

Boletín del Centro Naval



FUNDADO
EN MAYO
DE 1882



REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO 142 - VOL. CXLII N° 863 JUL / DIC DE 2024

Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 4 de mayo de 2023

Presidente	Capitán de Navío VGM (R) D. Gustavo Leopoldo OTTOGALLI
Vicepresidente 1º	Capitán de Navío VGM (R) D. Mario Ignacio CARRANZA HORTELOUP
Vicepresidente 2º	Capitán de Navío (R) D. Héctor Julio VALSECCHI
Secretario	Capitán de Navío (R) D. Pablo Alberto CORIA
Tesorero	Capitán de Navío Cont. (R) D. Héctor Daniel GRILLO
Protesorero	Capitán de Navío Contador (R) Edgardo Edmundo MARTÍNEZ

VOCALES TITULARES

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
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. Fernando Pedro AMORENA
Contraalmirante (R) D. Jorge Lorenzo CISNEROS
Capitán de Navío IM D. Emmanuel Nicolás TSAQUIS
Capitán de Navío Bioquímica Dña. Elma Lilia BISCOTTI
Capitán de Navío IM (R) D. Mario Enrique FENLEY
Capitán de Navío Cont. (R) D. Jorge Eduardo IZAGUIRRE
Capitán de Navío VGM (R) D. Luis Javier SOLARI
Capitán de Fragata (R) D. Gabriel MALNATI
Capitán de Navío (R) D. Néstor Eduardo PIETRONAVE

VOCALES ADSCRITOS

Contraalmirante (R) D. Andrés Roque DI VINCENZO
Capitán de Navío (R) D. Miguel Ángel SANTIAGO
Capitán de Navío D. Martín LABORDA MOLTENI
Capitán de Navío (R) D. Gabriel Oscar CATOLINO

VOCALES SUPLENTE

Capitán de Navío (R) D. Miguel Ángel SANTIAGO
Capitán de Fragata (R) D. Diego MARINO
Teniente de Fragata (R) D. Alberto Guillermo THOMAS

Comisión Fiscalizadora del Centro Naval

FISCALIZADORES TITULARES

Contraalmirante (R) D. Luis María GONZÁLEZ DAY
Capitán de Navío VGM (R) D. Oscar Osvaldo BRANDEBURGO
Capitán de Navío VGM (R) D. Juan José MEMBRANA
Doctor D. Miguel Gerardo RAMA

FISCALIZADORES SUPLENTE

Capitán de Navío VGM (R) D. Gustavo Joaquín TUFÍÑO
Capitán de Navío IM (R) D. Juan Pablo PANICHINI



REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **863**

JULIO / DICIEMBRE DE 2024



Director

Capitán de Navío (R) Gabriel O. Catolino

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

Contraalmirante (R) Julio E. Sanguinetti



Imagen de portada: Ejercicio de Defensa de la Flota de Mar, año 2005.

IMAGEN: CORTESÍA DE GACETA MARINERA

Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

Administración y composición

Norma B. González

Corrección

Verónica Weinstabl de Iraola

Zoe Ledesma

Inés de Jesús



ISSN 2796-8057

Registro de Propiedad

Intelectual DNDA

RL-2023-107802706-APN-DNDA#MJ

Propietario: Centro Naval

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

Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina

Teléfono / WhatsApp 11 2404 7605

Conmutador: (+54 11) 4311-1011/16 int. 2107

E-mail: boletin@centronaval.org.ar

www.centronaval.org.ar



ÍNDICE

CARTA DEL DIRECTOR

3

CARTAS AL DIRECTOR

4

AL ARA SAN JUAN

5

LAS PARTICULARIDADES DE LAS UNIDADES NAVALES DE SUPERFICIE COMO INSTRUMENTOS DE LA POLÍTICA EXTERIOR DE LA NACIÓN

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro J. Tierno

6

FRANCISCO DE GURRUCHAGA, EL HOMBRE QUE DIO NACIMIENTO AL PODER NAVAL ARGENTINO

Doctor Mario G. Cordone Donnelly

20

ACUERDO DE DIVERSIDAD BIOLÓGICA MÁS ALLÁ DE LA JURISDICCIÓN NACIONAL

Capitán de Navío (R) Dr. Javier A. Valladaresy Capitán de Navío Mg. Ariel H. Troisi

