces, a ser inspector de electrónica para las verificaciones de instalación y las pruebas de aceptación en puerto de los equipos y los sistemas. Traspasé las prácticas que había desplegado en el astillero Vickers con innovaciones propias relativas a la experiencia adquirida e hice una serie de estudios (que llamé de «Estado Mayor») para asegurar el máximo de conocimientos y de experiencias a la futura dotación de este buque construido en el país. Hice, por ejemplo, uno destinado a evaluar el apoyo logístico en la Base Naval de Puerto Belgrano, otro orientado a dar cursos sobre los sistemas en dicha Base con la colaboración de miembros de la dotación del *Hércules*, otro para que algunos oficiales y suboficiales clave del primer buque repitieran su función en el segundo a fin de dar continuidad al proceso de desafío tecnológico que se enfrentaba (Domínguez, 1977)³, etc. Además, encaré el estudio de qué pruebas de afinamiento operacional podían hacerse en el país y cuáles en Gran Bretaña, y elaboré un manual para prepararse para estas últimas.

El resultado fue que participé de las primeras pruebas como asesor del Comandante designado, Capitán de Navío Nelson Castro. Pero, cuando había que volver a Gran Bretaña para hacer la segunda parte, ocurrió que la Dirección General de Personal quería desembarcarme. El Comandante se opuso y logró que lo acompañara como asesor del *hardware* de los sistemas de a bordo, vulnerando todos los reglamentos sobre viajes al extranjero. De este modo, volví con esa función al Reino Unido y con el invaluable apoyo del ya Capitán de Corbeta Barrientos, entonces designado Jefe del Departamento Ingeniería, y del Suboficial Mayor

«... así se perdió la oportunidad de demostrar la importancia que tenía y tiene la ingeniería electrónica en las operaciones navales»;

Electrónico Roberto Esquivel, dos de mis subordinados en el *Hércules*. Esta prolongación de mi permanencia en el proyecto merecería un libro, pero no lo voy a escribir.

Cuando volví por segunda vez a la Base Naval de Puerto Belgrano con esta unidad, me desembarqué cuando estaba por ser ascendido a la jerarquía de Capitán de Navío y con la sensación de que dejaba el último buque de guerra de mi carrera. Y así fue.

Entonces me ocurrió algo muy singular. Yo le había pedido prestado el auto a mi amigo, el Capitán de Navío Eduardo Abel Nicolás, para sacar un conjunto de ropas y elementos que habían quedado en mi camarote. Me prestó un Fiat 600 que usaba su mujer, y fui con ese pequeño automóvil a buscar mis cosas. Luego de cargar todo frente al buque, no logré que el auto volviera a arrancar. Por casualidad, pasaban por allí los Capitanes de Fragata Enrique Molina Pico y José Luis Tejo, compañeros de promoción y recientemente designados comandantes de los destructores *Hércules* y *Santísima Trinidad* para intervenir, poco tiempo después, en la Guerra de Malvinas. Los dos empujaron el auto; este arrancó, les agradecí y saludé con la mano y llegué al hotel donde estaba alojado con mi señora. Visto con sentido simbólico, interpreto este hecho ahora como que esos dos buques fueron los que «empujaron» mi prematuro retiro de la Armada.

Fui dado de pase a la Dirección de Proyecto de Nuevas Unidades Navales. Me presenté a su Director, el Contraalmirante maquinista Horacio Rodríguez Sartori, quien me puso en funciones como Jefe del Departamento Técnico de esa dependencia, pero con la salvedad de que lo relativo a la electrónica y las armas sería atendido por la flamante Dirección de Electrónica y Armas, y que yo solo podría atender las cuestiones de ingeniería naval y de electricidad. Con una gran depresión, me hice cargo tratando de disimular mi descontento y tuve una reacción razonable y de la que nunca me arrepentiré: pedir mi retiro de la Armada en marzo de 1982. Había algo raro en la designación, y no lo pude tolerar. Presenté la nota correspondiente para mi retiro voluntario, y me dijeron que debía quedarme nueve meses más, hasta fin de año. Esos meses fueron inolvidables para mí por motivos muy diferentes de los que había vivido embarcado en el destructor ARA *Hércules*. A fin de año, no hubo despedida para mí, el «empujón» simbólico se concretó, y me fui por la puerta de servicio.

Poco tiempo después de mi pedido de retiro, el 2 de abril de 1982, se produjo el inicio de la Guerra de Malvinas, y mis experiencias en los dos destructores con sendos sistemas GWS-30 y GSA-1 me proporcionaron la posibilidad de influir en el desarrollo de la batalla aeronaval de una manera ajena al teatro de operaciones (no fui convocado al frente), pero mi intervención se hizo efectiva en los hechos. Los siete buques principales de la Fuerza de Tareas Británica estaban equipados con ese sistema, y yo conocía todos sus defectos para atacarlos de la mejor manera posible. Actué acorde con mis conocimientos y experiencia, y en relación con la Armada y la Fuerza Aérea argentinas (Domínguez, 2012)⁴ y (Domínguez, 2013)⁵, pero toda esta circunstancia no modificó mi decisión de retirarme. Había recorrido un ciclo completo que comencé navegando con la fragata ARA *Presidente Sarmiento*, seguí combatiendo en el destructor ARA *Cervantes* en los hechos revolucionarios de septiembre de 1955 (cuando todavía era cadete de cuarto año de la ENM) y asesorando sobre lo antes dicho como Capitán de Navío durante la Guerra de Malvinas.

Primer golpe de nostalgia

Veintitrés años después, a mediados de 2000, recibí una invitación para asistir al 25 aniversario del arribo a Gran Bretaña de la mayoría de los componentes de la dotación del destructor ARA *Hércules* y a un nuevo aniversario de la llegada del buque al país. Se realizaría una reunión en Mar del Plata para asistir a una Misa en la Iglesia Stella Maris y luego se haría un almuerzo en el Hotel Antártida el 28 de octubre. El Suboficial Principal

«Actué con mis conocimientos y experiencia, y en relación con la Armada y la Fuerza Aérea argentinas».

de Operaciones Enrique P. Hourquebie firmaba la invitación. Respondí que concurriría con mi señora esposa, María Elena; así lo hice junto con el matrimonio del Capitán de Navío Eduardo A. Nicolás y su esposa Eva, de quienes somos amigos desde esa época. Después de la Misa y sentados para el almuerzo, descubrí que, de los miembros de la ex Plana Mayor del buque, el Capitán Nicolás y yo éramos los únicos presentes. Por ser el más antiguo, comencé a pensar un discurso improvisado para el momento de los brindis. Por supuesto que no recuerdo las palabras que pronuncié, pero sí la idea. La médula de dicho discurso fue que todos los miembros de la dotación éramos parte de los sistemas del buque, en particular de los sistemas GWS-30, del misil, GSA-1 y del cañón, que nos identificaban como buque de guerra. Dije, también, que todo el buque constituía un sistema de hombres y de máquinas, compuesto por un subsistema humano basado en la comprensión espiritual mutua de los miembros de la dotación y un complejo subsistema tecnológico basado en relaciones materiales prefijadas.

Recordando ahora dichas ideas, descubro que los que les dimos vida al sistema del misil éramos los miembros de toda la dotación del buque y que, por ello, el entonces Teniente Barrientos dijo lo que dijo. El sistema GWS-30 en realidad nunca estuvo vivo en serio, pero sí lo estuvo en forma de «vivo espiritual», y todos logramos que funcionara de modo centralizado gracias a la conducción de nuestro Comandante Chalier. El hecho de que estuviera «enfermo» por tener «fiebre» en sus radares 909 y computadoras era un indicio de una baja disponibilidad que debía ser incrementada por el pensamiento y la acción de sus diseñadores y sus fabricantes británicos con nuestra colaboración a bordo. Lamentablemente, la Guerra de Malvinas marcó el final de estos buques, porque se los compramos a un país al cual, alguien pensó y decidió en forma extemporánea, debíamos hacerle la guerra.

«La médula de dicho discurso fue que todos los miembros de la dotación éramos parte de los sistemas del buque... que nos identificaban como buque de guerra».

Segundo golpe de nostalgia

Seis años después, se hizo otra reunión de los miembros de la primera dotación, que creo que fue la última, en un restaurante de la Costanera de Buenos Aires. De las fotos tomadas en esa oportunidad, he seleccionado tres:

En la Foto N.º 1, se ven, sentados a la mesa y de izquierda a derecha, el ya Capitán de Navío Alejandro José Tierno, quien disparó el misil; el Capitán de Navío Edgardo Rubén Barrientos, que había pronunciado, casi treinta años antes, las palabras que dieron lugar a este ensayo; el Suboficial Mayor de Operaciones Enrique P. Hourquebie, el más antiguo del personal subalterno presente, y el autor.

