

Boletín del Centro Naval



FUNDADO
EN MAYO
DE 1882

 **150**
ANIVERSARIO
ESCUELA NAVAL MILITAR
1872-2022



REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO 140 - VOL. CXL N° 858 MAY / AGO DE 2022

Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 19 de julio de 2021

Presidente	Capitán de Navío VGM (R) D. Gustavo Leopoldo OTTOGALLI
Vicepresidente 1º	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
Capitán de Navío VGM (R) D. Jorge Alberto JANIOT

Vocales Suplentes:

Capitán de Navío D. Eduardo CELLA IRIGOYEN
Teniente de Navío D. Hernán MARTÍNEZ REUMANN
Capitán de Navío (R) D. Miguel Angel SANTIAGO
Capitán de Fragata (R) D. Alberto Eduardo GIANOLA OTAMENDI

Vocales Adscriptos:

Capitán de Navío (R) D. Norberto Alfredo EVERS
Capitán de Navío D. Gabriel LABORDA MOLTENI

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 **858**

MAYO / AGOSTO DE 2022



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



Imagen de portada:

Desfile en la Plaza de Armas de la Escuela Naval Militar.

IMAGEN: CORTESÍA GUILLERMO HARIYO

Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

Administración y composición

Norma B. González

Corrección

Verónica Weinstabl de Iraola



ISSN 2796-8057
Registro de Propiedad
Intelectual DNDA
RL-2022-90191832-APN-DNDA#MJ
Propietario: Centro Naval

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

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



Índice

Despedida al Sr. Presidente del Centro Naval Contraalmirante Julio Alberto Covarrubias 115

CARTA DEL DIRECTOR 116



LA ESCUELA NAVAL A 150 AÑOS DE SU CREACIÓN: PRESENTE Y FUTURO 118

Contraalmirante Juan C. Romay

Directores de la Escuela Naval Militar 132

**LA ESCUELA NAVAL MILITAR: 150 AÑOS FORMANDO MARINOS
UN RECORRIDO POR SUS SEDES, FIGURAS Y VIAJES DE INSTRUCCIÓN** 142

Teniente de Navío Sebastián E. Morán

Los buques escuela 156

DE LA ESCUELA NAVAL AL CENTRO NAVAL 158

Profesor Alfio A. Puglisi

Secuencia cronológica de las sedes ocupadas por la Escuela Naval Militar 164

Ceremonia realizada por el 140.º Aniversario del Centro Naval en la Sede Central 166

Ceremonia de entrega de medallas y diplomas de reconocimiento como socios Vitalicios 172

ACTIVIDADES PARTICULARES DE LA MARINA MERCANTE 178

Capitán de Fragata (R) Alberto Gianola Otamendi

EL HORNERO, ENTRE EL ÁGUILA Y EL DRAGÓN 186

Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales

ESTATUS JURÍDICO DEL ÁRTICO Y LA ANTÁRTIDA 194

Capitán de Navío VGM (R) Eugenio L. Facchin

MARINOS ILUSTRES 202

Capitán de Navío Juan Esteban Cánepa. A 140 años de su nacimiento 202

Vicealmirante Jorge Alberto Boffi. A 20 años de su fallecimiento 202

Capitán de Fragata Ingeniero Naval Isaac Wolberg. A 35 años de su fallecimiento 202

Capitán de Navío José María Cohen. A 30 años de su fallecimiento 203

Ingeniero Principal Hugo Nemo Pantolini. A 50 años de su desaparición 203

ORDEN TECNOCIENTÍFICO ARTIFICIAL VERSUS ORDEN IMPLICADO NATURAL 204

Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez

LIBROS 220

- 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.

Despedida al Sr. Presidente del Centro Naval Contraalmirante Julio Alberto Covarrubias

Palabras del Vicepresidente Primero del Centro Naval



El Centro Naval, esta prestigiosa y centenaria Institución, está de duelo, está de luto. Falleció su presidente, el Contraalmirante Julio Alberto Covarrubias.

Cuando en 1976 me encontré con él por primera vez en un hangar de la Base Aeronaval Comandante Espora, jamás pensé que en alguna oportunidad podría estar en estas circunstancias, en este momento, despidiéndolo como Presidente del Centro Naval. Su última aventura y, a la vez, desafiante empresa de sus años de retiro.

Cuando muchos arrían las velas y recalán en el reposo de la familia, los hijos y los nietos, Julio —o Alberto, como lo llama su familia— siguió aportando al servicio al prójimo, en este caso, a los socios del Centro Naval. Empresa que transitamos juntos, codo a codo, como tantas veces en actividad, en algún vuelo complicado o en alguna difícil decisión que tuvimos que tomar en tierra.

Conocía el Centro Naval como pocos: fue director de la sede Tigre —su terruño adoptivo durante muchos años—, vicepresidente segundo, vicepresidente primero y presidente.

Su clara inteligencia y su sentido común nos sacaron muchas veces de encerronas producto de las complicadas circunstancias de los últimos años. No fue fácil, la pandemia y las restricciones sanitarias afectaron sensiblemente la economía y las finanzas de nuestro querido Centro Naval.

Siempre optimista y proactivo, nos transmitía la visión de un futuro posible, promisorio, por arriba de las limitaciones del presente.

Con su mano firme al timón, capeamos la zozobra de algunos momentos muy difíciles.

El último tiempo fue muy duro para él; no obstante, las limitaciones que le ocasionaba su dolencia no impidieron que continuara participando con gran esfuerzo en la rutina de la dirección diaria del club. Presente o

en línea, estuvo en todas las discusiones y las decisiones importantes. No podía ser de otra manera, no concebía otra forma de vida, salvo la del compromiso.

Lo vamos a extrañar, no solo como persona cálida, afectuosa, sensible, con gran sentido de lo humano, sino también como par y superior, como guía y protector.

Por último, no puedo eludir despedirlo desde la óptica personalísima de haber sido su subordinado durante muchos años en la Armada, transitando por todos los aspectos de la vida profesional. En los albores de mi carrera como aviador naval, en la gran escuadrilla que compartimos, fue mi instructor y mi guía. Con el tiempo, a medida que adquiría experiencia, nos hicimos camaradas muy cercanos, diría que casi amigos; para mí, sentirlo así era un gran honor.

En la campaña de la Escuadrilla Aeronaval Anti-submarina durante la guerra por las Islas Malvinas, fue el segundo comandante de un excepcional grupo de pilotos, operadores y mecánicos con algunos oficiales adscriptos más antiguos que él. Nos condujo resuelta y efectivamente con ejemplo y gran profesionalidad. He compartido algunos de esos vuelos donde su coraje y su determinación eran moneda corriente para enfrentar a un enemigo duro y eficaz.

Superamos la prueba de fuego de todo soldado: estar dispuestos a dar la vida por la patria o, en lo más cercano, por un camarada. Y el entonces Capitán de Corbeta Covarrubias tuvo mucho que ver en ello.

Contraalmirante Julio Alberto Covarrubias, tu paso por la vida no ha sido en vano, dejaste una estela de sueños y de amor en tu gran familia y en quienes tuvimos la fortuna de estar en algún momento a tu lado.

Descansa en paz. ■

Capitán de Navío VGM (R) **Gustavo L. Ottogalli**

Martes 12 de julio de 2022

Estimados lectores:

Nuestras primeras palabras están destinadas a manifestar nuestra tristeza por el fallecimiento de nuestro Presidente Contraalmirante Julio Covarrubias. Fue despedido por el nuevo Presidente Capitán de Navío VGM Gustavo Ottogalli.

Hemos incluido dos ceremonias de homenaje a los socios, que fueron las últimas en las que participó Covarrubias.

Este número del *Boletín del Centro Naval* llamará la atención de quienes nos leen de manera habitual, pero rápidamente, con su lectura, comprenderán las razones de su singular presentación.

Como antiguos cadetes, queremos conmemorar a la Escuela Naval Militar en su sesquicentenario. Los marinos somos conscientes de la significación que tuvieron los estudios en la Escuela para la transformación del poder naval de la República. No nos extenderemos en estas consideraciones, porque colaboradores que nos honran se refieren a ello con autoridad. No podemos dejar de tener en cuenta que la Escuela Naval no se borrará jamás de nuestras vidas, dado que ha moldeado una parte importante de lo que somos.

El Centro Naval es el hijo dilecto de las primeras promociones y es un segundo hogar que alberga a camaradas, amigos y familiares.

El Contraalmirante Romay nos ilustra sobre la actualidad y nos orienta hacia la Escuela del mañana, vislumbrando la Armada que podemos ser en el futuro. Una marina como aquella que nuestros mayores pudieron forjar en los siglos XIX y XX. Con sus propias palabras, nos adelantó su secreto a voces: «...el esfuerzo principal en lo pedagógico y curricular se centra en lo formativo, con el objetivo de aportar al futuro oficial condiciones para desempeñarse en un medio que se enmarca en una sólida cultura institucional. La Institución prioriza la formación en valores, el respeto por las tradiciones y los ejemplos heroicos del pasado fundacional y contemporáneo».

El Teniente de Navío Morán realiza el aporte histórico con solvencia. Su diligencia nos permitió incorporar fotografías de los buques que fueron sede de la Escuela Naval y de los edificios que la albergaron a lo largo de los años.

Esta edición también nos permite entrar con unción, como cuando éramos jóvenes cadetes, al Pasadizo de los Directores donde podremos ver la totalidad de sus fotografías.

El Profesor Alfio Puglisi en un interesante artículo realiza el enlace de la Escuela Naval con nuestro Centro, al que antes hemos llamado «hijo dilecto».

En otra parte de nuestro *Boletín*, hemos tratado de complementar el homenaje anterior con un acercamiento a nuestras características regulares.

Colaboradores habituales como el Capitán Gianola Otamendi nos ilustran sobre actividades de la Marina Mercante, y el Capitán Facchin escribe sobre el estado jurídico de la Antártida y el Ártico.

Dos enjundiosos artículos nos ayudan a pensar: el del Capitán Domínguez quien, como siempre, realiza su aporte científico, y el del Capitán Barrales, con sus conocimientos de estrategia y de relaciones internacionales, que incluyen, en su análisis global, la difícil ubicación internacional de nuestro país.

Nuestra sección «Marinos Ilustres» nos recuerda a antiguos camaradas que, desde diferentes puestos y en distintas épocas, forjaron la Armada Argentina de la que nos enorgullecimos y que aspiramos que sea igual a la del futuro, que se está forjando desde la Escuela Naval, joven institución sesquicentenaria.

¡Hasta el próximo número!

Capitán de Navío (R) Héctor Julio Valsecchi
Director



**ANIVERSARIO
ESCUELA NAVAL MILITAR**

LA ESCUELA NAVAL A 150 AÑOS DE SU CREACIÓN: PRESENTE Y FUTURO

Contraalmirante Juan C. Romay



En el *Boletín del Centro Naval* número 793 del año 1997, se publicó un artículo titulado «La Escuela Naval Militar. Cuna de los Oficiales de la Armada», en donde quien cumplía en ese entonces el rol de director ilustraba sobre la situación de la Escuela y las transformaciones que se tenían proyectadas en base a las nuevas innovaciones en el área educativa y tecnológica. Al comienzo de dicho artículo, enunciaba «Como Director actual, siento la necesidad de informar lo actuado en los últimos años, a través de diversas gestiones, tanto como lo planificado a mediano plazo. Creo que, tal vez, idéntico criterio debería animar a futuras gestiones cada cinco o diez años». Tomando el testimonio, creo conveniente y necesario, en el marco del sesquicentenario de su fundación, reflexionar sobre la actualidad y las proyecciones a futuro de nuestra querida Escuela Naval.

Considerando que el Centro Naval fue fundado por oficiales de la Armada y profesores de la Escuela, cuyo propósito era ser un espacio de reflexión donde, con total libertad académica, pudiéramos plasmar ideas afines a la profesión naval, resulta este un espacio apropiado para compartir estas reflexiones.

Hoy nos encontramos transitando el año ciento cincuenta de vida, atrás quedaron muchas gestiones que, con su importante y comprometido aporte, llevaron a la Escuela Naval a la excelencia académica que hoy la caracteriza, donde se han formado no solo oficiales de nuestra Armada, sino también becarios de países amigos.

La actualidad nos atraviesa en un mundo de constante evolución, principalmente signado por la aceleración del cambio tecnológico que se derrama en todos los aspectos que hacen a la formación del futuro oficial: desde el comportamiento social de las personas que tendrá que conducir hasta las constantes innovaciones en los equipos y los sistemas que tiene que operar. Esto obliga, a la Escuela, a replantearse constantemente su sistema educativo a los fines de poder adaptar la formación a las nuevas necesidades sin descuidar su esencia.

La Escuela Naval Militar y el contexto educativo. El sistema educativo naval

Los multidisciplinarios avances exigen de las Fuerzas Armadas un nuevo tipo de preparación; la evolución continua del mundo que nos rodea no está ajena a la capacitación del individuo, que debe saber adaptarse continuamente a nuevos saberes. Hoy más que nunca, su carrera se concibe como una educación en permanente cambio que requiere una constante actualización interdisciplinaria, para mantenerse a la vanguardia de los estándares mundiales.

La educación permanente que pregona la Dirección General de Educación de la Armada impulsa al oficial naval al aprendizaje continuo y sistemático para mejorar su formación, de manera tal que pueda adaptarse a los cambios del contexto; existen dos modos de capacitación denominados inicial y continua.

El Contraalmirante Juan Carlos Romay nació el 2 de marzo de 1966 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Egresó de la Escuela Naval Militar como Guardiamarina el 30 de diciembre de 1988. Perteneció a la Promoción 117 del Cuerpo Comando, Escalafón Naval.

El 17 de marzo de 2020 asumió el cargo como Director de la Escuela Naval Militar y el 31 de diciembre de 2020 fue promovido al grado de Contraalmirante.

Entre los comandos ejercidos se encuentran el buque multipropósito ARA *Punta Alta*, el buque logístico ARA *Patagonia* y la fragata ARA *Libertad*.

Condecoraciones y distinciones

En 2008, se hizo acreedor del distintivo "Curso de Estado Mayor para Oficiales Superiores", otorgado por el Director de la Escuela de la Guerra Naval de la Marina de la República Federativa del Brasil.

En 2017, recibió el distintivo "Curso Superior de Comando y Estado Mayor", otorgado por el Naval War College de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica.

Cursos en la Armada, en otras Fuerzas o en el extranjero

Durante 2008, cumplió con las exigencias del Curso de Estado Mayor para Oficiales Superiores, realizado en la Escuela de Guerra Naval de la Marina del Brasil.

En 2017, realizó el Curso Superior de Comando y Estado Mayor en el U.S. Naval War College de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica.

En 2018, participó del Curso Internacional de Juegos de Guerra en la U.S. Navy, realizado en el U.S. Naval War College de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica.

Estudios en el ámbito civil

Durante 2018, cursó la Maestría en Relaciones Internacionales en la Salve Regina University, en Newport, RI, Estados Unidos de Norteamérica.

Dentro del esquema de la educación naval, la Escuela Naval se constituye en una de las sedes educativas de la Facultad de la Armada. Tiene como misión formar al futuro Oficial de Marina en su etapa básica de formación. Esta se lleva adelante durante un período de cinco años que incluye, en el último año, el viaje de instrucción a bordo del buque escuela fragata *Libertad*, donde los futuros oficiales consolidan las competencias necesarias para su perfeccionamiento como profesionales del mar.

Finalizado este período, egresa con el grado de Guardiamarina, primera jerarquía del Oficial Naval, y el título de grado universitario de Licenciado en Recursos Navales para la Defensa, orientación Comando Naval o Comando Infantería de Marina, y Licenciado en Administración Naval para el caso del Cuerpo Profesional Escalafón Intendencia.

Organización del sistema educativo naval

EDUCACIÓN PERMANENTE	Proceso educativo	Subproceso educativo	
		Tipo	Escuelas
	Formación Inicial	Formación básica	ESNM
		Formación complementaria	ESOA
		Formación especial	Carreras internas y externas
	Formación específica	ESAN-ESSU-ESBU	
Formación continua	Posgrados	ESGN-ESOA-ESGC Carreras internas y externas	

Las competencias adquiridas durante todo este período son la base estructural para el desarrollo de su perfeccionamiento profesional. Con posterioridad, durante diferentes etapas de su carrera, adoptará el proceso de formación continua a través de distintas

capacitaciones y especializaciones que lo harán crecer profesionalmente y dominar nuevas competencias.

El ciclo de formación, dentro del sistema educativo naval, se complementa con los ciclos formativos en técnicas, en el grado de Teniente de Corbeta, y aplicativo en tácticas operativas, en el grado de Teniente de Navío, que se cursan en la Escuela de Oficiales de la Armada. El de conducción intermedia, en el nivel estratégico operacional, se cursa con el grado de Capitán de Corbeta en la Escuela de Guerra Naval. Ya en el ámbito conjunto, los cursos de posgrado se realizan en la Escuela de Guerra Conjunta, incluido el Curso de Estado Mayor y Planeamiento Conjunto (Especialización en Estrategia Operacional y Planeamiento Conjunto) para Capitanes de Corbeta/Fragata, y el Curso de Estrategia y Conducción Superior (Maestría en Estrategia Militar) destinado a Capitanes de Fragata/Navío.

Oferta educativa de la Facultad de la Armada

Carreras de la Universidad Nacional de la Defensa - Facultad de la Armada	
Carreras de Grado	Carreras de Posgrado
Escuela Naval Militar	Escuela de Oficiales de la Armada
Licenciatura en Recursos Navales para la Defensa. Orientación Comando Naval	Especialización en Finanzas y Abastecimientos Navales
Licenciatura en Recursos Navales para la Defensa. Orientación Comando Infantería de Marina	Especialización en Sistemas Mecánicos Navales
Licenciatura en Administración Naval	Especialización en Sistemas Eléctricos Navales
	Especialización en Planeamiento y Acción Naval Integrada
	Análisis de Sistemas Automatizados de Gestión para la Defensa, Producción y Logística
	Análisis de Sistemas Automatizados para el Desarrollo de las Operaciones Militares
Escuela de Ciencias del Mar	Escuela de Guerra Naval
Licenciatura en Cartografía	Maestría en Estudios Estratégicos
	Especialización en Conducción Táctica y Operacional Naval

Como ampliación del ciclo de educación naval, se complementa la formación con la oferta educativa de las sedes universitarias dependientes de la Facultad de la Armada, que facilita la formación de los oficiales en carreras de grado y posgrado afines al quehacer naval.

La formación académica de la Escuela Naval

A partir del plan de estudios gestado en el año 1997, a través del cual por primera vez se obtuvo un título de egreso con nivel universitario, reconocido por el Ministerio de Educación de la Nación, se implementaron modificaciones que evolucionaron en el plan de estudios actual diseñado en 2017.

La concepción del actual plan de estudios se remonta a mediados de la primera década de este siglo, cuando, desde el Ministerio de Defensa, se apreció la necesidad de incorporar nuevas materias de carácter humanístico, comunes para la formación de los futuros oficiales de las tres Fuerzas Armadas. Este nuevo enfoque inclinado a una humanización de la profesión generó la necesidad de impartir nociones básicas del derecho internacional del conflicto armado, del derecho humanitario y de los derechos humanos, materias asociadas al derecho tanto constitucional como militar; también se incorporó la teoría del Estado y las organizaciones, y se acrecentó el conocimiento de la historia naval con saberes de la historia argentina. Este conjunto de materias fue incorporado al plan de estudios por la Resolución Ministerial N.º 1648/2010 e incluye los contenidos mínimos que han de impartirse, el programa de cada espacio curricular, la carga horaria y la bibliografía de base.

En este contexto, un cambio significativo impulsado por la entonces Subsecretaría de Formación del Ministerio de Defensa, que sería incorporado en los tres institutos de formación básica de las FF. AA., fue la introducción del diseño curricular basado en el nuevo enfoque pedagógico por competencias. Ello implicó la definición de competencias de actuación profesional generales del oficial de las Fuerzas Armadas y competencias específicas de cada Fuerza, todas las cuales constituirían el perfil de egreso, en nuestro caso, del Guardiamarina egresado de la Escuela Naval Militar.

El plan de estudios del año 2012, resultante de estas modificaciones, previó un cambio en la denominación del título de grado otorgado a los cadetes navales e infantes de marina, el cual fue reemplazado por el de Licenciado en Recursos Navales para la Defensa, y se conservó para el escalafón intendencia el de Licenciado en Administración Naval. Este plan también generó un cambio en la recomposición del claustro docente: se asimilaron profesionales del derecho, profesores de historia, licenciados en relaciones internacionales, entre otras carreras humanísticas, todos ellos nuevos actores que se sumaron a los tradicionales espacios de los ingenieros, marinos, físicos, matemáticos y profesores de inglés. Ese Plan de Estudios 2012 manifiesta otra novedad: la inclusión, como materias académicas, de todas las actividades de formación integral del cadete más allá del aula, sea capacitación física, profesional o militar.

A fines de 2014, se introdujo un nuevo actor que interviene en la vida académica de la Escuela Naval Militar. Mediante la Ley N.º 27.015, se creó la Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF), encargada de la formación de militares y civiles en diferentes áreas disciplinarias. Actualmente, la formación militar para la Defensa Nacional se articula a través de carreras de pregrado, grado y posgrado. La UNDEF está compuesta por diversas facultades, una de ellas es la Facultad de la Armada (FadARA), de la cual depende nuestra Escuela Naval como casa de estudios universitaria. Esta Facultad, junto con la Escuela Naval, fue la que diseñó el actual Plan de Estudios 2017.

El Plan de Estudios 2017 actualmente vigente en la Escuela Naval Militar mantiene la concepción del diseño curricular basado en competencias y corresponde a los dos planes de

El Plan de Estudios 2017 actualmente vigente en la Escuela Naval Militar mantiene la concepción del diseño curricular basado en competencias.

carrera que pueden elegir los cadetes para acceder a los títulos de grado con reconocimiento oficial y validez nacional mediante Resolución del Ministerio de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología:

Figura 1
Esquema de los planes de carrera actuales

- Licenciatura en Recursos Navales para la Defensa, Orientación Comando Naval e Infantería de Marina.
- Licenciatura en Administración Naval, Cuerpo Profesional Intendencia.

Planes de carrera del Cadete Naval



Objetivos fundamentales del Plan de Estudios:

El Plan 2017 persigue las siguientes finalidades principales:

- 1) Ajustar los contenidos al perfil por competencias del Oficial egresado de las Fuerzas Armadas (competencias generales) y al perfil por competencias del Oficial egresado de la Escuela Naval Militar (competencias específicas) aprobado por el Ministerio de Defensa en 2019, teniendo como perspectiva, considerando el escalonamiento, la profundidad de los conocimientos y su concatenación con el resto de los ciclos del sistema de educación del Personal Militar de Oficiales de la Armada.
- 2) Abarcar todos los aspectos que conciernen a los objetivos que han de alcanzarse para el cumplimiento del perfil de egreso al integrar la capacitación física, militar y profesional.
- 3) Acentuar el aspecto básico de la formación, procurando un enfoque esencialmente sistémico e integrador que sirva de antesala a estudios técnico-profesionales y operativos de mayor profundidad.

La Escuela Naval cubre la formación básica, hace al carácter, imprime el sello de Oficial y genera las actitudes necesarias para desempeñarse como tal.

La finalidad básica del Oficial de la Armada se resume en los siguientes aspectos:

- Conducir hombres y mujeres.
- Manejar buques, aeronaves y medios de Infantería de Marina.
- Emplear las armas para la defensa de la patria en el mar.

Por tal razón, el esfuerzo principal en lo pedagógico y curricular se centra en lo formativo, con el objetivo de aportar al futuro Oficial condiciones para desempeñarse en un medio que se enmarca en una sólida cultura institucional.

La Institución prioriza la formación en valores, el respeto por las tradiciones y los ejemplos heroicos del pasado fundacional y contemporáneo.

En este camino, y tal como fue mencionado anteriormente, la Escuela fue estructurada hace diez años utilizando como guía para la modificación de los planes de estudio el diseño

La Escuela Naval cubre la formación básica, hace al carácter, imprime el sello de Oficial y genera las actitudes necesarias para desempeñarse como tal.



Figura 2

Ceremonia de entrega de uniformes, confirmación de jinetas y cambio de abanderado

curricular basado en competencias, el cual se adaptó convenientemente a las necesidades de la profesión naval.

Una competencia es un saber hacer complejo, en un contexto determinado; debe respetar las buenas prácticas de la profesión y las restricciones vigentes, bajo los parámetros de diferentes materias o espacios curriculares. En resumen, integra el proceso de formación del cadete a través de la práctica profesional en la realidad que vivirá una vez egresado.

La formación del oficial de la Armada en la Escuela Naval se compone de cuatro módulos:

1. Módulo Oficial de la Armada
2. Módulo Conducción de Personal
3. Módulo Conducción Operativa de los Medios Navales
4. Módulo Conducción Administrativa de los Medios Navales

Cada uno de estos módulos consolidará una competencia amplia. La responsabilidad de la Escuela Naval es asegurar que sus egresados posean cuatro competencias generales asociadas a cada módulo, ellas son la integración de las capacidades que ordena el perfil profesional. De esta manera, mediante este nuevo enfoque pedagógico basado en competencias, se determinó el perfil por competencias del oficial egresado de la Escuela Naval Militar dispuesto por la Dirección General de Personal y Bienestar de la Armada para las competencias profesionales específicas, además del perfil de competencias del oficial egresado de las FF. AA. establecido por el Ministerio de Defensa.

Este sistema contempla la práctica profesional como un pilar fundamental dentro de la metodología de enseñanza al exigir que el cadete demuestre ser competente en la actividad que realiza.

Por ello, tanto en lo curricular como en las vivencias diarias, se hace hincapié en las tradiciones navales, el vocabulario naval y las diversas jergas marineras. Se reafirman, así, los siguientes objetivos y valores fundamentales:

- Formar la personalidad del futuro oficial de acuerdo con los valores morales y las cualidades esenciales que deben caracterizar al oficial de la Armada.
- Desarrollar y consolidar su vocación de servicio y su aptitud profesional constituyendo hombres y mujeres de bien, consustanciados con la patria, con sus valores y sus virtudes militares consolidados. Dedicados al estudio y con disposición al trabajo en equipo. Con espíritu de sacrificio, perseverancia y previsión. Con dominio de sí, para enfrentar situaciones críticas y de riesgo e incertidumbre y con destreza física para desempeñarse en la profesión naval.

El Plan 2017 prevé la Práctica Profesional Supervisada, materia que los cadetes cursan de 1.º a 5.º año. Esta cobra especial relevancia en la formación del futuro oficial, por lo que se le asigna una importante carga horaria. La capacitación profesional es la puesta en práctica de los conocimientos adquiridos en el aula. Se lleva a cabo mediante distintas actividades que se realizan durante el año y, en especial, en los períodos de embarco, campaña y pasantías en destinos de la Armada, que culminan con el embarco en el viaje de instrucción.

Sumado a los embarcos, mediante la incorporación de modernas ayudas didácticas, princi-

Cada uno de estos módulos consolidará una competencia amplia; ellas son la integración de las capacidades que ordena el perfil profesional.



palmente centradas en el uso de simuladores, el cadete complementa la práctica profesional en el aula al ejecutar ejercicios que refuerzan y dan un mejor entendimiento de lo aprendido.

Figura 3
Cadetes navales en actividades de práctica profesional

Plataforma educativa de la ESNM

El plan de informatización proyectado en el año 1997, denominado Saturno, cuya primera etapa fue inaugurada el 22 de septiembre de 1998, tuvo como objetivo principal constituir un sistema de apoyo a la enseñanza, dedicado al campo de las ayudas didácticas y los servicios de documentación. Este plan inicial evolucionó en la actual plataforma educativa, que fue creada entre los años 2013 y 2014 por personal del Departamento Académico. Desde sus orígenes, el objetivo principal es que los docentes cuenten con una herramienta de apoyo a la enseñanza presencial con un recurso que permita, además, establecer una comunicación con el alumno fuera del horario de clase. Su puesta en servicio requirió la realización de diferentes capacitaciones, desde cursos de Educación a Distancia (EaD) hasta programación y mantenimiento, entre otros. Para su desarrollo, se eligió la plataforma educativa Moodle, ampliamente utilizada para este tipo de proyectos.

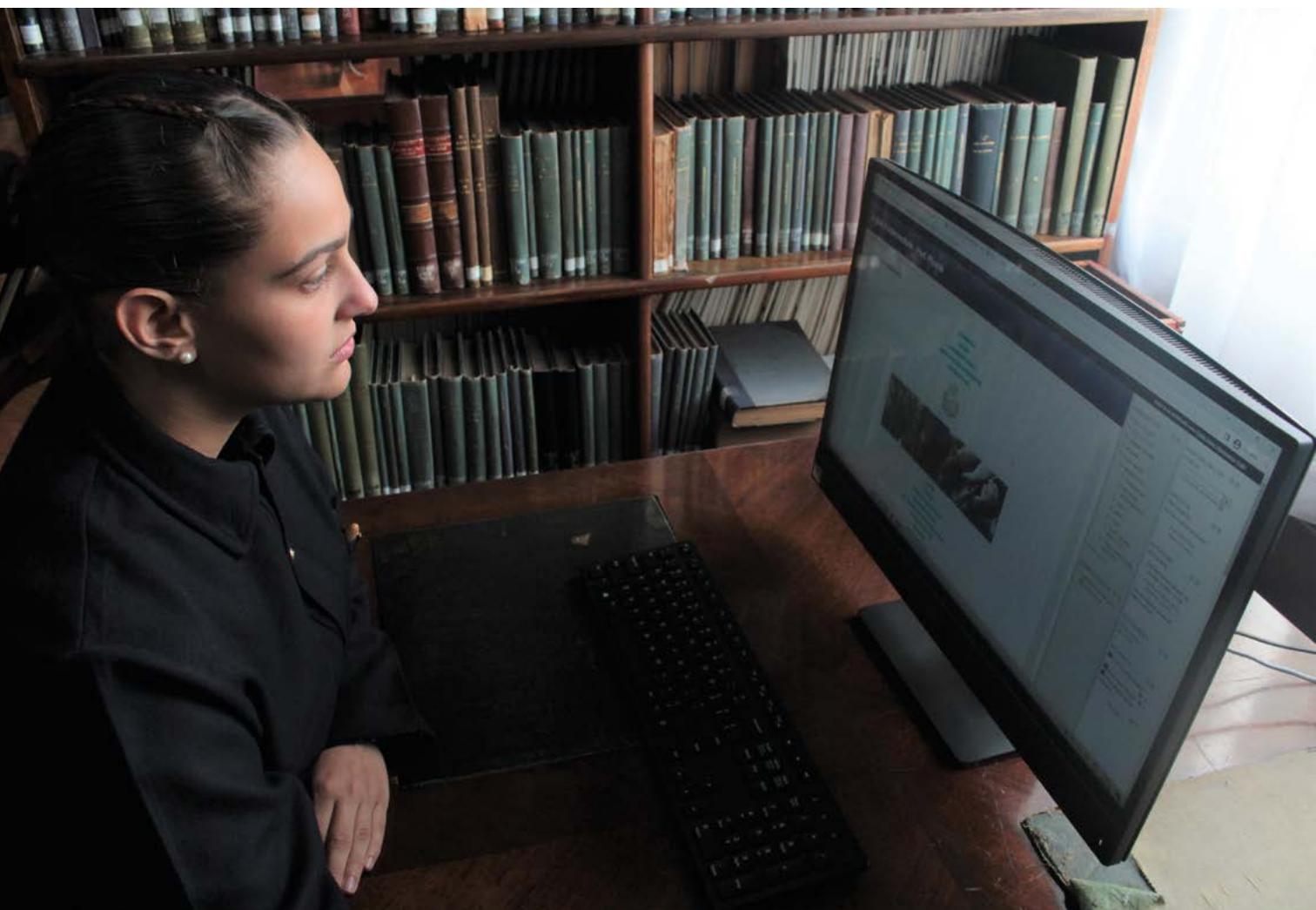


Figura 4
Plataforma educativa de la
Escuela Naval Militar

Su utilización cobró vital importancia durante la emergencia sanitaria por la pandemia del COVID-19 en el año 2020, que se prolongó casi dos años. Para ello, la Escuela logró, en un muy corto período, conformar un equipo interdisciplinario capacitado para implementarla como plataforma de clases a distancia, lo que permitió cumplir con los objetivos mínimos para dar por válidas las cursadas de los cadetes en los períodos en que no hubo presencialidad en las aulas. Ello fue posible merced a un actor fundamental en todo este devenir histórico referido a la formación del cadete naval, que es precisamente el docente. En efecto, el claustro de profesores de excelencia que prestigia a la Escuela Naval Militar, imbuido de un profundo sentido de pertenencia, profesionalidad, dedicación y compromiso, logró en breve tiempo migrar la bibliografía y las ayudas didácticas de sus respectivas materias a formatos digitales, adaptar los contenidos curriculares, adecuar el método enseñanza-aprendizaje a la virtualidad y amoldar la forma de dictar las clases. Todo este proceso permitió mantener la continuidad académica ante la contingencia en pos de cumplir la misión de esta casa de estudios de formar a los futuros oficiales de la Armada.

Retomadas las actividades presenciales y el funcionamiento normal de la Escuela desde septiembre de 2021, surgió la oportunidad de capitalizar y de potenciar la experiencia adquirida durante la pandemia mediante la incorporación de tecnologías de la información y de comunicaciones al ámbito académico a través de la plataforma educativa y el uso de recursos pedagógicos disponibles en las redes que facilitarían a los cadetes el acceso al conocimiento.

De esta manera, el empleo de la plataforma educativa de la Escuela Naval permite complementar la enseñanza tradicional con modernas herramientas de educación que trascienden las fronteras de la Escuela y aportan las siguientes bondades:

- Brinda continuidad a los procesos pedagógicos de aprendizaje de los cadetes (clases virtuales + entrega de contenidos).
- Permite crear y gestionar cursos, temas y contenidos.
- Facilita a los docentes el proceso de mantener actualizados los recursos didácticos.
- Permite crear y gestionar cursos, temas y contenidos con actividades pedagógicas, como son los foros, *chats*, tareas, cuestionarios, consultas, talleres y toma de exámenes.
- Faculta a los docentes a tomar exámenes a los alumnos con una efectiva y rápida corrección que facilita el proceso de la gestión académica.

Permite a los cadetes mantener el vínculo académico con la Escuela en situaciones especiales, como internaciones por cuestiones de salud, alumnos enfermos en domicilio, en comisiones, etc.

Simuladores de navegación

El proyecto Venus, diseñado en el año 1997, dotó a la Escuela de su primer gran recurso informatizado: un simulador de navegación adquirido en la empresa Transas Marine Inc. Este fue diseñado en cumplimiento con los documentos emanados de la Convención STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping), 1978, con las enmiendas de 1995 y las resoluciones sobre adiestramiento y capacitación de la Organización Marítima Internacional. Este simulador cuenta con escenarios y buques genéricos que permiten al cadete poner en práctica los conocimientos adquiridos en la materia Navegación.

La Plataforma Educativa cobró vital importancia durante la emergencia sanitaria por la pandemia del COVID-19 iniciada en el año 2020, que se prolongó casi dos años.



Figura 5

Foto izquierda: Simulador de navegación Transas Marine instalado en la Escuela Naval en el año 1998

Foto derecha: Proyecto de actualización del simulador de navegación

En 2014, se incorporó el sistema de simulación de radar arpa, denominado Melipal, que posee la ventaja de replicar varias estaciones radar dentro de un aula.

En 2019, se instaló el adiestrador de navegación ADINAV. Su diseño permite generar un ambiente de navegación controlado, distribuido en cuatro consolas que simulan estaciones de puente de comando con una representación visual, una radar, una de cartografía electrónica y todo el instrumental náutico. Este adiestrador fue desarrollado en el ámbito de la Armada, sobre el *software* de simulación de vehículos de la empresa Quality Simulation. Su incorporación amplió las posibilidades de simulación con buques, puertos y zonas de navegación argentinos. Ambos desarrollos, si bien cumplen una gran labor como herramienta de apoyo didáctico, no cuentan con certificación internacional. En tal sentido, se tiene proyectada la modernización del primer simulador de navegación instalado en el año 1997 por uno de mayor actualidad y complejidad, a fines de cumplir con las exigencias normadas por la Organización Marítima Internacional para la capacitación de oficiales.

La incorporación del adiestrador ADINAV amplió las posibilidades de simulación con buques, puertos y zonas de navegación argentinos.



Figura 6
Adiestrador de navegación
ADINAV instalado en 2019

Lanchas de Instrucción de Cadetes (LICA)

La Escuela Naval impulsó la idea de las Lanchas de Instrucción de Cadetes (LICA) en el año 2013, concebidas para satisfacer todas las actividades prácticas relacionadas con la formación del futuro Oficial de Marina. El proyecto está a cargo de la Dirección General del Material de la Armada, a través de su Dirección Ejecutiva, y para su construcción se celebró un contrato con el Astillero Río Santiago.