34

DIFUNDIENDO CONFERENCIAS

LOS VALORES DEL ALMIRANTE BROWN

Capitán de Navío Gonzalo H. Nieto

38

CONTINUIDAD CULTURAL DE LATINOAMERICA

Teniente de Fragata (R) Miguel A. Groube

42

TRES TRISTES TRAGEDIAS

Profesor Alfio A. Puglisi

46

DOCTOR ALFIO AQUILES PUGLISI

49

VIAJE EN EL TIEMPO DE LA MANO DE JULIO VERNE

Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez

50

PANORAMA PESQUERO ARGENTINO EN EL ESCENARIO INTERNACIONAL

Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza y Contraalmirante (R) Alejandro Kenny

68

ESTELAS AJENAS

ATLÁNTICO SUR - 1982 - EL CONFLICTO DESDE LA ÓPTICA DE LAS PARTES ENFRENTADAS

Capitán de Fragata Sergio E. Donadio

78

LA CREACIÓN DE LA DEFENSA DE COSTA DE PUERTO MILITAR: ABASTECIMIENTO MARÍTIMO DURANTE SU CONSTRUCCIÓN

Teniente de Navío Sebastián M. D'Ursi

90

VALOR DE LA JUSTICIA PARA LA VIDA HUMANA

Capitán de Fragata Capellán (R) Alberto Zanchetta

98

PENSAR EL FUTURO AYUDA A ORIENTAR EL PRESENTE

Capitán de Navío IM (R) Miguel A. Troitiño

103

EL LICEO NAVAL MILITAR "ALMIRANTE GUILLERMO BROWN" Y LOS SUCESOS DE SEPTIEMBRE DE 1955

Magíster Luis F. Furlan

108

CEREMONIA DE HOMENAJE A SARMIENTO 11 DE SEPTIEMBRE DE 2024

118

• Los autores de los artículos publicados en el *Boletín del Centro Naval* son indefectiblemente responsables de su contenido y no reflejan obligatoriamente la opinión favorable o desfavorable del Centro Naval, que no comparte necesariamente los criterios vertidos, por lo que su interpretación queda a cargo de los lectores. Asimismo, el Centro Naval no se hace responsable por la aplicación de los contenidos de los artículos publicados.

• El *Boletín del Centro Naval* se reserva el derecho de propiedad de todos los artículos inéditos en él publicados, pero autoriza su reproducción parcial o total, con la condición de que se mencione, en forma clara, autor y fuente; eventualmente, para algunos artículos que serán expresamente identificados en su portada, se requerirá la autorización escrita del *Boletín*.

• Por limitaciones en el proceso de edición de la revista, resulta imposible publicar, en el futuro cercano, todas las colaboraciones recibidas, por lo que el Centro Naval se reserva el derecho de seleccionar, de acuerdo con criterios de oportunidad, equilibrio en la diagramación, grado de interés y afinidad con las finalidades del *Boletín*, aquellos trabajos que serán incluidos en los próximos números.

• El orden de aparición de cada artículo en un mismo número del *Boletín* no implica orden de preferencia alguno en cuanto a su importancia, calidad o amenidad; su ubicación será el resultado, simplemente, de la búsqueda de un adecuado equilibrio en la diagramación.

• El Centro Naval no asegura las condiciones, representaciones o garantías, expresas o implícitas, ni el contenido de todos los avisos publicados en sus páginas. Tampoco es responsable de cualquier daño directo o indirecto, o consecuente, que surja del uso de los productos o servicios, o de acciones u omisiones producidas en relación con la información contenida en esos avisos.

Estimados lectores:

Una vez más, ponemos en manos de nuestro público un nuevo ejemplar de nuestro querido Boletín.