En la Foto N.º 2, se ve al Capitán Tierno y al autor acompañados por muchos de los miembros de la dotación presentes.



En la Foto N.º 3, se ve, en primer plano, al Suboficial Mayor Furriel Ricardo Eduardo Rodríguez, incansable gestor de todas estas reuniones. Hace unos pocos años, lo encontré en las proximidades de la Escuela de Idiomas del Edificio Libertad donde trabajaba y le pregunté por la continuidad de las reuniones; me dijo, con tristeza, que ya no las organizaba más.



Las consecuencias de la Guerra de Malvinas

Histarmar ha resumido muy bien las consecuencias materiales que esta guerra tuvo para estos dos buques, con estos términos:

«El embargo británico, dijimos, tuvo como primeras víctimas a los destructores *Hércules* y *Santísima Trinidad*. Ante la falta de repuestos, se decidió que uno de los dos serviría como fuente de materiales para su gemelo, y el elegido para la supervivencia fue lógicamente el *Hércules* que, aunque era cinco años más antiguo, navegaba bien, a diferencia del *Santísima Trinidad**. Este realizó su último lanzamiento de misiles Sea Dart en 1987, y en 1989, dejó de navegar para siempre».

« y de él solo queda hoy su casco intacto, pero hueco en cuanto a su función original de defensa antiaérea de la Flota de Mar».

«Adscrito primero a la 1.ª División de Destructores y después al Comando Naval Anfibio, el buque fue poco a poco “canibalizado”, y de él solo queda hoy su casco intacto, pero hueco en cuanto a su función original de defensa antiaérea de la Flota de Mar. El *Hércules* continuó en dicha función por unos años más; en 1993, lanzó su último Sea Dart; en 1994, fue dado de alta en el Comando Naval Anfibio (despojado ya de sus capacidades originarias y principales); y en 1999, fue dado de baja como destructor y modificado para maniobrar como transporte de comandos, con capacidad para operar con dos Sea King en su nueva plataforma y hangar. Triste final para un buque que no fue concebido para realizar una función tan difusa y poco práctica como el desembarco de tropas en botes de goma...».

Repetidas veces fui invitado a asados y a otros eventos del personal de la dotación del destructor ARA *Santísima Trinidad*, pese a no ser miembro de ella, sino asesor de su comandante, y haberme desembarcado antes de su actuación en la Guerra de Malvinas (no soy VGM). Todo esto debido al equivalente del Suboficial Mayor Furriel VGM (R) Ricardo Eduardo Rodríguez del *Hércules*: me refiero al entusiasta Suboficial Mayor VGM (R) Furriel Carlos Palacios, que siempre firmó sus correos para mantener unida a la primera dotación del buque que encabezó la *Operación Rosario*, con el siguiente agregado:

«El Detall General de la *Trinidad* sigue y seguirá funcionando por siempre».

Durante muchos años, ha trabajado anunciando toda la información útil para los miembros de la dotación del buque que tanto amó y siempre me incluyó como si fuera un miembro de dicha tripulación y un veterano de la Guerra de Malvinas, aunque no es así.

Quiero trazar un paralelismo entre los dos furrieles, el suboficial Rodríguez del destructor *Hércules* y el Suboficial Palacios del destructor *Santísima Trinidad*, y destacar que ambos tuvieron vivo el recuerdo de todos los miembros de las primeras dotaciones a lo largo de muchos años, tantos como los que rememoro en estos escritos, a partir del momento crítico en que los dos buques de nuestra Armada lograron cumplir con la misión encomendada.

Como un testimonio del aprecio que les tengo, incluyo la Foto N.º 4 con el Suboficial Mayor Furriel VGM (R) Carlos Palacios que nos sacamos en mi oficina del Edificio Libertad cuando finalizaban mis más de 50 años de servicios totales a la Institución, al concluir mis funciones como Asesor del Estado Mayor General de la Armada en materia satelital.

.....

*El destructor ARA *Santísima Trinidad* vio disminuidas sus capacidades operativas por haber sido objeto de un ataque terrorista con bombas aplicadas a su casco y parcialmente hundido por parte de la organización terrorista montoneros el 22 de septiembre de 1975. Esto le produjo daños en sus ejes de hélices, que le ocasionaron fuertes vibraciones luego de cierta velocidad, además de muchos otros percances.

En enero de 2014, viajé a la Base Naval de Puerto Belgrano para pasar unos días con mi familia en el Hotel de Oficiales. Se trataba de un breve veraneo de descanso para todos, pero, para mí, encerraba recuerdos muy especiales de hechos vividos en mi niñez y cuando estaba en actividad en la Armada. Sabía que el destructor ARA *Santísima Trinidad* se había hundido nuevamente en circunstancias muy desgraciadas luego de haber sido «canibalizado» para lograr la supervivencia del *Hércules* que, de por sí, ya estaba condenado. Un día y con mucho temor, me acerqué con el auto al muelle, y no me permitieron entrar; di toda la vuelta a la dársena y tomé la siguiente fotografía desde lejos y con el corazón oprimido:

Verlo así, con el cañón apuntándole a su proa como para «suicidarse», me produjo una horrible impresión.



4. El autor junto al SO Mayor Furriel VGM Carlos Palacios (2009)



5. El destructor ARA *Santísima Trinidad* hundido (2014)



6. Esta era su situación reflotado y en dique seco (2015)

«Allí, tratando de contener mi emoción, les dije lo que había sido ese buque».

de contener mi emoción, les dije lo que había sido ese buque. Me despedí, bajé por la planchada saludando a un pabellón todavía no arriado y, mientras se tocaba el silbato marino para honrar mi despedida, saludé con tristeza al buque, que, en el marco de su atardecer, ya era otro.

Paseando por la Base, me encontré con el ex cabo Roux de la división de sistemas de armas de Barrientos, quien me dijo que había hecho el bachillerato, se había recibido de Ingeniero en Control Tiro en el Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA) y ostentaba la jerarquía de Capitán de Navío Ingeniero y había sido asignado a controlar las nuevas construcciones en Vicente López. Este es el fruto indirecto de lo que hicimos en esos tiempos.

En enero de 2016, decidí volver, por última vez, a la Base Naval de Puerto Belgrano para pasar unos días con mi esposa, María Elena, y mi hija mayor, María Victoria. Ocupamos un departamento en el hotel de oficiales, fuimos a la playa de oficiales y a jugar al golf. Hice averiguaciones en el museo de la Base respecto de la casa N.º 8, donde nació el 30 de julio de 1934. Confirmé que, 25 años antes, había vivido allí el ingeniero Luis Luiggi, constructor de la Base, con su esposa inglesa, fundadora de su escuela primaria «para que los hijos de los obreros pudieran educarse». Luego, años después, muchos miembros de la Armada de todas las jerarquías pudieron enviar allí a sus hijos. En mi caso, más de 36 años después, pude terminar allí el sexto grado de mis estudios primarios.

El 11 de enero, fui en compañía de mi esposa e hija a almorzar al restaurante de la playa. No conocía a nadie de los asistentes ubicados en las otras mesas, pero, al parecer, el concesionario sabía de mis peripecias en el destructor *Hércules* y le dijo quién era yo al Segundo Comandante en ejercicio del buque, Capitán de Fragata Méndez, que se encontraba almorzando allí. Este se acercó a mi mesa y me invitó a visitar el buque. Acepté gustoso y, al caer el día, fuimos a ver los lugares del buque que tanto añoraba.

Hicimos una recorrida por todo el buque junto con el oficial de guardia; ya no era para nada lo que había sido. Quise ver el que había sido mi camarote, donde me quedé dormido luego del disparo de los misiles; visité el Cuarto de Operaciones, donde pasé una jornada muy estresante el día del lanzamiento, y fuimos a sentarnos en la cámara de oficiales. Allí, tratando



7. El destructor ARA *Hércules*, a partir de 1999, fue dado de baja como destructor y fue dado de alta en el Comando Naval Anfibio como Transporte Rápido Multipropósito

En esta última visita a mi lugar de nacimiento y como volviendo al «crimen» de dos buques que quise ver y recordar, me paseé por los muelles mirando las nuevas unidades allí «cosidas a muelle» y tuve el fuerte deseo de verlas navegar gallardamente y con el apoyo incondicional de toda la sociedad argentina. Pensé en la histórica fragata *Presidente Sarmiento*, donde me reúno todos los noviembre con el resto de los miembros de la Academia del Mar para escuchar a los sucesivos Jefes del Estado Mayor General de la Armada hablarnos de la situación de esta.

