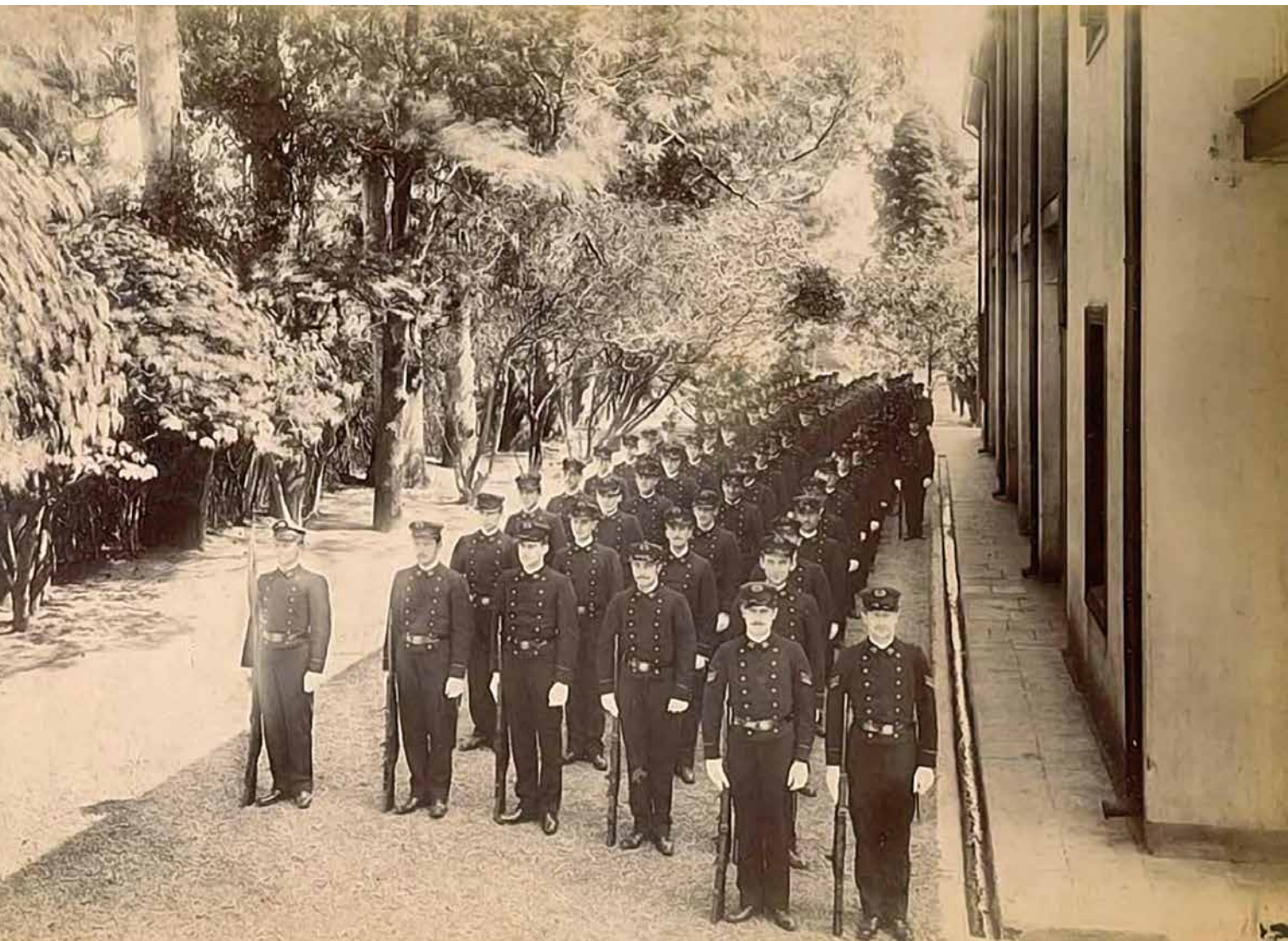


LA EDUCACIÓN NAVAL

Profesor Alfio A. Puglisi

Imágenes Archivo de la Escuela Naval Militar



Seguir la carrera naval es adscribirse a un estilo de vida. Es una vocación, un llamado, más que una mera profesión. Esta se subordina a aquella, porque en cada vocación se invocan valores y luego se da testimonio de ellos, se los profesa. De este modo, toda vocación tiene algo de religioso; el marino queda atado, religado al mar y a un estilo de vida.