En primer lugar, permítaseme un emocionado homenaje a dos profusos colaboradores que este año partieron a su fondeadero eterno: el Profesor Alfio A. Puglisi y el Contraalmirante Miguel Ángel Troitiño. Este número contiene emotivos homenajes a ambos y, en una curiosa vuelta del destino, una interesantísima colaboración del Capitán de Navío Troitiño, hijo del mencionado en segundo término.

En este ejemplar vamos a encontrar varios artículos interesantes, con información histórica poco conocida. El Capitán Tierno desarrolla, con algunos ejemplos y profundo nivel de detalle, el tema del empleo de las Armadas como instrumentos de la política exterior de la Nación, en un interesante aporte, no solo acerca de la historia de tales eventos, sino además con profundas reflexiones acerca de la política exterior.

En otro orden, el Dr. Mario Cordone Donelly presenta una biografía de Francisco de Gurruchaga, padre de nuestras incipientes flotas independentistas, con una profusión de información y análisis de fuentes descomunales, unida a la elegancia de su pluma ágil, que hace muy amena su lectura.

Rescatamos de la revista *Perspectivas* un excepcional análisis comparativo de los informes acerca del conflicto Malvinas que realizaron autores ingleses y nuestro informe Rattenbach. En él, el Capitán Donadio los desmenuza en búsqueda de analogías y divergencias, constituyendo un estudio de carácter único para el análisis de este conflicto.

El Teniente de Navío Sebastián D'Ursi presenta un aspecto muy poco conocido de la historia de la construcción de nuestro Puerto Belgrano: el abastecimiento por vía marítima durante su construcción. La detallada investigación que desarrolla y el estilo ameno de su redacción ameritan su lectura.

En “El Liceo Naval Militar ‘Almirante Guillermo Brown’ y los sucesos de septiembre de 1955”, el Magíster Luis Furlan detalla las acciones en el Río de la Plata y en la isla Santiago durante la Revolución de 1955, así como el traslado de los cadetes del Liceo a la ciudad de Montevideo. A partir de un trabajo de búsqueda de fuentes presenciales muy intenso, además de las fuentes documentales que las avalan, narra en detalle la tremenda experiencia que debieron afrontar esos jóvenes de entre 13 y 18 años que formaban el Cuerpo de Cadetes del Instituto. Las privaciones, peligros ciertos, incertidumbre y valor de la conducción en la adversidad contribuyen a dar al relato pinceladas de dramatismo.

En el artículo “Valor de la justicia para la vida humana”, el Pbro. Alberto Zanchetta presenta un breve ensayo sobre esta virtud, tema sobre el cual la Armada tiene doctrina sólida, experiencia de décadas y desarrollos académicos reconocidos. Emplea variados enfoques y, sobre todo, un vocabulario en nociones tales como liderazgo, comando, planeamiento, proceso de toma de decisiones, inteligencia; diferente al empleado por los textos doctrinarios al respecto, obligando al lector a una “gimnasia mental” para acomodarlos a los términos acostumbrados.

Completan este ejemplar dos artículos relacionados a la industria pesquera y la conservación de la biodiversidad en el océano y una serie de artículos que contienen interesantes reflexiones de carácter ético, anécdotas y misceláneas, siempre en el afán de aportar a la cultura marítima y naval de nuestros lectores

Con la edición digital, cada ejemplar que presentamos es como una carta en una botella lanzada al mar... nunca sabemos a quién llegará ni sus opiniones o reacciones ante la propuesta que presentamos. Es por eso que animamos a los lectores a expresar sus impresiones, intereses y preferencias a través de la dirección de correo electrónico director.boletin@centronaval.org.ar para poder mejorar en cada ejemplar.

Confío en que disfruten de su lectura.

Capitán de Navío (R) **Gabriel O. Catolino**
Director

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a los fines de rendir mi modesto reconocimiento y homenaje al Sr. Contraalmirante Miguel A. Troitiño a través de las páginas del *Boletín del Centro Naval* al tomar conocimiento de su fallecimiento el pasado 22 de mayo de 2024.

Tuve el privilegio de conocer al Sr. Almirante en 2002 en calidad de radioescucha de FM Cultura, cuando Miguel Ángel Troitiño era el conductor del programa *Debate Ciudadano* y presidía el Movimiento de Unidad Nacional. Para mí, fue un hallazgo encontrar en un medio de comunicación a alguien que nos hablaba de patria, valores, educación, familia e intereses nacionales.