Al haber podido ver las realidades que he observado, me pregunto sobre el futuro, y se vuelve a potenciar en mí el problema metafísico que luego mencionaré y que William Shakespeare resumió con sus bellas palabras: «Ser o no ser, esa es la cuestión».

Tiempo de reflexiones

Durante mucho tiempo, me pregunté por qué había tomado una decisión tan drástica cuando amaba a la Armada y a la profesión de ser oficial de marina. Yo había adoptado la determinación de ser especialista en electrónica, porque pensaba que allí estaba el poder del futuro. El filósofo español José Ortega y Gasset, en épocas de mi venida al mundo, nos había dicho: «argentinos a las cosas» (Ortega y Gasset, 1983)⁶. Mi padre y mi abuelo materno fueron hacia las cosas del mecanicismo y fueron maquinistas en la Armada. Yo quise ser como ellos cuando era cadete de preparatorio; tenía 14 años, y mi padre me lo negó enfáticamente. Él sabía lo que era ser especialista en la Armada, pero no supo explicármelo o no supe entenderlo. Así, me recibí de Guardiamarina de Comando Naval y decidí especializarme en ingeniería electrónica contra la opinión de mi padre, pero él ya no pudo conmigo. Perdí la posibilidad del comando por ser especialista. El entonces Capitán Chalier y mis amigos Cosentino y Pertusio fueron almirantes y eran hijos de maquinistas como mi padre. No sé cómo hubiera sido mi carrera como comandante pero, por lo menos, creo que hubiera sido muy diferente en oportunidades.



8. El 2.º Comandante, Capitán de Corbeta Méndez, y el oficial de guardia del destructor ARA *Hércules*

Cuando, mucho tiempo después, estudié filosofía, leí otro texto de Ortega Gasset en el que se refería a la «barbarie del espacialismo» (Ortega y Gasset, 1957)⁷, pero en ello había una contradicción en este gran pensador: si uno iba «hacia las cosas», terminaba siendo un especialista, una suerte de «bárbaro» en la Segunda Revolución Industrial de la electrónica. Las relaciones entre las cosas son cuestión de otro nivel de pensamiento, de generalistas, como los que forma la Escuela Naval Militar para conducir hombres especializados que saben mucho de cada cosa y de comandar buques. Para comandar, es necesario saber bastante de cada cosa, pero no demasiado.

El problema es que lo conveniente para la Argentina y su Armada es ir tanto hacia las cosas, en particular, como hacia las relaciones entre ellas, que *conforman sistemas* y que, en general, estos son usados con un fin determinado. A mis 85 años, me he dado cuenta de que los argentinos todavía no llegamos a las cosas y mucho menos a las relaciones entre ellas; así nos va. Hablamos mucho de sistemas, pero no somos capaces de conformarlos en los órdenes político, social, educativo, de seguridad, de defensa, etc. En nuestro delirio, «matamos» toda forma de sistema junto con todas las formas de controles cibernéticos afectados a lo que queda de los sistemas. Así, solo es posible organizarlos en parte para conformar «seudosistemas». Planteé este tema en una reunión que hizo el ingeniero José Luis Roces, presidente del Grupo de Sistemas Integrados (GESI), y, simultáneamente, Rector del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA), con la finalidad de saber cuál era la utilidad de nuestro Grupo. Cuando fui consultado al respecto, destacué que nuestra acción, como estudiosos de las ciencias de la complejidad, era crear la conciencia de sistemas integrados en nuestra sociedad. En particular, lo estábamos haciendo en materia económica, educativa y del mar a través de grupos que aportaban ideas y acciones. El Grupo existe hace unos 40 años, gracias al liderazgo que tuvo su creador, el profesor Charles François, que le dio presencia mundial en dichas disciplinas y que falleció en 2019 con 94 años.

«Hablamos de sistemas, pero no somos capaces de conformarlos en los órdenes político, social, educativo, de seguridad, de defensa, etc.».

Mi admiración por mi comandante Capitán de Navío Rafael Eduardo Chalier se debe a que tenía la gran habilidad de comprender las cosas y los sistemas, y de conducir a la dotación para que comprendiera que era parte del «sistema buque» y que, si ellos funcionaban en su papel de a bordo, el buque también lo haría. No por nada al volver al país fue ascendido al grado de contraalmirante y designado Director de la Escuela Naval Militar, cargo con que lo sorprendió la muerte cuando, a mi entender, podría haber sido el mejor Jefe del Estado Mayor General de la Armada, necesario para las épocas que el país vivió desde entonces. Fue el mejor oficial de marina que tuve la suerte de conocer desde que era el Brigadier Mayor Cadete de la Escuela Naval que yo conocí en el año 1949 como cadete de Preparatorio.

Por otra parte, el ex Teniente Barrientos llegó a ser Director de la Dirección de Armas y Electrónica Naval con el grado de capitán de navío, al que hizo honor. Él tampoco llegó al almirantazgo.

Mis experiencias en el destructor ARA *Santísima Trinidad* y en la Dirección de Proyecto de Nuevas Unidades Navales fueron muy diferentes, y terminé cayendo en una lucha entre «bárbaros del espacialismo» en la que no quería participar. Nunca podría ser como mi admirado Comandante Chalier ni ocupar los cargos que él tanto mereció. Era considerado un especialista común, y estaba muy lejos de serlo y quererlo.

Quise olvidarme de la electrónica; mi título no tenía validez nacional y, para mi salud espiritual, puse rumbo para navegar hacia nuevos horizontes mucho más amplios y libres (Domínguez, 2015)⁸. Algunos compañeros y oficiales subordinados no comprendieron mi actitud, pero yo la tenía muy clara. Me fui a estudiar la carrera de Filosofía en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires donde ya me había inscripto cuando estaba en la CAL. Quería dar un giro copernicano en mi vida pasando de la especialización a tratar de ampliar mi visión de nuevos horizontes lo máximo posible. El cambio también

era saltar por la brecha epistemológica de las ciencias exactas, físicas y naturales a las humanas y sociales. Había y hay en mí una ambición de totalidad y unidad.

El destino quiso que, con fecha 31 de julio de 1986, recibiera una llamada telefónica del Vicealmirante VGM José Lombardo, ex Comandante del Teatro de Operaciones de la Guerra de Malvinas, que estaba siendo enjuiciado por el Tribunal Federal designado a los efectos de juzgar su actuación durante el conflicto. (Véanse los detalles en Domínguez, 1990⁹, y Domínguez, 2020¹⁰).

Lo concreto fue que, por mi autodeterminación, me introduje en los estudios de las ciencias espaciales a mi manera, o sea, abarcando todo lo posible de la mano de la sistémica y la filosofía. Esto me abrió nuevos horizontes que capitalicé como asesor del Estado Mayor General de la Armada en temas satelitales (durante 19 años), como miembro del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada (durante 15 años), como profesor de la Escuela de Defensa Nacional (durante 12 años), como Académico Fundador de Número de la Academia del Mar (durante 25 años hasta ahora) y como miembro del Grupo de Estudios de Sistemas Integrados (durante 15 años hasta ahora). Todo esto suma 86 años, y tengo 85; lo que pasa es que toda esta acción fue desplegada a partir de mis cuarenta y nueve años con diversas responsabilidades encaradas simultáneamente, junto con mi vocación de escribir y por una filosofía que debí abandonar en lo formal cuando ya estaba en la etapa de estudios avanzados (no en cuanto a lo informal, dada mi vocación por ella). Me faltaba poco para recibirme de licenciado. Siempre pensé que todos los filósofos hasta el siglo XIII no habían tenido diploma universitario y todavía influyen en nuestro pensamiento.

He sido tanto un ingeniero electrónico informal como un filósofo aficionado durante décadas y creo que debo ser juzgado por lo que hice más que por los títulos de que dispuse para mi acción profesional en los órdenes naval y nacional.

Esa llamada telefónica cambió mi vida que, hasta entonces, había estado atada a un reglamento, y ahora encontraba una libertad total para pensar en lo filosófico, lo estratégico y lo espacial. Luego, la libertad que sentí fluir por mis venas me permitió considerarme un «navegante de inmensidades» (Domínguez, 2012)¹¹. Conocí las inmensidades del mar como marino, me sumergí en lo infinitamente pequeño del electrón como ingeniero (sin saber si era una onda o un corpúsculo), disfruté de las enormidades de la ignorancia con la filosofía en su condición de transdisciplina y abrí mi conocimiento con la amplitud interdisciplinaria de las ciencias espaciales; de este modo, me introduje en las cuestiones de lo infinitamente complejo con las ciencias de la complejidad para caer, por último, en un mar de preguntas de carácter teológico. Todo esto, junto con mi familia, mis amigos y mis colegas, me ha reportado una vida espiritual apasionante. Volcar todo ello en el papel de lo material y en lo etéreo del ciberespacio duplica mi felicidad, esto no puedo dejar de contarlo.