La incorporación de las LICA satisface la necesidad de adquirir experiencia práctica dentro de la formación profesional de los cadetes, y es una de las competencias más importantes que han de incorporar como Oficiales de Guardia de Puente de unidades de la Armada



Figura 7
Lancha de instrucción
para cadetes (LICA)

Figura 8
Consolas del puente de
comando de las lanchas
de instrucción para
cadetes



Argentina. Su diseño surge a partir de nuevos lineamientos centrados en conceptos como el aula invertida, donde el hacer es reforzado con los conocimientos teóricos, lo cual, a través de la experiencia, facilita el aprendizaje del cadete.

Los objetivos que han de alcanzarse por intermedio de estas lanchas de instrucción son:

- Completar la formación académica del cadete, mediante la práctica a bordo de una embarcación y en un ambiente adecuado.
- Desarrollar prácticas y habilidades náuticas con especial hincapié en aquellas referidas al manejo de la unidad, la navegación costera y el radar.
- Proveer al cadete del conocimiento, usos y costumbres de la vida a bordo.
- Inculcar y desarrollar en el cadete aquellos atributos requeridos de un Oficial Comandante de Guardia (OCG), priorizando los siguientes aspectos:
 - Previsión: ejercitar la previsión de acontecimientos futuros como característica fundamental del OCG.
 - Vigilancia: desarrollar, a través del estado de apresto y monitoreo, la vigilancia de las condiciones y las circunstancias reinantes.

- Sentido común: fomentar el entendimiento y la evaluación de riesgos de la tarea que se ha de realizar.
- Liderazgo: desarrollar la habilidad de dirigir los esfuerzos del personal en un ambiente de constante cooperación, para conducir de manera exitosa las operaciones de la unidad.
- Iniciativa y responsabilidad: estimular el reconocimiento, por parte del cadete naval, de las responsabilidades del OCG en puente y fomentar el sentido de la iniciativa frente a las distintas problemáticas planteadas en ese rol.
- Conocimientos profesionales: náutica, marinería, terminología marinera, comunicaciones, navegación costera y procedimientos operativos de la unidad.
- Atención distribuida, liderazgo y toma de decisiones.

Las prestaciones que brindarán estas unidades resultan indispensables para que los cadetes navales alcancen la formación profesional competente e integral proyectada en los objetivos de la escuela. El empleo de estos medios permitirá a los cadetes la ejecución de numerosas prácticas y navegaciones que contribuirán a que desarrollen las competencias necesarias para desempeñarse en el mar como futuro Oficial de Marina.

En este sentido, contribuirán al aprendizaje de diferentes aspectos prácticos y administrativos, entre los que se destacan:

- Conducción de una unidad y su personal en el mar.
- Preparación de una derrota y posterior desarrollo de la navegación.
- Prácticas de diferentes maniobras (atraque y zarpada, fondeo, embarcaciones menores, etc.).
- Administración de los cargos.
- Experiencia de la rutina a bordo de una unidad.
- Ejercicios y cubrimiento de los roles de Lucha Contra Incendios, Control de Averías, y Abandono y Supervivencia en el Mar.

Para ello, se prevé utilizar las LICA en dos tipos de navegaciones:

- 1) Embarcos de corta duración: como complemento de las materias Navegación y Maniobra. Se realizarán principalmente en el área de operaciones Río Santiago- Rada la Plata-Dársena Norte.
- 2) Para la ejecución de estos embarcos, se realizará la navegación en conserva con las dos unidades para apoyo mutuo. Además, se designará un Oficial Jefe de la Plana Mayor de la ESNM como Jefe de Dotación de Embarco.

El Astillero Río Santiago tiene previsto finalizar la construcción y la posterior entrega de las LICA ARA *Ensenada* y ARA *Berisso* para inicios y mediados del año 2023, respectivamente, lo cual resultará un impacto altamente significativo en la formación por competencias de los cadetes navales, y para lo cual los docentes ya comienzan a esbozar la adecuación de los procesos de enseñanza-aprendizaje a las nuevas facilidades que les otorgarán dichos medios.

El empleo de estos recursos, simuladores y embarcaciones atraviesa transversalmente los conocimientos adquiridos en gran parte de las materias impartidas en la Escuela. Las prácticas profesionales exponen al cadete al uso de herramientas de liderazgo y de

La adquisición de las LICA se encuentra dirigida a satisfacer la necesidad de preparación para desempeñarse, en un futuro inmediato, como Oficiales de Guardia de Puente en unidades de la Armada Argentina.



IMAGEN: CORTESÍA GUILLERMO HARIYO

toma de decisiones. Contemplan la ejecución de diferentes ejercicios supervisados en el puente de comando, la cubierta y la sala de máquinas. Permitirán que los cadetes de cuarto año realicen pasantías como jefes de cargo y divisiones, emulando las tareas que realizarán una vez recibidos.

A 150 años de su fundación, la Escuela Naval Militar, cuna de formación de los Oficiales de la Armada, mantiene firme el timón sobre la derrota trazada dentro del desafiante siglo XXI, que impone una constante y permanente revisión de sus métodos de enseñanza-aprendizaje para continuar estando a la altura de los nuevos paradigmas. Para transitar este camino, se considera que la formación del militar, del marino y del profesional universitario demanda diferentes saberes, los cuales deben estar aplicados en combinación adecuada para obtener una formación integral que contribuya a formar Oficiales con capacidad creativa, pensamiento crítico y preparados para dar soluciones a los problemas complejos que les deparará el futuro. ■

Directores de la Escuela Naval Militar



Sargento Mayor
Clodomiro Urtubey
16-10-1872 / 21-06-1877



Teniente Coronel
Martín Guerrico
21-06-1877 / 06-06-1880
17-08-1893 / 02-05-1896



Ingeniero
Luis Pastor
06-06-1880 / 03-12-1880



Coronel
Antonio Somellera
03-12-1880 / 16-08-1881



Ingeniero
Francisco Boeuf
16-08-1881 / 10-10-1883



Profesor
Eugenio Bachmann
10-10-1883 / 14-09-1892



Capitán de Navío
Antonio E. Pérez
14-09-1892 / 16-08-1893



Capitán de Navío
Luis Maurette
02-05-1896 / 22-06-1896



Capitán de Fragata
Emilio V. Barilari
22-06-1896 / 03-11-1897



Capitán de Navío
Manuel Domecq García
03-11-1897 / 05-11-1898



Capitán de Navío
Edelmiro Correa
05-11-1898 / 21-03-1900



Contraalmirante
Manuel J. García Mansilla
21-03-1900 / 22-03-1905
28-12-1906 / 31-08-1910



Capitán de Navío
Belisario P. Quiroga
22-03-1905 / 28-12-1906
18-02-1911 / 01-02-1912



Contraalmirante
Juan A. Martín
31-08-1910 / 18-02-1911



Contraalmirante
Manuel Barraza
01-02-1912 / 05-07-1912



Capitán de Navío
Diego C. García
05-07-1912 / 01-02-1915



Contraalmirante
Tomás Zuruela
01-02-1915 / 07-08-1918



Contraalmirante
Andrés M. Laprade
07-08-1918 / 07-01-1919



Capitán de Navío
José I. Cros
07-01-1919 / 14-02-1921



Capitán de Navío
Ismael F. Galíndez
14-02-1921 / 08-03-1922



Contraalmirante
Segundo R. Storni
08-03-1922 / 16-12-1926



Contraalmirante
Pedro E. Casal
18-02-1927 / 10-04-1929
15-09-1930 / 19-02-1932



Contraalmirante
Pedro Gully
10-04-1929 / 15-09-1930



Contraalmirante
Enrique G. Plate
23-02-1932 / 02-05-1933



Capitán de Navío
Julián Fablet
02-05-1933 / 26-02-1934



Contraalmirante
José Gisasola
26-02-1934 / 18-12-1934



Contraalmirante
Francisco Lajous
03-01-1935 / 14-02-1938



Contraalmirante
Dalmiro Sáenz
14-02-1938 / 25-07-1938



Contraalmirante
Osvaldo Repetto
27-07-1938 / 08-03-1940



Contraalmirante
Héctor Vernengo Lima
08-03-1940 / 22-12-1943



Capitán de Navío
Ernesto Basílico
22-12-1943 / 14-02-1944



Capitán de Navío
Leonardo McLean
14-02-1944 / 25-10-1945



Contraalmirante
Horacio Smith
25-10-1945 / 17-06-1946



Capitán de Navío
Guillermo Plater
08-01-1947 / 12-03-1948



Capitán de Navío
Victorio Malatesta
22-03-1948 / 22-12-1948



Capitán de Navío
Rodolfo W. Mata
08-02-1949 / 30-12-1949



Contraalmirante
Jorge P. Ibarborde
30-12-1949 / 04-10-1951



Capitán de Navío
Alberto J. Frasch
04-10-1951 / 14-01-1953



Contraalmirante
Isaac F. Rojas
14-01-1953 / 05-10-1955



Contraalmirante
Luis M. García
05-10-1955 / 08-03-1956



Contraalmirante
Leandro M. B. Maloberti
08-03-1956 / 08-03-1960



Contraalmirante
Juan H. R. Questa
08-03-1960 / 20-12-1961



Contraalmirante
Lorenzo P. Garrahan
20-12-1961 / 12-12-1962



Contraalmirante
Juan Carlos Bassi
12-12-1962 / 02-04-1963



Capitán de Navío
Jorge E. Jaeschke
24-04-1963 / 13-12-1963



Contraalmirante
Raúl Francos
13-12-1963 / 05-02-1968



Contraalmirante
Rubén Raúl Giavedoni
05-02-1968 / 05-02-1970



Contraalmirante
Juan Carlos Fourcade
05-02-1970 / 08-10-1971



Contraalmirante
Eduardo Pablo Aratti
16-11-1971 / 07-02-1972



Capitán de Navío
Roberto A. Ulloa
07-02-1972 / 16-12-1972



Contraalmirante
Luis M. Mendía
16-12-1972 / 15-01-1974



Contraalmirante
Cesar A. Guzzetti
15-01-1974 / 17-11-1975



Capitán de Navío
Dalton Alurralde
17-11-1975 / 17-11-1976



Capitán de Navío
José N. Estévez
17-11-1976 / 31-01-1978



Contraalmirante
Rafael E. Chalier
31-01-1978 / 06-06-1979



Contraalmirante
Alberto C. Barbich
29-06-1979 / 21-02-1980



Contraalmirante
Jorge A. Goulu
21-02-1980 / 12-12-1981



Capitán de Navío
Mario Pablo Palet
12-12-1981 / 09-12-1982



Capitán de Navío
Guillermo E. Estrada
09-12-1982 / 28-12-1983



Capitán de Navío VGM
Héctor A. Campoamor
28-12-1983 / 28-04-1984



Capitán de Navío
Emilio I. Nigoul
28-04-1984 / 18-02-1987



Capitán de Navío
Carlos A. Frasch
18-02-1987 / 27-07-1989



Capitán de Navío VGM
Basilio B. Pertiné
27-07-1989 / 05-03-1990



Capitán de Navío
Jorge Alberto Spini
05-03-1990 / 12-02-1991



Capitán de Navío
Carlos A. Berisso
12-02-1991 / 10-12-1992



Capitán de Navío
Luis A. García Bourimborde
10-12-1992 / 02-08-1993



Capitán de Navío
Leónidas Jesús Llano
02-08-1993 / 20-02-1995



Capitán de Navío
Diego Enrique Leivas
20-02-1995 / 24-02-1997



Capitán de Navío VGM
Eduardo R. Llambí
24-02-1997 / 05-02-1999



Capitán de Navío
Edgardo Campiatico
05-02-1999 / 04-02-2000



Contraalmirante VGM
Guillermo J. Duhalde
04-02-2000 / 18-02-2002



Capitán de Navío
Carlos L. Mazzoni
18-02-2002 / 19-12-2002



Capitán de Navío
Jorge R. Bergallo
19-12-2002 / 02-09-2003



Capitán de Navío IM VGM
Mario R. Abadal
02-09-2003 / 16-12-2003



Capitán de Navío VGM
Cesar C. Moujan
16-12-2003 / 22-02-2005



Capitán de Navío VGM
Antonio Torres
22-05-2005 / 05-12-2006



Capitán de Navío VGM
Eduardo R. Castro Rivas
05-12-2006 / 11-02-2008



Contraalmirante VGM
Pablo M. Vignolles
11-02-2008 / 11-02-2010



Contralmirante VGM
Álvaro M. González Lonzieme
11-02-2010 / 07-02-2011



Comodoro VGM
Juan J. Iglesias
07-02-2011 / 14-05-2013



Capitán de Navío
Luis E. López Mazzeo
14-05-2013 / 27-02-2015



Capitán de Navío
Zenón N. Bolino
27-02-2015 / 19-04-2017



Capitán de Navío
Julio H. Guardia
19-04-2017 / 20-03-2018



Capitán de Navío
Jorge Juan Siekan
20-03-2018 / 17-03-2020



Capitán de Navío
Juan Carlos Romay
17-03-2020

LA ESCUELA NAVAL MILITAR: 150 AÑOS FORMANDO MARINOS

Un recorrido por sus sedes, figuras y viajes de instrucción

Teniente de Navío Sebastián E. Morán



Antigua sede
de Río Santiago.
Salón de clases



«La Patria no solo se agranda cultivando la tierra: hay que sembrar el mar». Con estas breves pero contundentes palabras, Domingo Faustino Sarmiento definía su voluntad de darles a los medios y a las instituciones navales la trascendencia y la significancia merecidas. Entre sus iniciativas como estadista, la Escuela Naval Militar ocupó un lugar preponderante al darle a la nación aquellos oficiales de marina con una instrucción teórico-científica que los nuevos tiempos demandaban. Sus antecedentes, fundación y largo derrotero hasta su sede actual son el motivo del presente trabajo.

La deuda pendiente: una escuela que formara marinos

Durante el período hispánico, los rioplatenses no contaron con un instituto de instrucción que lograra satisfacer la labor marinera. En este desafortunado contexto, la Escuela de Náutica fundada por Manuel Belgrano había sido una excepción; había iniciado sus clases el 25 de noviembre de 1799 en el Real Consulado de Buenos Aires. Sin embargo, tuvo una corta existencia, pues cerró sus puertas en 1806. Tras varios años de cambios de sede y de sucesivas aperturas y cierres, los designios de Belgrano encontraron rumbo seguro a partir de 1895, cuando se reinició la actividad como Escuela Nacional de Pilotos.

No obstante, la deuda de constituir una institución que formara hombres de armas para la defensa del Río de la Plata y sus afluentes —de acuerdo con la lógica del momento— quedaba pendiente. El estallido de la Revolución de Mayo no allanó el camino para ese proyecto: Montevideo se había declarado contraria a la Junta de Buenos Aires, y la mayor parte de los oficiales se encontraban en el Apostadero Naval que allí tenía asiento, por lo que se debió recurrir a marinos extranjeros que, con el correr de los acontecimientos, brindaron verdaderos ejemplos de probidad y patriotismo: Guillermo Brown, Hipólito Bouchard y Juan Bautista Azopardo, por mencionar solo algunos ejemplos. Todos ellos habían aprendido su oficio en la dura escuela del combate, con la experiencia como única maestra.

A mediados del siglo XIX, los progresos navales, la invención del vapor y el uso generalizado de instrumental náutico hicieron necesaria una formación teórico-científica para el desempeño en la profesión naval y, culminada la guerra de la Triple Alianza (1865-1870), se redoblaron los esfuerzos del Gobierno Nacional en pos de encontrar un nuevo cauce. Clodomiro Urtubey, destacado oficial argentino veterano de aquel conflicto, fue puesto al frente del transporte *Coronel Rosetti*. A bordo de este buque y en ocasión de una reunión de camaradería con el Sargento Mayor Erasmo Obligado, el Capitán Enrique Howard y el Teniente Carlos Hasting¹, se determinó la imperiosa necesidad de constituir una escuela que diera a los futuros oficiales de marina una formación que superara las carencias del mo-

El Teniente de Navío Sebastián Emiliano Morán es Oficial del Cuerpo Profesional de la Armada Argentina desde 2011; Licenciado y Profesor en Historia por la Universidad Nacional del Sur (UNS), de la ciudad de Bahía Blanca (2009); Experticia en Filosofía por el Seminario Arquidiocesano Santo Cura de Ars, de la ciudad de Mercedes, Bs. As. (2010); Licenciado en Museología Histórica y Patrimonial, por la Universidad Nacional de Lanús (2019); Doctorando en Historia por la Universidad del Salvador (USAL); Jefe de Investigaciones Históricas y Jefe de Despacho del Departamento de Estudios Históricos Navales (2012-2017). Se desempeñó como secretario de la Comisión Directiva de la Red de Museos para la Defensa (REMUDEF), docente de la Escuela Naval Militar para el Cuerpo de Cadetes y para Oficiales del Cuerpo Profesional en la materia Historia Naval Argentina e Historia Argentina y Naval. Actualmente, se encuentra destinado en la Escuela Naval Militar, donde se desempeña como docente y jefe de Museo y Biblioteca. Asimismo, es docente en la Escuela Nacional de Museología (ENaM), dependiente del Ministerio de Cultura de la Nación, donde dictó la materia Indumentaria Militar y, actualmente, enseña Historia Argentina I y II, e Historia de las Ideas; en la Universidad Maimónides (UMAI), en las materias Historia Moderna y Argentina II. Es miembro del Instituto Nacional Browniano y del Instituto Nacional Belgraniano, ambos dependientes del Ministerio de Cultura de la Nación. Integra el Grupo de Historia Militar de la Academia Nacional de la Historia. Ha dictado conferencias y publicado artículos vinculados a la temática naval y patrimonial.

¹ OYARZÁBAL, GUILLERMO A., *Los Marinos de la Generación del Ochoenta*. Buenos Aires, Emecé, 2009, pág. 28.



Comodoro de Marina
Clodomiro Urtubey Larrosa.
Primer director de la
Escuela Naval

«A mediados del siglo xix, los progresos navales, la invención del vapor y el uso generalizado de instrumental náutico, hicieron necesaria una formación teórico-científica para desempeñarse en la profesión naval, y culminada la guerra de la Triple Alianza (1865-1870), los esfuerzos del Gobierno Nacional pudieron encontrar un nuevo cauce».

mento. Juntos concibieron la idea de crearla según el modelo de educación integral europeo, proyecto que fue elevado por Urtubey al Ministro de Guerra y Marina, Coronel Martín de Gainza. En carta elevada al Ministro el 12 de julio de 1871, Urtubey expresa:

Vengo a proponer a V.E. el establecimiento á bordo del buque de mi mando de una Academia teórico-práctica en pequeña escala, a efecto de que los conocimientos adquiridos por mí por cuenta del Gobierno de mi país puedan ser transmitidos a jóvenes que se dedican a su servicio en la Marina de la República. Acompaño á V.E. el programa de estudios y textos que pienso adoptar si, como lo espero, se sirve acceder a mi pedido².

Ya en 1869, el presidente Sarmiento había promovido y creado el Colegio Militar, y con la ley de adquisición de armamento sancionada en mayo de 1872 —con la que se preveía incorporar nuevas unidades de guerra para superar los modestos servicios logísticos— sumada a las experiencias de la Guerra con el Paraguay, no fue difícil lograr el consenso necesario para que se gestionara el proyecto de su creación, convertido en ley el 5 de octubre de 1872. Así, el Sargento Mayor Urtubey se convirtió en el primer director de la Escuela Naval Militar y comandante de su flamante sede, el vapor *General Brown*, un buque de origen escocés amarrado en el río Luján.

En lo fundamental, aquella legislación expresaba:

Art. 1.º - Autorícese al Poder Ejecutivo para la fundación de una escuela náutica en el vapor *General Brown*.

Art. 2.º - Formarán la base del establecimiento los aspirantes y guardias marinas en actual servicio de la Armada Nacional³.

Clodomiro Urtubey, su primer director

Formado en el histórico Colegio Nacional de Buenos Aires, reconocida institución a la que asistió buena parte de la dirigencia política e intelectual argentina, Clodomiro Urtubey y Larrosa había nacido en la ciudad porteña, en 1840. Inició su carrera de marino en el Colegio Naval Militar de San Fernando, en la provincia española de Cádiz, y ya de regreso en el país, tomó parte en las operaciones fluviales de apoyo al ejército aliado durante la guerra con el Paraguay. La destacada acción que desempeñó en diferentes ocasiones le permitió no solo un rápido ascenso durante la guerra y el reconocimiento de sus pares, sino también advertir la debilidad de los medios navales y la carencia de oficiales con instrucción formal entre las filas de la Marina.

Culminada la guerra, la flamante creación de la Escuela Naval a instancias del presidente Sarmiento llevó a su designación como primer director. El programa de estudios fue el mismo que él tuvo como alumno en la Academia española, y Rafael Lobo y Casal, su antiguo compañero, figuró como uno de los profesores de la nueva institución.

La llegada de las nuevas unidades, a partir de 1874, que conformaron la primera escuadra de vapor y hierro argentina, obligó a establecer un arsenal de artillería de marina en Zárate, del cual Urtubey fue designado jefe, con lo cual se siguió con los criterios de defensa del Río de la Plata diseñados por Sarmiento.

En esa época, predominaban figuras tales como Murature, Py, Alzogaray, Obligado, Guerri-co, Laserre, los hermanos Cordero; todos ellos formados en el fragor de la batalla en tiempos de la Confederación y aún antes. Esta marina tradicional poco a poco fue dejando lugar a una nueva generación iniciada en 1880, cuyos líderes en la Armada fueron los hijos de la Escuela fundada en 1872.

2 DESTEFANI, LAURIO y MARIO QUARTARUOLO, *Comodoro Clodomiro Urtubey*, Buenos Aires, Comisión de Homenaje al Comodoro Clodomiro Urtubey, 1967, pág. 144.

3 PICCIRILLI, RICARDO y LEONCIO GIANELLO, *Biografías Navales*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1963, pág. 306.



Corbeta *Uruguay*. Óleo de Emilio Biggeri



Uniforme usado por los cadetes. Paseo de verano. 1873 - 1888. Acuarela de Emilio Biggeri

Posteriormente, cumplió numerosas comisiones en Europa para la compra de material naval, la fiscalización de buques en construcción y la contratación y dirección de reparaciones; también desempeñó cargos tales como el de Director de Talleres de Marina, en 1890, y el de Subsecretario del Ministerio de Marina, en 1892.

Vuelto a Europa, obtuvo su retiro en 1895. Su fallecimiento se produjo en la localidad de Hassacks, Gran Bretaña, el 30 de agosto de 1902. Repatriados sus restos, hoy descansan en el Panteón de los Guerreros del Paraguay, sito en el cementerio porteño de la Recoleta⁴.

La Escuela pasa a tierra firme



Francisco Beuf, director de la Escuela

Al vapor *General Brown* le siguieron otras sedes en las que la Escuela Naval Militar estuvo embarcada, como fueron el vapor *Coronel Espora* (1875-1876), un buque de clase a ruedas, construido en Liverpool; nuevamente, el vapor *Brown* (1876-1877), surto en Zárate; la cañonera *Uruguay* (1877-1880), adquirida por la Ley de Armamento N.º 498 de 1872, cuyo comandante director fue el Teniente Coronel de Marina Martín Guerrico; y una tercera estaba en el *Brown* (1880-1881) hasta que la complejidad que habían adquirido las tareas académicas, que requerían de gabinetes, laboratorios y talleres, obligó a que la Escuela pasara a desempeñar su formación en tierra firme.

El nombramiento de su nuevo director, Coronel de Marina honorario Francisco Beuf, significó un cambio notable en la itinerante vida de la institución naval. La regularidad de los estudios

Ya en 1869, Sarmiento había creado el Colegio Militar, y con la ley de adquisición de armamento sancionada en mayo de 1872, sumada a las experiencias de la Guerra con el Paraguay, no fue difícil lograr el consenso para la creación de la Escuela, por ley del 5 de octubre de 1872.

⁴ ARAMBURU, Enrique. «Personajes ilustres relacionados con el mar que están sepultados en el cementerio de La Recoleta», en *Boletín del Centro Naval*, N.º 850, ene/abr 2019, págs. 40-51.

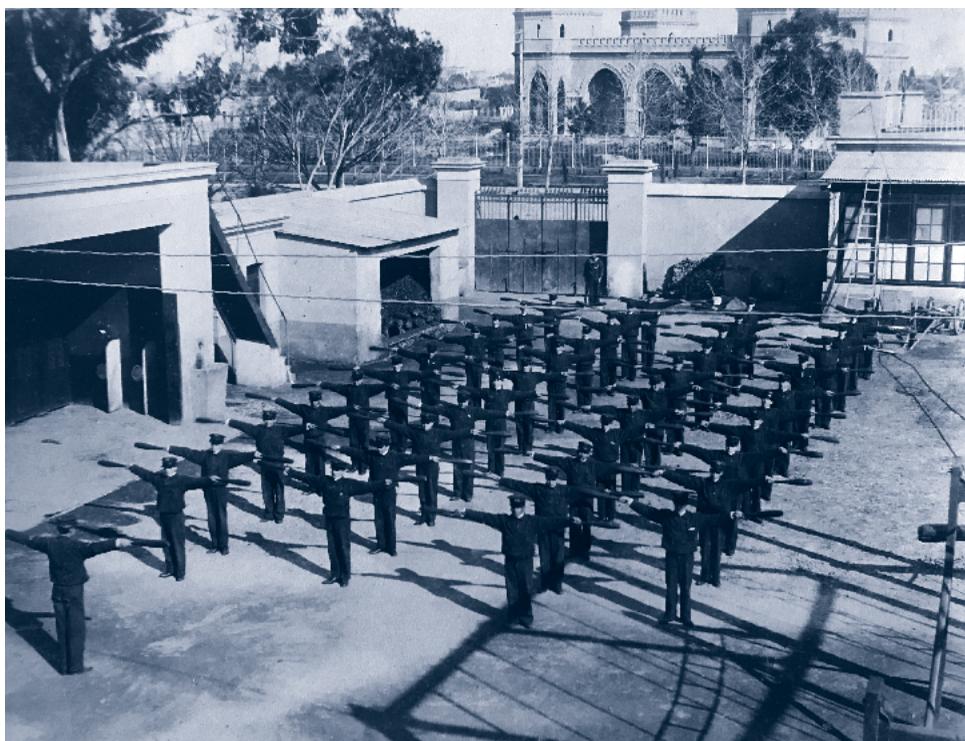
que llevó a pensar en la necesidad de un destino en tierra impuso la adopción de un nuevo reglamento interno y un plan de estudios más riguroso. De este modo, por decreto del 15 de agosto de 1881, se dispuso que funcionara en un local ubicado en la Capital Federal y que, además, contase con un buque escuela de aplicación.

La elección de la nueva sede recayó en el arriendo de una casa y terreno ubicados en el barrio porteño de la Recoleta, propiedad de la señora Domitila Cazón. Esta se encontraba entre las calles Callao, Bella Vista (actual Quintana), Riobamba y la barranca que daba al río (actual Av. Alvear). El Almirante Juan M. Martín, que falleció en 1963 y cursó estudios en aquel edificio, relató con vívido recuerdo:

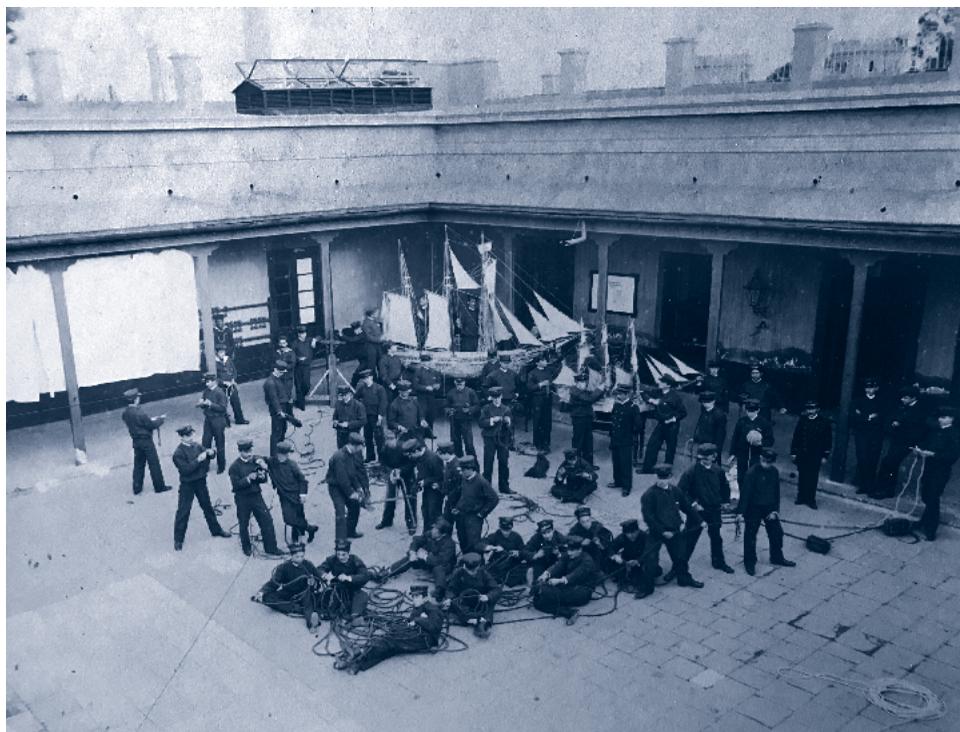
El solar donde estaba ubicada la escuela era hermoso, soleado y abierto, en lo alto de la barranca y dominando el río, que se veía lleno de barcos, notándose aumento de veleros de mar, barcas y fragatas que después eran llevadas al Riachuelo. En tierra teníamos la arboladura del bergantín citada, en la que aprendía nomenclatura y maniobra; también había una batería de desembarco, con la cual se realizaba la parte de instrucción elemental marinero-militar. Como local improvisado, e imitando la antigua costumbre de a bordo, se continuaban empleando las aulas para comedor y dormitorio; en ellas se habían arreglado baos sólidos de pino de tea equipados con ganchos para colgar los coys, porque en el equipo de la escuela no se había introducido el uso de las camas, aunque existía el proyecto de construir comedor y dormitorio, mencionándose ya el proyecto de un edificio propio para la escuela. Las aulas tenían grandes ventanas sobre el jardín, había buena luz y renovación de aire suficiente; indudablemente eran muy superiores a las camaretas de la Uruguay y del General Brown...

Hacia 1881, la complejidad que habían adquirido las tareas académicas, que requerían de gabinetes, laboratorios y talleres, obligó a que la Escuela pasara a impartir formación en tierra firme.

Al director Beuf le corresponde el mérito de haber organizado la Escuela aplicando normas modernas de enseñanza, teóricas y prácticas. Una de las modificaciones más importantes introducidas por él fue la reducción de los años de estudio y la división de los cadetes en dos cursos: estudios preparatorios y estudios profesionales. Su gestión, aunque breve, dejó una



Caserón de Rosas. Ejercicios de cadetes



Caserón de Rosas. Primer año en clase de aparejos y maniobras

marca profunda en el futuro científico de la Escuela. Permaneció al frente del instituto hasta 1883 y fue reemplazado por el Coronel de Marina honorario Eugenio Bachmann, ex jefe de la Marina de Guerra austro-húngara.

En mayo de 1888, se dispuso un nuevo traslado de la Escuela Naval, esta vez al pueblo de Diamante, en la provincia de Entre Ríos. Allí volvió a estar embarcada, con su asiento en la corbeta *Chacabuco* (1890-1893). Esta nueva unidad, que sirvió de alojamiento de oficiales, dotación, docentes, cadetes y depósito de materiales, era el viejo vapor *General Brown* que, sometido a amplias modificaciones, fue rebautizado en 1884 en su nueva clase de corbeta.

De la *Chacabuco*, muy limitada en cuanto a condiciones de habitabilidad e higiene, en 1893 pasó nuevamente a tierra firme, al barrio porteño de Palermo. La Escuela ya sumaba, para el momento, veinte años de azarosa existencia, embarcada precariamente en diversas unidades y también en tierra; contaba, además, con breves estancias en la isla Martín García, la boca del Riachuelo y la zona de Tigre.

La nueva sede provisoria de Palermo fue la histórica residencia del gobernador Juan Manuel de Rosas, que había sido desocupada por el Colegio Militar de la Nación. Para tal efecto, la antigua casona fue sujeta a obras de ampliación y reparación. Sin embargo, ya en el ideario del Ejecutivo Nacional se plasmaba la necesidad de un nuevo edificio erigido para uso exclusivo de la Escuela, como lo expresan las palabras del presidente Luis Sáenz Peña, en mensaje al Congreso brindado en 1893:

La Escuela Naval [...] ha merecido mi particular atención. Reconocida la incapacidad del buque en el que se encontraba, para alojarla con la comodidad y en las condiciones de higiene tan necesarias para la vida [...] será trasladada temporalmente al edificio de Palermo, mientras con detención se estudia el local más apropiado y la clase de construcción más aparente.

Luego de veinte años de azarosa existencia, en 1893 la Escuela se mudó al barrio porteño de Palermo. La nueva sede fue la histórica residencia del gobernador Rosas, que había sido desocupada por el Colegio Militar de la Nación. Allí permaneció hasta 1899, cuando la urbanización del Parque Tres de Febrero llevó a su demolición.



Sede en Caballito

La casa que la Escuela ocupó como nueva sede, propiedad de los Videla Dorna, estaba situada frente a las tierras de Lezica, hoy Parque Rivadavia; contaba con laboratorios de química y física, departamento de máquinas, sala de torpedos, salón de esgrima, gimnasio, museo, biblioteca, talleres de imprenta, entre otras instalaciones.

Al finalizar su dirección, el Capitán de Navío Manuel Domecq García presentó los planos de un nuevo edificio para establecer allí el instituto, inquietud que no pasó de ser proyecto. Asimismo, la urbanización del Parque Tres de Febrero impuso al gobierno municipal de la Ciudad de Buenos Aires, bajo la figura de Adolfo Bullrich, la tarea de demoler la antigua residencia de Rosas y entonces sede de la Escuela, por lo que esta debió sufrir una nueva mudanza. Así, por decreto del 24 de enero de 1899, fue trasladada al barrio de Caballito, donde viviría una etapa de diez años hasta 1909, antes de su asiento en Río Santiago.

La casa que ocupó como nueva sede fue arrendada a la familia Videla Dorna; estaba situada sobre la Av. Rivadavia, frente a las tierras de Lezica (hoy Parque Rivadavia) entre las calles Campichuelo y Ambrosetti. Su director en ese momento era el Capitán de Navío Edelmiro Correa y, junto con otras autoridades, supervisó las obras para dotar al nuevo local de las instalaciones adecuadas para la instrucción.

Las precarias condiciones que venía padeciendo la Escuela desde la creación de Sarmiento, debidas en gran parte a sus continuas mudanzas y a sus estadías a bordo, comenzaron a corregirse con este nuevo lugar, que contaba con laboratorio de química, gabinete de física, departamento de máquinas, sala de torpedos, batería de cañones, salón de esgrima, gimnasio, pabellón de cronómetros e instrumentos meteorológicos, museo, biblioteca, talleres de imprenta y encuadernación, etc.



Clase de esgrima Sede Caballito

Dicho desarrollo no es casual, si pensamos que, durante la mayor parte del período que funcionó allí, su director fue el destacado marino Manuel José García-Mansilla, que ejerció el cargo de 1900 a 1905 y, luego de un breve interregno, desde 1906 hasta su sorpresiva muerte, acaecida en agosto de 1910. Merece detenernos un momento para reseñar a una figura de su calibre.

García-Mansilla: ejemplo de cultura y marino

En tiempos en los que el país se encontraba dividido por las diferencias entre la Confederación y el Estado porteño, el 17 de febrero de 1859 la ciudad de Buenos Aires vio nacer a este futuro marino que provenía de una familia de destacados personajes. Su abuelo paterno fue Manuel J. García Ferreyra, funcionario y diplomático que se desempeñó durante los gobiernos del Triunvirato, Martín Rodríguez, Bernardino Rivadavia y Juan M. de Rosas; su abuelo materno fue Lucio Norberto Mansilla, héroe de la Vuelta de Obligado.



José Manuel García-Mansilla,
director de la Escuela

Egresó en 1877 de la Escuela Naval francesa de Brest. Embarcado en la fragata *Flora*, navegó durante nueve meses por el Atlántico Norte, las Antillas, las costas africanas y el Mar Mediterráneo. Su comportamiento y dedicación fueron motivo de felicitaciones de las autoridades extranjeras. Contando con dieciocho años, su legajo reza: «excelente conducta, carácter enérgico, es un alumno que amerita elogios por su trabajo, es uno de los mejores de su promoción». Los servicios prestados en otros buques franceses le permitieron navegar los mares de la India, el Pacífico Sur, Australia y Chile —cuando este se encontraba en guerra con Perú—, e incluso completar la vuelta al mundo.

Su paso por la Marina francesa le valió no solo el reconocimiento de sus pares y de sus superiores, sino también la medalla de la Orden Nacional de la Legión de Honor, por haber rescatado durante la navegación a un marinero caído al agua en una maniobra.

En su viaje de vuelta al país, a bordo del transporte *Villarino*, tuvo el privilegio de acompañar la repatriación de los restos del Libertador General José de San Martín y arribó a la Argentina a fines de mayo de 1880.