¿Y cuáles son los valores? El marino, como el gauchó, se asocia con la libertad. Él ha marchado por el globo más que los conquistadores terrestres. Un viaje —el de Colón— marcó el límite entre la Edad Media y el nacimiento de la Moderna; otro —el de la *Beagle*—, entre esta y la Contemporánea.

Debo volver al mar de nuevo, a la cambiante y libre vida de gitano vagabundo, a la ruta de gaviotas y ballenas donde el viento es un filoso cuchillo furibundo y todo lo que pido es un alegre camarada narrando un cuento que en jocosa anécdota culmina y un dulce sueño en un dormir tranquilo, cuando la larga guardia del timón termina.

Salt Water Ballads, John Masefield

El marino manifiesta un coraje rayano en la temeridad. En las cartas, existen varios cabos llamados *Finisterre*, un *non plus ultra* donde la tierra supuestamente terminaba. Todos fueron superados por marinos, y ellos se aventuraron no solo hacia América, sino hacia Oceanía y la Antártida, algunos circunnavegaron el África. Y antes de ellos, piratas y pescadores mantenían en secreto sus viajes por el provecho que les traían. La cartografía misma era secreto de Estado. No hay obra en clave más grande y paradigmática que la *Odisea* de Homero, que abre la literatura occidental.

El marino se asocia a su barco: Brown, a la *Hércules* y a la *25 de Mayo*; Bouchard, a *La Argentina*; Nelson, a la *Agamenón*; Fitz-Roy, a la *Beagle*. Algunos han sido sus mismos constructores: Noé, su arca; Piedra Buena, el *Luisito*; Rickover, el *Nautilus*. Otros mueren con él (Pedro S. Spiro con la *Belén*, Teodoro Dreyer con el *Monte Cervantes*, Hans Langdorff con el *Graf Spee* y tantos otros). La mirada se dirige hacia el puente, la presencia del comandante en él genera confianza y motivación, nada reemplaza su voz cuando dice «zarpén». Después de una campaña, de un viaje singular, la tripulación queda ligada espiritualmente entre sí y a su comandante, y se establece entre ellos una hermandad espiritual. Los ya escasos marineros sobrevivientes del *Graf Spee* honran a su comandante en cada aniversario de su muerte, y lo mismo sucede con los del crucero *Belgrano*.

El marino practica la conducción más que el mando. ¿Alguien ha visto, acaso, mandar un buque militar o mercante? Ese tipo de liderazgo ha puesto a más de una tripulación al borde del motín. Los marinos no tienen objetivos, tienen «destinos», y todo el grupo humano involucrado a bordo debe llegar a él. Se pueden alcanzar objetivos dejando tras de sí un tendal de cadáveres. ¿Puede acaso alcanzarse un destino sin pasaje o tripulación? La responsabilidad sobre esta es tan grande como sobre el navío. Se trata de una tarea calificada y de

Alfio A. Puglisi es profesor de Filosofía y Pedagogía. Ha ejercido la docencia prácticamente en los tres niveles de enseñanza.

Es Licenciado en Metodología de la Investigación, Doctor en Psicología y ex Jefe del Gabinete Psicopedagógico de la Escuela Naval Militar.