Siempre la Armada estuvo detrás de todo, me impulsó a abrir mi cabeza luego de someterme a muchos reglamentos, y ahora quiero ser más libre aún, al deshacerme de los dogmas religiosos sin perder la idea que tengo de Dios, dado que la necesito.



9. Esta es la Armada que deseo ver navegando

«He sido tanto un ingeniero electrónico informal como un filósofo aficionado durante décadas...».

Mis tiempos filosóficos

Ingresé a la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en el año 1983 y, luego de aprobar todas las materias de primer año, encaré las de segundo, en particular las de Historia de la Filosofía Antigua y de Lógica Clásica y Moderna. Menciono estas dos materias en relación con lo que voy a contar a continuación.

El profesor titular de la primera de dichas materias de segundo año era el profesor doctor Conrado Eggers Lan. En la primera clase teórica, al entrar él, todo el alumnado prorrumpió en aplausos. No me interesa saber si se debió a razones políticas o filosóficas, lo que sí sé es que su desarrollo de la materia me apasionó.

En la última clase teórica, el Profesor nos dijo que el examen final sería sobre un tema elegido por nosotros. Durante algunos días, estuve pensando en dicha elección y, al acordarme de los dos destructores misilísticos en que actué y que me habían hecho sufrir mucho en otros tiempos, recordé la expresión de Barrientos, del epígrafe. Ambos operaban con un «cerebro» digital mientras estuvieron «vivos», y también me acordé de mis experiencias anteriores como Jefe de Reparaciones Electrónicas del crucero ARA *General Belgrano* en 1970, con su «cerebro» llamado «mesa de tiro» para la artillería, que era de funcionamiento analógico, como habíamos estudiado en la ENM y practicado en los viejos destructores en los que embarcábamos entonces.

«... elegí mi tema basándome en que, el desarrollo digital de la definición de «la pesca con caña», que Platón había ideado para ilustrar ese desarrollo en el diálogo *El Sofista ...*».

De este modo, elegí mi tema basándome en que, el desarrollo digital de la definición de «la pesca con caña», que Platón había ideado para ilustrar ese desarrollo en el diálogo *El Sofista*, no era adecuado para definir algo con precisión. Estuve seis meses preparando mi exposición, pues el profesor, aparte de ser fundador de la Sociedad Platónica Internacional, nos había explicado que en Alemania había usado computadoras digitales para buscar en los textos de Platón, escritos en griego ático, los conceptos que el gran filósofo griego tenía de algunas palabras en ese idioma según su uso en sus muchos textos filosóficos. Mis argumentos se centraban en que, al pasar de las definiciones analógicas, en textos previos, a las digitales en dicho diálogo, había cometido un error. Esto era así pues suponía que la naturaleza funcionaba de manera analógica y no digital, y que las definiciones de los términos de nuestro lenguaje que dan los diccionarios y las enciclopedias son, en consecuencia, analógicas. Me jugaba una carta muy brava para aprobar la materia. Estudié el tema durante varios meses, y mi exposición en el examen sorprendió al profesor y al resto de la mesa examinadora. Me hubieran calificado con un sobresaliente en la materia si no hubiera tenido un examen parcial con una nota más baja. Mi calificación final fue de nueve puntos.

Nunca más me olvidé de ese examen; recordé que, en los dos últimos destructores en que había navegado, sus «cerebros» eran digitalizados de manera centralizada. Los datos recibidos de la naturaleza por los sensores periféricos en forma analógica eran digitalizados por conversores analógico-digitales para que los procesara la computadora. Luego, al salir las respuestas digitalizadas de las computadoras para aplicarlas a las armas y a otros periféricos que accionaban en el seno de la naturaleza marina, necesitaban ser analógicas para ser adaptadas a su realidad material. Entonces, eran transformados por conversores de digital a analógico para que los correspondientes periféricos actuaran en la naturaleza. El sistema ADAWS-4 de software era llamado de «datos tácticos para la acción y el control de las armas».

Son muchísimas las consecuencias que esto tuvo en mi pensamiento y en mis escritos posteriores. No me cabe duda de que la resolución de muchas dicotomías procesadas en los cerebros naturales de los fundamentalistas políticos y religiosos resulta cómoda con la operación digital. Esto ha ocasionado muchos desastres en el devenir histórico de la humanidad, y los va a seguir produciendo. Pensar de manera analógica, por parte de la gente racional, requiere de mucho mayor esfuerzo. Pongo un solo ejemplo: siempre decimos que en un tribunal, un acusado puede

ser inocente apelando a la mitad de la biblioteca y culpable con la otra mitad. Los abogados defensores y los fiscales tratan de convencer al juez en uno u otro sentido, teniendo en cuenta argumentos de naturaleza analógica a favor o en contra del imputado. Si el juez piensa de manera digital, puede pasar cualquier cosa. Si se trata de un juez sabio, se hará justicia, pues hará su evaluación considerando adecuadamente todos los agravantes y atenuantes de manera analógica. Nada peor que un juez predispuerto a condenar o a indultar sin el debido proceso, esto para no pensar o por un simple preconceito sobre los hechos. *El Sofista* fue pensado por Platón para actuar en el campo del derecho ateniense de su época, en que actuaban los sofistas, poco afectos a una filosofía con pensamiento analógico. Podemos poner muchos ejemplos puntuales al respecto.

Habiendo pensado en todas estas cosas, concurrí a una de las muchas clases teóricas de la materia Lógica Clásica y Moderna a cargo del profesor doctor Carlos Alchourrón; este explicó las llamadas «reglas de inferencia» y «reglas de reemplazo» que, sumadas, son 19 (Copi, 1982)¹² y expresó que todas ellas podían ser reemplazadas por una dicotomía (sí-no). Yo, que estaba desarrollando mi tema para el examen de la materia de filosofía antigua, levanté la mano y dije: «profesor, tengo una duda metafísica». El profesor y unos cien estudiantes presentes se rieron, y expliqué brevemente mis argumentos. Todo quedó allí como una observación de un simple alumno de la materia.

Por supuesto que no me quedé quieto y, doce años después, publiqué en este *Boletín* un artículo sobre la cuestión (Domínguez, 2006)¹³. Leí el libro del jefe del Laboratorio de Medios del Instituto Tecnológico de Massachusetts, doctor Nicholas Negroponte (Negroponte, 1995)¹⁴, y le envié el contenido de mi artículo a mi amigo ingeniero Horacio Reggini, Académico del Mar y de otras academias nacionales y amigo, también, de Negroponte, y me contestó que yo tenía razón: que los seres digitales simplemente no existían.

Como consecuencia, estimo que la tan mentada era digital (impulsada por Negroponte) no existe como tal, sino como una simple ficción útil, como lo son muchísimos símbolos a los que, muy frecuentemente, nos referimos sin reparar que moran en un espacio virtual y que no tienen existencia real.

Hace unos meses, me encontraba escribiendo lo que espero llegue a ser un libro titulado *Navegando por las inmensidades culturales*, donde planteo, en su capítulo 5, el tema que denominé «oceanosofía», y donde, entre otras muchas cuestiones, considero el origen de la vida en el mar. Allí me refiero a un libro de Freeman J. Dyson (Dyson, 1999)¹⁵, en el que nada menos que el gran matemático estadounidense John von Newman expresó ideas que Dyson analizó, luego de haber hecho consideraciones respecto del libro de Schrödinger *¿Qué es la vida?* (Schrödinger, 2015)¹⁵.

Ese pequeño libro (100 páginas) resume el pensamiento sobre la vida de un gran propulsor de la mecánica cuántica sobre la base de que, exiliado por el nazismo, se fue a vivir a Irlanda y pronunció tres conferencias invitado por el Instituto de Estudios Avanzados de Dublín. Esas conferencias fueron dadas ante unos 400 físicos, biólogos y científicos en general, en el Trinity College de esa ciudad, en el año 1943, sobre el siguiente tema: «¿Cómo pueden la física y la química explicar los acontecimientos en el espacio y el tiempo que tienen lugar dentro de los límites espaciales de un organismo vivo?».

Hechas estas apreciaciones sobre Schrödinger, Dyson continúa textualmente así:

«Solo cinco años después de que Schrödinger ofreciera sus conferencias en Dublín, el matemático John von Neumann aclaró las relaciones lógicas entre replicación y metabolismo (von Neumann, 1948). Von Neumann describió una analogía entre el funcionamiento de los organismos vivos y el funcionamiento de autómatas mecánicos. Sus autómatas eran una extensión de sus consideraciones acerca de los ordenadores electrónicos».