En ese momento, una nueva generación de oficiales coincidían con los postulados de progreso nacional, modernización y fortalecimiento de la paz pregonados por la clase dirigente que integraba la Generación del 80; no obstante ello, estos oficiales formados académicamente en la Escuela Naval y especializados en Europa pretendían mantenerse al margen de la política y hacer su aporte desde el lugar que ocupaban en el servicio naval. Así nació, en mayo de 1882, el Centro Naval, una asociación que bajo el lema «Unión y trabajo» nucleó a oficiales subalternos para el estudio y la reflexión en materia de los avances y las iniciativas dados en el ámbito naval, difundidos y discutidos en su *Boletín*. El prestigio y la experiencia en Europa con que contaba García-Mansilla lo convirtieron en su primer presidente, acompañado por quienes fueron designados presidentes honorarios, Domingo F. Sarmiento y el Ministro de Guerra y Marina, Benjamín Victorica⁵.

Con una foja de servicios que se extiende durante más de treinta años, su carrera se desenvolvió durante un cambio de rumbo, desde una escuadra dedicada a la navegación y a la defensa fluvial hasta la incorporación de los grandes cruceros acorazados que brindaron a la

Una nueva generación de oficiales coincidía con los postulados de progreso nacional, modernización y fortalecimiento de la paz pregonados por la clase dirigente que integraba la Generación del 80. Así nació, en mayo de 1882, el Centro Naval, del cual García-Mansilla fue nombrado su primer presidente.

⁵ BERGALLO, Jorge R., «Contraalmirante Manuel José García-Mansilla. Primer presidente del Centro Naval, 100 años de su fallecimiento», en *Boletín del Centro Naval*, N.º 827, may/ago 2010, pág. 107.

Armada Nacional su proyección marítima. Ocupó cargos de relevancia institucional y participó en importantes sucesos. Fue ingeniero torpedista y comisionado en sucesivas ocasiones al exterior para la adquisición de torpederas; colaboró con el relevamiento hidrográfico de Bahía Blanca, a fin de levantar allí el puerto militar; participó del Combate Naval del Espinillo en 1893, que enfrentó al Gobierno Nacional con la rebelión radical de aquel año; en 1895, el presidente José E. Uriburu lo designó Jefe del Estado Mayor de Marina en lugar del Contraalmirante De Solier, en momentos de fuertes tensiones limítrofes con Chile y de cambios tecnológicos y operativos dentro de la Marina, ya que, por gestión del Ministro Ing. Guillermo Villanueva, se incorporaron a la flota los primeros cruceros acorazados: *Garibaldi*, *Belgrano*, *San Martín* y *Pueyrredón*. En esta función, mandó constituir la Escuadra de Instrucción para posibilitar toda clase de ejercicios e instrucción del personal; en 1897 lo encontramos nuevamente en Europa como jefe de la Comisión Naval Inspectora del crucero acorazado *San Martín*, que se construía en Italia, y un año después hizo lo propio con el *Belgrano*.

Con esta trayectoria, para comienzos del siglo xx García-Mansilla se había convertido en uno de los oficiales más capacitados de la Armada, por lo que no fue sorpresa su designación como Comandante Director de la Escuela Naval Militar, en marzo de 1900, con asiento reciente en el barrio de Caballito. Durante su gestión, le imprimió al instituto un carácter eminentemente profesional, tras reformar su reglamento orgánico y su plan de estudios para dotar al cadete del conocimiento teórico-práctico necesario para la vida naval. Fruto de su obra fueron, también, signos tan caros para la tradición naval como son el escudo, el Día del Cadete y la costumbre del cine los jueves.

La decisión del Ministerio de Marina de realizar un nuevo traslado ubicó a la Escuela en las dependencias del Arsenal de Río Santiago. Allí la muerte lo sorprendió el 18 de agosto de 1910; sus restos fueron inhumados con honores en el Cementerio de la Recoleta. Palabras como las del Teniente General Pablo Ricchieri resumen la esencia del destacado Almirante: «el primer hombre de ciencia de la Armada».

Traslado a Río Santiago y sede actual

Una de las primeras tentativas que señalan aquella zona como propicia para establecer la Escuela está registrada en el nombramiento de una comisión especial hecha por la Junta Superior de Marina, cuya vicepresidencia ejercía el Contraalmirante Mariano Cordero. El informe de esta comisión, suscripto con fecha del 28 de junio de 1890 por el entonces Capitán de Navío Martín Rivadavia, describe la visita a la recientemente fundada ciudad de La Plata para ubicar en sus alrededores un terreno adecuado para edificar el nuevo complejo, en particular la ribera del canal Santiago, que era zona militar y propiedad nacional. Como puede apreciarse, veinte años antes del asiento de la Escuela en Río Santiago, ya se pensaba en aquel lugar como su sede definitiva.

Hasta poder concretarse la construcción del nuevo edificio, la Base Naval Río Santiago albergó las instalaciones de la Escuela. Los locales, exigüos al comienzo, fueron adaptados y ampliados progresivamente con nuevas dependencias debido al aumento de cadetes, que tendieron a triplicarse hacia 1925. Allí sus aulas permanecieron durante más de treinta años.

A comienzos de 1936, el Poder Ejecutivo envió un mensaje al Congreso Nacional acompañado de un proyecto de ley por el que se solicitaba autorización para invertir en la construcción de un nuevo edificio, que se fundaba en la precariedad de sus destinos y en la necesidad de poner fin a los inconvenientes anteriores y optimizar la formación de sus efectivos. En cuanto a la ubicación y a los requisitos que debía reunir el complejo, los resumía así: ubicación cercana a un centro de importancia cultural y social; vía de fácil comunicación y poco

«Con una foja de servicios que se extiende durante más de treinta años, su carrera se desarrolló durante un cambio de rumbo, desde una escuadra dedicada a la navegación y a la defensa fluvial, hasta la incorporación de los grandes cruceros acorazados que brindaron a la Armada Nacional su proyección marítima».



Río Santiago. Clase de artillería de desembarco

onerosa para el Estado; inmediata a la costa, en litoral de aguas tranquilas y de relativa profundidad para las prácticas de navegación; proximidad con arsenales y astilleros; no alejada de una base de aviación terrestre o de hidroaviones; posesión de un muelle de atraque; en un terreno de gran extensión para sus instalaciones anexas, campos de maniobras y deportes, polígonos de tiro, con miras a ampliaciones en el futuro.

De acuerdo con estas consideraciones, el lugar propuesto para su erección era la isla de Monte Santiago, en una superficie de 70 ha, de las cuales el 96% era de dominio nacional; el restante era de propiedad privada y declarada de utilidad pública. El plazo para la construcción era de tres años a partir de la fecha de aprobación del contrato. Finalmente, siendo ministro de Marina el Contraalmirante Eleazar Videla y director de la Escuela el Contraalmirante Francisco Lajous, el Congreso Nacional sancionó la Ley N.º 12.353 del 21 de enero de 1937, por la que se autorizó la construcción del edificio que actualmente ocupa. El Decreto 106.518 del 31 de mayo del mismo año adjudicó la suma de \$ 1.000.000 para iniciar las obras de construcción.

La misma ley dispuso la construcción de cuatro unidades para la instrucción práctica de los cadetes. De estos, solo dos fueron destinados, aunque no exclusivamente, como buques de instrucción: nos referimos a los patrulleros ARA *King* y *Murature*, botados en 1943 y 1944, respectivamente. Los terrenos donde debían asentarse los locales eran bajos, por lo que debieron ser rellenados y adecuados para la instalación de muelles. La piedra fundamental

fue colocada el 8 de febrero de 1938 en ceremonia oficial, que contó con la asistencia del presidente Agustín P. Justo, del ministro Videla y de un numeroso grupo de altos jefes y autoridades civiles.

El traslado a la nueva sede comenzó en el año 1942; allí desarrolló a pleno sus actividades a partir de 1944. Constituidas por una zona urbanizada de 32 hectáreas, las flamantes instalaciones proporcionarían todos los elementos para el estudio, la práctica de deportes, las afinidades recreativas y las culturales, además de lo necesario para los cadetes en el Instituto.

Su propuesta arquitectónica respondió al racionalismo, estilo que predomina en todos los edificios que componen la Escuela Naval y que se vincula con grandes sucesos arquitectónicos que venían desarrollándose en el mundo. Finalizada la Primera Guerra Mundial, se derivó en debates sobre cómo debía ser la reconstrucción de las ciudades, con el compromiso de transformar y de mejorar la habitabilidad de las personas. La difusión de esta corriente arquitectónica incluyó a nuestro país, sobre todo con la presencia del afamado arquitecto suizo Le Corbusier, en 1929. En nuestro caso particular, los postulados del racionalismo se ven reflejados en algunos edificios donde los elementos decorativos desaparecen en favor de las formas rectas y desnudas. Hay una preocupación sobre la proporción y la simplicidad. El espacio interno se basa en una planta libre, que se adapta a las diferentes funciones. La simetría, las medidas exactas y las figuras clásicas son predominantes. La presencia del hormigón armado permitió grandes aventanamientos. Sin duda, el surgimiento y la expansión de esta corriente arquitectónica implicaron, para los arquitectos, un proceso de reflexión y de toma de decisiones tendientes a una mejor habitabilidad de las personas.

A partir de esta nueva y definitiva sede, y como en ocasiones anteriores, se dieron nuevas reformas al reglamento orgánico y al plan de estudios, especialmente en la década de 1940, cuando se advirtió una mayor dedicación de los cadetes a los deportes, la creación de divisiones de instrucción para los embarcos de fin de curso a cargo de jefes y oficiales de la Escuela, y la atención del Liceo Naval Militar Almirante Brown, creado en 1947, que se encontraba a cargo de la dirección.

La proximidad con la Universidad Nacional de la Plata significó un gran aporte, ya que, en adelante, dicha casa de altos estudios compartiría con la Escuela a sus profesores; las capacidades de la institución naval también se exportaban a la Universidad. Muchos libros impresos en Río Santiago fueron bibliografía consultada por los estudiantes de ingeniería de La Plata.

La Escuela y sus viajes de instrucción

La Escuela Naval y los viajes de aplicación que realizan los cadetes antes de egresar están íntimamente unidos en sus misiones, ya que uno complementa la labor educativa del otro. Desde la corbeta *La Argentina*, en 1884, hasta la fragata *Libertad* que sirve en nuestros días, los guardiamarinas «en comisión» realizaron su viaje en diferentes buques de instrucción donde no solo consolidaban su formación, sino que representaban al país y llevaban los colores del pabellón nacional a los diferentes puertos del mundo.

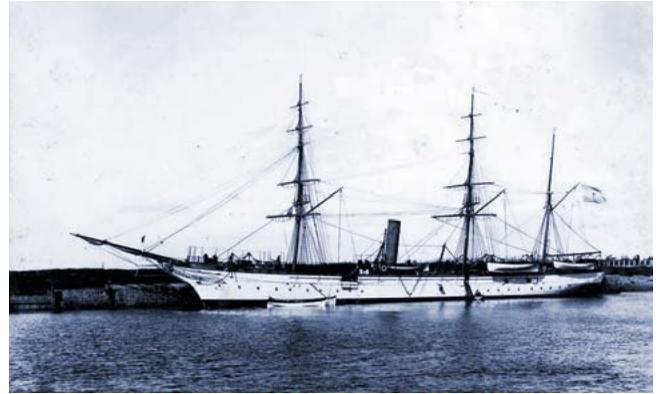
Como se ha afirmado, el primero de ellos fue *La Argentina*, corbeta construida en Trieste —entonces parte del Imperio austrohúngaro— por encargo del gobierno de Turquía⁶. Rescindido el contrato, la unidad quedó en poder de la firma constructora. Gracias a las favorables condiciones ofrecidas, el gobierno argentino comenzó a estudiar la posibilidad de sellar un contrato para su adquisición. Concretada la operación y finalizada la construcción del buque en 1884, se lo bautizó *La Argentina*, en recuerdo de la fragata

La piedra fundamental de la actual sede fue colocada el 8 de febrero de 1938 en ceremonia oficial, que contó con la asistencia del presidente Agustín P. Justo y del ministro de Marina Eleazar Videla. Su traslado comenzó el año 1942, y desarrolló a pleno sus actividades a partir de 1944.

⁶ Escuela Naval Militar. *Libro Centésimo Aniversario de la Escuela Naval Militar*. Buenos Aires, 1972, pág. 110.

con la que Hipólito Bouchard llevó adelante su expedición corsaria por el mundo entre los años 1817 y 1819. Realizó cinco viajes de instrucción, cumplido lo cual la corbeta pasó a desempeñar diversas funciones.

Le siguió el crucero *25 de Mayo* y, luego, la gloriosa fragata *Sarmiento*, por la que se merece hacer un alto para destacar su importancia. Fue encargada su construcción al Astillero Laird's Bros., en Birkenhead, y su botadura tuvo lugar el 31 de agosto de 1897. En aquella ocasión, ofició de madrina de la flamante *Presidente Sarmiento* — como fue bautizada— la esposa del ministro argentino acreditado ante el gobierno británico, la Sra. Ana Cané de Domínguez.



Corbeta *La Argentina*. Primer buque de instrucción (1884)

El 12 de enero de 1899, inició su primer viaje de instrucción; asistieron al acto el presidente Roca y el ministro de Marina, Comodoro Martín Rivadavia, acompañados por una gran multitud. Había correspondido a Rivadavia, destacado y lúcido marino, la idea de adquirir un buque de aplicación a vela con máquina auxiliar, de desplazamiento adecuado y condiciones marineras para realizar largas travesías oceánicas. En las palabras de su discurso, el Ministro expresó:

Hago votos para que vientos propicios os acompañen y abrigo la esperanza de que en todas partes haréis honor a vuestro uniforme, que vuestra conducta caballeresca y correcta en los pueblos que vais a visitar inspirará cariño y respeto a ese emblema querido de la Patria que flamea al tope, cubriendo con su sombra generosa este pedazo de suelo argentino en el que vais a cruzar los mares acompañados del afectuoso recuerdo de vuestros compatriotas, que os desean felicidad y éxito en la campaña⁷.

Se decidió que el itinerario que siguió este viaje inaugural fuera extenso, ya que se buscaba que el país fuera conocido por el mayor número de puertos posible gracias a su nave embajadora. La fragata finalmente arribó al puerto de Buenos Aires el 30 de septiembre de 1900, luego de casi dos años de navegación. El 37.º y último viaje de la veterana fragata se realizó en el año 1938; no obstante, esto no significó su retiro definitivo, dado que su estado de conservación era bueno y le permitió continuar navegando el litoral fluvial y marítimo de nuestro país. Al ser definitivamente retirada del servicio naval, y reunidos los antecedentes históricos, las gestiones de la entonces Secretaría de Estado de Marina y de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos dieron sus frutos y, mediante el Decreto N.º 5.589 del 18 de junio de 1962, se declaró a la fragata *Presidente Sarmiento* Monumento Histórico Nacional, teniendo el honor de ser el primero flotante del país.

La fragata, que se limitó durante varios años más a navegaciones de adiestramiento, motivó su reemplazo entre 1939 y 1962 por el crucero *La Argentina*, el guardacostas *Pueyrredón* y el transporte *Bahía Thetis* que, en forma alternada, efectuaron los viajes anuales de aplicación desde el 48.º hasta el 73.º.

El estudio sobre la adquisición de un nuevo buque cobró fuerza hacia el año 1951. El proyecto quedó incorporado al plan de obras que se realizarían entre los años 1952 y 1958. De acuerdo a él, las características de la nueva unidad debían ser: un velero de cuatro palos, desplazamiento de 3800 toneladas, eslora de 80 m., motor Diesel de 1400 HP, velocidad máxima de 12,5 nudos, cuatro cañones de saludos, camarotes para 30 jefes y oficiales, locaciones para 140 cadetes, camarotes destinados a 20 suboficiales, y camarotes y sollados para 250 cabos y marineros. Los espacios para la enseñanza consistirían en un salón de estudio,

Desde la corbeta hasta la fragata *Libertad*, la Escuela Naval y los viajes de aplicación están íntimamente unidos en sus misiones, ya que uno complementa la labor educativa del otro.

⁷ Departamento de Estudios Históricos Navales, *Fragata Sarmiento*, Buenos Aires, 2000, pág. 2.



La Fragata *Libertad* en alistamiento. De fondo, la actual sede de la Escuela

El 13 de noviembre de 1953, se autorizaba la construcción de un nuevo buque escuela, se había resuelto que fuera una fragata de tres palos con cinco velas cada uno. Botada el 30 de mayo de 1956, se le dio el nombre de fragata ARA *Libertad*, e inició su primer viaje en junio de 1963.

conferencias y proyecciones cinematográficas, un cuarto de derrota y biblioteca de cadetes, entre otras facilidades.

El 13 de noviembre de 1953, el ministro de Marina autorizaba la construcción del buque escuela, a vela y motor. Su quilla se colocó al mes siguiente, en un acto conjunto con la botadura del patrullero *Azopardo*, en el astillero Río Santiago.

Durante los años que siguieron a la construcción, algunas de las características del proyecto original fueron modificadas, sobre todo lo relacionado con las capacidades de alojamiento, así como con el tipo de aparejo que debía poseer; respecto de esto último, y luego de detenidos estudios y recomendaciones, se resolvió que fuera de fragata y de tres palos con cinco velas cada uno.

La esperada botadura tuvo lugar el 30 de mayo de 1956; la afirmación del pabellón; el 26 de mayo de 1962; y la entrega del buque, el 28 de mayo del año siguiente. Por resolución del entonces Comando de Operaciones Navales del 15 de marzo de 1963 (*Boletín Naval Público* N.º 53/963) se le dio el nombre de fragata ARA *Libertad*.

Iniciado en junio de 1963, en su primer viaje embarcaron 48 cadetes, quienes navegaron por los puertos de Recife, San Juan de Puerto Rico, Boston, Hamilton, Lisboa, El Havre, Hamburgo, Londres, Cádiz, Dakar, Río de Janeiro, Montevideo, La Plata y, finalmente, Buenos Aires. Le siguieron muchos otros, y hoy en su 50.º viaje hay guardiamarinas en comisión integrantes de las promociones 150 y 151 del Escalafón Naval, 85 y 86 del Escalafón Infantería de Marina, y 106 y 107 del Escalafón Intendencia.

A modo de conclusión

En su devenir histórico de ciento cincuenta años, la Escuela Naval Militar siguió el pulso de las circunstancias y del contexto que la vieron nacer y crecer.

Advertida su necesidad desde los primeros pasos de la revolución emancipadora, no fue sino hasta el impulso educador y reformista del presidente Sarmiento que se fundó como

institución destinada a brindar la formación integral de los marinos, de acuerdo con los requerimientos técnicos-científicos que el último cuarto del siglo XIX demandaba.

Desde entonces, comenzando sus clases en un viejo vapor cuyo nombre recordaba, casi como una vocación, al Padre de la Patria en el Mar, siguió un largo derrotero que la ubicó en diferentes asientos hasta alcanzar un alto grado de profesionalización que la encontró a las puertas del siglo XX en torno a las aguas de Río Santiago. Allí fue donde los esfuerzos del Estado por brindarle una sede propia se materializaron en 1938, cuando se colocó la piedra fundamental del actual edificio.

Ilustres figuras sembraron con su obra y ejemplo el camino de la Escuela Naval Militar, así como aquellos viajes por el mundo que permitieron instruir a nuestros cadetes y futuros oficiales de marina, convertidos en embajadores y orgullosos portadores del paño celeste y blanco en cada puerto en el que amarraron.

La Escuela Naval sigue conservando firmes, luego de un siglo y medio de labor educativa, la historia, tradiciones e identidad que, adecuándose a los necesarios cambios que los tiempos y escenarios imponen, se sintetizan en el noble lema de su cuerpo de cadetes: «*Eodem espíritu in modero animo*» (Un solo espíritu para un mismo ideal). ■

BIBLIOGRAFÍA

- ARAMBURU, ENRIQUE. «Personajes ilustres relacionados con el mar que están sepultados en el cementerio de La Recoleta», en *Boletín del Centro Naval*, N.º 850, ene/abr 2019.
- BERGALLO, Jorge R. «Contraalmirante Manuel José García-Mansilla. Primer presidente del Centro Naval. 100 años de su fallecimiento», en *Boletín del Centro Naval*, N.º 827, may/ago 2010.
- BÓVEDA, Jorge R. «García Mansilla, un marino de fin de siglo», en *Revista Todo es Historia*, N.º 516, julio 2020.
- BURZIO, Humberto F., *Historia de la Escuela Naval Militar*, tomo 1, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- CUTOLO, VICENTE, *Nuevo Diccionario Biográfico Argentino*, Buenos Aires, Editorial Elche, 1968.
- DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES, *Fragata Sarmiento*, Buenos Aires, 2000.
- DESTÉFANI, LAURO y MARIO QUARTARUOLO, *Comodoro Clodomiro Urtubey*, Buenos Aires, Comisión de Homenaje al Comodoro Clodomiro Urtubey, 1967.
- DE TITTO, RICARDO, «La formación de un estadista», en *Revista Todo es Historia*, N.º 523, febrero 2011.
- ESCUELA NAVAL MILITAR, *Manual del Cadete Naval*, Río Santiago, Talleres Gráficos Escuela Naval Militar, 1977.
- _____, *Libro Centésimo Aniversario de la Escuela Naval Militar*, Buenos Aires, 1972.
- GARCÍA-MANSILLA, MANUEL R. y GUILLERMO CORNEJO BOSCH, *Premio Contraalmirante Manuel José García Mansilla*, Buenos Aires, Editorial Virtudes, 2019.
- OYARZÁBAL, GUILLERMO A., *Los Marinos de la Generación del Ochenta*, Buenos Aires, Emecé, 2009.
- PICCIRILLI, RICARDO y LEONCIO GIANELLO, *Biografías Navales*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1963.
- ROMANO YALOUR, José G., *Islario Marinería*, Río Santiago, Escuela Naval Militar, 1985.

El impulso reformista del presidente Sarmiento fundó una institución destinada a brindar la formación integral de los marinos. Esa Escuela Naval, luego de un largo derrotero de siglo y medio, sigue conservando firmes su historia, tradiciones e identidad, adecuándose a los necesarios cambios que los tiempos y escenarios imponen.

Los buques escuela

Corbeta ARA *La Argentina*

Construida en la ciudad italiana de Trieste, la corbeta ARA *La Argentina* fue la primera unidad destinada como buque escuela. Finalizada su construcción en 1884, la afirmación del pabellón se llevó a cabo el 1 de mayo del mismo año. Realizó cinco viajes de instrucción; luego, se desempeñó en diversas funciones y, finalmente, fue radiada del servicio naval en 1915.



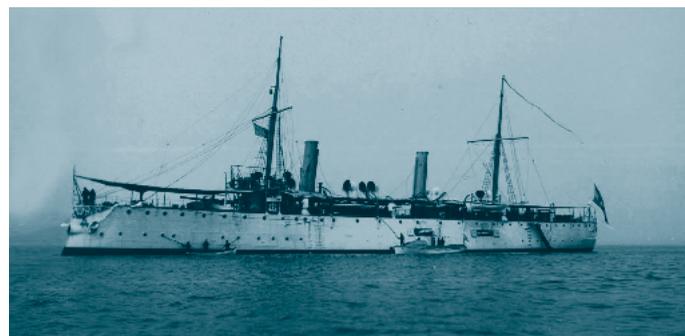
Crucero ARA *25 de Mayo*

Esta moderna unidad de origen británico vio afirmado el pabellón nacional el 18 de mayo de 1891. Zarpó el 25 de julio de ese año y arribó un mes después a Buenos Aires. En 1895, se destinó para efectuar el viaje de Instrucción de la Promoción 19, cuyo comandante fue el Capitán de Fragata Emilio Barilari (primera promoción de la Escuela Naval Militar, en enero de 1879).



Fragata ARA *Presidente Sarmiento*

Diseñada desde la quilla para ser buque escuela, respondió a la idea de servir a la instrucción a vela con una máquina auxiliar, de desplazamiento adecuado y condiciones marineras, y realizar largas travesías oceánicas. En enero de 1899, inició su primer viaje; el último fue el número 37 en 1938. Es monumento histórico nacional desde 1962; siendo el primer monumento flotante del país.

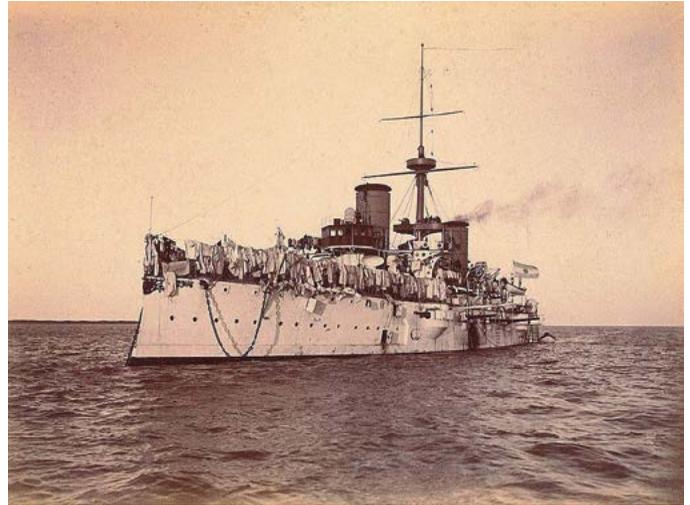


Crucero ARA *Patria*

Destinado brevemente como buque de instrucción durante los períodos en que *La Sarmiento* se encontraba en reparaciones, el crucero ARA *Patria* fue construido en el astillero británico de Laird Bros & Co. y botado el 28 de diciembre de 1893; llegó al país al año siguiente. El primer viaje de aplicación, que tuvo una duración de dos meses por los mares del sur, se inició en 1908.

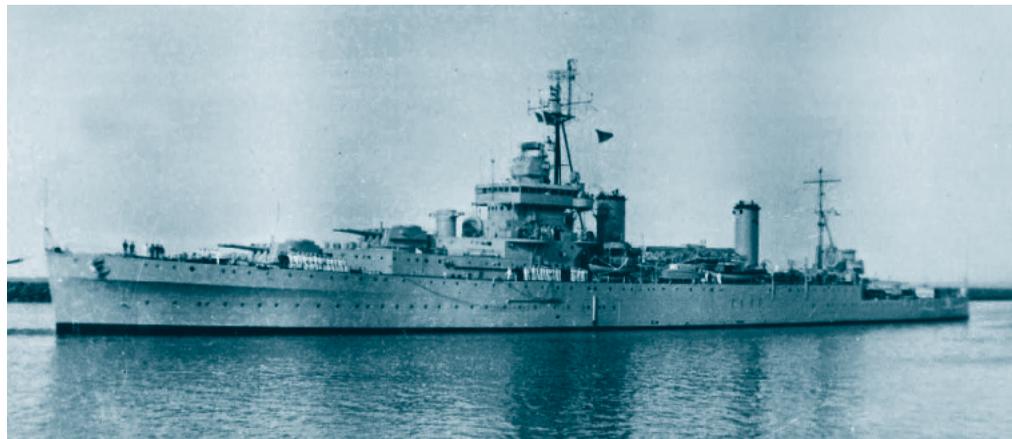
Crucero acorazado ARA *Pueyrredón*

Elegido para periódicos reemplazos de la fragata ARA *Presidente Sarmiento*, el crucero acorazado ARA *Pueyrredón* había sido adquirido a fines del siglo XIX al astillero italiano Ansaldo, junto con otras unidades de su tipo: *Garibaldi*, *San Martín* y *Belgrano*. Prestó servicios como buque de instrucción desde 1918 hasta 1952, tiempo durante el cual realizó un total de once viajes.



El crucero ARA *La Argentina*

Encargado a astilleros británicos para reemplazar definitivamente a la veterana *Sarmiento*, en enero de 1936 se colocó su quilla, y el 16 de marzo del año siguiente, se efectuó la botadura del nuevo crucero. En 1939, *La Argentina* inició su primer viaje de instrucción, al que le siguieron el de 1940, los realizados entre los años 1946 y 1950, y los de 1961, 1962 y 1971.



Transporte ARA *Bahía Thetis*

En abril de 1948, se inició su construcción en los astilleros canadienses de Halifax Shipyard Ltd. Su botadura se realizó en mayo del año siguiente, y fue entregado a la Armada Argentina el 17 de agosto de 1950. Si bien desempeñó tareas como unidad de instrucción de cadetes, emprendió el primer viaje como Buque Escuela en 1953; el último fue en 1960.

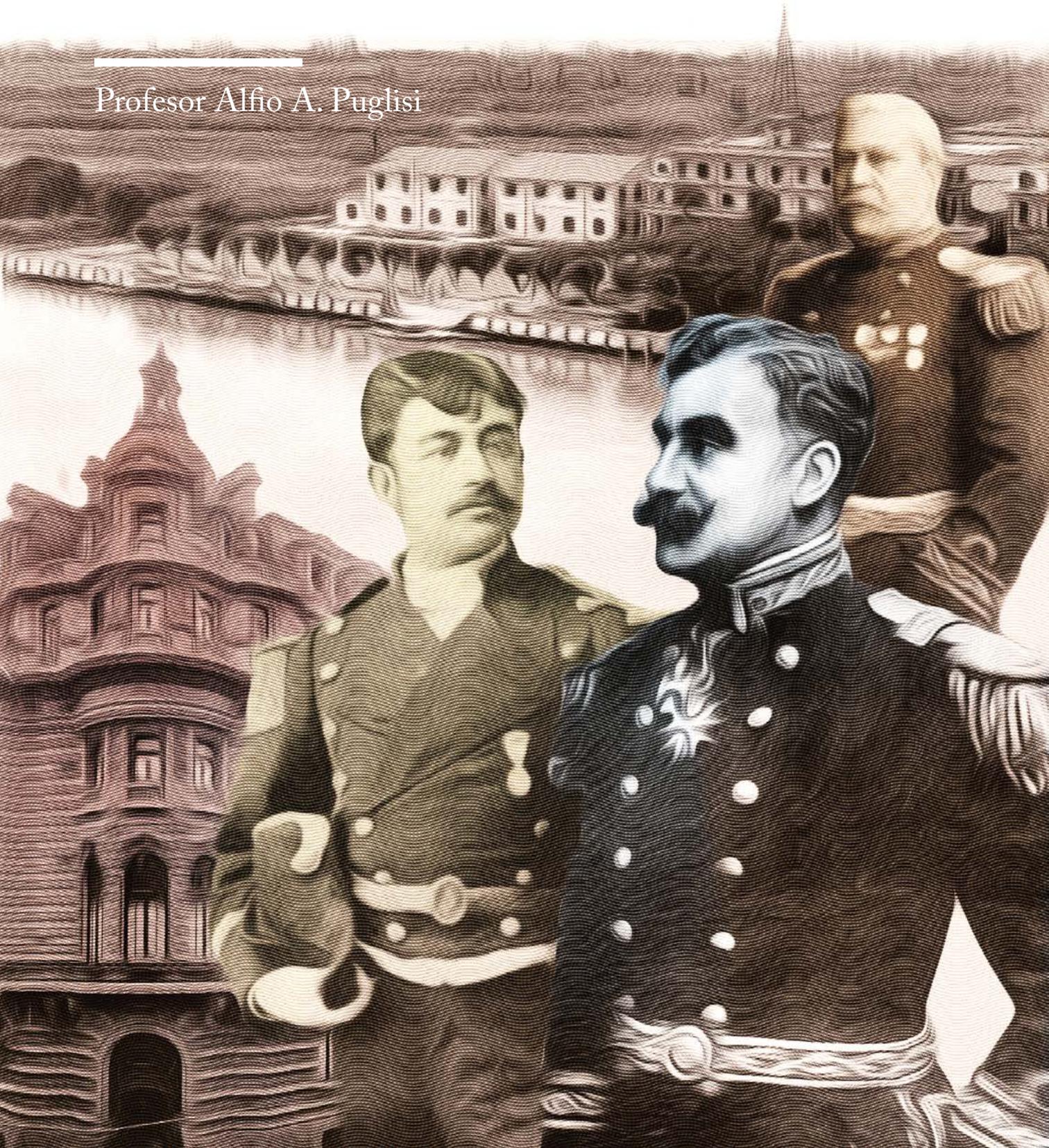


Fragata ARA *Libertad*

Fue el Astillero Río Santiago el designado para su construcción, comenzada en 1953. Entregada el 28 de mayo de 1963, la fragata ARA *Libertad* inició su primer viaje el 19 de junio del mismo año, al mando del Capitán de Fragata Horacio Ferrari. Acreedora de numerosos premios y distinciones, como es la copa Boston Teapot en nueve oportunidades, hoy se encuentra navegando en su viaje número cincuenta.

DE LA ESCUELA NAVAL AL CENTRO NAVAL

Profesor Alfio A. Puglisi



La Escuela Naval Militar se creó en 1872, la primera camada de alumnos egresó en 1878, y la fundación del Centro Naval fue en 1882. ¿Qué ocurrió en ese lapso para que oficiales provenientes de diverso origen familiar, socioeconómico y profesional se amalgamaran en dos fuertes instituciones, en el fondo, una sola?

Cuando se fundó la Escuela, una polémica se hallaba ya instalada: ¿En tierra o embarcada? Venía de lejos, estuvo presente en el conflicto entre la Escuela de Náutica creada por Belgrano y el apostadero de Montevideo, donde anclaba el grueso de la flota española en el Río de la Plata. No se resolvió hasta la década de 1880, cuando gobernantes asumieron una conducción progresista y no meramente conservadora y tradicionalista. Asentaron la Escuela definitivamente en tierra, aunque fue rotando de lugar: Palermo, Caballito, incluso Diamante, hasta que recaló, por fin, en Río Santiago.

Otra polémica, más sutil, menos visible para los ojos profanos, estuvo siempre acompañándola. ¿Currículo profesional o académico? Entiéndase de base científica.

Y, por si fuera poco, dentro de esta última, se daba la competencia entre la llamada *Jeu-ne École*, el torpedismo, y el surgente «navalismo», caracterizado por las grandes flotas de acero y vapor, con blindaje y poderosa artillería. El entonces Capitán José Manuel García Mansilla (1859-1910), torpedista, y el Coronel sueco de artillería y fortificaciones Emilio Sellström (1848-1924) fueron los mentores de uno y de otro grupo. Ambos encendieron los primeros tomos del *Boletín del Centro Naval*.

La primera polémica se zanjó con Julio A. Roca, pero llegó hasta los años 40, en que se construyó ediliciamente en Río Santiago una Escuela Naval específica. Contenía la Escuela de Oficiales (luego, de Aplicación y, más tarde, Politécnica), y en el espacio dejado libre por la antigua escuela naval se construyó el Liceo Naval Almirante Brown. De este modo, la Armada creó su primer polo educativo en la zona. Ambas grandes escuelas habían deambulado bastante ya.

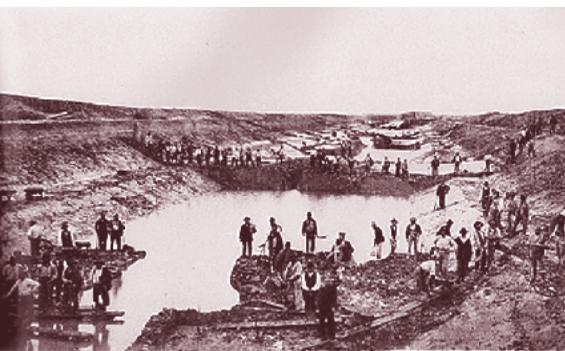
La segunda polémica ha revestido un carácter casi permanente. Una y otra posición avanzaron sobre el currículo buscándose luego un equilibrio inestable. Reseñemos su historia. La Escuela comenzó orientada hacia la matemática y la astronomía, era el enfoque tradicional de las escuelas de náutica; recuérdese que al oficial de navegación se lo llamaba «matemático de a bordo». Fueron sus profesores Rafael Lobo y Luís Pastor y Teruel, españoles y cercanos a Clodomiro Urtubey. Esta primera escuela duró poco, hubo cierto enfrentamiento entre este y Martín Guerrico, ambos ex becarios en España, pero en distintas escuelas. Urtubey cursó en una escuela para nobles, llamados con el tiempo para dirigir la Armada española; Guerrico lo hizo en una para pilotines. Cada uno intentó aplicar el modelo que había vivido. Recordemos que la escuela de este último se llamó «teórico-práctica», lo que significa un cambio de orientación curricular. Sus cadetes participaron en la Expedición Py y en la Campaña al Desierto. Aprendieron *in situ*.

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

Es un asiduo colaborador del *Boletín*.

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

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



Puerto de La Plata



Puesto 4

«Cuando se fundó la Escuela, una polémica se hallaba ya instalada: ¿En tierra o embarcada? Una segunda polémica fue: ¿Currícula académica o profesional? Y una tercera polémica fue: Jeaune École o navalismo (grandes escuadras de acero y cañón)».