Obtuvo tres veces el premio Domingo F. Sarmiento otorgado por el Centro Naval en los años 1995, 1997 y 1999 por sus trabajos sobre educación naval, liderazgo y psicología social. En 2005, obtuvo la medalla de oro por su ensayo histórico «Faldas a bordo, historia de las mujeres que navegaron». En 2006, recibió el premio Vocación Académica Área Defensa por su trayectoria y en 2009 el premio Dr. José Collo del Centro Naval por su artículo «Juveniles Navales». En 2021, obtuvo el premio Héctor Raúl Ratto por su trabajo «San Martín y Brown, coincidencias y similitudes».

riesgo. El que manda tiene objetivos e impone su voluntad; el que conduce afirma al grupo del que forma parte para llegar a destino o volver sano y salvo a puerto¹. Es otro liderazgo, es otra perspectiva filosófica basada en una peculiar tradición. Por eso, se ha caracterizado la conducción naval como:

*... un caudal que se acrecienta cuando se ejerce bien
y que se dilapida cuando se ejerce incorrectamente.*

Centenario de la Escuela Naval, CN Roberto Ulloa, 1972

El marino se nutre de la tradición y el personal subalterno más aún; por eso, muchos de los cambios culturales que demanda la hora no pueden realizarse más que gradualmente y por jefes de reconocido prestigio. La Armada no puede funcionar como una democracia, pero tampoco puede dictar los valores desde arriba. El caudal se va haciendo...

Para producir su *aggiornamento*, no se debe comenzar por desacreditar la cultura institucional existente, porque eso solo creará resistencia, confusión y anomia. Muchas tradiciones y rituales deben ser reexaminados y, tal vez, requieran cierta actualización; pero siempre constituirán elementos motivadores por los cuales el personal actúa, llega a luchar y hasta a morir.

Desde un comienzo, llama la atención el peculiar vocabulario que posee. No hay adelante ni atrás, ni derecha ni izquierda; pero hay proa y popa, babor y estribor y, también, botavara, cornamusa, juanete, carajo... y tantas otras.

La tradición pesa severamente sobre su conducta. «Conducta» y no mero «comportamiento», pues este surge de la espontaneidad del actuar y aquella depende de la base ética que aporta la tradición naval dentro de la cual los valores se jerarquizan e interactúan conformando un cosmos peculiar.

El patriotismo, sentimiento oscuro, por ser de origen profundo e instintivo, caracteriza al militar quien pone a la Patria en el centro de su vida. A partir de allí, se estructura y ordena su peculiar cosmos de valores: la veracidad, la lealtad, como componentes del respeto al superior; el compromiso y el convencimiento profundo de que no se deja a nadie librado a su suerte en el mar, como parte de la humanitaria solidaridad y del *esprit de corps* de una tripulación; el honor y el deber del que nacen espontáneamente la disciplina, la subordinación, la obediencia debida, el sacrificio y la abnegación que llegan hasta la población. Viene a mi memoria el recuerdo de Arístides du Petit-Thouars quien, en Aboukir, amputado de piernas por la metralla, se instaló en un tonel de aserrín y, desde allí, sin arrear su pabellón, siguió dando órdenes de batalla hasta morir desangrado o el del joven Teniente John F. Kennedy quien nadó hasta conseguir auxilio para su lancha torpedera. Igual actitud a la de Brown en Guayaquil. La urbanidad, el señorío, que marcan el sello distintivo del oficial, no pueden ser soslayados. Para John Paul Jones, el Oficial de Marina debía ser un señor... y si sabía navegar, mejor.

Un Oficial debe ser un Señor. A veces, se es señor porque «se ha nacido» señor. A veces, el señorío se adquiere por una educación temprana. Se revela en la urbanidad y en la cortesía, basada en el respeto por los derechos de los demás y en el comportamiento refinado, que evita todo lo grosero en el lenguaje, en la acción o en la intención. Un Oficial debe ser así. La oficialidad de marina está compuesta por señores que viven como señores.

The Profession of Arms, Elbridge Colby

Lord Fisher cuenta en sus memorias que siendo Almirante volvió a ver a un antiguo Segundo Comandante suyo que seguía siendo Capitán de Fragata. Le dije «Señor» y, al hacerlo, tembló. Tal la fuerza de la disciplina.

*Un oficial debe ser
un Señor.*

¹ Alfio A. Puglisi, «Fenomenología de la conducción», *Boletín del Centro Naval*, Vol. 112, Nro. 775.