«Como consecuencia, estimo que la tan mentada era digital no existe como tal, sino como una simple ficción útil...»

«Un autómata de von Neumann presenta **dos componentes esenciales**; con posterioridad, cuando sus ideas fueron asumidas por la industria de los ordenadores, estos fueron denominados *hardware* y *software*. El *hardware* procesa la información; el *software* incorpora la información. **Estos dos componentes poseen sus análogos exactos en las células vivas; el *hardware* son principalmente las proteínas, y el *software* son principalmente los ácidos nucleicos.** Las proteínas son el componente esencial del **metabolismo**. Los ácidos nucleicos son el componente esencial de la **replicación**. Von Neumann describió con precisión, en términos abstractos, las conexiones lógicas entre los componentes».

«Para un autómata completo autorreproductor, ambos componentes resultan fundamentales. Pero existe un aspecto importante mediante el cual, desde un punto de vista lógico, el *hardware* aparece antes que el *software*. Un autómata compuesto de **un *hardware* sin *software* puede existir** y mantener su propio metabolismo. Puede vivir de manera independiente siempre que encuentre comida para consumir o números que devorar».

«Un autómata compuesto de **un *software* sin *hardware* debe ser un parásito obligado**. Solo puede funcionar en un mundo que ya contiene otros autómatas cuyo *hardware* puede utilizar. Puede replicarse únicamente si logra encontrar un autómata cooperante en el que hospedarse, al igual que un bacteriófago solo puede replicarse si logra hallar una bacteria cooperante».

«En todas las formas modernas de vida, las funciones de *hardware* las llevan a cabo en su mayor parte las proteínas, y las funciones de *software*, los ácidos nucleicos. Pero existen excepciones importantes a esta regla. Aunque las proteínas solo actúan como *hardware*, y un tipo de ácido nucleico, llamado desoxirribonucleico (ADN), actúa principalmente como *software*, el otro tipo de ácido nucleico, denominado ARN, ocupa una posición intermedia. El ARN es tanto *hardware* como *software*. En los organismos modernos, el ARN aparece en cuatro formas diferentes con funciones distintas. Existe el ARN genómico, que constituye la dotación genética completa de muchos virus; en concreto, del virus del SIDA. El ARN genómico es, sin ambigüedad, *software*. También se encuentra el ARN ribosómico, un componente estructural esencial de los ribosomas, que son los que fabrican proteínas. Existe el ARN de transferencia, una parte fundamental de la maquinaria que lleva los aminoácidos hasta los ribosomas para ser incorporados a proteínas».

«El ARN ribosómico y el ARN de transferencia son *hardware*. Por último, se encuentra el ARN mensajero, la molécula que transporta las instrucciones genéticas desde el ADN hasta los ribosomas. Hasta hace poco, se creía que el ARN mensajero era *software*, pero en 1982 Thomas Cech descubrió que el ARN mensajero también poseía funciones de *hardware* (Cech, 1993). Cech observó que había moléculas de ARN mensajero, que denominó ribozimas, que llevaban a cabo funciones de enzimas. Las ribozimas catalizan la rotura y escisión de otras moléculas de ARN. También catalizan su propia rotura y escisión, en cuyo caso están actuando como *hardware* y como *software* de forma simultánea. El ARN es una molécula flexible y versátil que posee muchas funciones de *hardware* importantes, además de su función principal de *software*. Sin embargo, sigue siendo cierto que la inmensa mayoría de las funciones metabólicas de los organismos modernos pertenecen a las proteínas, y que la inmensa mayoría de las funciones replicadoras pertenecen a los ácidos nucleicos».

«Voy a resumir el desarrollo de mi argumento hasta este punto. Nuestro ilustre predecesor Erwin Schrödinger tituló su libro *What is Life?* (*¿Qué es la vida?*), pero **omitió preguntar si las dos funciones básicas de la vida, el metabolismo y la replicación, se podían separar o no**. Nuestro ilustre predecesor John von Neumann, utilizando los ordenadores como metáfora, planteó la pregunta que Schrödinger no formuló y le dio una respuesta provisional. **Von Neumann observó que el metabolismo y la replicación, a pesar de sus intrincadas conexiones en el mundo biológico tal como existe en la actualidad, pueden separarse de manera lógica.** Es posible, desde un punto de vista lógico, encontrar organismos que estén compuestos solo de *hardware* y que sean capaces

«Estos dos componentes poseen sus análogos exactos en las células vivas; el *hardware* son principalmente las proteínas, y el *software* son principalmente los ácidos nucleicos».

de metabolizar, pero incapaces de replicarse. También es posible hallar organismos que estén compuestos solo de *software* y que sean capaces de replicarse, pero incapaces de metabolizar. **Y si las funciones de la vida se separan de esta manera, puede esperarse que el segundo tipo de organismo se convierta en un parásito obligado del primero.** El análisis de las funciones de la vida ayuda a explicar y a corregir la preferencia frente a la replicación que resulta evidente en el pensamiento de Schrödinger y en toda la historia de la biología molecular. **Los organismos que se especializan en la replicación tienden a ser parásitos,** y los biólogos moleculares prefieren utilizar parásitos para los estudios experimentales, porque los parásitos son más sencillos desde el punto de vista estructural que sus hospedantes y son más adecuados para la manipulación cuantitativa. En el equilibrio de la naturaleza debe producirse una tendencia opuesta. Los hospedantes tienen que existir antes de que aparezcan los parásitos. La supervivencia de los hospedantes es una condición previa para la supervivencia de los parásitos. Alguien debe alimentarse y crecer para suministrar un hogar a aquellos que solo se reproducen. **En el mundo de la microbiología, al igual que en la sociedad y la economía humanas, no todos podemos ser parásitos.** (Nota del autor: Esto tiene mucha vigencia actual en la sociedad y la economía argentinas).

«Cuando reflexionamos acerca del origen de la vida, de nuevo nos encontramos con la pregunta que Schrödinger no formuló: ¿Qué entendemos por vida? Y volvemos a encontrarnos con la respuesta de Von Neumann: **la vida no es una sola cosa sino dos, el metabolismo y la replicación,** y que las dos cosas pueden separarse desde un punto de vista lógico. Por consiguiente, existen dos posibilidades para el origen de la vida: que la vida comenzase una sola vez, estando presentes ambas funciones, replicación y metabolismo, de una forma rudimentaria y conectadas entre sí desde el principio, o que la vida comenzase dos veces, con dos tipos distintos de criaturas, siendo un tipo capaz de metabolizar sin llevar a cabo una replicación exacta y siendo el otro tipo capaz de replicarse sin presentar metabolismo. Si la vida comenzó dos veces, el primer comienzo debe haberse producido con moléculas parecidas a las proteínas y el segundo con moléculas parecidas a los ácidos nucleicos. Las primeras criaturas de proteínas pueden haber existido de forma independiente durante largo tiempo, alimentándose, creciendo y desarrollando de manera gradual un aparato metabólico cada vez más eficaz».

«Las criaturas de ácidos nucleicos deben haber sido parásitos obligados desde el principio, que atacan a las criaturas de proteínas y utilizan los productos del metabolismo de las proteínas para lograr su propia replicación».

«El tema principal de este libro es un examen crítico de la segunda posibilidad: la posibilidad de que la vida comenzase dos veces. A esta segunda posibilidad la denomino **hipótesis del origen doble. Es una hipótesis y no una teoría. Una teoría del origen de la vida debe describir con cierto detalle una secuencia postulada de acontecimientos.** La hipótesis del origen dual es compatible con muchas teorías. Puede resultar útil examinar las consecuencias de esta hipótesis sin comprometerse con ninguna teoría concreta».

«No afirmo que la hipótesis del origen doble sea cierta ni que esté apoyada por pruebas experimentales. Mi propósito es el contrario. Me gustaría estimular a los químicos y biólogos experimentales y a los paleontólogos a que descubran las pruebas mediante las cuales pueda probarse la hipótesis. Si puede probarse y resulta equivocada, entonces su propósito habrá servido. Con ello obtendremos unos **cientos más firmes sobre los que construir las teorías del origen único.** Si la hipótesis del origen doble puede probarse y resulta cierta, podremos avanzar con mayor confianza en la **construcción de teorías sobre el origen doble.** La hipótesis resulta útil solo si puede sugerir nuevos experimentos».