Con el auge del positivismo y, entre nosotros, del gobierno de la «Generación del 80», dos directores de origen extranjero dirigieron la Escuela cerca de diez años, Francisco Beuf y Eugenio Bachmann, con quienes retornó el interés por lo científico y enciclopédico. Se enseñó Mecánica Racional, Inglés y Francés, y el Alemán era optativo. Se crearon gabinetes de Física y Química. En el diseño del currículo, participó Paul Groussac, y en la sala de profesores se hablaba francés. Cupo al Almirante Manuel José García Mansilla, que estudió en la academia naval francesa de Brest y dirigió la Escuela durante otros 10 años, sellar la influencia tradicional francesa. Creó un currículo equilibrado entre lo científico y lo profesional que se mantuvo, con sus ajustes, hasta alrededor de 1990. En él, reemplazó la alternancia entre años embarcados y en tierra, tal como lo hace el francés, por periódicos embarcos de los cadetes más un viaje de instrucción. Aportó, además, el estudio libre anterior a los exámenes, el cine de los jueves, el teatro, el uso de *cutó*, el escudo escolar, etc. Él mismo había elegido Río Santiago como zona para la estación de torpedos y a ella volvió con la Escuela y los cadetes.

El desarrollo de la ciencia a fines del siglo XIX solo tiene parangón con el de la tecnología en el nuestro y, tal vez, con el de la inteligencia artificial y la robótica en el venidero. Se buscaba entonces un oficial polifacético que interviniera en la delimitación de fronteras y desempeñara otras funciones públicas además de navegar. Todos los egresados de las seis primeras promociones fueron expedicionarios al desierto. De las primeras quince, egresaron 124 oficiales; de ellos, 27 (22%) fallecieron en actividad.

La Escuela fue rotando entre navíos surtos en los Pozos, Zárate o el Tigre. No existía el puerto de Madero ni el de Huergo. No existían, tampoco, aguas corrientes, de ahí el origen de las epidemias que azotaron Buenos Aires. La vida a bordo —como en muchas escuadras— era incómoda e insalubre, y los cocineros no se esmeraban mucho. En ese contexto de frío y de hambre juvenil, se formaban los cadetes, quienes poseían una cámara que cumplía, también, el papel de comedor y de aula; allí colgaban y descolgaban sus coys según las circunstancias.

Una tarde, estando la mayoría dedicada al estudio, voló una cartuchera e hizo blanco en Juan Picasso, caracterizado por su seriedad y su contracción al trabajo, quien de inmediato procedió a increpar duramente a sus compañeros. El más cercano, Agustín Del Castillo, le contestó, y se generó un diálogo subido de tono y de intenciones, que amenazaba concluir en un lance de honor. La promoción se interpuso; estaban todos hermanados por una causa común: recibirse y encabezar el cambio en una armada poco profesional y anticuada, constituida por viejos guerreros del Paraguay y los restos de la escuadra de Brown. Ambos contendientes terminaron por abrazarse; se constituyó, así, algo más que una fraternidad escolar, más bien una logia, cuyo



Gala gimnástica en primera escuela de Río Santiago.
En la orilla de enfrente se ve el club náutico anterior al Astillero

Clase de natación en Río Santiago



lema fue «Unión y Trabajo», luego repetido en el Centro Naval. Los profesores comenzaron a sospechar de tanta dedicación y espíritu de cuerpo, intuían que algo había. Los cadetes estaban inquietos, había pasado el semestre y no había fechas de exámenes. ¡Sí, los alumnos pidiendo que los examinen!

El 21 de junio de 1876, a bordo de la *25 de Mayo* anclada en Zárate, se negaron a quitarse los gabanes durante una mañana fría. Ese día comenzaba el invierno, y no se puede creer que la incipiente logia lo ignorara. Repudiaban las malas condiciones y el maltrato que vivían. El frío y la mala salubridad habían comenzado a hacer mella en los jóvenes cuerpos. Predominó la tuberculosis, llamada tisis, y también la inanición; algunos organismos lo soportaron mejor que otros y demoraron su desenlace. Llamaron la atención las sucesivas muertes de los egresados. Uno de los primeros en caer fue el médico de a bordo, Doctor Vicente Uriburu Arias. Así, se generó lo que se conoce como «Revolución de los Gabanes».

Luis Maldones, de la segunda promoción, falleció el 29 de diciembre de 1879.

Alberto Cánepa, de la primera promoción, el 28 de diciembre de 1882.

Sargento Mayor Dr. Vicente Uriburu Arias, falleció el 21 de agosto de 1884.

Julio J. Álvarez, de la quinta promoción, falleció el 19 de octubre de 1885.

Juan Picasso, primer egresado, falleció el 23 de julio de 1888.

Agustín del Castillo, de la primera promoción, falleció el 22 de enero de 1889.

Tras la Revolución, algunos fueron dispersados entre los buques de la escuadra y no volvieron a la Escuela: Ramón Lira, Eduardo O'Connor y Guillermo Nunes, entre otros. Algunos padres retiraron a sus hijos: uno de ellos, Santiago J. Albarracín, que había cursado en Francia en el colegio de Bagnères y de Tarbes, fue enviado a retomar esos estudios y aprovechó, además, para estudiar pintura. En 1878, se reincorporó a la Armada. Era conciliador y gustoso de crear grupos de ayuda; se le deben el Centro Naval, el Asilo Naval y el Centro de Expedicionarios al Desierto. Retirado, se radicó en el «País de las Manzanas», y lo llamaron el «Padrecito de los Indios», porque intercedió por ellos. Una vez fallecido, dos llegaron hasta Buenos Aires para despedirlo.

A los egresados en plena campaña durante la llamada «Conquista del Desierto» les salió, luego, el pase a los cuatro puntos cardinales. Algunos se encontraron a bordo de diversos buques de nuestra armada que marchaban hacia el sur o hasta Patagones, más allá de la cual no había establecimientos y circulaban libremente los indios o los aventureros. Otros

«Hubo discrepancias entre el modelo propuesto por Clodomiro Urtubey y el sostenido por Martín Guerrico pues ambos habían cursado en diversas escuelas de España».

fueron a Europa a traer nuevas adquisiciones. Por razones de cronología, no es posible que se encontraran en el transporte *Villarino*, buque nuevo, que trajo los restos de San Martín. También es imposible que, durante cuatro años, no se cruzaran allí donde se alistaban los nuevos buques: Inglaterra, Italia, Trieste, por entonces en manos del Imperio Austrohúngaro. Así fueron encontrándose y compartiendo las sobremesas donde afloraban los recuerdos de la Escuela y del lema estudiantil («Unión y trabajo») que los animaba y los distinguía de los oficiales más antiguos, con su ideario tradicional formado alrededor de los fogones del Paraguay. Se había creado una pequeña grieta entre las generaciones navales.

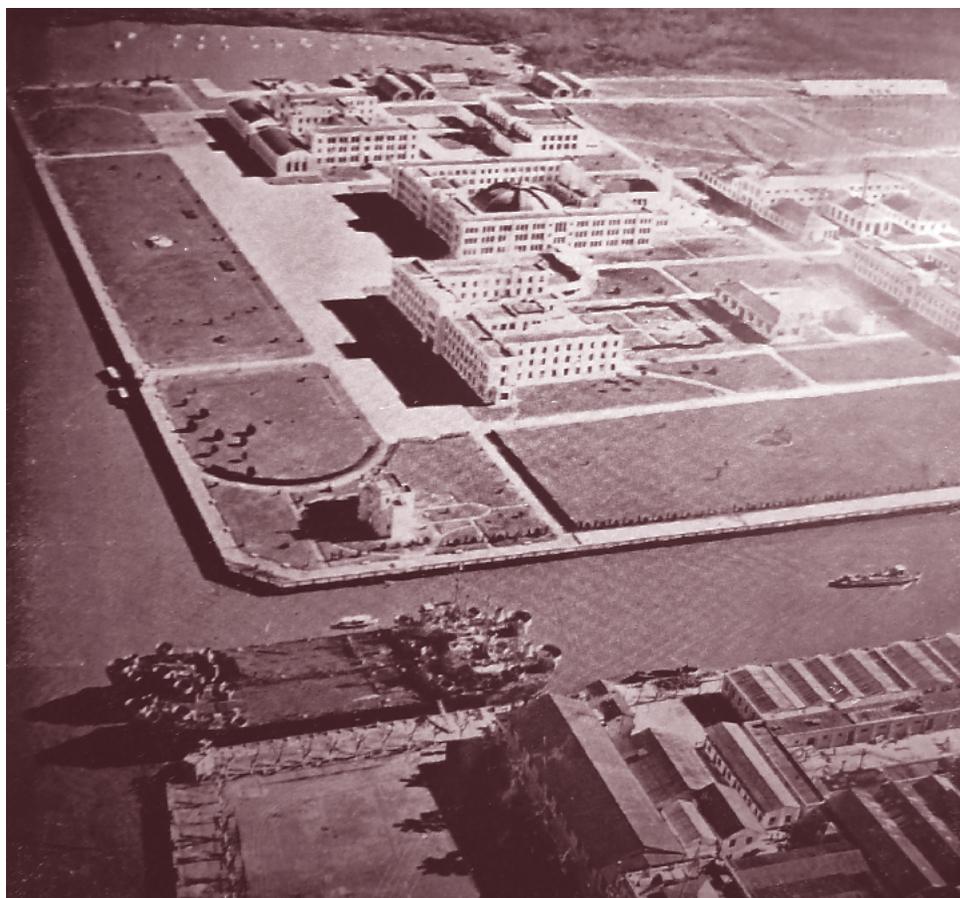
Los flamantes egresados tomaron conciencia de que habían sido bien formados y que ellos y su escuela merecían algo más. La escuadra de Sarmiento era más bien apta para un combate fluvial, mientras que los que estudiaron en el extranjero lo habían hecho en fragatas o navíos acorazados que daban la vuelta al mundo. Además, la Escuela parecía más asignada a un determinado comandante-director que a un buque determinado. De este modo, cada comandante constituía con sus egresados, aun sin deseirlo, un círculo, acaso un clan. Los jóvenes oficiales querían asegurar la unidad y el progreso de la Armada, y encontraron el modo creando una institución paralela, pero adosada a ella, tal como una moneda tiene dos caras. La Armada quedó consustanciada con el Centro Naval, que constituye su cara social y cultural. Son instituciones interdependientes, pero distintas. Ambas tienen en su origen la misma historia: fueron errantes en sus inicios y se afincaron en un determinado predio solo con los años. Las dos soportaron con hidalguía las revoluciones políticas que se iban produciendo; el Centro Naval fue siempre limando asperezas internas.

«Buena parte de esas antinomias las resolvió el Almirante Manuel José García Mansilla resolvió buena parte de esas antinomias, pues instaló la escuela en Río Santiago y la dotó de periódicos embarcos más un viaje de instrucción. Aportó, además, el estudio libre previo a los exámenes, el cine de los jueves, el teatro, el uso de cutó, el escudo escolar, etc.»

En una sobremesa en la Escuela Naval con Santiago J. Albarracín, Eduardo O'Connor, Manuel José García Mansilla y los profesores presentes, se propuso la idea de crear el Centro Naval. El primero los invitó a su casa al día siguiente para redondear la idea y quedó claro que debía ser una asociación de jóvenes. Los de mayor edad solo fueron los profesores. El Ministro Victorica los apoyó incluso materialmente.

Quedó elegido presidente Manuel José García Mansilla, joven con ímpetu y trabajador, muy sociable, de tono conciliador heredado, como que era hijo de una princesa federal y un príncipe unitario. A sus padres los llamaban «Romeo» y «Julietta». Educado en Europa, no pertenecía a clan o grupo alguno. Cumplió con lo que se esperaba de él; pasos iniciales fuertes y expansión, se mostró matemático e inventor; como ya se ha dicho, dirigió la Escuela Naval casi diez años y puso en práctica sus ideas sobre el empleo de las torpederas en el combate de Espinillo. Con el auge del «navalismo», fue siendo algo postergado, por lo que se dedicó a preparar las nuevas generaciones de la Escuela Naval. Su sorpresiva muerte marcó, junto con la del Comodoro Rivadavia, el fin de una época de institucionalización de la Armada. Esta ya pisaba la Antártica y poseía la segunda flota de América. Tomaron su posta Segundo Storni, José Oca Balda y, luego, Eleazar Videla. El ministro Juan P. Sáenz Valiente apoyó al joven Storni, quien creó la doctrina talasopolítica. Domecq García introdujo el submarino. Oca Balda promovió la industria naval y la flota mercante, Eleazar Videla adosó la Infantería de Marina, consolidó la Aviación Naval y la Intendencia, creó la Escuela de Guerra Naval para formar Oficiales de Estado Mayor y generó la Armada física —sus instalaciones—, tal como hoy la conocemos

Los frutos comenzaron casi inmediatamente a cosecharse. Las instituciones carismáticas poseen gran prestigio, y todos quieren ingresar en su seno; generan, además, otras instituciones que, como ellas, perduran en el tiempo. Así nacieron el Museo Naval de la Nación y la Biblioteca Nacional de Marina, que funcionaban en el mismo local, el Asilo Naval Stella Maris, el Panteón y la Mutual Naval. Es obra también de sus egresados el apoyo al Círculo de Oficiales de Mar, a la Liga Naval (¿por qué no?), a los Liceos Navales y al Instituto Tecnológico Buenos Aires (ITBA). El Centro Naval realizó una intensa campaña, con éxito, para que solo los egresados de la Escuela Naval se incorporaran al cuerpo de oficiales de la Armada.



En los primeros tiempos, el Centro Naval estaba atento, a través de su *Boletín*, a todo lo que ocurriera en la Escuela Naval: resultados de exámenes, planes de estudio, viajes de instrucción, disciplina, etc. En un concurso sobre este último tema, su ganador fue un cadete de tercer año: Alfredo R. Iglesias, de la promoción 14, y publicaron su ensayo. En 1930, los cadetes de tercer año Emilio L. Díaz, Carlos Castro y Héctor Varela, de la promoción 59, determinaron la constante de la ley de gravitación universal, y su trabajo —presentado por el Profesor Teófilo Isnardi— fue publicado por el *Boletín del Centro Naval* (Vol. 50, N.º 491, pág. 87). Creo que hoy esa relación debería volver a estrecharse. ¿Por qué no publicar el mejor trabajo del Premio Ratto para cadetes de cuarto año?

Finalmente, el escudo de la Escuela Naval Militar tiene su heráldica, pero no exhibe ningún lema. El de la Escuela de Suboficiales, sí: «Lealtad y eficacia», con el que se ha identificado. Propongo que tras ciento cincuenta años de vida se adopte aquel que, desde su amanecer, parece anidar naturalmente en el inconsciente mismo de cadetes y de oficiales caracterizándolos e impulsándolos hacia la acción. El hilo conductor es el lema: «Unión y Trabajo». ■

FUENTES Y LECTURAS SUGERIDAS

- Albarracín, Santiago, «Crónica histórica del Centro Naval», *Boletín del Centro Naval*, 39 y 40, N.º 433 y 434.
 González Lonzieme, Enrique, *Historia del Centro Naval en su centenario*, Bs. As., Instituto de Publicaciones Navales, 1983.
 Oyarzábal, Guillermo, *Los Marineros de la Generación del Ochenta*, Emecé, Buenos Aires, 2005.
 Rodríguez, H. y Bergallo, J. R., *Historia del Centro Naval*, Bs. As., Instituto de Publicaciones Navales, 2005.
 Puglisi, Alfio A.: *Generaciones Navales*, Instituto de Publicaciones Navales.
 Puglisi, Alfio A.: «Juveniles Navales» *Boletín del Centro Naval*, N.º 821, Jul/Sep. 2008.

«Los jóvenes oficiales querían asegurar la unidad y el progreso de la Armada, y encontraron el modo creando una institución paralela pero adosada a ella, tal como una moneda tiene dos caras. La Armada quedó consustanciada con el Centro Naval, que constituye su cara social y cultural. Son instituciones interdependientes, pero distintas».

Secuencia cronológica de las sedes ocupadas por la Escuela Naval Militar

Vapor *General Brown*

Fundación: 5/10/1872

Inic. Activ: 16/10/1872

Cese de Activ: 10/10/1874

Vapor *Coronel Espora*

10/10/1874 al 01/12/1875

Vapor *General Brown*

01/01/1876 al 21/06/1876

Las actividades cesaron el 21/06/1877

Cañonera *Uruguay*

21/06/1877 al 8/01/1880

Vapor *General Brown*

(buque en reparación)

Desde 8 de enero de 1880

En Tigre

08/01/80 al 29/03/1880

En la Boca

29/03/1880 al 07/06/1880

En Belgrano

07/06/1880 al 20/06/1880

En Isla Martín García

(vaporcito *Tejedor*)

20/06/1880 al 08/07/1880

En la Boca

08/07/1880 al 13/09/1880

Vapor *General Brown*

13/09/1880 al 29/08/1881

Avenida Alvear (Bs. As.)

20/08/1881 a enero de 1889

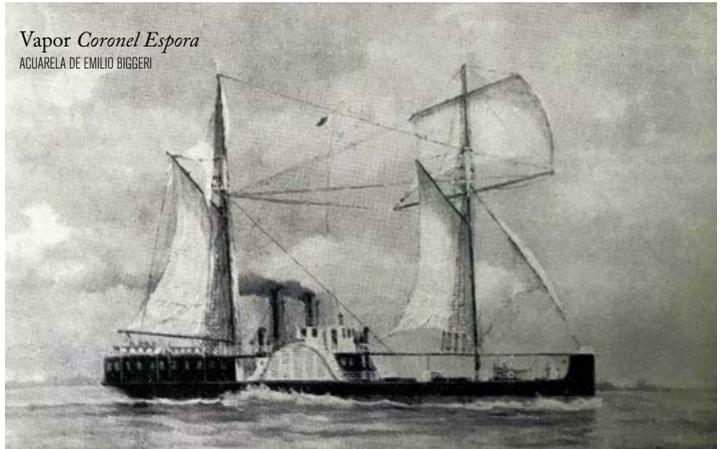
Diamante (Entre Ríos)

Enero de 1889 al 13/08/1890

Vapor *General Brown*
ACUARELA DE EMILIO BIGGERI



Vapor *Coronel Espora*
ACUARELA DE EMILIO BIGGERI



Corbeta *Uruguay*
ACUARELA DE EMILIO BIGGERI



Corbeta Chacabuco
(Ex Vapor Gral. Brown)

Desde 14/08/1890 a enero de 1892
(buque en alistamiento)

Sede provisoria (Tigre)

14/04/1892 al 01/07/1892

Corbeta Chacabuco

01/07/1892 al 01/03/1893

San Benito de Palermo
(Ex casa de Rosas)

01/03/1893 al 24/01/1899

Caserón de Rosas, 1876.
En esa época funcionaba el Colegio Militar.
DIARIO LA NACIÓN, 29/03/2018



Sede Caballito
Palacio Videla Dorna



Río Santiago. Batallón de Cadetes

Palacio Videla Dorna
Caballito (calle Rivadavia)

24/01/1899 a agosto de 1909

Río Santiago
(Arsenal Río de la Plata)

Agosto de 1909 a febrero de 1942

Río Santiago
(Sede Actual)

Desde febrero de 1942



Río Santiago. Sede actual

Ceremonia realizada por el 140.º Aniversario del Centro Naval en la Sede Central



CN Emmanuel Tsaquis, CN Gustavo Leopoldo Ottogalli, CL Julio Alberto Covarrubias y CN Héctor Julio Valsecchi

Como todos los 4 de mayo, la comunidad del Centro Naval —autoridades y socios— celebramos el día de la fundación de la Institución por parte de un grupo de jóvenes e innovadores oficiales de la Armada con el apoyo de profesores de la Escuela Naval y de civiles destacados, con objetivos claros, precisos y superadores. El festejo fue incluso más especial al alcanzar los 140 años.

Se dio inicio con el Himno Nacional argentino entonado por el Coro del Centro Naval y dirigido por el maestro Daniel Saito, acompañado con emoción por la nutrida concurrencia.

A continuación, hizo uso de la palabra el señor Presidente de la Comisión Directiva del Centro Naval, Contraalmirante VGM (R) Julio Alberto Covarrubias.

La Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, por propuesta del señor diputado Claudio Romero, decidió adherirse a la celebración haciendo entrega de una placa conmemorativa. Luego de descubrirla, Romero se dirigió a la audiencia con palabras elogiosas hacia nuestra Institución.

Para testimoniar los cincuenta años como socios activos y como socios adherentes, el Centro Naval hizo entrega de una medalla a los señores socios. Para materializar el hecho estuvieron presentes el Presidente del Centro Naval, Contraalmirante Julio Alberto Covarrubias; el Vicepresidente 1.º, Capitán de Navío Gustavo Leopoldo Ottogalli; el Vocal, Capitán de Navío IM Emmanuel Tsaquis y el Director del *Boletín del Centro Naval*, Capitán de Navío Héctor Julio Valsecchi. El socio vitalicio Teniente de Navío Daniel Molina Carranza dirigió unas palabras en representación de todos aquellos que recibieron sus medallas.



CN Mario I. Carranza Horteloup, Secretario del Centro Naval



CL Julio Alberto Covarrubias y el diputado Claudio Romero



Luego, de acuerdo con lo establecido en los Artículos 21 y 25 del Estatuto, fueron reconocidos como socios activos vitalicios y como socios adherentes vitalicios a quienes hubieran cumplido cuarenta y cinco años ininterrumpidos como socios activos o adherentes, respectivamente. Para destacar la nueva categoría alcanzada, el Centro Naval hizo entrega del diploma y el carnet correspondientes a cada uno de ellos. El señor Capitán de Navío VGM (R) Gustavo Ottogalli se refirió a este reconocimiento con sentidas palabras.

El vino de honor, en el Salón Sarmiento, sirvió de festejo y cierre de esta singular conmemoración.

Palabras del Teniente de Navío Daniel Molina Carranza

«Sr. Presidente del Centro Naval, miembros de la Comisión Directiva, familiares aquí presentes, socios de esta centenaria Institución, camaradas, compañeros, amigos:

Tengo el honor de decir estas palabras de agradecimiento en nombre de los socios de la promoción 98 de Comando Naval, la 22 de Infantería de Marina y la 56 de Intendencia de la Escuela Naval Militar, de la promoción 8 de la Escuela Complementaria Francisco de Gurruchaga y de



El CL Reinaldo Daniel Corvalán recibe la medalla de manos del CN Héctor J. Valsecchi



TN Daniel Molina Carranza frente a la audiencia



CN Osvaldo Chaves recibe su diploma de parte de CN Emmanuel Tsaquis

los señores oficiales del escalafón profesional, que hemos cumplido los cincuenta años de socios. Son nuestras “bodas de oro” con el Centro Naval.

El Centro Naval fue creado el 4 de mayo de 1882 —hace 140 años— por un grupo de jóvenes Oficiales de la Armada Argentina, egresados de las primeras promociones de la Escuela Naval Militar, que buscaron con este acto jerarquizar la profesión naval, hallar un lugar de reunión donde ejercitar la sana camaradería, exponer sus inquietudes públicamente y dictar conferencias acerca de los avances tecnológicos de la profesión mediante las cuales se harían conocer los resultados de las exploraciones, experiencias y descubrimientos de todo tipo que sus asociados realizaran.

Asimismo, querían, mediante la difusión de esos conocimientos, proponer conceptos modernos y actualizados en la conducción naval. El lema adoptado —aún vigente— “Unión y Trabajo” concretaba, también, las aspiraciones de los fundadores. Como ejemplo, en 1916 el Almirante Segundo Storni escribió su libro *Intereses Argentinos en el Mar* en las salas de este edificio.

Desde esa época, distintos cambios orgánicos han hecho

evolucionar la estructura del Club y, desde la fecha en que nosotros nos incorporamos hace cincuenta años, también los cambios se sintieron fuertemente en esta que es nuestra casa y que nos ha cobijado desde nuestro inicio profesional. Como ejemplo de esos cambios, está la creación de distintas sedes para acompañar al socio y sus familias en las principales zonas del quehacer naval.

Ante la pregunta “¿qué es el Centro Naval?”, nosotros somos el Centro Naval. Si las generaciones venideras llegaran a sentir y a pensar de esta misma manera —cosa no imposible—, deberíamos estar agradecidos a la vida y podríamos darnos por cumplidos con la tranquilidad de que el Centro Naval seguirá aquí, incólume y señero, cobijando a otros hombres con los mismos principios y sueños que nos han alimentado a todos nosotros.

Como siempre ha sido: los hombres pasan, pero las instituciones permanecen por siempre, y ellas tienen la capacidad de moldear a los nuevos, a aquellos que terminan por tomar el testimonio que alguna vez dejaron otros y que algún día habremos de legar nosotros.

Que Dios lo quiera así».

Palabras del Vicepresidente 1.º, Capitán de Navío VGM (R) Gustavo L. Ottogalli

«Señores miembros de la Comisión Directiva del Centro Naval,
Señores representantes de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires,
Señores oficiales que cumplen cincuenta años como socios, promoción 98,
Señores oficiales de la promoción 103,
Señoras y señores:

El tiempo no se detiene, transcurre inexorablemente. Hace cuarenta y cinco años, éramos noveles guardiamarinas, hoy ya somos socios vitalicios del Centro Naval.

Si hacemos un ejercicio con nuestra ya claudicante memoria, seguramente todos recordaremos cuando nos asociamos de un modo un tanto compulsivo... Eran otros tiempos...

Somos de esa generación.

De un oficial de la promoción 100 a bordo de la fragata ARA *Libertad* regresando del viaje de instrucción:

- ¡Firme, Ottogalli!
- Pero, ¿qué es?
- ¡Firme! Y Ottogalli firmó, como todos nosotros.

¡Y en hora buena!

Esta ceremonia tiene un valor inestimable en nuestros corazones, fortalece más aún nuestro espíritu y es muy oportuna, pues nos arroja como cálido recuerdo en los últimos tramos de nuestras vidas.

El Centro Naval es el club de los oficiales de la Armada; podremos estar vinculados a infinidad de otras instituciones, pero el Centro Naval es nuestra casa y, más aún, cuando por el simple paso del tiempo dejamos de “vivir” en la Armada.

Es la vinculación que ha de perdurar aún mucho tiempo más; es la vinculación con nuestra esencia naval; es, seguramente una frase muy repetida, trillada, pero no menos cierta, “nuestro último apostadero”.

No quiero dejar de mencionar en este día tan especial para el Centro Naval la participación de muchos socios en la guerra por las Islas Malvinas con abnegación y valor.

Un ejemplo de los incontables que vienen a mi mente es la acción del aviso ARA *Alfárez Sobral* durante el conflic-



CN Gustavo L. Ottogalli en su alocución

to con el Reino Unido. Fue destacado para rescatar a dos camaradas de la Fuerza Aérea Argentina que tripulaban un avión que fue derribado al norte del Estrecho de San Carlos, área que en ese momento era de dominio del enemigo. Fieles a la tradición naval, cultivada al extremo en este Centro, ningún marino abandona a otro en peligro, en el mar.

Sin dudarle y prestamente, puso proa para esa riesgosa operación, esa intrépida acción de búsqueda y rescate costó la vida al comandante del aviso y a siete tripulantes, al ser detectados y atacados por helicópteros de navíos del Reino Unido. Sobreponiéndose, el resto de la tripulación con ocho heridos a bordo, con tenacidad y coraje, asumió el control del buque muy dañado, casi ingobernable y, en un épico traslado, regresó a puerto.

Honor y gloria a esos héroes navales.



El CL Julio Alberto Covarrubias en el brindis de cierre de la Ceremonia



El Centro Naval tiene múltiples facetas.

Es un ámbito social: en sus salones, restaurantes, quinchos, parrillas, etcétera, muchos de nosotros nos reunimos con amigos o familiares.

Es deporte: para algunos, tenis; para otros, náutica y para algunos intrépidos, fútbol; para nuestros hijos y ya para los nietos, rugby, hockey, judo, etc.

Es ámbito cultural: coro, conciertos, distintos músicos e intérpretes, exposiciones pictóricas y de maquetas.

Es ámbito académico: conferencias, exposiciones, presentaciones de libros.

Es reflexión en foros de discusión y de estudio.

Es protector de quienes sufren injustas persecuciones político-judiciales y de sus familias.

Es una voz en *off* no oficial.

Es editor de libros de interés para la Armada, los socios y terceros.

Es custodio y editor de la revista decana de la República Argentina: el *Boletín del Centro Naval*, cuyo primer ejemplar se editó en agosto de 1882.

Es sede de otras instituciones, como la Academia del Mar, por ejemplo.

Es historia: ustedes sabrán que, en este salón donde estamos, tuvo lugar un hecho histórico. Se celebró la cena de gala del Centenario de la República Argentina el 9 de julio de 1916. El Presidente de la Nación Victorino de la Plaza y altas autoridades nacionales y extranjeras fueron recibidos por el Ministro de Marina VL Sáenz Valiente y por el Presidente del Centro Naval Capitán Galíndez.



El salón Sarmiento en su esplendor

Tiene el privilegio de integrar la Liga de Clubes Centenarios, clubes anteriores a 1900, presidida por el legendario Club del Progreso.

Es uno de los clubes que más diversidad de actividades tiene para socios, familiares y terceros, hasta un hotel... Y dos panteones.

A lo largo de nuestra carrera naval, tal vez tuvimos la oportunidad de disfrutar de sus instalaciones; alguno seguro hizo su fiesta de casamiento, o la de sus hijos, o sus hijos practicaron alguno de los tantos deportes, aquí o en las distintas sedes o delegaciones.

No obstante, en general, la Marina nos demandó intensamente, y muchos de nosotros tuvimos poco contacto con el Centro Naval estando en actividad. No nos importó, seguimos fielmente asociados, jamás pensamos en abandonar nuestro Club. En nosotros, con tanta agua discurrida bajo la quilla, el sentido de pertenencia prevalece sobre la conveniencia o no de sus servicios. Y eso es maravilloso.

El Centro Naval ha pasado por circunstancias de lo más curiosas. Por ejemplo, en 1890 con sede en Viamonte 483, atendiendo a la difícil situación financiera, la Comisión Directiva decidió suprimir la línea telefónica; se ve que

los socios la usaban a discreción. Sin embargo, poco tiempo después, en 1891, el Centro Naval —en sentido totalmente opuesto— decidió adherirse al empréstito nacional para salvar la situación precaria por la que atravesaban los bancos oficiales con motivo de la crisis reinante y para evitar los males que podrían sobrevenir al país. Contribuyendo con 2500 pesos moneda nacional, que era una suma muy importante.

Hoy no estamos en una situación muy distinta, pero tenemos otro contexto, otros problemas.

La complejidad cada vez mayor de la situación social y política, particularmente en nuestro país, pone en jaque una vez más al Centro Naval. Tal vez es hora de pensar (no es muy original, pero sí muy aplicable), como dijo el Presidente de los EE. UU. John Fitzgerald Kennedy en 1961, en su discurso de investidura “No nos preguntemos qué puede hacer el Centro Naval por nosotros” (en el lenguaje habitual se escucha muy a menudo, ¿qué me da el Centro Naval?), sino “¿qué podemos hacer nosotros por el Centro Naval?”

La respuesta estará en cada uno, si queremos que nuestro Club perdure por muchos años más.

Muchas gracias». ■

Ceremonia de entrega de medallas y diplomas de reconocimiento como socios Vitalicios

15 de junio de 2022



CL Julio Alberto Covarrubias, CN Gustavo Leopoldo Ottogalli y CL Andrés R. Di Vincenzo, principales autoridades del Centro Naval

Como es costumbre durante la celebración del aniversario del Centro Naval, tiene lugar la entrega de reconocimientos a los nuevos socios Vitalicios. Los tiempos de pandemia hicieron que, durante dos años, no pudiera realizarse esta reunión en tiempo y forma. Por ello, se decidió recuperar las ceremonias de 2020 el 4 de mayo y de 2021 el 15 de junio, con características similares.

El Secretario del Centro Naval, Capitán de Navío Mario Carranza Hortelup, hizo uso de la palabra y se refirió al origen de la Institución, los ideales y los objetivos que movilizaron a un grupo de jóvenes y pujantes oficiales de Marina a fundar un espacio de encuentro y de difusión de conocimientos apuntados a jerarquizar la conducción naval. Dichos

conceptos quedaron grabados a fuego en el acta de fundación, que es terminante en cuanto a los objetivos de la nueva entidad: "Mantener el espíritu de cuerpo entre los Oficiales de la Armada y concluir para siempre con las emulaciones mezquinas que retardan el adelanto de la Marina".

En esta oportunidad, los encargados de la entrega de presentes fueron el Presidente del Centro Naval, CL Julio A. Covarrubias; el Vicepresidente 1.º, CN Gustavo L. Ottogalli y el Vicepresidente 2.º, CL Andrés R. Di Vincenzo.

El señor socio Vitalicio Rafael Emilio Basualdo Lebraud, presidente de la Promoción 99, dirigió unas palabras en representación.



El CN Mario I. Carranza Horteloup, Secretario del Centro Naval, moderó la ceremonia.



El Coro del Centro Naval entonó el Himno Nacional Argentino, dirigido por el maestro Daniel Saito



Discurso del presidente de la AP99 en representación de la P99 de Comando y P57 de Intendencia de la ENM, CC (R) Rafael Basualdo

Un 4 de mayo de 1882, don Manuel García y Mansilla (primer presidente del Centro Naval) expresaba: «¿Qué mayor satisfacción puede sentir un Oficial que la de verse apreciado y estimado por sus hermanos de armas? Inspirarles confianza, conciliar su amistad, ¡estas son cosas que llenan el alma!».

Y parafraseándolo, decía: «Este sendero original marcado por nuestros fundadores se ha mantenido incólume a lo largo del tiempo, y estamos dispuestos a seguirlo para que la dignidad de ser Oficial de Marina no tenga jamás que sufrir ni la más insignificante desgarradura».

Queremos que el Gobierno y el país sepan que tienen marinos de guerra dignos de llevar tan distinguido y honroso uniforme y que, prosiguiendo en el trabajo y en el deber, den glorias a la patria tanto en la paz como en la guerra.

Este fue su legado.

Todos estos años, hemos trabajado para ser dignos herederos de él, y podemos ratificar que, con apenas cincuenta

años como socios de aquel compromiso inicial, lo hemos logrado, y siempre fue con esfuerzo y generosidad.

Fueron años incansables de trabajo y de capacitación intensa en el uso de los medios que la nación depositó en nuestras manos, para el cumplimiento de nuestra misión, confiando en la sabiduría adquirida para su correcto empleo.

Sucesos que pasaron a la velocidad de nuestros tiempos y que nos permitieron conocer la vastedad del mar y tener un respeto hacia la naturaleza en su más pura esencia.

Tiempos de paz, tiempos de guerra, vidas comprometidas en la defensa de ideales, muchas veces no comprendidas por la misma sociedad que nos engendró y pagadas con la libertad física, pero nunca con el espíritu doblegado; nos hemos mantenido inhiestos ante la adversidad, y este es el mensaje que nos inculcaron desde siempre y para siempre en nuestra querida Armada.

El inefable paso del tiempo acercó a la diestra de Dios Todopoderoso a nuestros queridos Dani, Armando, Luis y Oscar, entre otros, pero aquel espíritu y mandato original de conocernos más y mejor sigue siendo cumplido íntegramente por todos y cada uno de los que preservamos intacto el valor de la amistad y el afecto.



El CN Gustavo L. Ottogalli entrega la medalla al CN Fernando Ledesma



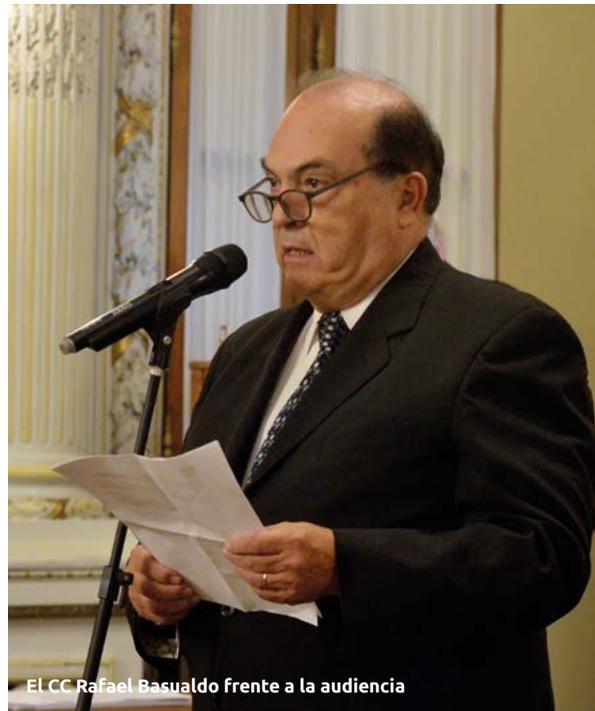
El CN VGM (R) Oscar D. Cabral recibe la medalla de manos del CL Andrés R. Di Vincenzo.

El Centro Naval, nuestro Centro Naval, sirvió no solo como un amarradero franco donde pudimos expresar nuestras ideas y sueños, sino que también fue el faro para el desarrollo y la práctica de actividades deportivas, culturales, profesionales, de convivencia y de ayuda familiar.

Sabemos que estamos pasando, como nación, por un período de profundos cambios que requieren, de nuestra parte, una visión clara de futuro, el convencimiento individual del compromiso para lograr el éxito pretendido, la preservación de los valores morales como sociedad y, por sobre todo, nuestra propia capacidad de entrega por el amor hacia nuestra querida patria.