Y, por fin, se le suma al respeto por el más antiguo como nota típicamente naval la consecuencia, entendida como el esfuerzo por mantener en el tiempo una relación de amistad o de respeto. Diez años después de su fallecimiento, sabemos, por la crónica periodística, que los cadetes visitaban a la viuda del Almirante García Mansilla para las fiestas patrias. Antes habían hecho lo mismo con Sarmiento, cuando el buque escuela se hallaba fondeado en el río Luján y, después, con el Almirante Isaac F. Rojas, quien los recibía junto con el Capitán Humberto F. Burzio y juntos los iniciaban en el arte de la numismática. Otro caso: antes de los hechos, se anticipó la decisión de invadir las Malvinas al Almirante decano retirado Héctor Vernengo Lima (1889-1984).



Veamos las virtudes de dos marinos argentinos, el Almirante Guillermo Brown y el Ministro Martín Rivadavia, epónimos de dos épocas, acaso dos paradigmas distintos. Del Almirante Brown dijo su confesor, el Padre Antonio D. Fahy, OP, quien mejor lo conocía:

Él fue, Sr. Ministro, un cristiano cuya fe no pudo conmovér la impiedad, un patriota cuya integridad la corrupción no pudo comprar, y un héroe a quien el peligro no pudo arredrar...

Y el mismo Mitre:

Brown en la vida, de pie sobre la popa de su bajel, valía para nosotros por toda una flota.

Y continuó:

La existencia de Brown es la consagración a la religión sublime del deber, la fidelidad a la vieja bandera de su patria adoptiva, el culto del honor militar y la práctica de las virtudes públicas y privadas, que realzan la magnitud de sus hazañas y la altura moral del héroe republicano.

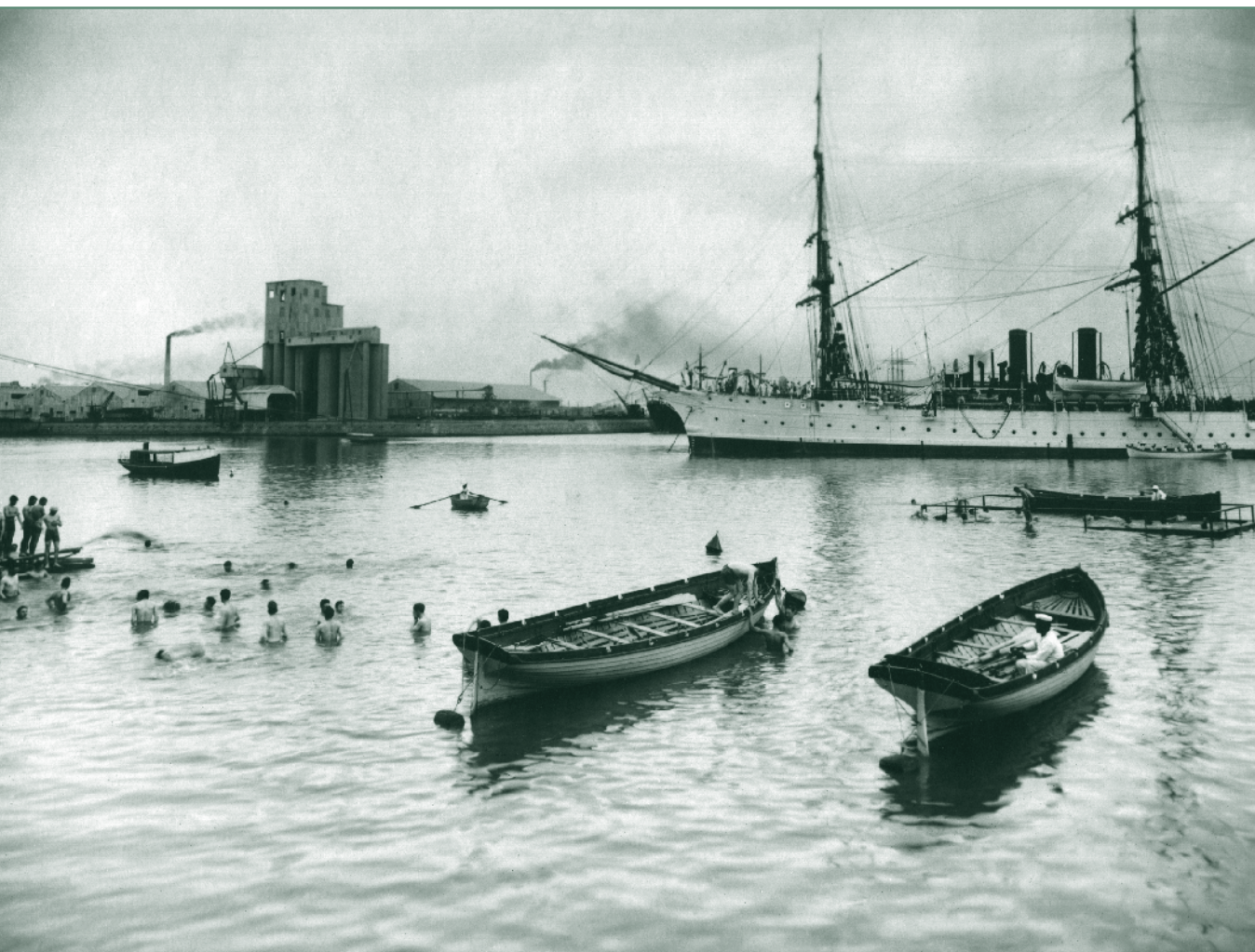
Un segundo ejemplo es el Comodoro Martín Rivadavia, nieto del prócer, quien fue el primer Ministro de Marina cuando esta, recreada por Sarmiento, alcanzaba la plenitud de su institucionalización junto con su transición del ámbito fluvial al marítimo. De absoluta probidad e idoneidad profesional, llevó el convoy de barcos argentinos para el Abrazo del Estrecho en Punta Arenas navegando la ruta más difícil. Muerto prematuramente, el Capellán RP Dionisio Napal dijo de él:

...supo encerrar su vida dentro de las cuatro líneas clásicas que sirven de marcos a los eminentes servidores de la Nación: competencia, carácter, patriotismo y eficacia.

Todo lo anterior señala el rumbo que debe seguir la educación naval como algo formativo más que informativo. ¿De qué formación hablamos? De la formación del carácter, concibiendo a este como el sello indeleble que otorga el estatus de oficial y el sino de hombre de mar. No se enseña simplemente a navegar, se busca el dominio de sí, la capacidad de trabajar aún mareado, de enfrentar problemas nuevos e inéditos, de sobreponerse a las limitaciones, de sobrevivir a la adversidad. La primera batalla que enfrentará el joven marino será consigo mismo.

Él fue, Sr. Ministro, un cristiano cuya fe no pudo conmovér la impiedad, un patriota cuya integridad la corrupción no pudo comprar, y un héroe a quien el peligro no pudo arredrar...

RP Antonio Fahy, OP



El Comodoro Rivadavia
*... supo encerrar su
 vida dentro de las cuatro
 líneas clásicas que
 sirven de marcos a los
 eminentes servidores de
 la Nación: competencia,
 carácter, patriotismo y
 eficacia.*

Por esto, ellos han creído siempre que ellos se forman a bordo, en el mar. Con la llegada del vapor y del acero, con la incorporación de la electricidad y con las mejoras en la artillería, con el advenimiento del torpedo y su epígono, el submarino, comenzó a sentirse la necesidad de formar al marino en las aulas. Sarmiento sostuvo que debía caracterizarlo una formación «competente» y «científica». «Competente» aludía a la formación profesional y «científica» a su preparación académica concomitante. Entonces este, que ya estaba vinculado a las matemáticas y a la astronomía, comenzó a estudiar física, química y las ciencias del mar que se iban consolidando. El buque escuela quedó chico.