El Almirante Troitiño me invitó a participar en su programa y en el Movimiento de Unidad Nacional. Participar tanto en el programa como en la citada asociación y las numerosas actividades impulsadas por la personalidad de Troitiño —siempre vinculadas a la defensa de los intereses nacionales y con el objetivo de proponer soluciones realistas para los problemas de la Argentina— fueron, sin ninguna duda, desde lo personal, una gran experiencia.

Cuando comencé a estudiar Derecho, tuve en la palabra del Almirante Troitiño un aliento permanente e incluso, por su intermedio trabajé un año como asesor en la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, lo cual fue una experiencia laboral única.

Conservo dos libros que el Sr. Almirante me regaló. Su obra *Tiempo de Volver*, a pesar de haber sido escrita en 1999, tiene plena vigencia, dado que los valores de la familia, la educación y la fe son pilares fundamentales para el desarrollo de una sociedad. Esta obra fue citada como bibliografía en dos notas de mi autoría publicadas por el *Boletín del Centro Naval* así como también en mi libro editado por IPN Editores. El otro libro es *El Hombre en Busca de Sentido*, del Dr. Viktor Frankl, médico austríaco sobreviviente del horror nazi. Una obra que, sin ninguna duda, me marcó en lo personal.

En *Tiempo de Volver* —que curiosamente descubrí que se vende en el popular sitio de ventas Mercado Libre— cuyo prólogo pertenece al escritor y periodista Carlos Manuel Acuña, autor de obras clave sobre la turbulenta década de 1970, pone de relieve la visión de su autor sobre la Argentina deseada, sobre bases realistas y pragmáticas, pero consciente de la realidad geopolítica y los intereses del país.

Troitiño nos dice: «Hoy la Argentina carece de tiempo para perder. Hablar de nuestra historia, revisarla, criticarla, juzgarla puede ser una tarea, pero no es “la tarea”».

Hace un verdadero llamado a las clases dirigentes y a la ciudadanía: «“La tarea” de nuestra generación de nuestro tiempo es recomponer con urgencia la argentinidad, enfrentar con soluciones la enorme cantidad de problemas que tenemos y, de esa manera, trazar el futuro». No se puede mandar sin rumbo o sin rumbo propio. Respecto de la idea de reconstruir nuestra identidad nacional, el Sr. Almirante nos decía: «significa descubrir, señalar, identificar todos los intereses, objetivos, cuestiones fundamentales en las que todos los argentinos coinciden, aquello que dio origen a la Patria...». En sus alocuciones y mensajes, Troitiño siempre hacía un llamado a la unidad nacional, a generar consensos y a buscar puntos de conexión.

Los jóvenes siempre generaron un hondo interés y preocupación en el Almirante Troitiño. Tenía una visión autocrítica, al señalar que los problemas de dicho sector, especialmente por la violencia y la intolerancia, eran consecuencia de una sociedad que miraba hacia otro lado. El camino para sacar a la juventud de las adicciones, que debe seguirse es la educación, recuperar el sentido de familia, el ejemplo que inspire a las generaciones venideras.

Vuelvo a recorrer las páginas de la obra de Troitiño. Esta se proyecta hacia el concepto de la Argentina deseada con una visión hacia el año 2020 (recordemos que el libro fue escrito en 1999) y tiene plena actualidad. Los principios básicos de la visión que tenía sobre la Argentina se fundamenta en la defensa de la dignidad del ser humano, la religión, la familia, las sociedades intermedias y el Estado. La obra nos habla de un escenario para 2020 muy similar al que vivimos actualmente, donde se destacan el ascenso de China y de India como actores de proyección regional y global, el interés de los Estados Unidos por el espacio Asia Pacífico y los conflictos derivados por razones étnicas, religiosas y económicas. Plantea el desafío de las migraciones masivas y el incremento de la brecha entre países pobres y ricos como motor de tensiones y de conflictos. En el plano tecnológico, anticipa el valor de los vehículos no tripulados y la robótica en las fuerzas militares.