Entre estas paredes crecimos, lloramos, amamos y fuimos y continuamos siendo felices y plenos, no solo con el compromiso de ser mejores personas para todos nosotros, junto a camaradas y héroes, sino también con la firme certeza de poder contribuir desde nuestra posición a tener un mejor país para nuestros hijos.

Fueron jóvenes los que pensaron este Centro Naval, y es joven el espíritu de quienes seguiremos el camino por ellos marcado.



El CC Rafael Basualdo frente a la audiencia

Por estos cincuenta años, Promoción 99 y Promoción 57, lutes queridos, *Vitam Alit Honor*.

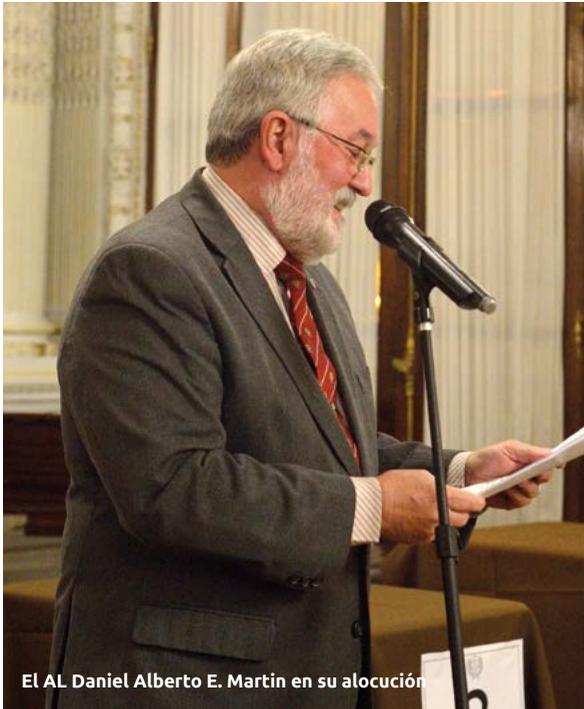
De acuerdo con lo establecido por los Artículos 21 y 25 del Estatuto, fueron reconocidos como socios Activos Vitalicios y como socios Adherentes Vitalicios a quienes hayan cumplido cuarenta y cinco (45) años ininterrumpidos como socios Activos o Adherentes, respectivamente.

El señor socio Honorario del Centro Naval, Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martín, tomó la palabra representando a los alcanzados por esta categoría.

El vino de honor, en el Salón Sarmiento, sirvió de festejo y cierre de esta singular conmemoración.

Palabras de agradecimiento en representación de la Promoción 104 por parte del AL Daniel A. E. Martín

Señor Presidente del Centro Naval, miembros de la Comisión Directiva, señores integrantes de la Promoción 99 y la Promoción 57 de Intendencia de la Escuela Naval Militar y socios que alcanzaron las bodas de oro en la Institución, camaradas de la Promoción 104 y la Promoción 62 de Intendencia, flamantes socios vitalicios, estimados socios de la Institución, señoras y señores, amigos y familiares de quienes hoy estamos presentes en este magnífico salón Almirante Brown:



El AL Daniel Alberto E. Martín en su alocución

En primer lugar, deseo agradecer a las autoridades del Centro Naval la oportunidad que nos brindan, tanto a los integrantes de la Promoción 104 como a otros socios que en el día de hoy recibiremos la certificación de nuestra continua permanencia durante cuarenta y cinco años como socios activos del Centro Naval, de poder estar reunidos en este extraordinario salón Almirante Brown y de compartir con nuestros familiares, camaradas y amigos esta tradicional ceremonia.

Ayer nomás —cuando la mayoría de quienes hoy alcanzamos la condición de «vitalicios»—, el Almirante Pedro Vago, presidente de la Institución, y su Comisión Directiva nos reunían a bordo de la fragata ARA *Libertad* al regreso de nuestro viaje de instrucción (diciembre de 1975) y nos invitaban a hacernos socios activos de este señero club de oficiales... Eso sí, había que firmar antes de desembarcar (eran otros tiempos...).

Y hoy, aunque ya haya pasado algún tiempo, ciertamente queremos empezar por darle las gracias a nuestro primer presidente del Centro Naval por habernos concedido, desde aquel comienzo, la posibilidad de reunarnos en sana camaradería con otros miles de socios y, además, de sencillamente habernos brindado la inestimable oportunidad de pertenecer.

Hoy aquí estamos, disfrutando nuevamente de estas magníficas instalaciones construidas en 1914 para cobijar a los socios que unas décadas antes habían dado el puntapié inicial a una agrupación que impulsaría el adelanto y flo-

recimiento de nuestra Marina de Guerra en los comienzos del siglo xx.

Y entonces, cómo no volcarnos de lleno a algunos de los recuerdos que hemos atesorado en estos jóvenes cuarenta y cinco años.

Entre ellos, surgen las actividades que desarrollamos mayoritariamente en un comienzo de nuestra carrera, personal y familiarmente, en las instalaciones de la Delegación de Puerto Belgrano, que nos ha permitido disfrutar de un merecido descanso y esparcimiento retirando un libro de su biblioteca (en aquellos tiempos antediluvianos en que no teníamos internet ni wi-fi) o de un discreto asado en su quincho, entre amigos y familiares, que normalmente se efectuaban a comienzos de mes, cuando nuestros haberes lo permitían.

Creo que nadie puede olvidar las primeras reuniones de promoción que realizamos en su salón de fiestas o los magníficos almuerzos de fin de semana en el comedor de la Delegación: abundantes, riquísimos y económicos.

Tampoco creo que nos hayamos olvidado de cuando acudíamos presurosos, después de la primera quincena, a golpear «la reja» para tratar de llegar lo mejor posible a fin de mes, sin remordimientos de lo que sucediera en la boleta de haberes del próximo.

Y si hablamos de la zona, recordemos la gran alegría que a todos nos causó poder disfrutar, desde mediados de 1989, de la casa de Rondeau, bajo la presidencia del Capitán de Fragata Ricardo Ochoa. Allí, sin tener que hacer esos «largos viajes» hasta la Base Naval Puerto Belgrano (que obviamente hacíamos todos los días), podíamos reunarnos tanto para enrolarnos en un largo tutecillo como para festejar algún evento familiar en su quincho, o también para disfrutar de alguna de las conferencias que se daban en sus instalaciones, que hoy se han agrandado y permiten disfrutar al aire libre de un estupendo descanso y esparcimiento en su anexo deportivo.

En relación con las «nacientes» delegaciones, permítanme alguna confesión autorreferencial al comentar la alegría que nos provocó a todos los socios destinados en Mar del Plata cuando, también, casi a fines de la década del ochenta, se creó en aquella ciudad un lugar destinado a todos los socios. Allí podíamos llevar a nuestros hijos a jugar en la canchita de fútbol o en la playita en el verano, o tal vez simplemente festejar sus cumpleaños en el quincho, con la seguridad y la tranquilidad que el lugar nos brindaba y que, hasta ese momento, no teníamos. Hoy las instalaciones nos ofrecen mucho más de lo que poseíamos en aquellos comienzos y, gracias a Dios



El CN VGM (R) Fernando Amorena junto al vicepresidente 1.º del Centro Naval

(y a quienes han integrado las diferentes comisiones), podemos seguir disfrutándolas.

Y si queremos traer a nuestra memoria los antiguos anexos, las sedes de Olivos y de Tigre nos han permitido (y nos siguen permitiendo) disfrutar también del deporte y del magnánimo descanso ¿O alguno todavía se ha perdido la posibilidad de acceder a una de las tantas parrillitas que nos convocan los fines de semana? ¿O quién no ha «lagarteado» en una reposera al sol o bajo un árbol añoso en cualquiera de las dos sedes? Qué decir de los audaces deportistas que, a pesar de peinar canas (los que aún pueden), siguen despuntando su vicio haciendo una gambeta en alguna de las canchas de fútbol o raqueteando en las tantas canchas de tenis que se nos ofrecen, o de aquellos bravos nautas que siguen ajustando el velamen en una de las tantas regatas organizadas por el club o bogando sin descanso por el río Luján y sus alrededores.

¡Tantas cosas seguimos disfrutando de esta maravillosa Institución! Como el uso del hotel que, en algunas ocasiones, es cierto, nos ha traído algún enojo, pero que la mayoría de las veces ha estado pronto a recibir al socio que desde lejos tiene que asomarse a esta gran metrópoli.

Y como algunas de las cosas pasadas que ya no existen, no quiero olvidarme de mencionar las comodidades que el Centro Naval nos pudo brindar (allá lejos y hace tiempo) a quienes pasábamos por alguna comisión o destino circunstancial en Ushuaia. Me parece que varios de los que aquí estamos reunidos recordarán el hotel de Monte Gallinero, en Ushuaia, al cual podíamos acudir (y acudimos) para alojarnos con nuestras familias mientras disfrutábamos de nuestra labor en aquellas latitudes.



El Presidente del Centro Naval junto al CN VGM (R) Eugenio L. Facchin

Un párrafo aparte amerita el *Boletín del Centro Naval*, creado desde un comienzo para difundir los escritos que pudieran ser útiles al progreso de la Armada y a expandir estos conocimientos en el seno de nuestra sociedad. Y si bien pareciera que solo me remito a hacer «marketing» sobre lo que nuestro Club nos ofrece, no creo que ninguno de nosotros pueda afirmar que nunca acudió a sus artículos para actualizarse, informarse o completar un trabajo académico en alguna de las Escuelas que supimos transitar durante nuestra carrera.

Ni que hablar de las veces que hemos accedido a la biblioteca del cuarto piso, creada desde el mismo momento de la fundación del Centro Naval como Biblioteca Nacional de Marina. Tal como decía antes, más de uno de nosotros seguramente la ha visitado (y visita) para acceder a alguna publicación que trate sobre historia naval o intereses marítimos, o a algún libro técnico, de esos que ya no se encuentran en las librerías, para consultar sobre algún tema difícil de hallar «googleando» en internet.

Y ya que hoy nos encontramos en este magnífico Salón Blanco, en realidad denominado Almirante Brown, que nos enorgullece ante cualquiera que lo visite, vale mencionar que siempre hemos tenido la oportunidad de disfrutar aquí de una excelsa conferencia o de un magnífico evento musical y, tal vez también, alguno de nosotros pudo culminar el día de su boda (o la de nuestros hijos) con una distinguida fiesta.

Sería muy injusto si no trajéramos a nuestro recuerdo el uso que le hemos dado al salón que se encuentra dos pisos más abajo, conocido como Salón Sarmiento o Salón de Fumar, que muchas veces nos ha cobijado para una charla entre compañeros o con algún invitado, para leer las noticias de los diarios, cuando aún internet estaba lejano

en nuestros lares y, sin delatar a nadie, para brindarnos el inevitable reposo (con alguna pesadez de ojos incluido) resguardándonos del frío en invierno, con algún cafecito que llegaba del bar, o del calor con el que esta colosal ciudad suele gobiarnos en el verano.

En este racconto, seguro que me he olvidado de muchos otros servicios y actividades que llevamos a cabo en cualquiera de sus instalaciones, tanto en el pasado como en nuestros días. Por favor, sepan disculpar mi débil memoria, ya que a veces no llega a evocar todo lo que realmente anhelaría.

A medida que fuimos avanzando en nuestras vidas, se fueron incrementando los integrantes de nuestras familias, con hijos y nietos que también pasaron a ser parte integrante del Centro Naval: en las colonias de vacaciones o la escuelita náutica, algunos otros han preferido iniciarse y volcarse al tenis, al fútbol o al rugby, y creo que la mayoría simplemente tan solo disfruta del sol y del verde y, por supuesto, de la pileta y la playa en el verano.

Si nos tenemos que referir a los vínculos alcanzados, el club, además, nos permitió acrecentar y afianzar nuestra amistad, no solo entre compañeros de promoción, sino también con integrantes de otras promociones y con muchos civiles que conocimos en varios de los rincones de nuestro Centro.

De este modo, el club —nuestro club— nos fue brindado la posibilidad de sentirnos cobijados en un sólido y cálido ambiente que nos sigue facilitando parte de nuestras vidas y de las de aquellos que nos rodean.

Por lo hasta aquí referido, pensamos que es justo brindarles un merecido reconocimiento a todos aquellos que han pertenecido a las Comisiones Directivas, los que más allá de sus aciertos u omisiones han permitido que esta Institución siga hasta el presente el trayecto que marcaron sus fundadores.

Esta evocación solo intentó transformar en sustancia los recuerdos, dejando esbozos de situaciones y de vivencias en un verdadero vértigo de imágenes que son, innegablemente, lo que la pertenencia a nuestro Club de Oficiales nos ha ido proporcionando a lo largo de los años. Hoy nos dedica un «mimo» más; hoy nos destaca como sus socios vitalicios.

Por ello, a veces nos preguntamos si realmente habremos sido consecuentes con lo soñado por aquel grupo



La inextinguible camaradería naval se congregó nuevamente en nuestras instalaciones

de jóvenes Oficiales que creó el Centro Naval un 4 de mayo de 1882. Y más allá de las lógicas dudas que siempre podemos tener, creemos que, en mayor o menor medida, quienes luego de cuarenta y cinco años aún mantenemos la sana camaradería en este Club de Oficiales hemos cumplido acabadamente con el lema adoptado y aún vigente de «Unión y Trabajo».

Quisiéramos reconocer, más allá de las facilidades que nuestra Institución nos brinda, la determinación permanente que sus diferentes Comisiones Directivas han tenido para tratar de mejorar la protección recíproca y el apoyo a aquellos socios y sus familiares que se encuentran en situación de detención prolongada.

Arribados a este punto y para finalizar, deseamos expresar un sentido reconocimiento a todos aquellos que hicieron posible que mantengamos nuestra pertenencia a la Institución, en particular, a todos sus socios, a los integrantes de las diferentes comisiones directivas, tanto del club en general como de aquellas en particular de cada una de sus sedes y delegaciones y, en especial, al personal de planta, puesto que seguramente sin ellos no podríamos haber disfrutado de todos los servicios que se nos brindan.

Simplemente, muchas gracias.

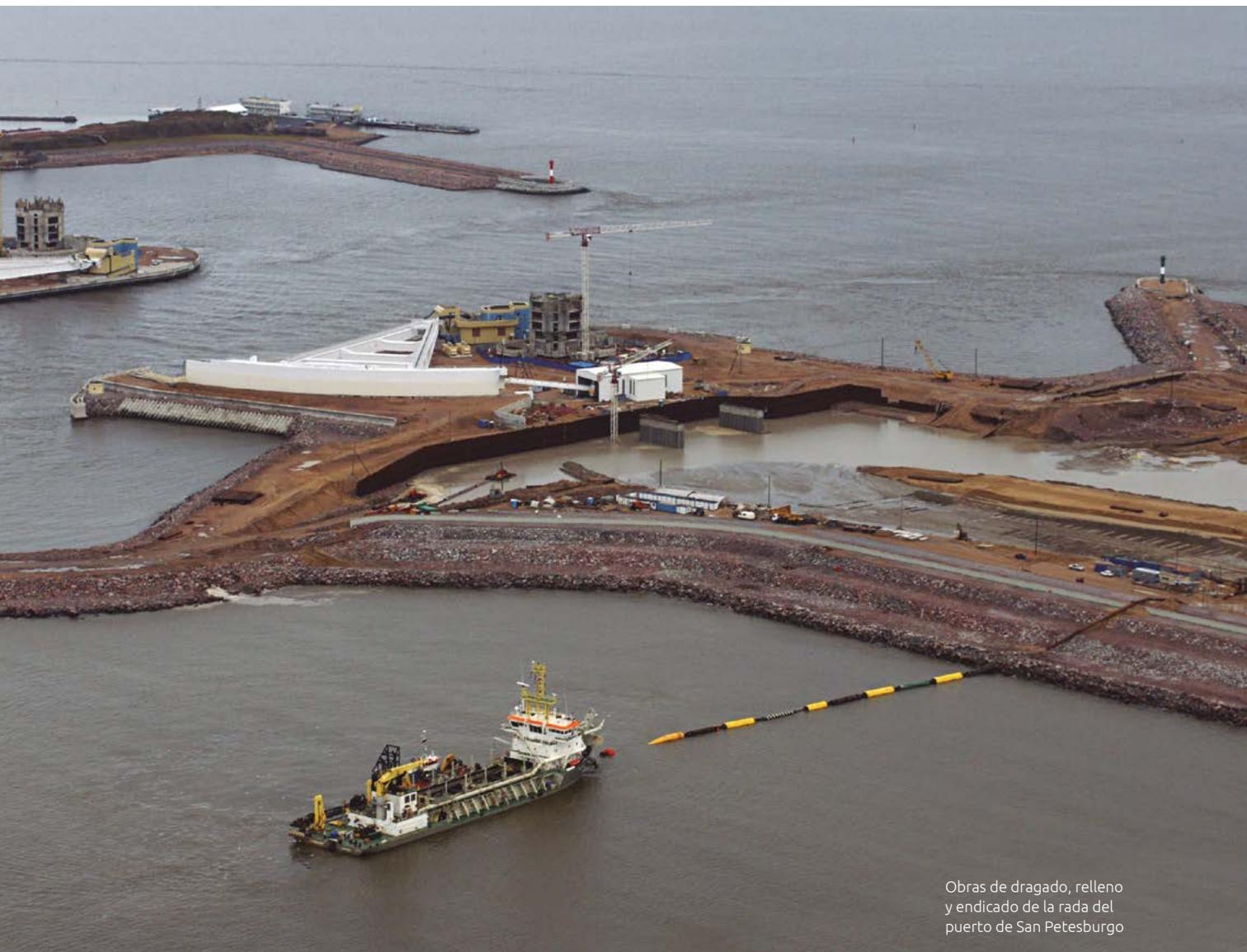
Que la protección de nuestra patrona del mar, la virgen Stella Maris, ilumine a todos ellos, a los aquí presentes y a sus familiares, y nos siga orientando en nuestras vidas y guiando en nuestro accionar.

Muchísimas gracias.

El brindis en el salón Sarmiento fue un magnífico cierre de la velada. ■

ACTIVIDADES PARTICULARES DE LA MARINA MERCANTE

Capitán de Fragata (R) Alberto Gianola Otamendi



Obras de dragado, relleno
y endicado de la rada del
puerto de San Petersburg

S olemos desconocer muchos aspectos de la marina mercante, usualmente asociada al mero transporte de mercaderías a granel y en contenedores. Es bien cierto que un amplio sector del personal embarcado y del tonelaje a flote se dedica a ese aspecto logístico del traslado de bienes. Lo tenemos representado por los grandes *bulk carriers* (carga general a granel), los buques tanque petroleros (también livianeros y quimiqueros) y los portacontenedores, cada uno con sus especificaciones por dimensión (Panamax, Suezmax, Capemax, VLOC¹, VLCT², etc.) y por operatoria o carga (de vehículos PCTC³, Ro-Ro⁴, SSS⁵, barcazas, *ferries*, etc.). Pero otras versiones de la industria se abren a especificidades y rubros diferentes de servicios marítimos, siempre en una carrera vertiginosa de competitividad que obliga a capacitar (y a reducir) personal, a tecnologizar los sistemas y a maximizar tamaños en pos de mayor eficiencia.

Nuestro país, tan de espaldas al mar (y a sus ríos), ha perdido sus líneas de bandera nacional y hasta la bandera de los navíos de empresas de capital privado. No es única la causa de este efecto expulsivo de matrículas, y son muchos los sectores responsables. Sin entrar en ese análisis, tan trillado pero siempre incompleto, ello incide naturalmente en la baja demanda de tripulaciones y en la caída de la profesión mercante como opción vocacional. Algunas normas resguardan mínimamente la dotación de buques que operan en el ámbito local, sin llegar a cubrir las expectativas y las necesidades de las nóminas de personal en listas de espera en los gremios que monopolizan cada actividad.

Queremos presentar algunas actividades particulares, usualmente relacionadas al quehacer de la marina mercante, muchas veces poco conocidas. Aclaramos que no vamos a extendernos en las embarcaciones de investigación oceanográfica, por ser muy específicas, ni de pesca, con sus muchas variantes y técnicas, porque no están catalogadas como mercantiles.

Otras actividades de la marina mercante

1 El **dragado** es una de esas típicas actividades que, históricamente, se han subestimado en el desconocimiento, tal vez, por ser un servicio que contribuye al tráfico marítimo o por estar —muchas veces— englobado en ámbitos (y en sindicatos) portuarios. La vorágine en el transporte marítimo, el crecimiento consecuente de esloras y de calados, la utilización de sistemas de transporte multimodal y el desarrollo explosivo de la globalización comercial han impelido, paralelamente, la expansión de los puertos y los canales de acceso y de vinculación, así como también las



Draga de succión con carga en bodega (TSHD⁶). Se ve la toma de descarga a tierra en proa

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).

La Argentina ha perdido gran parte de su flota de bandera por los costos impositivos y sindicales de la operatoria nacional.

- 1 *Very Large Ore Cargo.*
- 2 *Very Large Crude Tanker.*
- 3 *Pure Car Carrier o Pure Car and Truck Carrier.*
- 4 *Roll on-Roll off:* barcos que tienen rampas para permitir el acceso de vehículos rodando por sí, con remolques.
- 5 *Short Sea Shipping:* buques de cabotaje o de transferencia entre puertos principales (hubs) y terminales.
- 6 TSHD: *Trail Suction Hopper Dredge:* draga de succión de arrastre con alcántara o bodega.



Dragado por succión de pies de muelle



Draga de corte operando en el interior de Dársena Sur



Draga de succión descargando o refulando hacia la costa

hidrovías, esclusas y diques. Los diferentes suelos y capas geológicas condicionan diversas modalidades y equipamientos de dragado, que también se han ido automatizando y complejizando: succión, corte, *hidrojets* de barrido, cuchara o *grab*, de cangilones, por explosivos, etc.

Las mismas técnicas se usan, también, para obtener material de relleno para albardones, endicadas, tierras anegadas y nuevos desarrollos urbanos en zonas bajas (Holanda es un claro ejemplo; Nordelta, otro).

2. Asociamos el **off-shore** a las actividades petroleras fuera de costa. Es correcto. Lo que solemos ignorar es que ese mercado ha nucleado un ingente cúmulo de tareas particularizadas a su alrededor. La exploración, la sísmica, el manejo de campos de anclas (AHT⁷), el remolque de plataformas (o *rigs*) y de artefactos, el buceo de gran profundidad, la operación de robots sumergibles (ROV⁸) y de submarinos no tripulados, los depósitos flotantes de subproductos (FPSO⁹), floteles, barcas, grúas, pontones de traslado de equipos, tendido de cañerías y de cableados, los grandes petroleros de monoboyas, las boyas de carga en sí mismas, los *supplies* (PSV o MPSV¹⁰), las embarcaciones de transferencia de personal (*crew boats*) y las embarcaciones de seguridad (*security boats* o *gun boats*) son algunas de las populosas ramificaciones del petróleo y del gas del subsuelo marino.

7 Anchor Handling Tug Vessel.

8 Remote Operated Vehicle.

9 Floating Production, Storage and Offloading of Oil.

10 Platform Supply Vessel y Multi-Platform Supply Vessel.



FPSO *Bonga* en el Golfo de Guinea, África



Buque de perforación (*drilling*) *Deep Waters Discovery* operando en África, una zona de 1000 metros de profundidad



MPSV con sistemas DP2



Plataforma (rig) semisumergible operando con un supply (MPSV) y un helicóptero

No podemos dejar de mencionar aquí, para entender el desarrollo de este sector, que actualmente hay plataformas *jack-up* y semisumergibles (flotantes) o buques con torres de perforación que están estableciendo campos de extracción de hidrocarburos con el fondo a más de 1000 metros de profundidad (tal es el caso del Golfo de Guinea, en África) y los reservorios a otros 2000 metros bajo el fondo marino. ¡Eso hace 3000 metros de línea de excavación!

A nivel nacional, la cuenca marítima se explota al nores-te de Tierra del Fuego y en el Estrecho de Magallanes. Lamentablemente, el emprendimiento, en la plataforma argentina, es todavía limitado, y no tenemos desarrollado un puerto cercano de logística petrolera adecuada.

Cada uno de esos artefactos y embarcaciones vienen dotados de sistemas de navegación y operación con posicionamiento dinámico (DP¹¹), lo que exige certificaciones especiales a las naves y al personal. Esas calificaciones, inspecciones y certificados han generado, en sí mismos, como las *vettings*¹² de buques tanque y terminales, nuevos mercados laborales para ingenieros, peritos y marinos experimentados.

También se han incorporado aceleradamente simuladores de maniobra, adiestradores, *hardware* y *software* fijos y portátiles de capacitación, entrenamiento y evaluación. Estas nuevas herramientas de interacción han comenzado a cambiar los procesos educativos de las escuelas de formación y los centros de capacitación, así como también han instado a explorar nuevas metodologías académicas que convocan a docentes y a investigadores pedagógicos. Esta cuestión no es menor desde que la OMI, en los acuerdos de Manila por el SCTW, puso el foco en la calificación certificada de los títulos de marinos, y las diferentes industrias se han asociado y han convenido estándares de seguridad y operatividad. Así ha surgido, por ejemplo, el Nautical Institute en Londres, como regulador de los centros de capacitación, programas de cursos, requisitos de instalaciones y equipos, certificados de DP, manejo de anclas (*anchor handling*), remolques y *tankers*, tanto de oficiales como para los propios barcos.



MPSV al frente y AHT detrás de una plataforma tipo jack-up

11 Dynamic Positioning.

12 Son inspecciones especiales de los barcos o de las terminales de carga, para determinar sus condiciones de operación específicas, su seguridad operativa y su estado de mantenimiento. Normalmente, las disponen las contrapartes contractuales antes de la firma de un contrato, para asegurarse el cumplimiento de los acuerdos, así como también durante la vigencia del pacto, como forma de verificación de estándares y de condiciones.



ROV a bordo de una plataforma



ROV

3. El afán conservacionista ambiental motiva una constante búsqueda de fuentes de **energía renovable**. En el mar, se expanden los campos de generadores eólicos (*wind farms*), así como también los parques de rotores mareomotrices (transforman la cinemática de las corrientes marinas, fluviales o de mareas) o undiomotrices (usan la energía de las olas). Estas nuevas estaciones flotantes, sumergidas o a media agua requieren usualmente naves con equipos de posicionamiento de precisión y equipamiento de manipulación de cargas grandes y pesadas. La baja sostenida en el precio del barril de petróleo de los últimos años ha conllevado una caída de la industria *off-shore* antes descrita, pero buena parte de las flotas se reconvierten para asistir a esos nuevos emprendimientos.



Generadores undiomotriz (izquierda) y de flujo (derecha) terminados, listos para ser trasladados e instalados en el mar



Supply jack-up con grúa, instalando aerogeneradores *off-shore*

4. **Semisumergibles.** Cada vez es más común que el montaje de secciones de plantas industriales, naves o estructuras se haga en ultramar, en establecimientos específicos, y que estas deban ser trasladadas a su lugar de afincamiento definitivo. Grandes buques, con amplias cubiertas corridas sumergibles, salas de máquinas estancas y altos puentes de mando, frecuentan hoy las aguas del planeta y llevan sobre sus cubiertas otras naves, plataformas, barcasas, segmentos de puentes, grandes máquinas, molinos aerogeneradores y hasta fábricas enteras. Esta es otra de las facetas de las que adolece nuestro inventario.

El potencial marítimo y fluvial de una nación con litoral oceánico y ríos navegables escapa a las pobres estrategias cortoplacistas de los gobernantes, empresarios y sindicalistas argentinos.



Semisumergibles



5. La creciente expansión del uso de gas natural como fuente de energía ha exigido la ampliación de la flota de **buques gaseros** para el transporte de LNG, con desarrollos muy específicos para su operación segura y eficiente. Puertos especiales, medios de seguridad, logística particular y hasta agendas de tráfico a medida se han establecido para satisfacer los requerimientos de estas naves. En la Argentina, solo operan buques reconvertidores de LNG en Escobar y Puerto Galván (Bahía Blanca), por lo cual la incidencia en el mercado laboral es baja, aunque, por la escala salarial que manejan, son la aspiración de todo tripulante.



Reconvertidor LNG en Escobar

6. La **seguridad portuaria**, la especificidad en el uso de cada muelle y la preservación medioambiental han convergido en que el reaprovisionamiento de combustible de los barcos sea efectuado por otros buques, ya sea en áreas especiales de los propios puertos o en radas *ad hoc*.

Esa actividad, antes conocida como carboneras, hoy se denomina *bunker* o *bunkering*. Es realizada por buques petroleros livianos, de dimensiones reducidas para facilitar su maniobra, con tanques y sistemas segregados para los diferentes tipos de combustibles que emplean las naves en sus máquinas, incineradores y calderas (*fuel oil*, *gas oil* naval, naftas). Actualmente empieza a incrementarse el uso de LNG para la propulsión. Uno de los sectores principales asignados a estos trasvases es la Rada la Plata, que concentra la actividad de los puertos metropolitanos y la hidrovía. Lógicamente, la carga de autonomía de un navío implica, siempre, cantidades considerables en toneladas o en metros cúbicos de combustible, y las diferencias por densidad y por temperatura en



La Argentina es dueña de un extenso litoral marítimo y de enormes cauces fluviales. A más de un bicentenario de su independencia, carece aún de puertos de aguas profundas eficientes y de canalizaciones efectivas al interior de sus zonas productivas.

Bunkering a un LNG



Bunkering a un buque tanque (BT) y a un bulk carrier



Dos PSV en RAS (*replenishment at sea*) o *bunkering* cercanos a una plataforma (*rig*)

cada transferencia pueden ser considerables. Como los buques tienen banderas extranjeras, y aunque se trate de un bien para el propio consumo, las operaciones se consideran exportaciones y están reguladas por normas aduaneras. Por este motivo y por las implicancias a la seguridad, muchas veces estas naves trabajan con veedores de la Prefectura Naval y de la Aduana a bordo.

7. El **turismo** es otro de los mercados de servicios en auge. Las flotas de barcos de turismo dedicado o como parte de emporios del ocio están en constante crecimiento. Las rutas turísticas se incrementan y ofrecen constantes alternativas de entorno.

Hay quienes afirman que el federalismo original de los EE. UU. se basó en la capacidad de los estados fundadores de comerciar libremente por puertos marítimos. La Argentina sigue limitando su desarrollo, concentrando sus accesos en unos pocos puertos ineficientes.

A las habituales islas caribeñas y a los puertos mediterráneos, se han incorporado otros mares menos cálidos, como el Báltico y el Negro, los árticos o los glaciares patagónicos y los lejanos archipiélagos sudasiáticos, polinésicos y de Oceanía. El flujo crece incesantemente, lo que amplía la demanda, que es seguida de una oferta mayor en prestaciones de confort a bordo. Casinos, piscinas, discotecas, restaurantes temáticos y regionales, *shows* de todo tipo, gimnasios, palestras de escalada, descenso rápido (*rappel*) y tirolesas (*canopy*), buceo, etc. se incluyen en los paquetes recreativos ofrecidos.

Cada crucero de placer o de turismo incorpora una planta de personal de hasta un tercio de su capacidad hotelera. Es decir que un amplio sector del mercado laboral marítimo se orienta a ese tipo de buques. Y es obvio que incide fuertemente en la demanda de servicios marítimos (practicaje, remolques, abastecimiento) y portuarios (agencias marítimas, amarradores, estibadores), así como también en el impacto de la actividad turística y sus afines (hotelería, gastronomía, transportes aéreo y terrestre, comercialización de productos regionales, accesos a museos y a espectáculos, etc.) de los puertos que cada ruta selecciona y de aquellos que se adaptan astutamente.

Algunos puertos locales se han ido adecuando al turismo marítimo, aunque los estándares siguen debajo de los patrones mundiales.

En Buenos Aires, la terminal de pasajeros se ha desplazado de su costanera turística y está emplazada en un lugar inaccesible para peatones, sin estaciones de transferencia a ferrocarriles, colectivos o subterráneos, entre áreas de tránsito y de estacionamiento de camiones.

Mar del Plata, centro veraniego doméstico, por cuestiones de calado y de espacio de maniobra, aún no ha habilitado su sector turístico en la escollera norte del puerto, con lo que ha perdido un flujo considerable.

Puerto Madryn explota favorablemente su hegemonía en el Golfo Nuevo, la migración de las ballenas francas y la presencia de una variada fauna marina. Sin embargo, la ciudad podría ampliar las actividades recreativas complementarias.

Ushuaia, población marítima si las hay en nuestro país, posee un muelle comercial que fue diseñado para operar contenedores. Su infraestructura portuaria se ha adaptado casi improvisadamente a los grandes cruceros, pese a la cantidad de años que estos operan allí, a la fuerte incidencia comercial de su masiva llegada y a la amplia disponibilidad de ofertas turísticas. La pintoresca ciudad más austral del mundo tiene una afluencia interesante de veleros menores y de cruceros particulares, pero presenta costos que desincentivan a particulares y a emprendedores menores. Todavía no se ha consolidado como plataforma de conexión de la Antártida, por falta de logística y de políticas consecuentes.



Crucero de turismo.

Una marina mercante estatal y privada, eficaz e integral, es un pilar del comercio internacional y del desarrollo económico y social nacional. Manuel Belgrano fue consciente de ello. El Alte. Storni lo pregonó. Poco hemos avanzado en las últimas dos generaciones.

Corolario

Con casi 5000 kilómetros de costa marítima y fluvial, nuestro país presenta pocos puertos, y aunque se trabaje constantemente en ellos, sus profundidades e infraestructura son aún inadecuadas para las características de nuestras exportaciones y las exigencias de una actividad que, en su competitividad comercial, tiende continuamente a mayores esloras y calados de los barcos, así como también a menores tiempos de permanencia en muelle, sin escalas de alijo o *top-off*³, ni espera en radas.

El mejor conocimiento de las diferentes actividades marítimas abrirá los ojos a las enormes posibilidades de desarrollo económico y social que el mar brinda al país y a las comunidades ribereñas. También será útil para las escuelas de formación y los centros de capacitación, para ampliar el espectro de sus currículos, cursos y apoyos académicos, así como también las prestaciones de sus adiestradores y simuladores. ■

13 Completamiento de carga

Este trabajo lo compartimos con *Rumbo al Centro*, del CGLN MAGB.

EL HORNERO, ENTRE EL ÁGUILA Y EL DRAGÓN

Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales



El mundo asiste hoy a la confrontación entre los EE. UU. y China por la primacía mundial, donde el primero trata de conservarla, y el segundo puja por arrebatársela. Esta confrontación se desarrolla por ahora dentro de los lineamientos de la «estrategia indirecta» de Beaufre⁽¹⁾, según la cual los componentes del poder empleados son preponderantemente de naturaleza política y económica. Por su parte, el componente militar se circunscribe al campo de la ciberguerra y a ejercicios de exhibición de fuerzas convencionales.

Dado que la rivalidad es de alcance global, la Argentina es uno de los espacios estatales en que se desarrolla esa confrontación, en la cual China intenta consolidar lo mucho que ha avanzado y continuar incrementando su posición, y los EE. UU. actúan para frenar ese avance y, de ser posible, revertir el proceso.

Podemos decir que el hornero, símbolo de nuestra nación (a pesar de que su afición por el trabajo ya no se identifica con un sector creciente de la sociedad argentina), se halla incómodamente flanqueado por el águila y el dragón.

LA RELACIÓN CON LOS EE. UU.

La influencia de los EE. UU. en la región y en nuestro país es indiscutible, y fue creciendo a partir de que estos se consagraron como la primera potencia mundial a raíz de su participación en la victoria aliada en la Segunda Guerra Mundial.

En el plano político, y limitándonos a la historia argentina reciente, podemos decir que a partir de la presidencia del Dr. Carlos Menem se produjo, respecto de los EE. UU., una actitud oscilante de acercamiento y de alejamiento que se refleja en la tabla a continuación:

- Carlos Menem (8 JUL 1989 - 10 DIC 1999): Acercamiento.
- Matrimonio Kirchner (25 MAY 2003 - 9 DIC 2015): Alejamiento.
- Mauricio Macri (10 DIC 2015 - 10 DIC 2019): Acercamiento.
- Alberto Fernández (10 DIC 2019 - 10 DIC 2023/en curso): A definir.

Los «alejamientos» se basan en una mezcla de componentes ideológicos, acciones concretas y retórica antiimperialista para el frente interno de potenciales votantes. No obstante, los alejamientos nunca llegaron tan lejos como para renunciar a recurrir al imprescindible apoyo de los EE. UU. en las negociaciones con el FMI por la irresuelta deuda externa argentina.

EL AVANCE CHINO

Durante la presidencia de Néstor Kirchner, en 2004 se estableció con China una «asociación estratégica» que fue elevada en 2014

NOTA

La actitud del actual gobierno al momento de elaborar este trabajo se catalogó como «a definir», porque incluye una tendencia al acercamiento a los EE. UU. de parte del presidente Alberto Fernández y una inclinación al alejamiento de parte de la vicepresidenta Cristina Fernández.

El Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge Paulo Barrales es Licenciado en Sistemas Navales por el Instituto Universitario Naval.

Participó en la Operación Rosario. Ejerció el Comando de la Compañía de Exploración, del Batallón Comando y Apoyo Logístico y de la Fuerza de Infantería de Marina de la Flota de Mar.