El mismo Sarmiento sintetizó el carácter de la educación naval cuando en carta a los jóvenes egresados de la Escuela Naval nucleados alrededor del Centro Naval les decía en abril de 1888:

Creed que guardo la seguridad que con la Escuela Naval quedará garantida la independencia que nos legaron nuestros padres y asegurado el vínculo que nos une a todas las otras naciones, por el cultivo de las ciencias y de las artes que dominan las fuerzas de la naturaleza, enfrenan las olas y combaten la injusticia.

A la antinomia en tierra o embarcada se le agrega la del modelo de formación por adoptar². Los grandes modelos parecen oscilar maniqueamente entre Esparta y Atenas, entre lo meramente «profesional» y lo «académico» de mayor amplitud. Solo un modelo de excelencia es capaz de conjugar ambas tendencias (véase el cuadro). El peligro del modelo académico

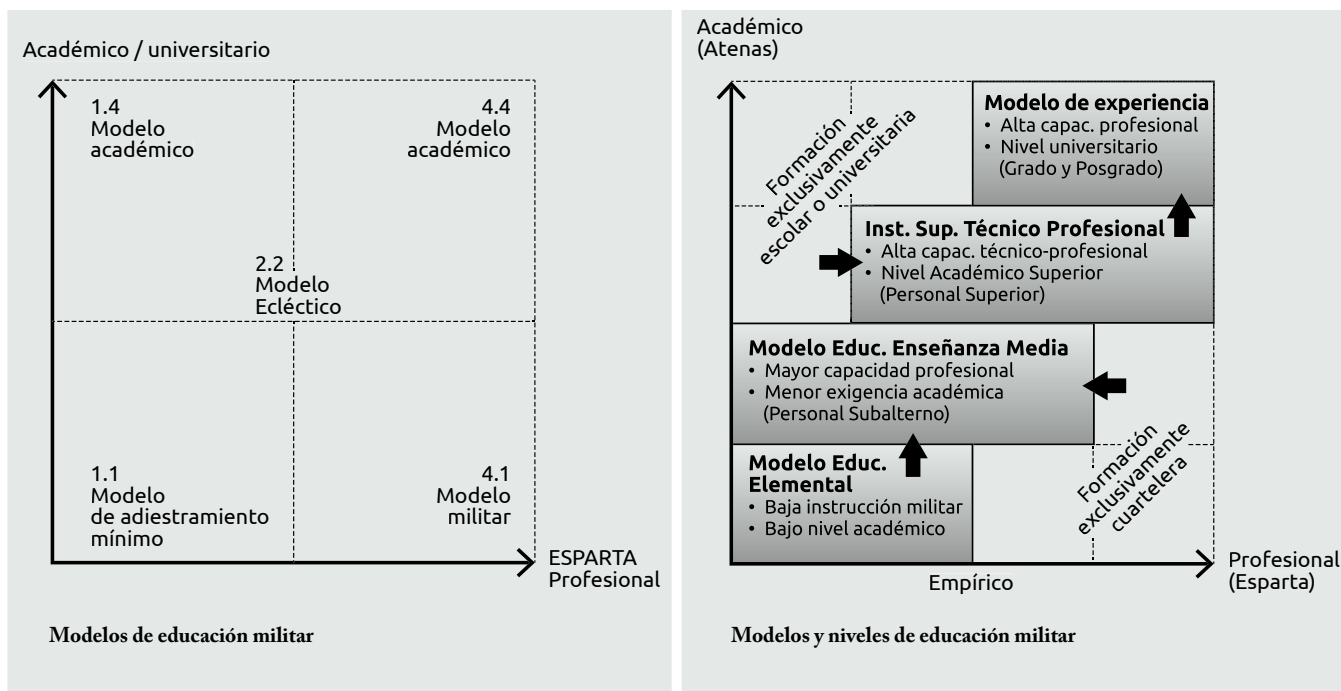
² Alfio A. Puglisi, «Modelos de formación del Oficial de Marina», *Boletín del Centro Naval*, Vol. 109, Nro. 763.



es caer con el tiempo en el enciclopedismo y el del de excelencia es decaer en un modelo ecléctico, fruto de las circunstancias y de lo empírico, de la rutina y de la burocracia, de las reformas y de las contrarreformas pedagógicas o de los ajustes presupuestarios en el que se degradan las mejores intenciones.