En su análisis geopolítico, el Almirante preveía una serie de escenarios posibles, en los que se destaca uno de ellos, que vivimos actualmente con un liderazgo de los Estados Unidos que es cuestionado, su pérdida de habilidad para influir en los acontecimientos internacionales; los narcos-Estados; el auge del terrorismo; las migraciones masivas; la proliferación de armas y un mundo más caótico, donde las instituciones internacionales están en entredicho. La competencia por el control de los recursos estratégicos y críticos se hará manifiesta. En lo atinente a la Argentina, el Almirante resalta que el valor del Atlántico Sur, la Antártida y nuestros espacios australes cobrará inusitado interés por parte de actores extrarregionales.

En la visión planteada por Miguel A. Troitiño de la «Argentina deseada», destacamos la defensa de la institución familiar; el rol del Estado como promotor principal del desarrollo; el valor de las políticas sociales; la defensa de la cultura nacional y la educación; una política exterior presidida por la defensa de los intereses nacionales, donde el bloque del MERCOSUR tiene un valor central para contrarrestar las asimetrías de poder; la defensa del medio ambiente; el valor del desarrollo científico-tecnológico como factor de progreso; la regionalización y el ordenamiento territoriales. En otras palabras, nos habla de una verdadera estrategia nacional de desarrollo.

Estas líneas son mi modesto homenaje a quien fue en vida el Sr. Contraalmirante de Infantería de Marina Miguel Ángel Troitiño. Buen viaje a la eternidad. Señor Almirante: gracias por mostrarnos que otra Argentina es posible. Descanse en paz.

Dr. Jorge Alejandro Suárez Saponaro

Al ARA *San Juan*

Señor Director:

Le envío un poema de mi autoría, dedicado a los tripulantes del submarino ARA *San Juan*, que espero sea de su agrado. Es una gentileza de mi parte y puede ser usado por ustedes.

“Aligari” J. Ajlin

Glorioso submarino que tienes el alma
de nobles tripulantes,
navegando en el estelar cielo.
Glorioso submarino,
pequeña casa en el mar
donde ellos navegan
protegiendo a la Patria,
custodiando esas frías aguas.
Submarino argentino
no puedo olvidarte,
siento mucha pena
por tus tripulantes
en esas frías
y desoladas corrientes
sin una flor
que pueda recordarlos,
pues qué noble corazón
puede olvidarlos.
Ofrecieron sus vidas
en el peligro del mar
que los acogía
como una gota más.
¿En qué rumbo estarán cobijados
dentro de ese inmenso mar?
A todos esos valientes
Hombres y Mujeres de la mar
nobles de grandeza,
grandes marinos,
cuidando nuestra soberanía
no se los puede olvidar.
Te encontrarás cerca del cielo
querido ARA *San Juan*.

LAS PARTICULARIDADES DE LAS UNIDADES NAVALES DE SUPERFICIE COMO INSTRUMENTOS DE LA POLÍTICA EXTERIOR DE LA NACIÓN

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro J. Tierno



Portaaviones reabasteciéndose frente a Bahrein

Se analizará la participación de unidades navales de superficie, durante la última centuria, en eventos seleccionados (no son todas las actividades de este tipo desarrolladas en este lapso), mostrando cómo, en cada una de estas ocasiones en particular, la Política Exterior de la Nación pudo ser expresada de una forma concluyente.

Cada uno de los episodios analizados es absolutamente distinto de los restantes, dado que transcurren en períodos históricos diferentes y bajo circunstancias significativamente disímiles. Sin embargo, de su estudio surge la existencia de factores que resultan ser comunes en cuanto a expresar en forma inequívoca la postura de la Política Exterior de la Nación en dicho momento.