Revistó en la mayoría de las unidades operativas de IM y en el Comando de la IM, Fuerza de Apoyo Anfíbio, Fuerza de IM de la Flota de Mar y Comando Naval Anfíbio. Formó parte de numerosos Operativos Unidos y del primer Fratero Anfíbio. Participó de la Operación Fleetex 96 a fin de capacitarse en Operaciones NEO e intervenir en la elaboración de doctrina específica y conjunta sobre dichas operaciones.

Fue Observador Militar en Angola y Jefe de Personal del Estado Mayor de MINUSTAH (Haití). Se desempeñó como Jefe del Escalafón de IM y Jefe de Enseñanza de la Escuela de Oficiales de la Armada, y ejerció la docencia militar en ambas oportunidades.

Desde el año 2008 hasta la actualidad, se desempeña como profesor de la Escuela de Guerra Naval como titular de la cátedra de Planeamiento.

1 «La estrategia indirecta es la estrategia sobre la cual se basan todas las formas de conflicto en los cuales se busca la solución no directamente por medio de un encuentro entre las fuerzas militares sino a través de métodos menos directos. Estos pueden ser de naturaleza política o económica». General André Beaufre, (25-1-1902/13-2-1975).

1 Inversiones chinas por regiones

REGIÓN	PROVINCIAS	INVERSIONES
Noroeste 470.185 km ² (*) 4.969.937 hab.(**)	Jujuy (a) Salta (b) Sgo. del Estero (c) Catamarca Tucumán	Litio (a/b) Energía solar (a) Potasio (b) Tramo reducido Belgrano cargas (b/c)
Nordeste 289.699 km ² (*) 3.939.823 hab.(**)	Misiones Chaco (d) Formosa Corrientes	Tramo reducido Belgrano cargas (d)
Pampeana 828.627 km ² (*) 28.271.106 hab.(**)	Buenos Aires (e) La Pampa (f) Santa Fe (g) Córdoba (h) Entre Ríos CABA (i)	Atucha III (central nuclear) (e) Tramo reducido Belgrano cargas (e) Tramo mayor Corredor vial B (e) Tramo menor Corredor vial B (f) Tramo mayor Belgrano cargas (g) Tramo San Martín cargas (g/h) Tramo final Belgrano cargas (i)
Cuyana 404.906 km ² (*) 3.463.915 hab.(**)	Mendoza (j) San Luis (k) La Rioja San Juan (l)	Potasio (j) Tramo San Martín cargas (j/k) Oro y plata (l)
Patagónica 786.983 km ² (*) 2.336.723 hab. (**)	Neuquén (m) Río Negro Chubut Santa Cruz (n) Tierra del Fuego	Energía eólica (m) Estación Espacial -Bajada del Agrio (m) Dos represas hidroeléctricas (n)
TOTAL ARGENTINA 2.780.400 km ² (*) 42.981.504 hab. (**)		SÍNTESIS: Minerales: Litio, potasio, oro y plata. Energía: Nuclear, solar, eólica e hidroeléctrica. Comunicaciones: FF.CC de carga y ruta nac.

(*) Superficie de la Rep. Argentina sin el sector antártico e islas en litigio.

(**) La población total y los parciales regionales corresponden a estimaciones al 2014/15.

NOTA: El censo 2010 registró 40.117.086 hab.

FF. CC. Belgrano cargas: J.B.González (Jujuy)-Avia Terai (Chaco)-Rosario (Santa Fe)-CABA

FF. CC. San Martín Cargas: Mendoza (capital)-Rosario.

Corredor vial B: Santa Rosa -Mercedes (PBA)- CABA.

Inversiones de la República Popular China en Argentina- Julio Calzada y Franco Ramseyer- Publicado en el informativo semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario (Ed. 1.º de marzo de 2019).

«Lo supremo en el arte de la guerra consiste en someter al enemigo sin darle batalla» (Sun Tzu).

—durante el gobierno de Cristina Fernández— al nivel de «asociación estratégica integral»⁽²⁾. Sobre la base de este vínculo, China consolidó una serie de inversiones que en 2017 alcanzaron el desarrollo reflejado en la Figura 1. A esto hay que agregar el intento de China de participar o de consolidar los siguientes proyectos:

- Polo logístico en Ushuaia para abastecer la Antártida.
- Radiotelescopio en San Juan.
- Hidrovía: Licitación por el dragado, balizamiento y mantenimiento.

En lo referente a centrales nucleares (véase la Figura 2), si se concreta el proyecto Atucha III⁽³⁾, ello significará la cabeza de playa para el desembarco de la tecnología nuclear

2 «Argentina y su asociación estratégica con China en la era Kirchner», Rubén Laufer, U.B.A., marzo de 2017.

3 «Avanzan las gestiones para la construcción de la cuarta central nuclear» - Con financiamiento y tecnología china. *Página 12*, 23 de abril de 2021.

2 Centrales nucleares

CENTRAL	LUGAR	COMBUSTIBLE	CAPACIDAD	OBSERV.
ATUCHA I	Zárate (PBA)	Mezcla de uranio natural (0,72%) y uranio levemente enriquecido al 0,85%	362 MW	Tecnología canadiense (CANDU)
ATUCHA II	Zárate (PBA)	Uranio natural y agua pesada	745 MW	
EMBALSE	Río Tercero (Córdoba)	Uranio natural y su refrigerante y moderador en base a agua pesada	683 MW	La Empresa Nucleoeléctrica Argentina opera estas tres centrales
ATUCHA III	Zárate (PBA)	Uranio enriquecido y agua liviana	1200 MW	Tecnología china (Hualong) Negociación en curso



IMAGEN: CNEA

china en la región. Esto representaría para el país asiático un logro estratégico similar al de la adjudicación del proyecto del polo logístico de Ushuaia (en caso de que lo logre) o al de la estación espacial de Bajada del Agrío (que ya logró). Obviamente, estos temas generan preocupación en el gobierno de los EE. UU. y, en caso de que se concreten, probablemente produzcan una reacción estadounidense acorde al valor que les concedan como amenaza.

LA ACEPTACIÓN SOCIAL

Con respecto al sentimiento argentino hacia las potencias en pugna, podemos decir que:

1. En una parte de la sociedad argentina, hay un rechazo hacia los EE.UU que tiene su origen en la rivalidad entre Perón y los EE. UU. antes de las elecciones de 1946, que podríamos sintetizar en la emblemática frase «Braden o Perón»⁴. Este rechazo probablemente se ha debilitado con el recambio generacional, pero el remanente es suficiente como para que la media de este sector sea en su mayoría antiestadounidense.

⁴ El lema para la victoria de Perón en las elecciones de 1946 fue «Braden o Perón», consigna que inundó todo el territorio argentino y que decía, de una forma clara, «patria o colonia», «Argentina o EE. UU.». Spruille Braden había llegado en mayo de 1945 como embajador de los Estados Unidos.

2. El sector social identificado ideológicamente con la izquierda siempre ha rechazado el «imperialismo estadounidense».
3. Los argentinos que se identifican con ideales liberales simpatizan abiertamente con todo lo que representan los EE. UU.
4. Contradictoriamente, aun entre los que rechazan a los EE. UU., hay personas que, si su situación económica lo permite, viajan a Miami a comprar artículos electrónicos y a llevar a sus familias a Disney World en un reconocimiento tácito de la pujanza y la creatividad del país al que dicen rechazar.
5. China no genera mayores rechazos, excepto en un grupo intelectual que analiza las posibles consecuencias derivadas de un alineamiento irrestricto con el país asiático.
6. Nuestra sociedad no identifica mayoritariamente a China con una actitud imperialista ni con un Estado que lesione nuestra soberanía, a pesar de que la depredación pesquera en aguas argentinas tiene mucho que ver con la flota pesquera china y de que la estación espacial de Bajada del Agrio⁽⁵⁾ constituye, en realidad, un enclave chino desde hace 50 años.

En síntesis, en cuanto a la receptividad social, podemos decir que China, por ahora, es mejor considerada que los EE. UU.

5 Si la estación espacial de Bajada del Agrio hubiese sido concedida a los EE. UU. en los mismos términos que a China, habría generado muy probablemente numerosas manifestaciones de rechazo protestando contra la «entrega de soberanía» y la claudicación ante el imperialismo estadounidense.

6 Marcha peronista. 2.ª estrofa: «Por ese gran argentino / que se supo conquistar / a la gran masa del pueblo / combatiendo al capital».

7 Las elecciones en la República Argentina se celebran cada dos años para elegir a los cuerpos legislativos y, desde 1995, cada cuatro para elegir al poder ejecutivo (antes se realizaban cada seis años).

EL FACTOR ECONÓMICO

Los EE. UU. representan el *capitalismo tradicional* exitoso que sustenta la economía que alimenta el poder de la primera potencia mundial mientras que China representa el modelo más exitoso de *capitalismo de Estado* (en un país comunista) que alimenta el poder del aspirante a reemplazar a los EE. UU. en la primacía mundial. Por lo tanto, *los dos Estados que pugnan por prevalecer en nuestro país son capitalistas*.

La Argentina, por su parte, como campo de batalla entre dos potencias capitalistas, es una nación que rechaza el capital en lo discursivo/emotivo⁽⁶⁾, lo limita con sus regulaciones económicas y deriva una parte importante de su producto a la asistencia social con carácter populista, siempre condicionada por las elecciones bianuales⁽⁷⁾.

3 Siete preguntas sobre el conflicto en Neuquén y el futuro de Vaca Muerta, la «joya» energética argentina

(Sergio Serrichio, *Infobae*, 25 de abril de 2021)



IMAGEN: EL CRONISTA

Los cortes de ruta paralizaron la principal reserva de petróleo y gas «no convencionales» (“Shale oil”, petróleo de esquisto y “shale gas”, gas de lutita) del país, provocarán faltantes de gas y afectarán la producción futura. Por ahora, no hay vías de solución.

FRAGMENTO: «Los cortes de ruta se iniciaron el 7 de abril. Actualmente, unos 1000 empleados de la salud (sobre un total de 10 500) mantienen varias rutas provinciales y nacionales cortadas, lo cual genera pérdidas millonarias en Vaca Muerta, principal reserva de petróleo y gas de la Argentina, cuya actividad se paralizó».

4 Intercambio comercial argentino (ICA) INDEC (en millones de U\$D)

FECHA	PAÍS	SALDO (export. vs. import.)	PUESTO	REFERENCIAS ICA
ENE 2020	CHINA	468 M déficit ARG	2.º	Info. Técnico/ Vol. 4 /N.º 30
	EE. UU.	204 M déficit ARG	3.º	Comercio Ext./ Vol. 4 /N.º 3
	BRASIL	36 M favorable ARG	1.º	
JUN 2020	CHINA	26 M déficit ARG	1.º	Info. Técnico/ Vol. 4 /N.º 135
	EE. UU.	31 M déficit ARG	3.º	Comercio Ext./ Vol. 4 /N.º 11
	BRASIL	121 M déficit ARG	2.º	
NOV 2020	CHINA	504 M déficit ARG	2.º	Info. Técnico/ Vol. 4 /N.º 235
	EE. UU.	169 M déficit ARG	3.º	Comercio Ext./ Vol. 4 /N.º 20
	BRASIL	165 M déficit ARG	1.º	
ENE 2021	CHINA	727 M déficit ARG	2.º	Info. Técnico/ Vol. 5 /N.º 35
	EE. UU.	153 M déficit ARG	3.º	Comercio Ext./ Vol. 5 /N.º 3
	BRASIL	63 M favorable ARG	1.º	

En síntesis, el enfoque económico argentino no coincide con el capitalismo de los EE. UU. ni con el de China; es una visión antigua y recurrentemente ineficiente que condena la economía argentina al fracaso⁸, hasta que se produzca una rectificación de rumbo a raíz de la madurez de la dirigencia o de la intensidad de una crisis ineludible⁹. Asimismo, tampoco coincide con los métodos (diferentes) con los que los EE. UU. y China preservan la productividad de los efectos nocivos del endémico desorden social argentino, que podrían sintetizarse como la antítesis del sabio lema brasileño que reza «Orden y Progreso» (véase la Figura 3).

Finalmente, en lo relacionado con el *intercambio comercial* con nuestro país, la Figura 4 muestra como China, que alterna el primero y el segundo puestos con el Brasil, ya supera a los EE. UU. (relegado al tercer lugar).

EL FACTOR MILITAR

El reequipamiento militar argentino es una necesidad postergada que, cuando comience a materializarse, en lo referente a medios militares significativos, deberá basarse mayoritariamente en la compra de material extranjero. Asimismo, la incorporación de equipamiento militar genera indudables lazos con el proveedor, dado que comprende un vínculo inicial para la incorporación del material y el adiestramiento para sus empleos técnico y táctico, y la continuidad de ese vínculo para el mantenimiento y la eventual modernización de los medios incorporados.

Hasta ahora, nuestras FF. AA. son «occidentales» en su equipamiento, doctrina, vínculos y ejercitaciones (Unitas, Fraternal, etc.). Vale como ejemplo lo indicado a continuación para la Armada Argentina:

- Componentes principales de la Flota de Mar: Alemania y Francia.
- Doctrina: US Navy y OTAN.
- Vínculos (ejemplo): ARA-Tyssen (Alemania).
- Ejercitaciones (ejemplos): Unitas, Atlasur, Fraternal, etc.

«Método, no desorden;
disciplina, no caos;
constancia, no
improvisación; firmeza, no
blandura; magnanimidad,
no condescendencia»
(Manuel Belgrano).

8 La inestabilidad de la economía argentina sería la principal causa del fallido intento de incorporar a nuestro país al BRICS (Brasil-Rusia-India-China-Sudáfrica), a pesar de la creciente relación comercial con China y la que históricamente existe con el Brasil.

9 Un ejemplo de una mejora derivada de una crisis lo constituye la renovación ferroviaria forzada por la «tragedia de Once».

5 El proyecto VCBR del Ejército Argentino es eje de una disputa geopolítica

(Mariano González Lacroix, *Zona Militar*, 22 de abril de 2021)

FRAGMENTO: «[...] Brasil, China, Estados Unidos y Rusia, que ofrecen el guaraní, VN-1, Stryker y BTR-80/82, respectivamente...».

FRAGMENTO: «Se lee muy bien que las disputas internacionales han terminado por impactar incluso en un proyecto que tiene larga data en la Argentina y que solo lleva a espinar cualquier postura que se quiera llevar adelante. Hoy en día, el avance sobre el proyecto VCBR es de un enorme desafío tanto para el Ministerio de Defensa argentino como para Cancillería, actores que deberán jugar de equilibristas para llegar a buen puerto con los planes de capacidades militares, pero sin impactos negativos en otros ámbitos».

Por una parte, si se adquiere material «occidental» (EE. UU., Francia, Alemania, Israel, etc.) no se alterará la situación vigente y se tendrá la ventaja (política) de favorecer la relación con los EE. UU., aunque el material no sea procedente de ese país. No obstante, se tendrá la desventaja de que los medios que se pretenda comprar estarán sometidos al efectivo «lobby británico», que actúa sobre el material completo o sobre algunos de sus componentes fabricados en el Reino Unido, particularmente si se tratara de medios que permiten la proyección del poder de combate fuera del continente, como es el caso de los correspondientes a la Fuerza Aérea y la Armada.

Por otra parte, se están recibiendo ofertas de Rusia y de China de equipamiento militar cualitativamente equiparable con el occidental. Si se incorporase ese material, sería necesaria una adaptación al nuevo equipamiento (lo cual no considero un obstáculo insalvable), pero tendría como desventaja (política) ser un factor de conflicto con los EE. UU.

Asimismo, la relación de la política con el reequipamiento militar está ejemplificada en los inconvenientes para concretar el proyecto VCBR (vehículos de combate a rueda) del Ejército Argentino (véase la Figura 5).

Finalmente, la adquisición de material militar significativo vinculado a la misión principal de las FF. AA.⁽¹⁰⁾ siempre deberá someter las necesidades ideales de cada fuerza al factor económico y, fundamentalmente, al político.

LA GUERRA DEL 5G

«América nunca será destruida desde el exterior. Si flaqueamos y perdemos nuestras libertades, será porque nos destruimos» (Abraham Lincoln).

La guerra del 5G (así conocida periodísticamente) es uno de los campos en los que los EE. UU. y China miden fuerzas en busca de la supremacía global. Ambos países pugnan por prevalecer en los mercados regional y nacional. Por su parte, la tecnología 5G está vinculada con los tres componentes básicos del poder nacional: político, económico y militar (véase la Figura 6). Por esta razón, ambas potencias presionan por imponer su versión en nuestro país. El ganador obtendrá una importante ventaja estratégica; y el perdedor apuntará sus cañones hacia nosotros, vendiendo cara su derrota.

EL CONFLICTO MALVINAS

El reclamo argentino por la soberanía de las Islas Malvinas, tal como la sociedad normalmente lo conoce, en realidad se hace extensivo a la totalidad de las islas del Atlántico Sur (Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur). Sobre este tema, hay posturas diferentes en los EE. UU. y China, y una actitud clara por parte de la potencia ocupante.

EE. UU.: Apoyará el diálogo entre las partes («entre dos países amigos») y la cooperación en aspectos científicos y económicos, sin presionar al Reino Unido para tratar el tema central del conflicto: la soberanía.

CHINA: Apoyará el reclamo argentino por la soberanía, sumando a Rusia a esta postura.

REINO UNIDO: Mantendrá su negativa a discutir el tema de la soberanía con la Argentina,

¹⁰ La misión principal de las Fuerzas Armadas, instrumento militar de la defensa nacional, es la de conjurar y repeler toda agresión externa militar estatal, a fin de garantizar y de salvaguardar de modo permanente los intereses vitales de la Nación, que son los de su soberanía, independencia y autodeterminación, su integridad territorial, y la vida y la libertad de sus habitantes».

mientras la relación de poder nacional (político, económico y militar) entre ambos países sea la que actualmente existe. Asimismo, intentará reemplazar el tratamiento de la soberanía por la discusión de temas colaterales (pesca, hidrocarburos, cooperación científica).

De los cinco países con poder de veto en el Consejo de Seguridad⁽¹¹⁾, uno es potencia ocupante (Reino Unido), otros dos llamarán al diálogo sin presionar al ocupante por el tema de la soberanía (EE. UU. y Francia) y, finalmente, dos defenderán el reclamo argentino por la soberanía de las islas (China y Rusia). En este contexto, no cabe esperar un avance significativo de nuestra postura en el mediano plazo.

Finalmente, un fortalecimiento militar argentino favorecido por China (y Rusia), en particular en lo que respecta a medios aéreos y navales de alto rendimiento⁽¹²⁾, puede derivar en un endurecimiento de la postura británica (acompañado de un refuerzo de la «fortaleza Falklands» superior al que ya existe) o abrir progresivamente el camino hacia una situación final aceptable (pero no deseable) para ambas partes. Esto último dependerá de cómo nuestro país, a través de su Cancillería, «maneje el conflicto» y de la actitud de los EE. UU. según la forma en que el conflicto se vaya desarrollando, así como de su influencia sobre el Reino Unido para inducirlo eventualmente a que modifique su postura.

CONCLUSIONES FINALES

1. Los sucesivos gobiernos, independientemente de su signo político, deberán sobrellevar la doble presión de China por continuar afirmando su posición y de los EE. UU. por oponerse a ello.
2. Para sobrellevar la situación arriba mencionada, sería conveniente que la clase política consensúe una estrategia común que trascienda los cambios de gobierno. En caso contrario, los diferentes gobiernos ajustarán las relaciones con las dos potencias según su orientación ideológica, aproximándose a una o a otra, tratando de no cruzar una línea de no retorno con ninguna de las dos.
3. Por su parte, la delicada política de equilibrio entre ambas potencias puede finalizar por dos causas:
 - La Argentina decide volcarse a uno de los dos lados, tras apreciar cuál de ellos será el que finalmente prevalezca en la contienda global.
 - Nuestro país es conminado por una o ambas potencias a «decidir de qué lado está», sin que su situación político-económica le brinde libertad de acción para mantener una equidistancia. ■

6

La guerra del 5G (en millones de U\$D)

La guerra por el 5G enfrenta a Estados Unidos y China

(Gustavo Sierra, *Infobae*, 11 de mayo de 2019)

FRAGMENTO: «La Guerra Fría del siglo XXI es una disputa por el control de la tecnología del 5G, la quinta generación de banda ancha que permitirá una interconexión entre máquinas y personas como nunca antes se vio en la historia de la humanidad. Estados Unidos y China se enfrentan por el liderazgo de esta cuarta revolución industrial que determinará cuál será la potencia preponderante de los próximos 50 años».

El dominio de la tecnología 5G está en el centro de la guerra comercial entre EE. UU. y China

(*Fidelity International*, 30 de septiembre de 2020)

FRAGMENTO: «La carrera por el liderazgo en las redes 5G es la causa última de la escalada de la guerra comercial tecnológica entre EE. UU. y China, que ha puesto en marcha la disgregación de la cadena de suministro internacional de la tecnología. Esto tiene implicaciones geopolíticas, para el crecimiento y para los futuros estándares tecnológicos».

NOTA

La elección del bando equivocado puede reeditar los costos sufridos por nuestro país a causa de demorar el alineamiento con los aliados que demandaban los EE. UU. a los países sudamericanos en la Segunda Guerra Mundial, hecho que derivó en el «despegue» del Brasil (que participó con tropas), apoyado por los EE. UU., que rompió lo que hasta entonces era una paridad entre ambos países.

11 El Consejo de Seguridad, el órgano con mayores poderes en la estructura de las Naciones Unidas, está conformado por quince países miembros: cinco permanentes y otros diez elegidos periódicamente entre todos los restantes. Además, este órgano no puede tomar ninguna decisión si alguno de los cinco miembros permanentes vota en contra. Los cinco países que son miembros permanentes (a veces llamados P5 o los «cinco grandes») son Francia, China, los Estados Unidos, el Reino Unido y Rusia.

12 No se visualiza actualmente que la Argentina esté dispuesta a realizar una inversión económica de la magnitud necesaria para este propósito, que excede largamente los alcances del Fondo Nacional de Defensa (FONDEF).

ESTATUS JURÍDICO DEL ÁRTICO Y LA ANTÁRTIDA

Capitán de Navío VGM (R) Eugenio L. Facchin



En una primera aproximación, la tendencia es concluir que con la teoría de los sectores, postulada en 1907 por un senador canadiense, Pascal Poirier, se brindaba una solución al problema de los reclamos soberanos en el Ártico. En la Antártida, con el mismo sistema de sectores, esto no resultó una salida a la cuestión y debió echarse mano al Tratado Antártico para postergar el tema de los reclamos de los siete países involucrados.

La realidad es que la teoría de los sectores carece de bases en el Derecho Internacional para los reclamos de soberanía y, aun habiendo sido reformulada por la Unión Soviética en 1926, los problemas continúan.

Los cinco Estados árticos esgrimen teorías para los reclamos soberanos.

Incluso la definición geográfica de las áreas polares genera diferencias: en la Antártida se define continente antártico a las tierras al sur del paralelo de 60° S; en cambio, en el Ártico este se define al norte de los 66° 33' N¹. Si se hiciera de este modo, en el Artico, al N de los 60° N incluiría tierras con territorios con soberanías definidas y si se tomara los 66° 33" S, en la Antártida, quedarían fuera territorios claramente antárticos.

El asunto de la soberanía es una cuestión controversial que no se ha logrado solucionar y cuyos reclamantes acumulan argumentos y generan teorías que respaldan, desde el derecho internacional, dichas demandas.

Ártico (Heske K., 2015)

El Ártico, a falta de un sistema integral y abarcador, como sí existe en la Antártida con el denominado Sistema del Tratado Antártico, se rige con los tratados y las convenciones existentes en el Derecho Internacional.

a. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), de 1994

Al ser el Ártico un ambiente eminentemente marítimo, esta Convención en forma total es aplicable, ya que su premisa fundamental es: «promover los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos».

Posee en su articulado mecanismos para la resolución de conflictos interestatales en cuestión de límites marítimos, define las zonas marítimas, etc.

En el caso del Ártico, los países con litoral son: Canadá, Dinamarca, Noruega, Estados Unidos y Rusia.

b. Organización Marítima Internacional (OMI)

Es un organismo especializado de la ONU que impulsa y regula la profesionalización de las actividades en los mares y los océanos. Posee comités especiales, como los de diseños de buques y sus clasificaciones, y el de adiestramiento y habilitaciones de personal embarcado,

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 Magister 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.

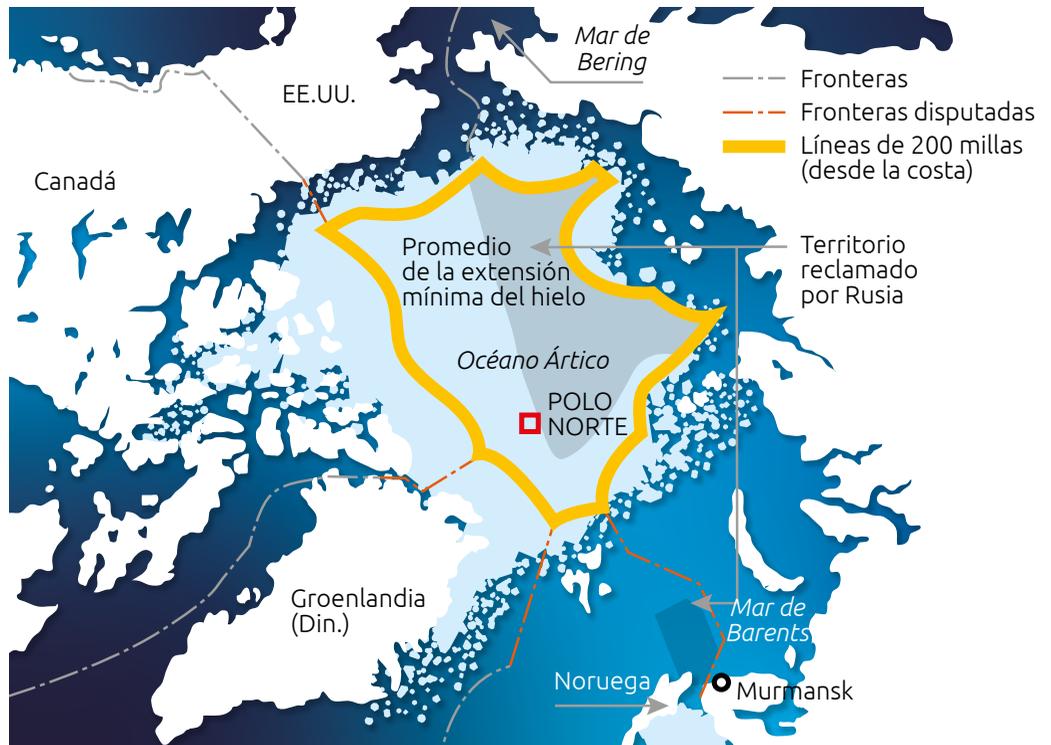
Fue investigador *senior* en la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES).

Es autor de artículos publicados en revistas especializadas y de los libros *Un buque, dos banderas, mil combates; Antártida más allá de la soberanía*; del publicado en idioma inglés *The Untold Story of a Fighting Ship* (Springer Ed.); compilador y coautor del primer libro bilingüe de historia latinoamericana *Antártida, verdad e historia*; coautor del segundo libro bilingüe de historia antártica latinoamericana *Antártica en la década del 50, perspectivas desde el cono sur* (LW editorial Chile).

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; es miembro de la Academia del Mar.

¹ Latitud máxima que logra el sol en su trayectoria, denominado círculo polar ártico o antártico.



En el Ártico, los países ribereños han decidido reforzar las exigencias impuestas por la OMI.

entre otros, y varias convenciones, como SOLAS, que entiende en la seguridad de la vida en el mar; MARPOL, para la prevención de la contaminación del mar; OPRC, para la prevención de la contaminación por hidrocarburos y el Convenio de Londres, para prevenir la contaminación del mar por vertimiento de desechos y de otras materias. En el Ártico, los países ribereños han decidido reforzar las exigencias impuestas por la OMI para el caso de la navegación por las rutas marítimas del Ártico con la denominada Declaración de Ilulissat. Por último, también dentro del ámbito de la OMI, se ha implementado el Código de Navegación Polar, más reciente, que incluye ambos polos.

c. Agencias y programas de las Naciones Unidas (FAO/PNUMA)

Esto hace referencia al Patronato de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), en lo que hace al Código de Conducta para la Pesca Responsable. Con ello se permite evitar el agotamiento de los caladeros, la extinción de especies y la afectación, por ejemplo, de las comunidades nativas que se alimentan de esos recursos.

d. Hay otros tratados y convenios firmados, no por todos los países árticos, aunque sí en forma bi- o multilateral, a saber:

- Acuerdo Internacional para la Conservación del Oso Polar (1973), cuyos firmantes son Noruega, Dinamarca, Rusia, Canadá y Estados Unidos.
- Convención Internacional para la Regulación de la Caza de Ballenas (1946), firmada por Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Chile, Dinamarca, Estados Unidos, Francia, Nueva Zelanda, Noruega, Holanda, Perú, Reino Unido, Sudáfrica y Rusia.
- Acuerdo de Cooperación en el Ártico (1988), firmado por Estados Unidos y Canadá.
- Tratado de Svalbard (1920), firmado por 39 países, entre ellos, los ocho Estados árticos. Con la firma de este tratado, se zanjó un conflicto multilateral que decidió que, si bien Noruega ejerce la soberanía sobre el archipiélago, los ciudadanos y las empresas de todos los Estados signatarios gozan del mismo derecho de residencia y de acceso a los recursos naturales de dicho archipiélago. Este caso es de gran interés, ya que esta podría ser una solución al problema de la soberanía en la Antártida.



IMAGEN: PEKELS / ARTHOUSE STUDIO

- Convención para la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico Nordeste (1992), firmada por Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Islandia, Irlanda, Holanda, Noruega, Portugal, España, Suecia, Reino Unido, Luxemburgo, Suiza y la Unión Europea. Es una compleja convención que tiene como objetivo preservar las aguas del Atlántico Nordeste (que baña las costas europeas) promulgando estándares y condiciones medioambientales para, tal vez, el océano más transitado y explotado del planeta.
- Acuerdo sobre los Límites de la Frontera Marina en el Mar de Barents (2001), firmado por Noruega y Rusia, donde se definió, luego de innumerables controversias, la línea divisoria entre Noruega y Rusia en el Mar de Barents.
- Acuerdo de Cooperación en la Industria Pesquera (1975), firmado entre Noruega y Rusia; es un acuerdo para la gestión conjunta de los *stocks* pesqueros más importantes en el Mar de Barents.
- Acuerdo Bilateral para la Conservación de Osos Polares (2000), firmado entre Estados Unidos y Rusia para la gestión de la población y la conservación de los osos polares en Chukotka y Alaska.

Consejo Ártico

Establecido por la Declaración de Ottawa el 19 de septiembre de 1996, reúne a ocho Estados y pueblos indígenas árticos. Es un foro intergubernamental que promueve la cooperación y que, si bien su poder es limitado, ya que no tiene autoridad para imponer lo resuelto a los Estados miembro, propone iniciativas que son de importancia. La secretaría permanente del Consejo se encuentra en Tromsø, Noruega.

Posee seis grupos de trabajo científico:

- Programa de supervisión y evaluación del Ártico;
- Conservación de la flora y fauna árticas;
- Prevención, preparación y reacción en caso de emergencia;
- Protección del medio ambiente marino del Ártico;
- Grupo de trabajo para el desarrollo sostenible;
- Programa de acción de contaminantes árticos.

Producto de las investigaciones y del asesoramiento brindado por estos equipos de trabajo, el Consejo produjo informes muy relevantes, como la Evaluación del Impacto Climático en el Ártico y el Informe de Desarrollo Humano del Ártico.

Posee algunas debilidades de origen, ya que no forma parte de un tratado ni es de carácter legislativo. No obstante, gracias al trabajo desarrollado en el seno del Consejo, se han firmado dos tratados vinculantes que son:

- Acuerdo de Cooperación en Búsqueda y Rescate Aeronáutico y Marítimo (2011);
- Acuerdo de Cooperación en Materia de Contaminación Marina por Petróleo (2013).

Componen el Consejo: Rusia, Estados Unidos, Canadá, Dinamarca, Noruega, Suecia, Finlandia e Islandia. Algunos de los pueblos originarios representados son: inuit (Alaska, Canadá, Groenlandia y Rusia) saami (Noruega, Suecia, Finlandia y Rusia), indios atabascanos (Alaska y Canadá), aleutas (Alaska y Rusia) y pueblos originarios de Rusia, entre los cuales podemos mencionar: enek, neuts, evets y orok.

Estos grupos son representados por la Asociación Internacional de Aleut, el Consejo Athabascano Ártico, el Consejo Internacional Gwich'in, el Consejo Circumpolar Esquimal, la Asociación Rusa de Pueblos Indígenas Septentrional y el Consejo Saami.

Además de los países miembro plenos del Consejo, hay observadores no árticos, pero interesados en participar. Este aspecto no había sido normado en la declaración de Ottawa. En 2015, ya poseía 32 observadores, compuestos por 12 países no árticos, 9 organizaciones gubernamentales e interparlamentarias y 11 ONG.

Antártida (Fauchin E., 2013)

El continente antártico posee un complejo sistema regulatorio, que está organizado por el Tratado Antártico, otros acuerdos y protocolos. Es un organismo vivo que posee como dinamizador a las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico (RCTA). A estos encuentros se los considera como al parlamento antártico. Estas normas son de aplicación debajo de la latitud 60° S.

El Sistema del Tratado Antártico (STA) está constituido por el Tratado Antártico (1961), la Convención sobre la Conservación de Focas Antárticas (CCFA) (1972), la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) (1980) y el Protocolo al Tratado Antártico sobre la Protección del Medio Ambiente (Protocolo de Madrid) (1991).

El consejo del Ártico reúne a ocho Estados y pueblos indígenas árticos. Es un foro intergubernamental que promueve la cooperación.

² Esta Convención posee una jurisdicción diferente de la del TA, ya que fue diagramada con parámetros biológicos y oceanográficos, y posee un diseño diferente que, en muchas zonas, el límite está más al norte que los 60° de latitud sur.



En las reuniones consultivas del Tratado Antártico (RCTA), se intercambia información, se realizan consultas sobre asuntos de interés común y se producen medidas, decisiones y resoluciones.

Límites de la CCRVMA

En las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico (RCTA), se intercambia información, se realizan consultas sobre asuntos de interés común y se producen medidas, decisiones y resoluciones para regular las actividades en la Antártida que, luego de cumplir algunos requisitos, se tornan de cumplimiento obligatorio por las partes.

Decisiones: abordan asuntos organizativos internos de la RCTA.

Resoluciones: son textos exhortatorios, no son jurídicamente vinculantes para las Partes Consultivas.

Medidas: son jurídicamente vinculantes para las Partes Consultivas, después de que todas ellas las aprueban.

Los miembros del Tratado Antártico son de diversas categorías, según el grado de compromiso que cada país tenga sobre las actividades antárticas.

Países de la parte consultiva del TA: 29

Países de la parte no consultiva del TA: 25

Observadores en la RCTA: SCAR, Comité Científico de Investigaciones Antárticas, CCRVMA, Comité para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, COMNAP, Consejo de Administradores de Programas Antárticos Nacionales.

Expertos invitados: ASOC, Coalición Antártica y del Océano Austral, IAATO, Asociación Internacional de Operadores Turísticos en la Antártida.

Las reuniones consultivas pueden ser, según su finalidad:

Consultivas: son las reuniones más importantes. Se llevan a cabo en forma anual, en diversos países.

Especiales: son las convocadas para un tema específico, en las que los representantes de los países concurren con capacidad para decidir sobre un asunto determinado, sin necesidad de consultar con su gobierno.

Informales: son para que representantes gubernamentales se reúnan con el objetivo de profundizar sobre un asunto y lograr acuerdos para avanzar en posteriores reuniones.

De jefes de delegación: son para tratar temas que implican una mayor reserva y compromiso.

Preparatorias: Son las que allanan el camino para futuras reuniones de otro tipo y aprueban la agenda de aquellas. Estas han entrado en desuso con la creación de la Secretaría Permanente del Tratado Antártico y la anualización de las reuniones consultivas.

Código de Navegación Polar. Si bien no forma parte constitutiva del STA, es de cumplimiento obligatorio.

Secretaría Permanente del Tratado Antártico

En 1992, la Argentina ofreció a Buenos Aires como sede de la Secretaría Permanente del Tratado Antártico. A esa altura de la evolución del STA, se hacía necesaria la existencia de una secretaría permanente para agilizar las relaciones entre las Partes. El ofrecimiento fue hecho presente en todas las RCTA y siempre fue bloqueado por los británicos y sus países asociados. En la xxiv RCTA de San Petersburgo, en 2001, la evidente oposición británica, por causas totalmente ajenas a la cuestión antártica, se debilitó por la pérdida de apoyos y, de ese modo, la propuesta fue aceptada y cobró forma en la xxvii RCTA celebrada en Ciudad del Cabo, en el año 2004.