Al modelo mínimo de formación, limitado a lo exclusivamente militar, «es mera instrucción». Este modelo generalmente invoca la didáctica de la «caja negra»: saber manejarla sin saber qué tiene adentro. Es propio de países compradores de tecnología e incapaces de desarrollarla. El mínimo de formación profesional se ha dado entre las tropas coloniales, con escasa instrucción militar, que hasta ensayaban con fusiles de madera y tenían por jefe un blanco que iba montado a caballo. Los argumentos profesionalistas son siempre recurrentes, arremeten una y otra vez, pierden peso rápidamente y terminan por ceder ante el modelo académico o efectivo.

Muchas de esas tropas coloniales fueron primero fuerzas policiales que, luego de las guerras mundiales y de los procesos de independencia, devinieron fuerzas armadas. Por ello, poseen una sola escuela para tres armas. Su historia es común, y esto puede no ocurrir en otros países donde ellas poseen diversos orígenes, culturas y tradiciones, en los cuales, pese a ello, se intenta su unificación por razones económicas e ideológicas. La progresiva diferenciación es lógica y acompaña el crecimiento económico y soberano de cada nación... medítese el camino contrario.



La pregunta sobre una escuela integrada entre marina militar y mercante o militar junto con la de policía marítima corre con el mismo planteo de origen. Los tres países del cono sur poseen sobre el tema una respuesta distinta de la del otro.

Una última pregunta reside en si le cabe el nivel de estudios universitarios o no. Y, en todo caso, en el abanico de carreras cuál se identifica más con la del marino. Allí estalla otra polémica. ¿Son reducibles los estudios navales a los estudios universitarios o son algo distinto y especial? ¿Cuál es la orientación y el título que les cabe?

No es necesario vivir, es necesario navegar.

Plutarco,
Vida de Pompeyo, 50

Por su relación con la tecnología, se ha querido ver en el marino a un ingeniero. Está próximo, pero es algo distinto, peculiar, y él se resiste a serlo. Con el advenimiento de gobiernos civiles, se le han agregado muchas materias de ciencias sociales para compensar la currícula, con lo que se creó un nuevo modelo ecléctico. Lamentablemente, no se hace lo mismo con medicina, ingeniería o arquitectura, que lo merecen. Tampoco se le exige al político que tenga estudios universitarios o, al menos, relacionados con economía, administración pública, defensa nacional, etc.

Muchas veces se buscan títulos que no tengan posibilidades de actuación fuera de las fuerzas armadas. Se ha ensayado bautizar la carrera naval como Licenciatura en Sistemas Navales; de hecho, un buque puede analizarse en términos sistémicos, pero la reconstrucción ulterior de todos sus subsistemas en uno que los englobe o sintetice nunca dará por resultado ese mismo buque, ni lo que en él se hace, ni cómo se lo conduce. La sistémica, sucesora del estructuralismo, es el paradigma de la época, pero no puede interpretar lo que la precede sin caer en un reduccionismo.

Se ha ensayado, además, orientar la carrera hacia la Licenciatura en Administración de Recursos para la Defensa. Sin duda, la escasez de ellos nos lleva a querer administrar bien; pero cuando se navega o se capea un temporal o se adopta la mejor caída para el combate, cuando se resuelven problemas de máquinas o de la central de tiro, ¿qué se administra? Esto solo preanuncia la vida del marino amarrada a puerto o en tareas burocráticas por falta de presupuesto; el marino necesita navegar.

No es necesario vivir, es necesario navegar.

Plutarco, *Vida de Pompeyo*, 50

La complejidad de la carrera naval es tal que la concibo como «una educación permanente, de base interdisciplinaria y acento tecnológico». Es algo *sui generis*.