A tal fin, se han seleccionado:

- Los eventos derivados del accionar del crucero ARA *25 de Mayo* y el torpedero ARA *Tucumán* en las costas de la península ibérica entre los años 1936 y 1937, en el marco de la Guerra Civil Española.
- La participación de los destructores ARA *Espora* y ARA *Rosales* en aguas del Mar Caribe, en la llamada crisis de los misiles entre los Estados Unidos de Norteamérica y la Unión Soviética, entre los años 1962 y 1963.
- La intervención del destructor ARA *Almirante Brown* y la corbeta ARA *Spiro* en las operaciones denominadas Escudo del Desierto y Tormenta del Desierto, como parte de la fuerza multinacional destacada a la península arábiga y los Golfos Pérsico y de Aman, bajo mandato del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, con motivo de la ocupación de Kuwait por parte de Irak a principios de la década de 1990.



Corbeta ARA *Spiro*

El Capitán de Navío VGM (R) Alejandro José Tierno fue profesor titular de la Cátedra de Conducción de Fuerzas Navales, con funciones en el área Juegos de Guerra en la Escuela de Guerra Naval en el período 2001-2017. Se desempeñó como profesor Militar de la Escuela de Guerra Naval en 1988 y en la Escuela de Oficiales de la Armada en 1981 y 1982. Fue jefe del Departamento Evaluación y miembro vocal del Consejo Superior Universitario del Instituto Universitario Naval (1997).

Formación profesional: Licenciado en Sistemas Navales, Instituto Universitario Naval (1998); egresado del curso de Estado Mayor Naval en Academia de Conducción de las Fuerzas Armadas de la República Federal de Alemania (1986/8); Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval (1982).

Principales tareas desarrolladas como Oficial en Actividad: Jefe del Servicio de Análisis Operativo, Armas y Guerra Electrónica de la Armada entre 1991 y 1996. Comandante del cazaminas ARA *Formosa* (1983 y 1984), del destructor ARA *Almirante Brown* entre 1989 y 1991 (en el período, esta unidad participó en el Golfo Pérsico de las Operaciones de la Fuerza Multinacional conformada para la liberación de Kuwait) y de la Segunda División de Corbetas (1993).

Período 1936-1939. Guerra Civil Española

El gobierno del General Agustín P. Justo se destacó por sus esfuerzos en favor de la paz, en todos los ámbitos internacionales, durante un período histórico de fuerte inestabilidad. En 1933, dispuso la reincorporación de la Argentina a la Sociedad de las Naciones, de la que, durante el anterior gobierno de Hipólito Yrigoyen, se había retirado. Ese mismo año, viajó al exterior, algo inusual en la época para los mandatarios, a encontrarse con Getúlio Vargas en Brasil, para intentar estrechar los lazos comerciales con el país vecino. Visitó, también, de regreso a la Argentina, al mandatario uruguayo, Gabriel Terra.

La política exterior argentina, conducida por el canciller Carlos Saavedra Lamas, se encontraba activamente comprometida con el mantenimiento de la —en ese particular momento— frágil paz mundial. En tal sentido, Buenos Aires era, a instancias del gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, la sede donde se desarrollaba con un amplio temario la Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz, y el Canciller argentino se había hecho acreedor al Premio Nobel de la Paz por su participación en las tratativas que llevaron al término del conflicto del Chaco Paraguayo.

Mientras que en la Argentina se realizaba la mencionada Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz, en España se iniciaba la guerra civil. El 17 de julio de 1936, estalló uno de los conflictos internos más crueles y violentos de los vistos en tiempos modernos en Europa. Ese día fue el elegido para un golpe de Estado de las Fuerzas Armadas que derribaría al gobierno republicano de izquierda. No obstante, el golpe falló, y comenzó una larga guerra entre los sublevados y el gobierno. La crueldad de cualquier conflicto bélico interno fue agravada por los asesinatos y los ajustes de cuentas que ocurrían en la retaguardia de ambos bandos. Cualquier sospechoso de pensar diferente era fusilado, y, usualmente, su familia también.

Con asesinatos y ejecuciones por doquier, mucha gente identificada como no partidaria del gobierno o con enemigos personales ahora con poder buscó refugio en las distintas embajadas, entre ellas, la argentina.

Mientras que la opinión pública nacional, en clamorosas manifestaciones y demostraciones de ayuda, se expresó entusiastamente en favor de la lucha del pueblo español en defensa de la República, el gobierno argentino se cuidó de mostrar gesto alguno de apoyo ni a un gobierno legítimo ni a los que se levantaron en armas para combatirlo.