De acuerdo con lo que expresa la propia Secretaría en su página web, estas serían sus obligaciones y responsabilidades:

Bajo la dirección de la RCTA, la Secretaría realiza las tareas especificadas en la Medida 1 (2003), que pueden resumirse en los siguientes rubros:

- brindar apoyo para las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico (RCTA), que se celebran anualmente, y la reunión del Comité para la Protección del Medio Ambiente (CPA);
- facilitar el intercambio de información entre las Partes, requerido en el Tratado y el Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente;
- compilar, almacenar, archivar y facilitar los documentos de la RCTA;
- suministrar y difundir información sobre el Sistema del Tratado Antártico y las actividades en la Antártida.

Código de Navegación Polar

Si bien no forma parte constitutiva del STA, es de cumplimiento obligatorio debajo de la latitud 60 ° S y también en aguas del Ártico.

El Código, discutido con la participación de todos los países miembro de la OMI, brindó lineamientos para la construcción de buques y su clasificación, el personal que tripula buques en aguas polares y la necesidad de cursos específicos según su rol y responsabilidades a bordo.

Su implementación causó que muchos buques no estatales quedaran exceptuados de poder navegar en aguas polares.

El comité origen de la iniciativa fue el Comité de Diseño y Construcción de Buques impulsado por los países centrales.

Conclusiones

La cuestión de la soberanía no está zanjada en ninguno de los dos casquetes polares; por el contrario, el enrarecimiento de las relaciones internacionales con el surgimiento de conflictos regionales y algunos globales, una crisis de los sistemas políticos tradicionales, la aparición de desafíos al sistema democrático y el surgimiento de populismos de corte nacionalista hacen que la solución definitiva se aleje del escenario actual.

En ambas regiones polares, existe una compleja y robusta organización; no obstante, en el estudio de los cuerpos legales, el antártico aparece como más sólido y operativo. El análisis y la toma de decisiones es por consenso y en un único órgano; en cambio, en el Ártico hay una enorme dispersión de organismos y de tratados que se han conformado para brindarle solución a un único problema o a un grupo de cuestiones relacionadas en una porción de la geografía ártica.

Si bien en el Ártico la cuestión de la soberanía está más acotada y las tierras que lo rodean poseen reconocidas jurisdicciones, hay zonas del espacio marítimo que aún están en conflicto y cuya solución no se considera cercana.

Los fenómenos que han aparecido como consecuencia del cambio climático global generaron nuevos problemas, que se diferencian entre las regiones polares, pero que requieren acuerdos urgentes para la protección del ambiente. Para enumerar algunos de ellos, podemos mencionar: cambios en las zonas de habitación de las especies; nuevos depredadores que las ponen en peligro; mayores zonas de pesquerías no protegidas por tratados y acuerdos; pesca no autorizada, no registrada y no reconocida; cambios en fenómenos biológicos; alteraciones meteorológicas y oceanográficas, como cambios en las corrientes marinas en lo que hace a la velocidad y la dirección, así como en la temperatura y la salinidad, cuestiones que provocan sustanciales cambios en los hábitos y la distribución de la vida en el mar.

Las situaciones en ambos polos son diferentes, pero poseen las mismas complejidades, y las soluciones se encontrarán más fácilmente con la adopción de mecanismos sólidos, de aceptación general, que comprendan una sencilla forma de ser aplicados y que sea de fácil control. Del mismo modo, si contienen algún mecanismo de punición, este debe ser muy proporcionado y de cumplimiento posible. Se ha comprobado que las soluciones parciales y que esconden, por su imperfección, posibilidades de ser evitadas o mal interpretadas, generan mayores controversias que aquellas que pretenden solucionar.

Las cuestiones del derecho internacional evolucionan en forma permanente, y las instituciones que este crea en oportunidades son vulneradas por los mismos que las erigen. ■

La cuestión de la soberanía no está zanjada en ninguno de los dos casquetes polares.



Capitán de Navío Juan Esteban Cánepa

A 140 años de su nacimiento

Nació en Buenos Aires el 27 de septiembre de 1882. Ingresó en la Escuela Naval Militar en 1898 y egresó de ella siendo primero de la promoción 28 el 6 de febrero de 1904. Prestó servicio a bordo de numerosos buques. Integró la plana mayor de la fragata *Sarmiento* en su decimocuarto viaje de instrucción y fue jefe de estudios del acorazado *Pueyrredón*, designado en 1918 a tal fin. Ascendió a Capitán de Navío en 1932. Ejerció el comando de los transportes *Azopardo* y *1 de Mayo*, los cruceros *Patria*, *Buenos Aires*, *Garibaldi* y *25 de Mayo*, así como del acorazado *Rivadavia*. Al frente del *1 de Mayo*, fue felicitado por su participación en el salvamento del transporte *Azopardo*.

Realizó numerosas tareas hidrográficas a lo largo del litoral marítimo: en Deseado y Bahía Oso Marino, reconoció la isla Leones y la Roca Beagle. Efectuó el relevamiento de la zona comprendida entre cabo Tres Puntas y San Julián a Puerto Huevocil. Al ser esta su especialidad, redactó *Hidrografía* (1917) y, en 1920, *Curso de Meteorología* y *Curso de Oceanografía*, que llenaron un vacío en la materia y fueron adoptados como textos oficiales de la Escuela Naval. Fue jefe del Servicio Hidrográfico en 1923, entre 1925-1926 y, de nuevo, en 1932. Falleció en actividad, en Buenos Aires el 25 de abril de 1935. En su homenaje, por lo que hizo y lo que enseñó, la Armada ha dado su nombre a un buque oceanográfico, acaso el primero en el mundo en poseer en el centro de él un pozo oceanográfico rectangular por donde corre una jaula, sostenida con un guinche, con el objeto de facilitar las tareas de investigación. Varias escuelas llevan su nombre. ■

Destéfani, Laurio, «Las ciencias del mar en la Argentina (1900-50)», en *Historia Marítima Argentina*, Bs. As., Cuántica Ed., 1982.

Vicealmirante Jorge Alberto Boffi

A 20 años de su fallecimiento

Nació el 28 de diciembre de 1917 e ingresó en la Escuela Naval en 1936 junto con la promoción 66, que egresó en 1939. Fue Master of Science por la Universidad de Chicago y Doctor en Meteorología. Representó al país en numerosos congresos y comités internacionales meteorológicos, de geodesia y geofísica, y contribuyó a preparar el Año Geofísico Internacional. Fue experto en cartografía ante las Naciones Unidas, profesor en la ESOA entre 1953 y 1955, y docente en la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales entre 1953 y 1957. En 1958, comandó el torpedero ARA *Buenos Aires*, y, en 1959-60, la campaña antártica. Integró la llamada Comisión Rattenbach de investigación de lo actuado en Malvinas. Falleció el 14 de julio de 2002. ■

Instituto Antártico Argentino, *Boletín del Instituto Antártico Argentino*, Año 1, N.º 8.

Capitán de Fragata Ingeniero Naval Isaac Wolberg

A 35 años de su fallecimiento

Nació en Buenos Aires el 15 de marzo de 1908. En 1926 ingresó en la Facultad de Ciencias Exactas y cursó hasta cuarto año. En 1930 ganó una de las cuatro becas que ofreció la Armada para estudiar Ingeniería Naval en Génova. En 1934 se incorporó como Ingeniero Naval de 3ra. En 1950 fue ascendido a Capitán de Fragata y designado Director de los Talleres de Puerto Belgrano. Hombre cultísimo, en 1955 el gobierno de la Revolución Libertadora lo nombró director de Radio del Estado; logró que se le cambiara el nombre por el de Radio Nacional y allí realizó entrevistas a los más importantes escritores de la época, entre ellos Borges, con quien siempre conversaba sobre los simbolistas franceses y los prerrafaelistas ingleses. Sobre él escribió una de sus primeras biografías (Ediciones Culturales Argentinas, 1961). Ejerció el cargo en Radio Nacional *ad honorem*. De 1951 a 1969 se desempeñó en el ámbito privado. De 1966 a 1973 dirigió el *Boletín del Centro Naval*. Falleció el 26 de junio de 1987. ■



Capitán de Navío José María Cohen

A 30 años de su fallecimiento

Porteño, nació el 5 de agosto de 1927 e ingresó en la Escuela Naval Militar en 1945 de donde egresó primero de la promoción 76 en 1949. Fue Comandante del rastreador ARA *Robinson* y del destructor ARA *Espora*. En 1975, fue Jefe de Estado Mayor de la Flota de Mar. Entre 1968 y 1969, fue destinado a Francia, donde se graduó en la Escuela Superior de Guerra Naval y en el Curso Superior Interfuerzas. Difundió las ideas de Jean Guitton, André Beaufre y Raymond Aron. Se desempeñó en la cátedra de Estrategia en la Escuela de Guerra Naval y en la Escuela de Defensa Nacional. Cubrió el vacío creado en la segunda mitad del siglo xx con la muerte de Storni. Para él, «una concepción estratégica conjunta no es otra cosa que la integración armónica de una concepción estratégica terrestre, de una naval y otra aérea o de las combinaciones binarias entre ellas que la situación imponga» y no al revés, pues estas preceden a aquella; de este modo, confluyen desde su singularidad al planteo de conjuntes. Tal como hizo Storni en 1916, sostenía que las posiciones argentinas no eran muy ventajosas dada la falta de puntos de apoyo en la inmensa costa desde el Río de la Plata hasta Ushuaia. Respecto de las fuerzas y las capacidades que la Argentina necesitaba, para Cohen estas eran cuatro: capacidad de ataque aéreo embarcado, capacidad anfibia, capacidad de ataque submarino y capacidad de sostén logístico móvil. Daba por descontadas las capacidades de autodefensa, esto es, las capacidades antiaérea, antisubmarina y antisuperficie de la flota. A fines de 1950, se poseían todas esas capacidades, pero luego fueron cayendo con el tiempo y los presupuestos. Llegó a la conclusión de que es inútil creer que una pequeña fuerza hecha a imagen y semejanza de una modélica mayor podría enfrentar cualquier amenaza posible. Al respecto, advirtió que así no se tendrían fuerzas balanceadas, sino deformadas y, por lo tanto, ineptas. Ha escrito numerosos artículos en revistas de su especialidad. Fue el primer condecorado con la medalla al Mérito Naval por un acto de arrojo al permanecer seis horas en el agua buscando a tripulantes caídos en ella. Se casó con Beatriz Lernoud Ernie. Falleció el 11 de mayo de 1992. ■

José M. Cohen, «Necesidad del Poder Naval. Estrategia Naval y medios», en *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, N.º 10, Buenos Aires, febrero de 1979, pág. 137.

Manuel C. Giavedoni Pita, «La estrategia hoy. Releyendo a José María Cohen», *Boletín del Centro Naval*, N.º 820, Abr./Jun. 2008.



Ingeniero Principal Hugo Nemo Pantolini

A 50 años de su desaparición

Nació en Buenos Aires el 20 de septiembre de 1889. Sus padres fueron Giovanni y Palma Magrini, ambos de familia marinera, oriundos de Sirolo, Ancona (Italia). Ingresó en la Armada como aprendiz en 1907 y pronto fue destinado a la Escuela Naval para incorporarse al escalafón Ingeniería, orientación Máquinas. Egresó primero de la promoción 2 (39 de Comando), y su primer destino, vaya casualidad, fue el crucero ARA *Garibaldi*. Luego, fue enviado a capacitarse en los EE. UU. y en Gran Bretaña, por lo que se lo reconoce como uno de los fundadores de la Aviación Naval. Sin mayores planos, fue el constructor del primer paracaídas argentino, hecho con material nacional de rezago, cosido con máquinas Singer por señoritas de la Escuela Industrial de Punta Alta. Construyó, además, un canal de prueba para testear su resistencia. Su dueño era un subordinado suyo, el aprendiz de la Escuela de Aviación Naval José I. Izquierdo. El lanzamiento se efectuó en San Fernando el 25 de mayo 1925. Así se convirtió en el primer paracaidista argentino. Al terminar la prueba, aparecieron dos policías montados que lo llevaron preso por atentar contra su vida. Izquierdo hizo demostraciones con él durante 10 años, aun llevando a otros abrazados consigo y, algunas veces, acompañado por la precursora de la aviación nacional Enriqueta Fruchard de Jarfelt. Pantolini publicó diversos trabajos técnicos en el *Boletín del Centro Naval*. Fue profesor de la Escuela Industrial de la Nación Otto Krause. Fundó con Juan Santolín la Escuela Industrial de Florencio Varela. Se casó con Luisa Esther Colombo. Falleció el 28 de noviembre de 1972. ■

Bonvissuto, Vicente, *Los paracaidistas*. Bs. As., Fed. Arg. de Paracaidismo, 1989.

Pantolini, Hugo Nemo, «Paracaidismo Argentino», en *Boletín del Centro Naval*, Vol. LIII, N.º 507, Jul-Ago 1934.

ORDEN TECNOCIENTÍFICO ARTIFICIAL **VERSUS** ORDEN IMPLICADO NATURAL

Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez

«Con orden y tiempo se encuentra el secreto de hacerlo todo,
y de hacerlo bien», Pitágoras

«Dondequiera asistimos al deprimente espectáculo de que los
peores, que son los más, se revuelven frenéticamente contra los
mejores», José Ortega y Gasset, España invertebrada, parte II:
«Imperio de las masas»

Todo orden artificial es impuesto a la sociedad y aplicado en la naturaleza sobre la base de la razón, se lo hace con objetivos estratégicos que pueden esconder intencionalidades manifiestas u ocultas. Por su parte, el orden implicado, que también es intencional, surge en el espíritu humano individual y se adapta a diversas experiencias mundanas a partir de su propia raíz natural. Este último se manifiesta a través de los fenómenos morales de nuestra conducta, las habilidades artísticas y según las diversas creencias religiosas y sus dogmas o normas, que aparecen en el fluir de muy diversas culturas.

Con todas estas tendencias ocultas o manifiestas que, al ser compartidas o impuestas, adquieren vigencia e incidencia en grupos humanos más o menos numerosos, se desarrolla la vida social.

En el orden implicado, no rige racionalidad alguna; se trata del campo de acción de la comprensión, y cada individuo elige su participación en forma totalmente libre dentro de los límites establecidos por normas religiosas del orden divino, natural o humano. Por una imposición natural desconocida, que es sometida a la experiencia social, se elige una conducta ligada al bien, a la belleza y a la fe de manera individual, grupal o masiva.

Entiendo que las relaciones entre estos dos órdenes son las que marcan la asimilación o la negación total o parcial de ellos dentro de la sociedad humana y la naturaleza. Cada individuo debiera ser libre de optar y de regir su vida orientándose hacia el bien, la belleza y la fe según sus propias inclinaciones.

Luego de haber escrito los artículos «Señor, el sistema está vivo»⁽¹⁾ y «Ética y ecoética para la inteligencia artificial»⁽²⁾, he sentido la necesidad de escribir un tercer artículo para tratar de lograr un desarrollo coherente de las ideas y los hechos reales involucrados en estas cuestiones que, de una u otra manera, enlazan nuestro sentido de lo humano con la tecnociencia y la vida.

La clave de esta situación está ligada a tres problemas que considero fundamentales:

- Las ideas tecnocientíficas de los hombres han dado origen a la existencia de sistemas tecnológicos a través de creativos diseños y elaboraciones industriales, realizadas por ellos y con objetivos de dominio tanto del hombre como de la naturaleza;
- Dichos sistemas no pueden funcionar de modo adecuado si no hay hombres que los mantengan en funcionamiento y otros hombres que los operen según intencionalidades específicamente humanas;
- El éxito o no de la operación de los sistemas en la sociedad humana reside en la eficacia de lo intentado en el seno de la sociedad o de la naturaleza desde el punto de vista de una cultura humana basada en la máxima supervivencia en todas sus formas; entre ellas, la de la vida humana.

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 dos libros dedicados al conocimiento de los satélites artificiales y de otros libros titulados: *Hacia un pensamiento ecológicamente sustentable*, *Un Enfoque Sistemático de la Defensa* (en tres tomos), *Una Imagen Espacio-Política del Mundo* y *El Arte de Comprender la Naturaleza*, entre otros, además de numerosos ensayos sobre temas del mar, electrónica, espacio ultraterrestre, ecología y filosofía publicados en revistas del país y del extranjero.

Lo anterior señala la necesidad de que todos los sistemas tecnocientíficos (o sea, los basados en la ciencia y aplicados según tecnologías pensadas estratégicamente) no puedan independizarse de los fines que les impone el hombre y, además, considerar que no dañen a la naturaleza. Esto último no es actualmente así: el hombre no se considera ni actúa como un animal natural, y de allí surge gran parte de los problemas experimentados con internet y con el uso de los medios espaciales que intentan ser útiles para la evaluación de los recursos naturales disponibles a nivel global.

Todo parece indicar que los hombres habilitados para operarlos están mucho más preocupados por el uso delictivo de los recursos informáticos que provee internet que por el empleo de satelitales de observación de la Tierra con fines que debieran ser considerados delictivos en el orden internacional. En esto último, percibo una falla en el derecho espacial que he considerado tanto en el artículo «Ética y ecoética para una inteligencia artificial»⁽²⁾, en mi libro *Macroéticas para el siglo XXI*⁽³⁾, como en mi libro *SATÉLITES. 5.ª Revolución tecnológica naval y la Guerra de Malvinas*⁽⁴⁾. Existen intencionalidades identificables en la adopción de las «variables ocultas» que destaca David Bohm⁽⁵⁾, que afectan la ética de las relaciones internacionales, la estética empleada para espiar lo ajeno en la paz, en el arte de la guerra, y todo ello con una cruda vulneración de los artículos de una fe y confianza recíprocas. Así, se infringe solapadamente el espíritu de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que está basado en una supuesta unidad de las naciones y tras un principio de igualdad también insostenible en la realidad fáctica de los hechos internacionales.



Así es como se infringe solapadamente el espíritu de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que está basado en una supuesta unidad de las naciones y tras un principio de igualdad también insostenible en la realidad fáctica de los hechos internacionales.

Para finalizar esta introducción, parto de la hipótesis de que los sistemas tecnológicos no tienen, ni podrán tener, un uso adecuado si no son administrados según la vitalidad propia de la inteligencia humana natural, la conciencia, la sensibilidad, la fe y la confianza de los seres humanos para crearlos, mantenerlos disponibles y operarlos con los fines culturales que he definido en el artículo anterior⁽²⁾. Mientras existan las naciones soberanas, su defensa será parte de su identidad libre e independiente y de la responsabilidad por las acciones llevadas a cabo para lograrlo, ante un conflicto o una guerra, desarrollado en nombre del Estado. Ellas deberán ser consideradas, desde el punto de vista cultural, «objetivables en bienes», según la definición de cultura que antes he establecido en mis escritos y como un término teórico de este desarrollo. De este modo, el accionar de sus Fuerzas Armadas deberá ser aceptable en cuanto a lo que es considerado profesionalmente militar para los Estados y las sociedades nacionales.

El pacifismo, deseado por todos en cuanto a que no exista la violencia armada, no justifica modificar nuestro genoma para quitar del nuestro su gen ancestral, que es violento y animal. Si lo hiciéramos con nuestra ingeniería genética y como un gran logro de nuestra biología por la idílica paz, pasaríamos a integrar una nueva especie no creada por la naturaleza mediante una mutación artificial. No sé hacia dónde nos llevaría nuestra mansedumbre artificial, y es probable que todos desaparezcamos de la superficie de la Tierra, del espacio ultraterrestre (que consideramos de nuestro patrimonio particular) y de las estadísticas de biodiversidad hasta que otra especie dominante nos reemplace en esta lucha por la vida que nos marcó Charles Darwin.

En el caso particular de los oficiales de marina, creo que debemos tener muy en cuenta las investigaciones que se han hecho sobre el origen de todas las formas de vida, humana y no humana, en el medio marino⁽⁶⁾; esto tiene que ver con lo que he llamado «océanosofía», algo que involucra nuestra reflexión filosófica sobre el medio que transitamos navegando y en el cual desarrollamos combates en los cuales podemos perder la vida y hacer que muchos enemigos pierdan la suya. Esto precisamente en el mismo lugar en que se piensa que ella se originó. Dawkins expresa lo siguiente⁽⁷⁾:

Recientes experimentos de laboratorio, en los que se simularon las condiciones químicas de la Tierra antes de que produjese la vida, dieron como resultado sustancias orgánicas llamadas purina y pirimidina. Ambas son componentes de la molécula genética denominada ADN (ácido y desoxirribonucleico).

Procesos análogos a estos deben haber dado origen al «caldo primario» que los biólogos y químicos creen que constituyó los mares hace tres o cuatro miles de millones de años.

Aparece un juego cibernético en el cual, para sobrevivir, los distintos actores deben penetrar en ciclos ecológicos en los que unos podrán vivir y otros morir para mantener su vigencia como especie. En este juego contradictorio de las leyes naturales, la ley de Malthus estará presente, y creo que en un período no demasiado largo deberemos precisarla y cumplirla de manera tal que pueda ser parte de un imperativo categórico propio de la naturaleza. Esto nos haría correr muchos riesgos que deberíamos tener en cuenta pese a nuestra sensación, tan antigua como moderna, de ser una especie privilegiada por Dios y la naturaleza por Él creada respecto de las otras especies vivas.

Para ampliar mi conocimiento sobre este origen y desarrollo de la vida en general, he leído todo el libro de Richard Dawkins titulado *El gen egoísta. Las bases biológicas de nuestra conducta*⁽⁷⁾ con el afán de investigar, a mi manera y con mis limitados conocimientos de biología, la conducta de los oficiales de marina en relación con una genética que normalmente nos es desconocida y que pudo haberse originado en los océanos que navegamos con placer y con orgullo genético⁽⁷⁾.

Me han sorprendido frases como las siguientes:

- *...tratamos al individuo como una máquina de supervivencia construida por una confederación, de corta duración, de genes de larga vida;*
- *Un gen es definido como una porción de material cromosómico que, potencialmente, permanece durante suficientes generaciones para servir como una unidad de selección natural;*
- *Un gen puede ser considerado una unidad que sobrevive a través de un gran número de cuerpos sucesivos e individuales;*
- *El verdadero propósito del ADN es sobrevivir, ni más ni menos;*
- *...pero la evolución es ciega en lo que respecta al futuro;*
- *La teoría darwiniana de la evolución por la selección natural es satisfactoria, ya que nos muestra una manera gracias a la cual la simplicidad puede tornarse complejidad, cómo los átomos que no seguían un patrón ordenado pudieron agruparse en modelos cada vez más complejos hasta terminar creando las personas;*
- *...los genes son potencialmente inmortales, mientras que los cuerpos y las demás unidades superiores son temporales.*

Y, finalmente,

- *Los genes son seleccionados por su habilidad en sacar el mejor provecho posible de las palancas del poder que se encuentran a su disposición; deberán explotar sus oportunidades prácticas.*

En la Escuela Naval Militar, no aprendimos ni biología marina ni genética aplicada, ni las ciencias de la complejidad, etcétera, pero para conocer los intereses marítimos terminamos conociendo la importancia nacional de la pesca y de la preservación ecológica de las especies icícolas. No tengo actualmente ninguna duda de que una parte importante de la defensa en el mar es la defensa de los intereses marítimos de cada país. A esto en la actualidad se suma lo que los intereses marítimos de la humanidad nos imponen como «ciudadanos del mundo», rol para el cual la mayoría no hemos sido preparados. Lo mismo ocurrió con el conocimiento de los intereses marítimos nacionales, materia que los oficiales de marina de mi generación no estudiamos en dicha Escuela.



Aparece un juego cibernético en el cual, para sobrevivir, los distintos actores deben penetrar en ciclos ecológicos en los que unos podrán vivir y otros morir para mantener su vigencia como especie.

Hacia el final de su libro, Dawkins^(7, p. 305) se hace varias preguntas tras expresar que «Los interrogantes sobre la vida suelen ser preguntas sobre los organismos». De este modo, se pregunta «¿Por qué los organismos hacen una cosa u otra?; ¿Por qué la materia viva se agrupa para formar organismos?; ¿Por qué el mar no sigue siendo el campo de batalla primordial de los genes libres e independientes?; ¿Por qué los viejos genes se reunieron para construir pesados robots y residir en ellos? y ¿Por qué esos robots naturales, como nuestros propios cuerpos o los de los elefantes o las ballenas, son tan grandes y complejos?».

Como veremos en el punto siguiente, los grandes científicos Wiener y von Neumann se unieron para responder estas preguntas de manera singular y tecnocientífica al hacerlos artificiales y cambiar el devenir de nuestro mundo real.

ENTRANDO EN EL ORIGEN DE LOS SISTEMAS ARTIFICIALES CONTROLADOS CIBERNÉTICAMENTE

Debemos tener claro que nosotros no inventamos los sistemas y su control cibernético. Lo hizo la naturaleza desde que, en su seno, se originó la vida. Lo podemos verificar viendo el funcionamiento de nuestro propio cuerpo.

Efectivamente, como muchos otros mamíferos poseemos un complejo sistema corporal que la medicina intenta determinar cómo funciona. Se trata de un sistema natural muy complejo compuesto por varios subsistemas. Básicamente, estos son los que funcionan en nuestro cuerpo: el neurológico, el respiratorio, el endocrino, el circulatorio, el digestivo, el muscular, el óseo, etc.

Algo similar, pero muchísimamente más grande y poderoso ocurre con la materia y la energía del sistema tierra, del universo y del cosmos.

Los sistemas artificiales que creamos son malas imitaciones de los naturales, y con ellos venimos tratando de usar y de controlar la naturaleza en nuestro favor. Nos hemos equivocado y estamos pagando el precio de tamaño error de nuestra soberbia. La naturaleza es como es, y no le gustan las imitaciones.

Sin embargo, hubo dos seres humanos que genialmente se introdujeron en la enorme complejidad de la vida natural para tratar de imitar lo racional de dicha vida (pero no en lo que atañe a lo que Bohm llama «órdenes implicados»⁽⁵⁾). Lo hicieron mediante prótesis artificiales de nuestro cerebro y periféricos robóticos controlados por «sistemas nerviosos artificiales». Estos, aunque menos sofisticados que el nuestro natural, permiten imitar acciones humanas propias de la vida en distintos lugares. Por ejemplo, en los medios ambientes industriales y domésticos, en los teatros de operaciones bélicos (en los que todo se juega entre la vida y la muerte), y hasta en las incursiones extraterrestres del hombre por otros ambientes espaciales ajenos a los requeridos por la vida humana para su subsistencia.

La tesis de todo este trabajo es que ninguno de estos engendros artificiales nunca podrá hacerse del «orden implicado» propio del espíritu humano como para fabricar una prótesis de él⁽⁵⁾. Hay un límite ético, estético y religioso que nunca podrá ser asumido por un robot y que está inmerso en una intencionalidad propia de las acciones de nuestra especie hombre.

Esos dos seres humanos se llamaron y se llaman siempre por su relevancia tecnocientífica y humana: Norbert Wiener (llamado, también, «padre de la cibernética») y John von Neumann (un genio de las matemáticas en su sentido más amplio)⁽⁸⁾. Pienso que ambos fueron los creadores de la inteligencia artificial de la que ahora nos jactamos y que viene cambiando el mundo de la mano del hombre convertido en un «cibernantropo», como el hijo dilecto de



Los sistemas artificiales que creamos son malas imitaciones de los naturales, y con ellos venimos tratando de usar y de controlar la naturaleza en nuestro favor.

una cibernética que está ocupando el enorme espacio virtual del llamado ciberespacio, una suerte de espacio alternativo al espacio real que efectivamente habitamos.

Wiener (1894-1964), nacido en Columbia (Missouri - EE. UU.), un niño prodigio que fue conducido con habilidad por su padre judío de origen ruso. Estudió en diversas universidades de su país y del extranjero, y trabajó casi toda su vida en el Instituto Tecnológico de Massachussets (MIT). Allí produjo impensables aplicaciones matemáticas a problemas propios de la ingeniería electrónica, del cálculo analógico, de los sistemas automáticos, de la fisiología, del control de los sistemas artificiales, etc. En sus libros *Cibernética y Cibernética y sociedad*⁽⁹⁾ y ⁽¹⁰⁾, respectivamente, trata de la comunicación y del control en el hombre y en la máquina. Esa comunicación y ese control se han extendido, posteriormente y como antes he expresado⁽²⁾, a las telecomunicaciones, al control del hombre y al control de todas las especies vivas a través de sistemas ubicados en la Tierra y en el espacio ultraterrestre.

Wiener, durante toda su vida mantuvo posiciones afines a los actuales movimientos ecologistas y pacifistas, tuvo un pensamiento social avanzado y se opuso al autoritarismo en todas sus expresiones.

Von Neumann (1894-1964) nació en Budapest (Hungría) en el seno de una familia de banqueros judíos. Estudió matemáticas y química en Budapest, Berlín y Zúrich, y en los años 1920 ya era profesor en las universidades de Berlín y Hamburgo. Se dedicó a la fundamentación matemática de la teoría de la mecánica cuántica y, más allá de eso, con tan solo 29 años, publicó un libro extraordinario. Se dedicó, también, a la teoría de los juegos y publicó otro libro importantísimo en 1944 sobre ella. Este genio se trasladó a los EE. UU. de Norteamérica en el año 1930 para ocupar un puesto como profesor en el Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Princeton. Produjo avances en lógica matemática, en la teoría de conjuntos, en la teoría del espacio del geómetra Hilbert y en las teorías de operadores y de autómatas, etc. Fue uno de los creadores de las computadoras (u ordenadores) y miembro del equipo de científicos que proyectó la primera bomba atómica. Se desempeñó como asesor político y estratégico y miembro de la Comisión de Energía Atómica de los EE. UU., y asesoró sobre las armas termonucleares y los misiles intercontinentales para transportarlos⁽¹¹⁾.

Siempre ha sido complicada la relación entre genios, y a ello se sumó el pacifismo de Wiener contra el belicismo de von Neumann y el ecologismo del primero sobre el desinterés del segundo por ese tema, y estas diferencias se sumaban al hecho de que Wiener era un hombre de pueblo, desalineado como Einstein y tímido, mientras que el otro era un hombre de poder, elegante y mundano. Von Neumann era un científico dedicado al orden explicado por la ciencia, y Wiener era un científico y humanista afectado por el orden implicado propio del espíritu del hombre.

Lo raro de todo esto es que se pusieron de acuerdo para llevar a la humanidad hacia el uso de sistemas artificiales que nos presentan la doble cara del dios romano Jano. En ello estriba el problema que se nos muestra con una crudeza que ahora estoy tratando de dilucidar en cuanto a todas sus aristas.

Tanto el politeísmo griego como el romano mostraron las funciones simbólicas y mitológicas de sus dioses, según sus diferentes interpretaciones. Desde nuestro pensamiento moderno, de más de mil años después, sobre las funciones del dios Jano, podemos elegir la siguiente: «Supone Jano un símbolo de totalización, de anhelo de dominación general»⁽¹²⁾. Este ha sido y es el objetivo fallido del antropocentrismo de la modernidad, y debemos cambiarlo por el «biocéntrico» que propongo para la Cuarta Revolución Cultural de la Humanidad. Lo hice de una manera que pienso que he fundamentado adecuadamente⁽⁶⁾ y creo que con ello respondo a un anhelo de vitalidad general que es propio de la humanidad.



Lo raro de todo esto es que se pusieron de acuerdo para llevar a la humanidad hacia el uso de sistemas artificiales que nos presentan la doble cara del dios romano Jano.

Podemos suponer que Wiener y von Neumann se unieron, pese a sus diferencias personales y de conocimiento, bajo el influjo certero de este dios romano para crear la que luego llamamos inteligencia artificial y robótica, influidos también por otros muchos genios del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) y del mundo (Claude Shannon, Marvin Lee Minsky, Nicholas Negroponte, etcétera, con quienes interactuó, por ejemplo, nuestro Académico del Mar Ingeniero Horacio Reggini). Si así fuera, le habrían conferido la posibilidad del dominio de la naturaleza, incluyendo al hombre en ella, a través del uso de una inteligencia digital que nos es ajena. Esto constituiría el punto más elevado de la modernidad y su visión antropocéntrica del mundo que, sumada al desiderátum de las telecomunicaciones, derramaría su poder de manera global y hasta universal.

Este desiderátum adicional de las telecomunicaciones se define como la posibilidad de que cualquier hombre, ubicado en cualquier lugar de la Tierra, pueda comunicarse con cualquier otro hombre, ubicado en cualquier otro lugar de nuestro planeta en tiempo real.



Lo concreto es que nos han brindado una herramienta muy poderosa para atender un futuro que nos preocupa.

Esto nunca podrá ser así por vallas físicas de la propia naturaleza y por limitaciones humanas, entre las cuales figuran las diferencias culturales y la falla ética propia del mal; pero debemos reconocer que nos hemos acercado bastante, y ello representa una de las caras del dios Jano, la poco deseable, pues incluiría la globalización y la universalización de dicho mal.

La cara buena de dicho dios estaría representada por el uso de internet y la robótica con su inteligencia artificial con el buen sentido cultural de unir a la sociedad humana tras la defensa ante las amenazas globales que nos acosan y que, en gran parte, han sido generadas por el mismo hombre. Entre ellas, están las que surgen de la dicotomía naturaleza-cultura y que pueden conducirnos a la eliminación de nuestra especie.

Lo concreto es que nos han brindado una herramienta muy poderosa para atender un futuro que nos preocupa. Se las agradecemos, pero debemos pensar que podemos caer en un mundo virtual sin fondo mientras intentamos corregir las amenazas globales del mundo real.

Toda nuestra historia universal, nacional e individual nos condujo a opciones críticas entre el bien y el mal, y todo esto parece ser muy natural en otra opción religiosa que se llamó maniqueísmo y que fue rechazada. Ahora vuelve, ¿qué hacemos? Hay que pensarlo, porque en ello nos va la vida; su potencia, alcance y mala calidad no dan para soportar por mucho tiempo.

UNA ENORME CLEPSIDRA DIGITAL, VIRTUAL Y MANIPULADA

Volviendo al primer párrafo de este artículo, recuerdo que las clepsidras tienen una historia muy antigua originada en Egipto y que fueron usadas para medir el tiempo. Los posteriores avances en la medición del tiempo, con mucha mayor aceptación, difusión y precisión, por ejemplo para resolver el problema de la determinación de la longitud geográfica para la navegación, nos llevaron a construir los cronómetros marinos y a recurrir al cosmos que, con sus astros y estrellas, nos permitió ajustar relojes de distinto tipo y, luego, a la dinámica cuántica para lograr precisiones que rondan el pico segundo (10^{-12} de segundo) y que nunca podrían conseguirse con los astros.

En forma paralela, la difusión de la distribución del conocimiento del tiempo físico pasó de ser individual o grupal en Egipto a ser nacional, luego global y, finalmente, pretendidamente universal con las precisiones antes señaladas y teniendo en cuenta el principio de simultaneidad einsteniano. Toda esta evolución en la medición del tiempo cambió los hábitos sociales de la humanidad para siempre.

Durante el siglo xx y lo que va del siglo xxi, las telecomunicaciones electromagnéticas reemplazaron las realizadas a través del alambre, para pasar a ser inalámbricas. Ellas fueron orientadas por antenas para que se propagaran rebotando en las capas ionosféricas o a través del espectro radioeléctrico por ondas de superficie para servir a la radiodifusión de las noticias, la música y los programas de muy diversas finalidades. Luego aparecieron los teletipos, la televisión en blanco y negro, la televisión color y muchísimos otros usos. Finalmente, después de encausar las ondas electromagnéticas de muy alta y ultra alta frecuencia por cables coaxiales o enlaces de microondas, el descubrimiento del láser permitió volver a otra suerte de telecomunicación alámbrica por medio de fibras ópticas para la telecomunicación punto a punto con enormes anchos de banda y los satélites de telecomunicaciones para salir de las opciones punto a punto y llegar a las telecomunicaciones globales y pretendidamente universales que conducen enormes cantidades de información, como la requerida por internet y nuestras telecomunicaciones con la naturaleza no humana, para evaluar y evitar efectos antrópicos no deseados. Sabemos esto por nuestra propia experiencia en la vida y podemos decir, también, que cambió los hábitos de la sociedad humana a nivel global.

De este modo, nos hemos propuesto una especie de conquista del tiempo, del flujo de la información y del espacio donde desarrollamos nuestra vida.

Por la historia, sabemos que hubo conquistadores buenos y malos, como Atila, que «donde pisó, no creció más el pasto». No hay razón para pensar que no tengamos también malos usuarios de estas maravillosas conquistas artificiales con las que hemos venido tratando el devenir y la evolución de la pequeñísima parte de la naturaleza que nos rodea dentro del «punto azul pálido» en que naturalmente podemos vivir.

Nuestra cortísima tradición nos enseña que a los malos debemos aplicarles las leyes humanas mediante la justicia. Esto lo hacemos para evitar los males que producen en la sociedad y en la naturaleza. También especulamos con castigos divinos y naturales propios de una justicia universal e infalible. Hasta ahora, la gente ha creído en todas estas formas de neutralizar la maldad, y ellas, por lo menos presuntamente, bien o mal, han sido aplicadas.