«A falta de nuevos experimentos, no hay motivos que justifiquen la creencia en una u otra hipótesis. Tengo que confesar mi preferencia por el origen doble. Pero esta se basa solo en ideas filosóficas generales preconcebidas, y me doy cuenta de que la historia de la ciencia está sembrada de cadáveres de teorías muertas que en su tiempo fueron apoyadas

«Cuando reflexionamos acerca del origen de la vida, de nuevo nos encontramos con la pregunta que Schrödinger no formuló: ¿Qué entendemos por vida?».

por las opiniones filosóficas imperantes. Mi tendencia filosófica es la siguiente: el hecho más sorprendente que hemos aprendido de la vida tal como existe en la actualidad es la ubicuidad de la estructura dual. **La división de todos los organismos en componentes de hardware y de software, en proteínas y ácidos nucleicos».**

«Considero la estructura dual como una prueba razonable del origen dual, si admitimos que es muy poco probable que aparezca de forma espontánea una estructura de proteínas y una estructura de ácidos nucleicos a partir del caos molecular. Resulta más fácil imaginar que dos acontecimientos poco probables se produzcan por separado a lo largo de un período de tiempo extenso que imaginar dos acontecimientos poco posibles produciéndose de forma simultánea. Huelga decir que los argumentos de este tipo, que recurren a probabilidades imposibles de calcular de manera cuantitativa, no pueden ser concluyentes. La razón principal por la cual me siento optimista ante el avance en la comprensión del origen de la vida es que el tema está alejándose del dominio de la especulación filosófica y acercándose a la ciencia experimental».

.....

Evidentemente, no puedo interpretar en forma adecuada este texto de biología contemporánea, dado que mis conocimientos de biología son muy precarios. No obstante, von Newman, que tampoco era biólogo, fue bastante claro en parte de su explicación como para permitirme deducir algunas cuestiones relativas al tema que tenemos entre manos.

«El paralelismo entre el software y el hardware de una computadora y el de una célula viva parece evidente».

El paralelismo entre el *software* y el *hardware* de una computadora y el de una célula viva parece evidente. Si se trata de una computadora digital, es necesario encontrar una dicotomía definida en su producto. Si ese producto es una vida que luego muere, la dicotomía sería entre dos conceptos que no tenemos para nada establecidos; no podemos asignar un 1 (uno) a la vida y un 0 (cero) a la muerte. Todas las religiones que nos prometen una vida eterna y mejor luego de la vida terrenal no estarían de acuerdo; las otras formas de vida animal y vegetal no cuestionarían nada; viven la vida y no se preguntan por ella. Sin embargo, entre los humanos aparecen dos teorías no resueltas: la del origen simple y la del origen doble como formando otra dicotomía. No obstante, se habla de la ubicuidad de una estructura doble de proteínas y de ácidos nucleicos que me supera; no sé realmente de qué se trata.

Aparte, no estoy muy de acuerdo con el mencionado alejamiento de la filosofía planteado por Dyson para enfrascarse en la ciencia experimental. Esto nos alejaría del «orden implicado» de David Bohm (Bohm, 2008)¹⁸ para lograr un acercamiento filosófico (ético y estético) y religioso (teológico) a la totalidad y a la posibilidad teórica expresada por Ervin Laszlo de tener una visión *akáshica* del mundo (Laszlo, 2012)¹⁹ y del cosmos como un todo creativo (Laszlo, 2008)²⁰.

La cuestión fue que, acto seguido de leer lo antes encodillado, envié el siguiente mensaje al Capitán de Navío (R) Edgardo Rubén Barrientos:

Estimado Capitán:

Con una exaltada apreciación sobre el sistema GWS-30, hace unos 43 años usted me dijo una madrugada en el destructor *Hércules*: «El sistema está vivo», y ambos durante todo este tiempo estuvimos convencidos de que tal expresión era exagerada y propia de una responsabilidad difícil de asumir ante el examen final de un sistema que había costado «sangre, sudor y lágrimas» poner en condiciones para lanzar el misil Sea Dart.

Hoy día estoy escribiendo un libro sobre la evolución cultural de la humanidad y, entre una serie de investigaciones colaterales, me enfrenté con los libros: *Los orígenes de la vida* de Freeman J. Dyson y *El gen egoísta. Las bases biológicas de nuestra conducta* de Richard Dawkins sobre biología evolutiva. Adjunto le remito el texto del primero de ellos para que lea la descripción de John von Neumann de la página 16. Por todo lo anterior, me encuentro dudando de si realmente el sistema estaba vivo, aunque

enfermo. Creo que no estamos inventando nada demasiado nuevo en la naturaleza. Estamos replicando burdamente sus procedimientos y leyes de siempre, y todavía tenemos demasiado que aprender de ella.

Un abrazo a usted y Stella. Espero sus comentarios.

Cap. Domínguez.

En el mismo día me contestó:

Señor Capitán:

Muchas gracias por su envío. Me genera cierto ego que me haya seleccionado para compartir su hallazgo. Honestamente, me abruma el intentar una teoría sobre el particular, pero es evidente que se conserva el enigma sobre nuestro origen. Muy intrigante y profundo lo buscado. Pero más allá de esto, que el sistema estaba vivo no me cabe duda alguna. Cuando pueda dilucidar con más calma la propuesta, procuraré informarle. Gracias por su salud y le retribuimos con Stella nuestro especial saludo y abrazo.

Conclusiones

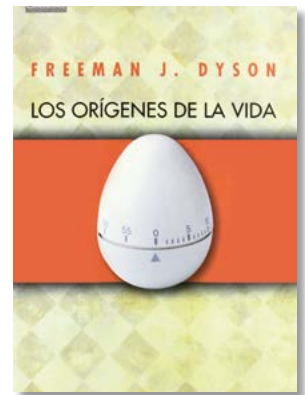
Luego de haber terminado de redactar este ensayo, lo primero que deseo transmitir a los lectores es que, para escribirlo, me he dejado llevar por el sentimiento y la emoción mucho más que por la razón.

Cuando en el año 2000 expresé a gran parte de la dotación presente en Mar del Plata que el buque, en este caso el destructor ARA *Hércules*, era un sistema de máquinas y de hombres, estaba admitiendo que el sistema estaba «vivo», pero no por los sistemas tecnológicos GWS-30, GSA-1, ADAWS-4, de propulsión de turbinas de gas, de telecomunicaciones, de logística, de salud, etcétera, que pretendíamos hacer funcionar, sino por la dotación que lo hacía y que, con ello, le daba vida. Si la expresión del entonces Teniente Barrientos estaba orientada en ese sentido, él tuvo razón; si pensaba en el sistema del misil GWS-30 en particular, creo que se equivocó.

Por primera vez en su historia, la Armada tuvo un sistema tecnológico integrado que, de hecho, fusionaba todas las acciones de la dotación para responder, en tiempo y lugar, a una veloz y moderna amenaza aérea para la Flota de Mar. Era tan complejo que fue muy difícil hacerlo funcionar, no solo por nuestra parte sino por los mismos británicos, como quedó acreditado durante la Guerra de Malvinas (Domínguez, 2012)⁴. Esto es parte de una historia que, junto con la espacial, merece ser considerada cada vez con más fuerza, para contemplar e investigar el desarrollo histórico de dicha guerra.

Además, tener un pensamiento complejo y sistémico marca un cambio radical en la historia de la Armada. Los buques sistémicos están ligados digitalmente al sistema operativo de la Flota, y este lo está con la rama naval de la Jefatura del Estado Mayor General de la Armada junto con la Aviación Naval y la Infantería de Marina, que también vienen experimentando estas disciplinas de las ciencias de la complejidad. Todo ello dentro del Sistema de Defensa Nacional con su enlace con el Estado Mayor Conjunto para lograr un accionar distinto del tradicional propio de cada Fuerza Armada, como ocurrió durante la Guerra de Malvinas (Domínguez y Bloch, 2004)¹⁸ y (Domínguez y Bloch, 2004)²¹.

El «bárbaro especialismo» se opone a la necesidad de lo interdisciplinario, y todo sistema requiere de la cibernética (como ciencia del control) para su desarrollo en el cumplimiento de objetivos nacionales. Como he dicho, esto no funciona adecuadamente en nuestro país, y las consecuencias están a la vista.



Libro de 85 págs. sobre *Los orígenes de la vida*.pdf

«Por primera vez en su historia, la Armada tuvo un sistema tecnológico integrado que, de hecho, fusionaba todas las acciones de la dotación para responder, en tiempo y lugar, a una veloz y moderna amenaza aérea para la Flota de Mar».