La situación en la península ibérica era caótica. El embajador argentino en España, Daniel García Mansilla, se encontraba en San Sebastián, a donde el gobierno se trasladaba en verano. Allí, en su casa particular, amparó a todo el que pudo llegar y a los que pudo rescatar negociando. Estaba aislado y sin contacto con la Argentina. El 13 de agosto, el gobierno republicano evacuó al Embajador y a los refugiados en su domicilio, en un vapor alemán, a territorio francés, donde quedó establecida la embajada.

En Madrid, a cargo de las instalaciones de la embajada, quedó el encargado de negocios Dr. Edgardo Pérez Quesada. Casi solo, fue alojando a los argentinos que se presentaban, a numerosos españoles y a gente de otras nacionalidades, especialmente latinoamericanos. Aparte, coordinaba la protección y el traslado de los refugiados a casas consulares de sus respectivas nacionalidades.

El gobierno republicano en Madrid de Manuel Azaña Díaz tenía buenas relaciones con los funcionarios de la embajada argentina y consintió en aplicar el derecho de asilo, respetando las propiedades y los vehículos de la representación como anexos a la embajada. Sin embargo, había numerosos grupos que operaban fuera del control de Azaña Díaz. También había diferencias legales que hacían complejo el tema de las nacionalidades. Pérez Quesada hizo varios malabares diplomáticos para considerar «argentinos» a españoles que tenían hijos o padres nacidos en la Argentina.

La complicada situación del Embajador y el hecho de que, para evacuar a los asilados, se dependía de buques extranjeros, llevó al presidente argentino Agustín P. Justo a decidir, a principios de agosto, el envío a España del crucero ARA *25 de Mayo* que, con apenas cuatro años de antigüedad en servicio, era prácticamente nuevo. Al mando del crucero estaba el Capitán de Navío D. Miguel A. Ferreyra. La prioridad era evacuar a los argentinos y a los latinoamericanos, pero no se rechazaría a nadie, como ya veremos.

El gobierno nacional argentino se manifestó en este período como un fervoroso impulsor de la paz, en una época caracterizada por una significativa y generalizada inestabilidad.

El ARA *25 de Mayo* llegó al puerto de Alicante el 22 de agosto, apenas poco más de un mes después de desatada la Guerra Civil. Operó en el Mediterráneo unos 118 días. Se establecieron inmediatamente los contactos con la delegación diplomática argentina, y el 27 ya zarpó con la primera tanda de los asilados. En septiembre volvió a evacuar otra tanda, pero la situación tras las líneas republicanas se complicaba, por lo que el presidente Justo ordenó que otra unidad saliera de urgencia a apoyar la evacuación. Esta fue el destructor ARA *Tucumán*, comandado por el Capitán de Fragata D. Mario Casari.



Crucero ARA *25 de Mayo*

Las órdenes dadas a ambas naves eran que no interviniesen en el conflicto, pero tenían total libertad para usar la fuerza a fin de proteger a los asilados y al personal de la embajada.

En el fondeadero frente a Alicante, se unieron las dos unidades el 5 de noviembre. Esa misma noche, la aviación nacionalista bombardeó el puerto. El ARA *25 de Mayo* forzó las máquinas para alejarse de la zona de combate, y esto generó chispas y humo negro que, desde la costa, fueron interpretados como que los argentinos disparaban a los atacantes. Esto y el generoso reparto de alimentos ayudó muchísimo a la popularidad de los argentinos entre la población republicana.

Rápidamente comenzó a notarse que el ARA *Tucumán* se destacaba, en particular, en esta tarea de evacuar gente. Fue en especial compleja la evacuación de los cuatrocientos asilados que estaban en la embajada de Madrid. Se intentaba sacarlos vía aérea desde octubre, pero las gestiones fracasaban. Finalmente, se los evacuó entre el 2 y el 4 de enero por tierra hacia Alicante y, de ahí, al ARA *Tucumán*, que los llevaría a Marsella.