Sin embargo, en el caso de los logros tecnológicos, tan maravillosos como complejos, necesitamos una legalidad que resulte eficaz para neutralizar los delitos y los que pueden producirse mediante un uso global de dichas conquistas. Esto requiere de una tarea legislativa y judicial que no puede desconocer las tecnociencias aplicadas y las tácticas y estrategias que definen las formas de su aplicación en las realidades sociales y naturales que configuran el teatro de sus operaciones. Las consecuencias pueden transmitirse como el rayo a nivel global y pueden ser desastrosas tanto social como culturalmente. Aunque esto no sea evidente para la mayoría de los perjudicados, estamos ante una enorme clepsidra digital y virtual que manipula las arenas de nuestro presente, las que disfrutamos en las playas de nuestro pasado y padeceremos en las tormentosas arenas de nuestro futuro.

He elegido una clepsidra de arena y no de agua, como las hubo, porque confío en que logremos retener las arenas perniciosas del mal en nuestro puño, pues las aguas contaminadas de una clepsidra de agua se nos escurrirían con más facilidad entre los dedos y porque los granos de arena se mantienen tan independientes e iguales a diferencia de las gotas de agua que se fusionan entre sí.

De todas maneras, nunca podremos controlar el devenir del tiempo que marca la naturaleza como una cuarta dimensión einsteniana; tan solo, y es bueno hacerlo, podemos administrar sabiamente los tiempos de nuestra vida personal para que ella se transforme en una feliz manera de viajar y no en una ansiosa y estresante voluntad de arribar a una estación determinada.



Aunque esto no sea evidente para la mayoría de los perjudicados, estamos ante una enorme clepsidra digital y virtual que manipula las arenas de nuestro presente, las que disfrutamos en las playas de nuestro pasado y padeceremos en las tormentosas arenas de nuestro futuro.

La ciberguerra, para la que necesitamos una ciberdefensa, puede ocasionar enormes daños materiales en algún presente no muy lejano⁽¹³⁾. Pero, lo que más me preocupa de mi enorme metáfora «clepsídrica» son los daños espirituales sobre el conocimiento de nuestro pasado histórico y sobre la prospectiva de un futuro que justifica, como nunca, la inscripción de esta disciplina entre las ciencias de la complejidad. Las arenas de cada presente individual son unos pocos granos de arena; las arenas del pasado y del futuro global representan todas las arenas de todas las playas del mundo. Los daños se producirán en el conocimiento científico de las ciencias humanas y sociales, como la historia, la antropología y la sociología, por ejemplo, y se extenderán, subrepticamente, entre las oscuridades de la ética, la estética y la fe religiosa, como ya sabemos que viene ocurriendo.

Me temo que todo esto podrá ser, política y legalmente, inmanejable. Creo que los políticos, en su crítica ubicación entre lo pasado, que suelen deformar en beneficio propio y de su partido, y un presente que los apremia en un nuevo teatro para su actuación, no terminarán de comprenderlo para corregir su conducta.



Me temo que todo esto podrá ser, política y legalmente, inmanejable.

Por su lado, veo a los hombres del derecho preocupados, y con razón. Estamos abriendo una «caja de Pandora», que José Antonio Pérez Rioja define como propia de «un mito recogido por Hesíodo (quien) refiere que, habiendo Prometeo robado el fuego al dios Júpiter, Zeus quiso castigarle. Por ello ordenó a Hefaiostos que modelara una mujer de barro tan bella y encantadora que causase las desdichas de los hombres. Pandora se llevó al cielo una caja que contenía todos los males. Cuando la abrió, se esparcieron por toda la tierra, y fue la esperanza la que quedó sola en el fondo de la caja»^(12.p. 336). Estimo que bajar la tapa, con una ley humana, no será para nada fácil. Este castigo se aplicó a Prometeo que, siendo el más célebre de los Titanes, fue castigado por robar «el fuego sagrado» y regalárselo a los hombres. Ello ocasionó, dado que poseía más fuerza con su razón que con su poder físico, la pérdida de la razón para todos los dioses del Olimpo. De este modo, se cometió una terrible falta que merecía un castigo como el que le fue aplicado por Zeus en nombre de dichos dioses. Dicho fuego, que simboliza también la creatividad que esos dioses retenían para sí, puede ser actualmente interpretado como el origen místico de la tecnociencia por el enorme poder que ella puede ejercer sobre la humanidad.

Así, los antiguos griegos habían comprendido y pensaban extender el poder obtenido, contando con la creatividad y la razón. Esto permitía al hombre, dotado de las armas más poderosas de los dioses, acceder a todas las ventajas necesarias para vencer al conjunto de las dificultades terrenales.

Entonces fue cuando los dioses usaron la fuerza para atarlo a Prometeo a la roca del Cáucaso. Allí clamó, sufrió y fue vituperado por los mismos hombres por ser racional e imaginativo. Un buitre insaciable le roía sus entrañas. Esto condenó al hombre a una lucha continua^(12.p. 359-360), desatada con el fin de retener un poder creativo que era propio de los dioses, quienes lo castigaron por haberlos ofendido con el robo de un bien que era parte de su poder divino.

Estos horribles castigos por tener creatividad tras robársela a un poderoso dios griego como Júpiter no les caben ni a Wiener ni a von Neumann porque ellos usaron su razón con gran creatividad en beneficio de la humanidad y como un legado ancestral de un Prometeo injustamente encadenado.

Al abrirse la caja de Pandora, solo nos queda, en el fondo de ella, la **esperanza** de que la inteligencia artificial y la robótica sean usadas de manera tal que, como señalé en el artículo anterior «Ética y ecoética para la inteligencia artificial»⁽²⁾ y en relación con la definición de cultura, se cumplan los mismos preceptos éticos y, si así no se lograra, se establezca la aplicación de un orden legal especial en desarrollo. De otra manera, la naturaleza lo hará «con otra tapa», y estoy seguro de que los lectores intuirán a qué me refiero.

Me preocupan los profesores de historia que practican un revisionismo histórico con los niños y los jóvenes de nuestro minusválido sistema educativo con el objetivo de cambiar nuestros héroes para reemplazarlos por otros nuevos. Es penoso observar que existe demasiada gente en el mundo que aspira, afanosa e infructuosamente, a lograr que sus ideas religiosas, filosóficas y políticas sean parte de la realidad global de toda la humanidad. Gracias a la posición nominalista, en cuanto a la polémica medieval de los universales y aún vigente, las ideas podrán influir («participar», diría Platón) en la realidad fáctica de la humanidad, pero nunca formar parte de ella. De este modo, tomo partido contra la alternativa materialista de esta profunda cuestión.

También es penoso que sean demasiados los que piensan que su cultura o su idioma es el mejor de todos y que traten de imponérselo al resto del mundo con una actitud imperialista estratégicamente orientada en su favor.

Además, me tiene muy mal la posibilidad de crear y de difundir memes en el seno de la ignorancia popular y de aprovechar las posibilidades de internet para replicarlos, o repetirlos distorsionados, hasta el cansancio, a la manera nazi de su ministro de propaganda Joseph Goebbels y hasta que, de esta forma, muchos seres humanos convencidos los introduzcan en sus realidades de pensar, creer y sentir^(7, Cap. 11, p.247). Todo ello es posible actualmente gracias al enorme poder de los medios de información que, para bien o para mal, son más amplios e influyentes que los de antaño. Esa posibilidad me aterra, pues empobrece el acceso y el esclarecimiento de la verdad sobre la base de una ignorancia colectiva. Esto consiste en poner vallas en el camino de una hermenéutica que requiere de una meditación ajena a los objetivos y la dinámica de dichos medios. Las arenas ya ubicadas en el fondo de la clepsidra pueden ser removidas y cambiadas sin producir un verdadero caos en su estructura. La única solución para esta lamentable posibilidad fue pensada, para nosotros, por Domingo Faustino Sarmiento: la educación popular; y ahora le estamos fallando.

Por su parte, el presente debe tener el ancho suficiente para desarrollar y ordenar prospectivamente las arenas del futuro de nuestra clepsidra. De otra manera, la creencia en una providencia divina hará que los memes del pasado nos lleven a repetirlo. La razón caerá muerta en las blandas arenas del pasado, que está abajo, y cuando se invierte la clepsidra para tener un futuro, se repite lo ya pasado. Muy pesadamente habremos dado vuelta la enorme clepsidra para que los futuros presentes nos muestren arenas que nos recuerden un pasado en el que ya antes circularon por allí. Lo hicieron por la garganta de la clepsidra, aunque pensemos que fueron mejores que los presentes, pues antes ya habíamos sentido el ahogo, la falta de un «oxígeno de futuro» que nos apretaba «el cuello de nuestra prometedora clepsidra». El ciclo se repite porque los memes, cual «genes espirituales», nos condenan a repetir siempre la misma canción del subdesarrollo que cantamos sin comprender su contenido. Esto me recuerda el «eterno retorno de lo mismo» con el que nos ilustró Friedrich Nietzsche.

Los memes culturales de nuestra «máquina de supervivencia» pueden morir antes de cambiar a la generación siguiente. Esto porque los niños y los adolescentes son parte del proceso que nos depara nuestra ignorancia. Ellos no pueden ser salvados por un sistema educativo que no funciona y que nos hace creer en la existencia de un mundo virtual que no existe. El sistema educativo, global o nacional, debe funcionar y educar en la complejísima realidad del mundo sistémico del desarrollo. En ese nuevo mundo, las futuras generaciones deberán encontrar soluciones para muchísimos problemas que antes no existían y que ahora aparecen impulsados por una variación exponencial del flujo de la historia hacia el futuro.

En su libro, Dawkins analiza los memes en paralelo con los genes. Los genes tienen una gran capacidad de replicación y una larguísima vida en sus sucesivas «máquinas de supervivencia» que, constituidas por nuestros propios cuerpos y los memes, yacentes en nuestra memoria, tienen las mismas capacidades. Estos últimos habitando, a su manera, en la con-



La única solución para esta lamentable posibilidad fue pensada, para nosotros, por Domingo Faustino Sarmiento: la educación popular; y ahora le estamos fallando.

ciencia de los sucesivos cerebros que los aceptan automáticamente, los replican, y la sucesión es la que les permite una larga supervivencia. No todos los distintos memes hacen lo mismo y tienen supervivencias tan largas como, por ejemplo, la del «meme dios», al que Dawkins presta especial atención. La diferencia entre los memes naturales, como lo son los genes biológicos, y los memes culturales, propios de los relativos a los dioses, reside en que lo natural nos viene impuesto mientras que lo cultural es adquirido. Esto es así gracias a los procesos de enculturación que se desarrollan de manera intergeneracional en las distintas culturas.

Uno no puede zafar de una imposición natural, como la genética, pero sí puede hacerlo en lo cultural. Esto será así salvo que aceptemos la ingeniería genética para cambiar de especie viva, cosa que he rechazado por ser desnaturalizante. Pero sí se puede cambiar con la cultura, con mucho trabajo espiritual, si uno lo desea voluntariamente o, de otra manera, se puede aceptar ser pasible del influjo de los medios de información «mimetizantes». Estos usan la inteligencia artificial de manera global y se permiten aferrar nuestro espíritu a una idea determinada por otros adultos que no son los padres. Esto último es, nada menos, que aceptar la pérdida de nuestra libertad espiritual.



En esta foto, tomada en mi biblioteca, muestro un marino, un viejo navegante de inmensidades, que junto con su catalejo busca algo que pueda acompañarlo en la antigua y persistente soledad marina.

Hasta ahora, me he considerado un ex ingeniero electrónico, esto desde que me retiré de la Armada en 1983. Tomé esa decisión porque me resultaban inabarcables las actualizaciones en dicha profesión, en cualquiera de sus subespecialidades. Pero nunca dejé de pensar en la gran utilidad de sus desarrollos para el futuro de la humanidad y, en mi caso, para lo que pensaba para el futuro de la Armada. Hoy en día, frente a la pantalla de mi computadora, encuentro que ella es, para mi servicio doméstico, mucho más poderosa que las cuatro Ferranti FM1600 usadas como «cerebros artificiales dotados de inteligencia, también artificial» para el procesamiento de la información centralizada de los buques del Proyecto 42. Ellas fueron ideadas para el servicio de la acción táctica y el control de las armas de esos buques, y la misión principal era la antiaérea. En los destructores ARA *Hércules* y su hermano de clase *Santísima Trinidad*, el fin operativo se cumplía usando los misiles Sea Dart. Este último destructor fue con el que se concretó la Operación Rosario de la Guerra de Malvinas no concluida aún, luego de 40 años.

No obstante, debo decir aquí y ahora que aún alimento un complejo de culpabilidad por una profesión que ha permitido que dicha caja de Pandora cobre vida y sea usada por delincuentes casi en igualdad de condiciones que con la gente de bien. Ellos, escondidos tras computadoras más poderosas que la mía, pueden ocasionar enormes daños físicos y espirituales a la humanidad antes de ser atrapados. Todo esto podrá ser solucionado mediante una innovadora y eficaz evolución de la inteligencia natural de los hombres dedicados a la política, la estrategia, la defensa, la justicia y la seguridad. La tarea es y será cada vez más difícil, y debemos estar preparados.

Además, hace unas dos décadas que festejo mi cumpleaños acompañado por una clepsidra y una torta de crema y frutillas (porque me gusta) con unas velas, que luego encenderemos para señalar el futuro. Ya todo está en marcha para el festejo, pues, más allá de lo hecho en todos mis años pasados, me interesa festejar lo que voy a hacer en el año que comienzo a vivir desde entonces. No apago las velas, las encienden mis nietos; no les robo el fuego como Prometeo, que se lo sustrajo al dios Neptuno, confío en ellos y en el futuro, que vivirán después mí. No voy a renegar de esta práctica y de lo dicho en todos los brindis correspondientes a cada año así cumplido y festejado. Nos ha costado mucho obtener el fuego de los dioses, no se lo debe apagar para un festejo individual, salvo que tengamos ya encendida la llama de nuestro espíritu y seamos dueños del futuro (véase la imagen de la siguiente página).

En esta foto, tomada en mi biblioteca, muestro un marino, un viejo navegante de inmensidades, que junto con su catalejo busca algo que pueda acompañarlo en la antigua y persistente soledad marina.



Un marino,
un catalejo,
un libro
y una clepsidra
de arena.
¿Qué relación
existe entre
ellos?

El tiempo pasa inexorable por la garganta de su reloj de arena, y medita sobre la hermandad que siente con las estrellas, el Sol y la Luna para encontrar su posición en el cosmos. Lo hace mientras lee lo siguiente en el último párrafo del libro de Martín Heidegger en relación con su ser y su tiempo en el mar⁽¹³⁾: *La constitución ontológico-existencial de la totalidad del «ser ahí» tiene su fundamento en la temporalidad. Por consiguiente, ha de ser un modo original de temporación de la temporalidad detenida lo que haga posible también la proyección extática del ser en general.*

¿Cuál es la exégesis de este modo de temporación de la temporalidad? ¿Lleva algún camino desde el tiempo original hasta el sentido del ser? ¿Se revela el tiempo también como horizonte del ser?

Creo que tomando las dos palabras principales del texto de Heidegger: «ser» y «tiempo» podré salir del embrollo filosófico en el cual me he introducido. Así las tomo para su aplicación a las virtudes de los viejos y actuales marinos de guerra. Nuestra virtud principal debe ser la valentía en el ejercicio de la profesión, en todos sus niveles jerárquicos y especialidades.

En tiempos de paz, los viejos y los jóvenes marinos demuestran su valentía al salir a navegar para cumplir su misión, en fecha y hora (para no cometer el delito de desertión) y sin importar el estado del viento, el mar y la marea.

Ellos deben «ser» valientes. No importa si el casco de su buque es de madera o de acero, pues el poder del mar es tal que todos los avances tecnológicos de la ingeniería naval y electrónica no alcanzan para dominar la furia de los temporales que han de enfrentarse.

En tiempos de guerra, los viejos marinos conducidos por el Almirante Guillermo Brown enfrentaban el mar bidimensional de la superficie y al enemigo de turno con su artillería de corto alcance y, si era necesario, recurrían al abordaje y a la lucha con armas de puño.

Los marinos de hace cuarenta años y los actuales deben estar preparados para actuar en un teatro de operaciones pentadimensional, que suma las dimensiones anteriores: la submarina, la aérea y la espacial.

Los sobrevivientes del crucero ARA *General Belgrano* todavía nos pueden contar lo que es ver a sus camaradas morir y a su buque hundirse. Esto luego de ser torpedeados por el submarino HMS *Conqueror*, sin ni siquiera saber de dónde venían los torpedos.

Lo mismo pasó con los tripulantes de los buques británicos hundidos por la aviación argentina cuando no esperaban semejantes ataques.

Finalmente, las sospechas satelitales del Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, Vicealmirante Juan José Lombardo. En ellas pienso que, cada vez con más seguridad, se vienen confirmando en estos últimos 40 años.

Nadie puede pensar que los marinos de los barcos de madera de Brown fueron más valientes que los de los buques de acero de la Guerra de Malvinas. Si alguna vez expresé que: «En los barcos de madera había hombres de hierro y que en los de hierro hay hombres de madera», pido perdón a todos los posibles ofendidos; no es así.

La otra palabra clave para salir al mar, tanto en la paz como en la guerra, es: «tiempo». Los viejos marinos, que estudiamos la materia Astronomía náutica con el profesor Gna. Virgile en 3.er año de la Escuela Naval Militar, sabemos muy bien de la exigencia que él le ponía a una precisa determinación del tiempo. Nos lo hacía ver con los viejos cronómetros marinos y los relojes acompañantes. A ello estaba ligada la determinación de la longitud geográfica y de manera determinante. Luego, con la materia Navegación, de cuarto año, no con menos rigor, el profesor Cap. Meneclier no daba o no el calificativo de marinos aptos o no para navegar con su terminante calificación. Esto sin olvidar que navegar es un arte.

Como marino, así interpreto el legado, casi inentendible, del filósofo Martín Heidegger. Los filósofos están para preguntar, no para responder.

Desearía que todos los buenos ciudadanos del mundo me acompañaran en lo que hasta aquí he expresado. La gran mayoría de ellos no serán los que llamo «navegantes de inmen-



Los sobrevivientes del crucero ARA *General Belgrano* todavía nos pueden contar lo que es ver a sus camaradas morir y a su buque hundirse. Esto luego de ser torpedeados por el submarino HMS *Conqueror*, sin ni siquiera saber de dónde venían los torpedos.

sidades». Pero solo siento rechazo por los malos, de los malos prefiero no hablar, que vayan presos y piensen lo que será su futuro entre rejas. Ese futuro no pasa tan rápido como la información que ellos usaron para delinquir, y puede ser que lleguen a preguntarse sobre lo planteado como una última cuestión: ¿Cuál será mi horizonte de existencia con un sentido temporal?

Ante esta enorme crisis que percibo para un tiempo no muy lejano, pienso que no es suficiente que las Fuerzas Armadas de mi país, ni de cualquier otro, actúen. En realidad, creo que debe hacerlo toda la humanidad que considera que debe trabajar y actuar para el bien algo propio de su cultura y responsabilidad en la vida.

Los chinos, que tienen un solo símbolo para pensar en las crisis y en su solución correspondiente y que ya están tan interesados en la internet 5g, deberían ser los primeros en brindarnos la solución para la pandemia actual luego de que en su país se originó el virus COVID-19. Este es otro virus, más pequeño que un grano de arena de nuestra clepsidra imaginaria, que se ha replicado rápidamente y que puede ser más numeroso que todos los granos de las arenas del mundo.

Sin embargo, ocurre que los virus informáticos pueden ser más virulentos que el que venimos sufriendo y que no solo mata a nuestro cuerpo, sino que, también, puede matar nuestro espíritu.



Los filósofos están para preguntar, no para responder.

CONCLUSIONES

- Immanuel Kant se sintió ser un «ciudadano de dos mundos»: el del «cielo estrellado» y «el de la ley moral»⁽¹⁷⁾. Luego de escribir los tres artículos que he presentado como una tríada que tiene que ver mucho con mi vida, debo decir que me siento ciudadano de tres mundos: el que es externo a mí, en el que no solo están las estrellas y la razón; el social, no siempre regido por la ley moral, y mi mundo interior, propio del orden implicado y la pasión por la vida, con el que me siento identificado desde que soy adulto. Siento todo esto como en una crisis que no puedo solucionar. Desearía tener un solo mundo armónico con la vida y la naturaleza, pues aquellos tres, que he mencionado, son muy conflictivos y, así, por lo menos, es como los veo;
- La evolución de esta crisis, en la que tiene mucho que ver la de mi propia Patria, la desfalleciente República Argentina, no solo puede afectar seriamente nuestro presente y el futuro que nos aguarda, sino que, también, el reemplazo de una conciencia de una historia científicamente elaborada sobre los fundamentos testimoniales de su verdad para tratar de crear un relato basado en filiaciones y militancias ideológicas anacrónicas por parte de improvisados dirigentes políticos. Lo pasado, que está en la base de mi clepsidra, se tambalea, y ello afecta el flujo de la arena por su garganta, y no puedo pensar seriamente en un futuro posible. En términos «clepsídricos», puedo decir que me atraganto y me mareo con los sucesivos vuelcos de mi clepsidra tendientes a repetir un pasado que ya no debe ser;
- Los militares —en nuestro caso, los oficiales de marina— no debemos olvidar que nuestra profesión es artística y para ejecutar el «arte de la guerra», de tradición milenaria que, por ahora, subsiste sin final observable. Se encuentra en su versión vigente y consiste en lograr mantener y operar sistemas de hombres y de máquinas («velar por las armas») en los que la conducción de los primeros y el funcionamiento de las segundas nos permitan ganar la batalla en cualquier tiempo y lugar. Los comandantes no solo deben saber mandar, sino, también, deben ser artistas muy imaginativos y, en la medida de lo posible, mucho más que sus enemigos (Escuela Naval Militar, 1951)⁽¹⁷⁾;

- Cuando se menciona a seres vivos, como el cuerpo del mismo hombre y en relación con la esencia de su funcionamiento, se usa el término teórico «organismo». La química de los componentes de su cuerpo es parte de llamada «química orgánica» a diferencia de la «química inorgánica». Para dar sentido inicial a sus estudios creativos de «sistémica y cibernética», Norbert Wiener y John von Neumann estudiaron el funcionamiento en el cuerpo de animales, incluido el hombre. Entonces, se comenzó a dejar de lado el término «organismo» para reemplazarlo por el más amplio y actualizado «sistema».

Además, antes se hablaba de «organismos del Estado», y ahora se habla de «sistemas» para mencionar, por ejemplo, el funcionamiento de los ministerios de educación y de defensa, a los cuales he dedicado décadas de mi vida en partes pequeñas de su administración. Me pregunto y les pregunto: ¿Han sabido los sucesivos políticos que han gestionado tales ministerios que, para hacerlo, debían conocer los elementos y las relaciones internas y externas de los sistemas de los que los hicieron responsables? y ¿Tenían conocimientos teóricos y prácticos necesarios para administrar un sistema? Por mi experiencia práctica, pienso que, en gran medida la respuesta es «no», y el resultado es que no podemos decir que actualmente tengamos un sistema educativo y otro de defensa funcionando efectivamente.



[...] el funcionamiento de los ministerios de educación y de defensa, a los cuales he dedicado décadas de mi vida en partes pequeñas de su administración. Me pregunto y les pregunto: ¿Han sabido los sucesivos políticos que han gestionado tales ministerios que, para hacerlo, debían conocer los elementos y las relaciones internas y externas de los sistemas de los que los hicieron responsables?

- Es indudable que hay dos usos diferentes de la inteligencia artificial: el que se ejecuta en el seno de internet, en el campo de las relaciones sociales del hombre, y el que yo propongo y que realmente está en ejecución desde hace varias décadas, y que se realiza en relación con satélites artificiales que obtienen información de la naturaleza viva, en el campo de las relaciones del hombre con la naturaleza con que él convive en lo que llamo «en sentido amplio»⁽¹⁶⁾.
- Siempre recordaré que, cuando el brillante ingeniero José Luis Rocés, quien simultáneamente fue rector del ITBA y presidente del GESI (Grupo de Estudios de Sistemas Integrados), nos preguntó a los miembros de este último grupo «para qué existíamos», mi respuesta fue «para corregir el mal funcionamiento de lo que pasa en el Estado argentino y, como consecuencia, en la actividad privada». En relación con lo que entendemos como «sistemas integrados», es necesario conocer sus elementos, relaciones y funcionamiento recíproco. Como tal, debe ser gestionado según su esencia y sus relaciones exteriores, como corresponde a un sistema abierto. Además, su control le debe ser totalmente ajeno y debe funcionar en base a la cibernética (cuyo padre fue Norbert Wiener). Estas ideas deben enraizarse en muchísimos otros supuestos «sistemas» de nuestra realidad fáctica: sistema social, sistema político, sistema legal, sistema económico, etcétera, para que el país viva como un organismo por sí mismo y en el seno de la comunidad internacional («sistema humano» o humanidad).
- En cuanto a nuestro interés particular por la defensa de los intereses marítimos, pienso que el mar funciona como un sistema integrado, yo diría «por naturaleza». Se lo defiende para velar por el funcionamiento del que llamamos «Mar Argentino». Es para esto que debe existir un ente del Estado que se ocupe de ello; este existió (Secretaría de Intereses Marítimos), pero ya no existe. Si este u otro apareciera en el futuro, por segunda vez, su gestión debería encararse sistémica y cibernética. Sé que es complejo dar sentido a una actividad muy polifacética que se desarrolla en relación con lo marítimo, lo oceánico, lo fluvial, lo lacustre y lo helado, como lugares geográficos donde está el agua en sus diversos estados alotrópicos (como un subsistema hidrológico del Sistema Tierra). Este es uno de los objetivos de la Academia del Mar donde he actuado desde su fundación durante veinticinco años.
- La realidad del mundo actual es sumamente compleja; para resolverla tecnocientífica-

mente, es necesario recurrir a las ciencias de la complejidad y a sus tecnologías correspondientes. Entre ellas, están la sistémica y la cibernética, y esta es una cuestión capital para seguir viviendo como organismo nacional y como especie humana. Por ahora, nuestra Patria y nuestra especie humana pueden pensarse como «organismos vivos».

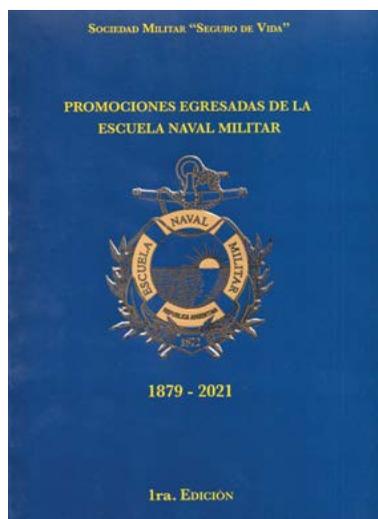
- A esta altura de mi vida, puedo considerar como «memes» los principios de «libertad», «igualdad» y «fraternidad» establecidos luego de la Revolución Francesa y aceptados como válidos para las naciones y sus ciudadanos. Actualmente compruebo, con felicidad o pena, que la *libertad* no es más que una ficción útil para ordenar las naciones y sus ciudadanos, que la *igualdad* es otra ficción, pues, a la naturaleza gracias, no hay naciones ni ciudadanos iguales entre sí y que la *fraternidad* verdaderamente no existe entre las naciones con distintos intereses y que los hombres, seamos ciudadanos o no, solo tenemos hermanos biológicos y amigos que no siempre se llevan bien. Es curioso como mentimos sistemática y reiteradamente y, con el tiempo, terminamos por creernos ciertas mentiras para evitar peleas, conflictos o guerras.
- Finalmente, debo decir que sigo teniendo el problema metafísico que señalé al final del artículo «Señor, el sistema está vivo»⁽¹⁾, pues sigo creyendo en lo que afirmé en otro artículo escrito hace 15 años⁽¹⁸⁾. Aunque todo el mundo diga que estamos en la era digital, esto no debe ser así. Hemos definido la naturaleza como analógica a través de todo nuestro lenguaje natural (diccionarios, enciclopedias y todos los libros escritos a lo largo de miles de años). Con este lenguaje hablamos, escribimos y pensamos; no lo hacemos con los lenguajes artificiales digitales de la computación que nos relaciona con su propia virtualidad. La naturaleza real es analógica y, para describirla y definirla, cabe hacerlo con nuestro lenguaje natural y analógico. ■



Por ahora, nuestra Patria y nuestra especie humana pueden pensarse como «organismos vivos».

BIBLIOGRAFÍA

- Domínguez, N. A., 2021. «Señor, el sistema está vivo». Buenos Aires, Argentina. *Boletín del Centro Naval* N.º 855;
- Domínguez, N. A., 2022. «Ética y ecoética para la inteligencia artificial». Buenos Aires, Argentina. *Boletín del Centro Naval* N.º 856;
- Domínguez, N. A., 2021. *Macroéticas para el siglo xx*. Madrid, España, Editorial Académica Española;
- Domínguez, N. A., 1990. *SATÉLITES. 5.ª. Revolución tecnológica naval y la Guerra de Malvinas*. Buenos Aires, Argentina. Instituto de Publicaciones Navales;
- Bohm, D., 1987. *La totalidad y el orden implicado*. Barcelona, España, editorial Kairós;
- Domínguez, N. A., 2020. *Navegando por las inmensidades culturales*. Buenos Aires, Argentina. Instituto de Publicaciones Navales;
- Dawkins, R., 1993. *El gen egoísta. Las bases biológicas de nuestra conducta*. Barcelona, España, Salvat Editores S. A.;
- Heims, S. J., 1986. *J. von Neumann y N. Wiener*. Barcelona, España, Salvat Editores S. A.;
- Wiener, N., 1971. *Cibernética*. Madrid, España, Editorial Guadiana de Publicaciones;
- Wiener, N., 1958. *Cibernética y sociedad*. Buenos Aires, Argentina, Editorial Sudamericana;
- Domínguez, N. A., 1991. *SATÉLITES. Más allá de la tecnología y de la guerra*. Buenos Aires, Argentina, Instituto de Publicaciones Navales;
- Pérez-Rioja, J. A., 1980. *Diccionario de símbolos y mitos*, reimpresión, Madrid, España, Editorial TECNOS S. A.;
- Heidegger, M., 1977. *El ser y el tiempo*, quinta reimpresión, Ciudad de México, México, Fondo de Cultura Económica;
- Pérez Amuchástegui, A. J., 1977. *Algo más sobre la historia. Teoría y metodología de la investigación histórica*. Buenos Aires, Argentina, Editorial Ábaco de Rodolfo Desalma S.R.L.;
- Sorrentino, P. D., 2019, conferencia: «Ciberespacio, Ciberseguridad y Ciberdefensa». Buenos Aires, Argentina. *Boletín del Centro Naval* N.º 848;
- Domínguez, N. A., 1996. *Hacia un pensamiento ecológicamente sustentable*. Buenos Aires, Argentina, Instituto de Publicaciones Navales;
- Kant, I., 1951. *Crítica de la razón práctica* (págs. 21 a 151). Buenos Aires, Argentina, Editorial El Ateneo;
- Escuela Naval Militar, (1951), *Manual del Cadete Naval*, Río Santiago, Argentina, Talleres Gráficos de la Escuela Naval Militar;
- Domínguez, N. A., 2006. «Un problema ontológico: ¿Ser digital o analógico?». Buenos Aires, Argentina. *Boletín del Centro Naval* N.º 815, septiembre/diciembre.



Promociones egresadas de la Escuela Naval Militar (1879-2021) y Escuela Complementaria de la Armada Francisco de Gurruchaga y otras fuentes (1944-1972)

Edición dedicada a los 150 años de la creación de la Escuela Naval Militar

1.ª Edición, Ed. Sociedad Militar Seguro de Vida, Institución Mutualista, 2021.

La Sociedad Militar Seguro de Vida es una institución mutual que, a lo largo de más de cien años, además de ayudar a sus miembros en el aspecto puramente económico, ha concurrido a logros que hacen al bienestar y la felicidad de ellos y sus familias y, en ocasiones aciagas, ha tratado de mitigar el dolor provocado por hechos desgraciados que los han afectado.

Un aspecto importante en lo social ha sido la edición de publicaciones que contribuyen a la difusión de la historia, la cultura, las costumbres y los usos de la vida militar.

El libro que da origen a estas líneas es una manifestación de excelencia en la manera de observar la bondad de la publicación. Desde el punto de vista histórico, demuestra un profundo estudio del tema y una paciencia inagotable para dilucidar algunos matices que se prestan a dudas.

El hecho de recurrir a anteriores trabajos realizados muestra, a las claras, una honestidad intelectual cada vez más difícil de encontrar en estos tiempos.

La incorporación de oficiales navales, egresados de la Escuela Complementaria Francisco de Gurruchaga y de otros orígenes, cuyo desempeño en la Armada ha sido destacado y los ha prestigiado personalmente, es un acto de justicia.

Juzgamos de la misma manera la incorporación de una página donde se coloca a los oficiales caídos en acción, en la que se aúna a quienes lo hicieron en las jornadas de la Revolución Libertadora, la Guerra contra el Terrorismo y las Operaciones por la Soberanía en las Islas del Atlántico Sur.

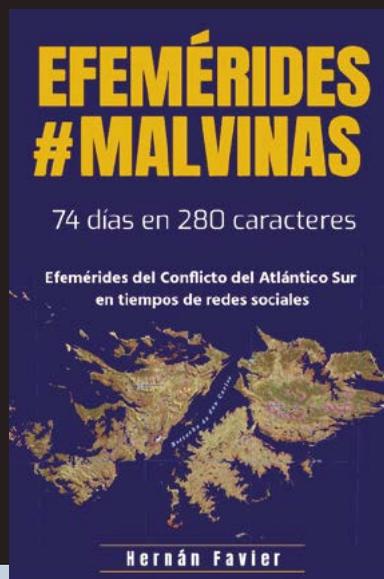
De similar manera, la publicación del extenso listado de fallecidos en acto de servicio, ha emocionado al lector.

Esta obra tiene un valor importante: en un listado, coloca en letras de molde nombres egregios, valerosos combatientes, estudiosos respetables y grandes líderes junto a quienes jóvenes se incorporan a la maravillosa profesión de la defensa de la patria en el mar. ■



INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Últimos lanzamientos

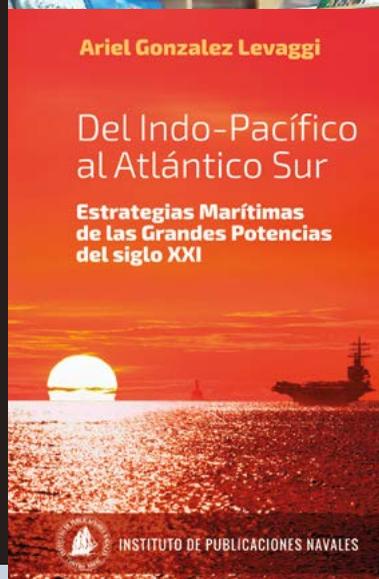


Efemérides Navales

74 días en 280 caracteres

Hernán Favier

Hace cuarenta años el acceso a la información era muy reducido, Internet no existía, y era un gran esfuerzo mantenerse informado. Con la guerra terminada el autor comenzó a archivar recortes de diarios y revistas relativos al conflicto, luego a comprar libros y ya entrado el siglo XXI a editar un blog que hoy tiene más de 250 entradas que recopila hechos, testimonios de los protagonistas, noticias y trabajos históricos. Este derrotero culminó con la salida de este libro, que describe las acciones de 74 días del conflicto.



Del Indo-Pacífico al Atlántico Sur

Estrategias Marítimas de las Grandes Potencias del siglo XXI
Ariel González Levaggi

Desde un punto de vista geopolítico, los océanos siguen siendo un espacio de competencia entre grandes potencias, y esta obra analiza las estrategias marítimas de los principales jugadores globales del siglo XXI: los Estados Unidos, la República Popular China, la Federación Rusia y la República de la India, además de prestar atención a la proyección de sus intereses más allá de sus regiones circundantes desde el Indo-Pacífico hasta el Atlántico Sur.



Áreas Marinas Protegidas en el Atlántico Sudoccidental y la Antártida

Varios autores

Compilador: **Mariano D. Ferro**

Este libro condensa resultados preliminares de la ejecución de un proyecto constituido desde el Departamento de Investigación de la Escuela de Guerra Naval y financiado por la Universidad de la Defensa Nacional entre 2018 y 2019. El objeto de investigación se centra en la creación de áreas marinas protegidas (AMP) como una de las estructuras innovadoras de la gobernanza marítima.

Suscribase 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
info@ipneditores.com.ar

Gerencia:

Florida 801, piso 3
Teléfono: 4312-2598

www.ipneditores.com.ar

Estás a un click de tus proyectos

Hasta

\$3.000.000



- Otorgamiento inmediato.
- Las mejores condiciones crediticias a las que puede acceder el personal de las Fuerzas Armadas.

Estamos en cada etapa de tu vida.



☎ 0810-222-7678 www.smsv.com.ar

📞 Whatsapp (+54911) 23007678

Todos los servicios de SMSV se brindan EXCLUSIVAMENTE a sus asociados. Sociedad Militar Seguro de Vida - Institución Mutualista - Av. Córdoba 1674 - CABA. Cuit: 30-52751673-7. Conf. Ley 11.723 - Ley 22.362. Resol. 789/98. Mercosur 45/06 -