Estoy escribiendo este artículo encerrado en mi casa por la acción en el mundo de un virus invisible llamado «corona virus», que viene instalando su reinado en la humanidad. Esto es una contaminación, y me hace acordar al «efecto mariposa» pregonado por los especialistas en el medio ambiente: «el aleteo de una mariposa en Tokio puede producir un huracán en el Caribe». También me recuerda mis escritos sobre las tres infinitudes: lo infinitamente grande, lo infinitamente pequeño y lo infinitamente complejo. En el conocimiento de esas tres áreas del saber y de la experiencia humana, he transitado a lo largo de mi vida. Dicho virus es infinitamente pequeño, amenaza a una humanidad que es infinitamente grande y lo hace para enfermarla o quitarle una vida que es tan compleja que todavía no sabemos de qué se trata. Esta experiencia es la de una guerra, y debemos aprovecharla para reflexionar sobre nosotros mismos de manera natural, individual y social; esto es: filosofar.

Como he expresado, los sentimientos y las emociones priman cuando una dotación se ve enfrentada a la necesidad de que un buque sea un verdadero sistema y se comporte como tal. Esto debe sentirlo fundamentalmente el comandante, y no me cabe duda de que el entonces capitán de navío, y luego contraalmirante y Director de la Escuela Naval Militar Rafael Eduardo Chalier, para enseñarlo, lo sintió con fuerza. Pero también es muy importante que lo sienta cada uno de los miembros de la dotación. Los sentimientos y las emociones son individuales, cada uno los desarrolla a su manera y según el papel que le tocó en suerte.

En este artículo, abundo en expresar mis propios sentimientos y emociones a través de todo lo escrito aquí y en varias otras referencias bibliográficas de mi autoría que consigno. Muchos lectores pensarán que soy orgulloso y soberbio, y estarán en lo cierto; no puedo renegar de mis defectos, pero, al confesarlos, me hago un poco más soportable.

No conozco, en particular, lo sentido por el teniente y ahora Capitán Barrientos, pero su expresión —que dio motivo a este artículo— equivocada o no fue auténtica y significativa. También lo fueron las exclamaciones y los hurras de toda la dotación cuando dimos en el blanco.

Con los años, hemos tenido que sufrir en vida lo que ha pasado con estos dos destructores misilísticos que tanto seguimos queriendo. Ellos estarán en la historia y siguen «vivos» en nuestros corazones. Por suerte, y al decir de Woody Allen, ninguno de la primera dotación de estos dos buques estuvo o estará presente en el momento de su «muerte».

Yendo al nudo biológico y filosófico del título de esta publicación, debo confesar que ni el actual capitán de navío Barrientos ni yo, con mis 86 años a cuestas, podríamos saber contestar a la pregunta sobre ¿qué es la vida? Que por ahora ostentamos. Tampoco hemos llegado a conocer todo el «sistema buque», lo único que sí puedo decir es que aprobamos el examen. Pero debo confesar que lo expresado por Freeman Dyson sobre lo investigado por el físico cuántico Erwin Schrödinger y el matemático John von Neuman, que he destacado en negrita, fue que su actitud se mostró remisa al comienzo en cuanto a tener un enfoque filosófico de esta cuestión biológica. Pero, luego cambió, y lo adoptó en aras de «el intenso deseo por un conocimiento unificado y universal» que el físico cuántico Schrödinger, lo mismo que David Bohm (mencionado poco más adelante en este escrito), cultivaban (Dyson, 1999)¹⁷, p. 11. Él fue objeto de la «barbarie del espacialismo» profesada por biólogos investigadores profesionales. Pero, Schrödinger con su pequeño libro (Schrödinger, 2015)¹⁵, editado en 1944, logró impulsar el desarrollo posterior de la biología molecular y fue cultor de una disciplina física como la mecánica cuántica (hoy dinámica cuántica) y ganador del Premio Nobel de física del año 1933.

Todo esto me ha dejado en una posición muy incómoda en relación con el Capitán Barrientos. Resulta que el *hardware* y el *software*, junto con la digitalización de la información, de la naturaleza que estudia la biología emanan del seno de las mismas células vivas. Esto, si la

«Como he expresado, los sentimientos y las emociones priman cuando una dotación se ve enfrentada a la necesidad de que un buque sea un verdadero sistema y se comporte como tal».

ciencia finalmente lo llega a comprobar, cambia en forma radical mi posición frente a la naturaleza, el derecho, la electrónica, la vida, la filosofía y, para colmo, frente a lo que siempre afirmé ante el mencionado Capitán.

No obstante, intuyo que todos nuestros sistemas físicos e ideológicos mueren. Estamos intentando matar el sistema tierra por ignorancia e incompreensión de la naturaleza terrestre (Domínguez, 2018)²³; no creo que lo logremos, pues hay indicios de que no será posible, y sí creo que moriremos en el intento. Esto es así aunque constituya un «punto azul pálido» (Sagan, 1994)²⁴ inmerso en un cosmos que es la naturaleza en sí y que es eterna.

Bajando nuevamente por la escalera de la metafísica a la realidad actual, se hace necesario reconocer entre los peldaños de la política nacional, la «espacio-política» (Domínguez y Bloch, 2010)²⁵, la geopolítica, la estrategia, la defensa y la defensa en el mar para construir historia hacia el futuro, más que recordar lo pasado que ya fue. Es necesario que los futuros sistemas navales «vivan» y sigan «vivos» todo el tiempo posible para poder tener un «para qué» de nuestra existencia como marinos y seguir haciendo historia más que recordarla. Como he expresado, los sistemas estarán «vivos» en la medida en que los seres humanos no fueron llamados antes «marinos de guerra», seamos capaces de conocerlos, mantenerlos y operarlos dándoles parte de nuestra vitalidad. Ellos no tienen vida propia. Para que esto ocurra, es imprescindible tener ese fuego vocacional que se necesita para tener claro el «para qué» lo hacemos.

Sin dudas, para que podamos bajar la escalera sin tropiezos, todos los peldaños deben estar firmemente contruidos y afirmados. El diseño y la construcción de la escalera requieren elaborar una nueva biblioteca entre todos los que amamos la profesión de ser oficiales de marina. Hay que construirla y hacerla conocer a todos los que constituyen cada uno de los escalones de apoyo que tenemos que pisar y a toda la sociedad argentina. Al dejar el último escalón, estaremos apoyando nuestro pie en la cubierta de nuestra propia realidad profesional con sustento social, ya no estaremos en el sótano sino en la planta baja, solo nos quedará volver a subir pisando fuerte.

«Para que esto ocurra, es imprescindible tener ese fuego vocacional que se necesita para tener claro el “para qué” lo hacemos».

No obstante todo lo antes expresado, debo decir que:

Sigo teniendo un problema metafísico digital. ■

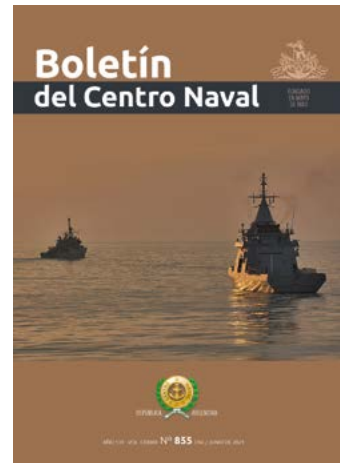
BIBLIOGRAFÍA

- (1) Domínguez, N. A., 2011, «909. Un número que me recuerda una historia jamás contada», Buenos Aires, Argentina, *Boletín del Centro Naval* N.º 830, mayo/agosto.
- (2) Domínguez, N. A., 2018, «Prospección Profesional Naval», Buenos Aires, Argentina, *Boletín del Centro Naval* N.º 849.
- (3) Domínguez, N. A., 1977, «El desafío tecnológico», Buenos Aires, Argentina, *Boletín del Centro Naval* N.º 710, enero/marzo.
- (4) Domínguez, N. A., 2012, «Los radares 909 durante la Guerra de Malvinas», Buenos Aires, Argentina, *Boletín del Centro Naval* N.º 831, enero/abril.
- (5) Domínguez, N. A., 2013, «Combates aeronavales argentinos», Buenos Aires, Argentina, Fundación Histarmar.
- (6) Ortega y Gasset, J., 1957, *Obras completas*, Tomo IV, Cap. XII, pág. 215, *La barbarie del espacialismo*, Madrid, España, Biblioteca de Occidente.
- (7) Etcheopar, M., 1983, «Ortega y Gasset en la Argentina», Buenos Aires, Argentina, *Revista Ideas en Ciencias Sociales*.
- (8) Domínguez, N. A., 2015, *En la búsqueda de otros nuevos horizontes*, Buenos Aires, Argentina, Instituto de Publicaciones Navales, (internet).
- (9) Domínguez, N. A., 1990, *Satélites. Tomo I. V etapa tecnológica naval y su incidencia en la Guerra de Malvinas*, Buenos Aires, Argentina, Instituto de Publicaciones Navales.
- (10) Domínguez, N. A., 2019, «Información espacial durante la Guerra de Malvinas. Realidades y sospechas», Buenos Aires, Argentina, *Boletín del Centro Naval* N.º 852, septiembre/diciembre.
- (11) Domínguez, N. A., 2012, *Sarmiento, los ríos y el mar argentinos*, 1ra. edición, prólogo del Ingeniero Horacio Reggini, Buenos Aires, Argentina, Instituto de Publicaciones Navales.
- (12) Copi, I. M., 1982, *Lógica simbólica*, ciudad de México, México, Cía. Editorial Continental, S.A.
- (13) Domínguez, N. A., 2006, «Un problema ontológico: ¿Ser digital o analógico?», Buenos Aires, Argentina, *Boletín del Centro Naval* N.º 815, año 125, Volumen CXXIV, septiembre/diciembre.
- (14) Negroponte, N., 1995, *Ser digital*, Barcelona, España, Ediciones RSA.
- (15) Schrödinger, E., 2015, *¿Qué es la vida?*, Barcelona, España, Tusquets Editorial S. A.
- (16) Perentó, J., 2020, *¿Qué es la vida? De Erwin Schrödinger, ¿Vale la pena leerlo?*, Valencia, España, Universidad de Valencia.
- (17) Dyson, F., 1999, *Los orígenes de la vida*, Madrid, España, Cambridge University Press.
- (18) Bohm, D., 2008, *La totalidad y el orden implicado*, Barcelona, España, Editorial Kairós.
- (19) Laszlo, E., 2012, *El paradigma akáshico revolución en la vanguardia de la ciencia*, Barcelona, España, Editorial Kairós.
- (20) Laszlo, E., 2008, *El cosmos creativo. Hacia una ciencia unificada de la materia, la vida y la mente*, tercera edición, Barcelona, España, Editorial Kairós.
- (21) Domínguez, N. A. y Bloch, R. D., 2004, *Un enfoque sistémico de la defensa*. Tomo I: Aspectos culturales, Buenos Aires, Edición de los autores y del Estado Mayor General de la Armada.
- (22) Domínguez, N. A. y Bloch, R. D., 2004, *Un enfoque sistémico de la defensa*. Tomo II: Aspectos militares y tecnocientíficos, Buenos Aires, Edición de los autores y del Estado Mayor General de la Armada.
- (23) Domínguez, N. A., 2018, *El arte de comprender la naturaleza*, Buenos Aires, Argentina, Instituto de Publicaciones Navales.
- (24) Sagan, C., 1994, *Un punto azul pálido. Una visión del futuro humano en el espacio*, Traducción de Marina Widmer Caminal, Barcelona, España, Editorial Planeta.
- (25) Domínguez, N. A. y Bloch, R. D., 2010, *Una imagen espacio-política del mundo*, Buenos Aires, Argentina, Editorial Dunker.

Actualice sus datos y elija las formas de recibir el Boletín

Los Boletines se encuentran en formato digital (libre y gratuito) o impreso. Esta ultima opción depende su condición de socio o particular, y en especial el lugar de remisión.

Para optar por alguna de las opciones y poner al día los datos les solicitamos completar el formulario que se encuentra en centronaval.org.ar/boletin



Boletín del Centro Naval en la Web

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



Visítenos en centronaval.org.ar/boletin

También estamos incorporando nuestro material a cefadigital.edu.ar

Publicidad en el Boletín

Alternativas		Contratapa 20 x 28 cm	Retiraciones 20 x 28 cm	1 página 20 x 28 cm	1/2 página 17,3 x 12 cm
Color	1 Número	\$ 4.000.-	\$ 3.500.-	\$ 3.000.-	\$ 1.500.-
B y N	1 Número	No	No	\$ 1.600.-	\$ 1200.-

Notas:

- 1) Si contrata por:
Dos números, se le hará un 10% de descuento en el total.
Tres números, se le bonificará con un 20% de descuento en el total.
Cuatro números, se le descontará un 30% del total.

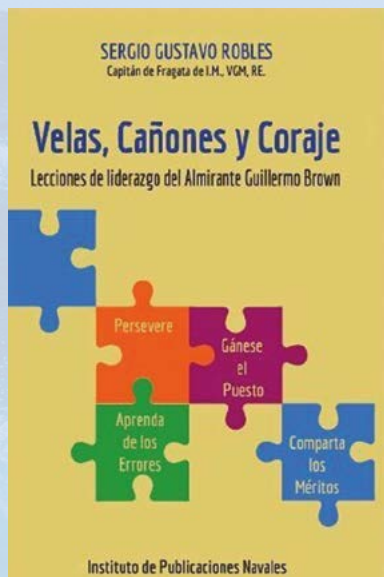
- 2) Los pagos, por el total, deberán hacerse con anterioridad a la salida del primer número contratado.



INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Desde 1961

Ultimos lanzamientos



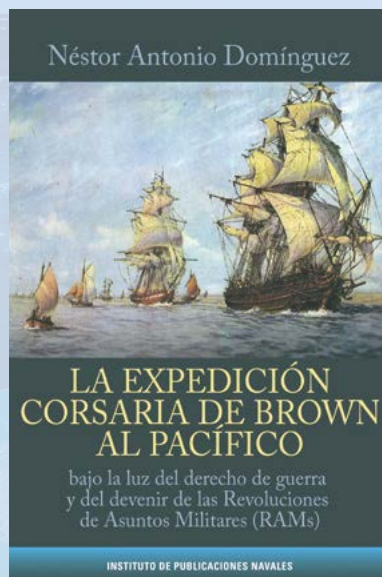
Velas, cañones y coraje Lecciones de liderazgo del Almirante Guillermo Brown Sergio Robles EDICIÓN IMPRESA

Esta obra se centra en las destrezas de liderazgo del Almirante Guillermo Brown que pueden ser aplicadas por líderes en distintas profesiones. Comenzando con sus años a cargo de los buques comerciales y analizando las campañas navales ejecutadas para que las Provincias Unidas del Río de la Plata alcanzaran su independencia de España. Incluye el estudio de la campaña de corso en el Océano Pacífico. Luego comprende todos los combates de la guerra contra el Imperio Brasileño. Y finalmente examina los combates de la guerra entre Unitarios y Federales, en el cual el Almirante actuó en apoyo de los últimos.



Malvinas y el Atlántico Sur Lecturas sobre el pasado, apreciaciones actuales y perspectivas Compilador: Mariano Bartolomé

EDICIÓN IMPRESA
Una compilación de trabajos de investigación que ofrece informaciones y apreciaciones novedosas sobre un tema crucial de la política internacional de la Argentina. No se trata de una historia de hechos, como podría ser el relato de la guerra de 1982 o la secuencia de negociaciones diplomáticas, sino de una evaluación de los factores externos e interiores que han incidido en un conflicto cuya resolución definirá la identidad de la Nación argentina y que ocupa un lugar central en las relaciones internacionales de nuestro país.



La expedición corsaria de Brown al Pacífico bajo la luz del derecho de guerra y del devenir de las Revoluciones de Asuntos Militares (RAMs) Néstor A. Domínguez

EDICIÓN PDF DESCARGA GRATUITA
Este es un libro íntegro, completo, abarcativo, tal como son todas las obras de este autor. Relata la extraordinaria campaña de corso comandada por el almirante Guillermo Brown durante 1815 y por medio de un análisis pormenorizado de sucesos históricos y aspectos tecnológicos, que solamente puede efectuar quien posee sólidos conocimientos en tecnología y en filosofía, en las ciencias duras y en las sociales, pone a disposición un cúmulo de información de gran valor para tener presente y aplicar en el ámbito en el cual actúe. Infaltable en la biblioteca de un profesional.

Suscríbase y pague el 60% del precio de tapa de los libros editados

SOCIOS DEL
CENTRO NAVAL
20%
DE DESCUENTO

Ventas:

Galería Larreta Local 36
Florida 971 o San Martín 954
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43
Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800

WhatsApp: 11 4447 7674

Email: info@ipneditores.com.ar

Instagram: [ipneditores.oficial](https://www.instagram.com/ipneditores.oficial)

www.ipneditores.com.ar

Sociedad Militar "Seguro de Vida"

Concrete
ahora todos
sus proyectos.

"Lo que siempre quiso
a su alcance."

Hasta
\$2.000.000

- Rápido otorgamiento
- Menores costos

Consulte por otras ayudas disponibles

120
CRECIENDO JUNTOS
1901 - 2021
ANIVERSARIO

☎ 0810-222-7678 www.smsv.com.ar

📞 Whatsapp (+54911) 23007678

📺 📱 📷 | Lo invitamos a seguirnos.

SMSV