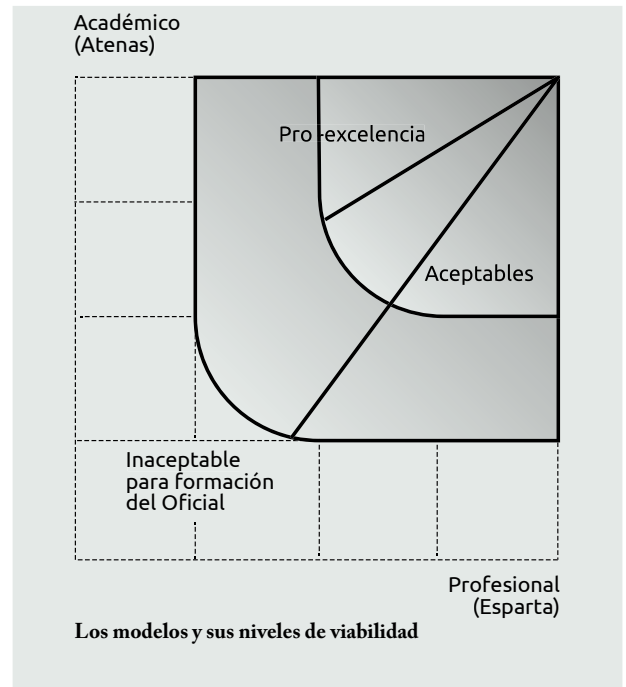
Después de navegar aguas universitarias durante más de treinta años, tal vez debamos comenzar una autoevaluación seria. Los institutos militares no son institutos universitarios, aunque puedan tener cosas en común con ellos. Pueden tener nivel y equivalencia de materias o títulos, pero no pueden ser evaluados con el mismo criterio que ellos. Los títulos dentro del arco semántico deben aproximarse lo más que puedan al que los representa. Los marinos no quieren perder su identidad ni su *ethós*, su peculiar manera de ser en el mundo.

Llamemos las cosas por su nombre. Qué hace un marino: pues navega, posee todos los conocimientos necesarios para navegar (marinería, navegación astronómica y electrónica, etc.). Es un «nauta», un entendido en ciencias náuticas. Adoptar la Licenciatura en Ciencias Náuticas, como su título lo indica, le daría licencia para conducir buques (con orientación militar o mercante) según los reglamentos y los exámenes de habilitación correspondientes³. No diseña buques como el ingeniero o el arquitecto naval; los conduce, los navega. Es una carrera exclusiva. De este modo, se recuperaría el *métier* propio del marino, su papel dentro del contexto social.

Salvada esta cuestión, debemos admitir que vivimos tiempos nuevos; según Alvin Toffler⁴, navegamos entre la tercera y la cuarta olas civilizatorias. ¿Hemos preparado nuestra currícula para surfear en ese nuevo oleaje? A veces, este no perdona.

El marino debe seguir mirando tanto el horizonte como su propio buque. Ya no necesita formarse haciendo cientos de flexiones para desarrollar bíceps como «Popeye» ni izar velas ni realizar precisos cálculos de artillería en tiempo controlado por el profesor, «antes de que el enemigo dispare».

Quizá ahora, una vez a bordo, deba pasar varias horas encerrado y sentado frente a una pantalla o escuchando los problemas de sus subordinados en vez de sentir el viento sobre la cara y el gusto salado en la boca. La preparación del oficial es larga e intensa, las posibilidades de entrar en conflicto cada vez más lejanas. Se impone un cambio de modelo curricular: depurar el lastre que acumuló el tiempo y conservar, a la vez, lo útil, lo necesario, lo característico. Tal como sostuvo Alfred North Whitehead: *El arte del progreso consiste en preservar el orden en medio del cambio y el cambio en medio del orden.* ■



El arte del progreso consiste en preservar el orden en medio del cambio y el cambio en medio del orden.

³ Véase: <http://www.uca.es/centro/1015>.

⁴ Alvin Toffler, *La Tercera Ola*. Bs. As., Plaza y Janés, 1980.