En principio, la misión argentina no difería de la de las otras unidades navales que operaban en el área y evacuaban a todo el que tuviese permiso del gobierno español republicano para salir. No obstante, lo distintivo de la participación de las unidades argentinas era que las instrucciones que tenían, por parte de las autoridades nacionales, era salvar a todo el que se pudiese, independientemente del bando al que perteneciese o de su situación particular. Había muchos refugiados que jamás recibirían el visado, dada su importancia política, o que incluso eran buscados para ser ejecutados. Para estos, la única esperanza era llegar a las unidades argentinas.

Las palabras de un oficial argentino de la plana mayor del crucero ARA *25 de Mayo*, al dirigirse a uno de los refugiados, describen claramente la situación: «Sí, queremos salvarlo, como a todos los que se hallan en peligro. Nosotros salvamos a los insalvables. Los otros países embarcan a los que tienen documentación regular. Nosotros, a los abandonados de la suerte; pero necesitamos ser discretos. No podemos provocar abiertamente una violencia, perjudicial, sobre todo, para ustedes».

Los más variados subterfugios fueron usados para subir a estos «insalvables». Así, muchos llegaban al puerto y se tiraban al agua para nadar hasta los barcos o las lanchas argentinas. Un truco muy usado era el llamado «tripulación de refuerzo»: los marineros argentinos bajaban a tierra con dos uniformes puestos uno encima del otro y después vestían a algún asilado con uno y lo subían como marinero argentino. Un truco particular fue subir como un criminal buscado, con grilletas y ropa andrajosa, a un sacerdote.

Otro caso particular fue el de un fugitivo que llegó a la lancha perseguido por la policía, y los marineros tuvieron que arrancárselo al agente que quería bajarlo de la lancha. Hubo un par de jóvenes cuyas familias les cosieron disfraces de marinero argentino. Otra treta muy usada era esconderlos en los enormes canastos de verduras frescas que se compraban y subirlos a las unidades. A algunas mujeres, inclusive, las embarcaron disfrazándolas de prostitutas que iban a «trabajar» a bordo.

La misión de las unidades navales argentinas no difería de la de las otras, en general europeas, que operaban en el área. Lo distintivo era que, por las instrucciones que tenían, debían evacuar a cualquiera en peligro, independientemente del bando al que pertenecieran o su situación particular.

Torpedero *Tucumán*

La generosidad hacia las autoridades y hacia la gente del puerto era clave. Un paquete de cigarrillos y un guiño cómplice eran más efectivos que el mejor redactado documento diplomático. Muchos agentes del gobierno local tenían familiares que no estaban identificados con el bando republicano y tenían represalias, así que, a cambio de que los argentinos salvaran a algún pariente, hacían la vista gorda respecto de los restantes fugitivos.

La misión duró ocho meses. El ARA *25 de Mayo* rescató aproximadamente a 250 personas en tres viajes, y el ARA *Tucumán*, alrededor de 1240 personas en doce viajes; llegó a llevar a bordo hasta 200 refugiados, en un buque con alojamiento para una tripulación de solo 160 hombres. Entre los rescatados estaban el cuñado y posterior ministro de Francisco Franco, Ramón Serrano Suñer, y el entonces muy popular arquero de fútbol Ricardo Zamora.

Nunca se miró el grupo político o la importancia de la persona, y no era raro que enemigos mortales tuvieran que convivir a bordo. No se rechazó ni un solo pedido, y todavía varias ciudades españolas recuerdan estas unidades navales argentinas con calles nombradas en su honor.

El Capitán de Fragata Casari, comandante del ARA *Tucumán*, se destacó por utilizar su astucia y los subterfugios a su disposición para salvar a cientos de personas en uno de los momentos más delicados y complejos del siglo xx. En tal sentido, su habilidad diplomática y su estilo campechano pero firme en el seguimiento de las instrucciones recibidas del gobierno nacional fueron críticos.

En julio de 1937, ambos navíos regresaron a la Argentina.

En los episodios relatados, se muestra claramente la flexibilidad de las unidades de superficie intervinientes para exponer, sin lugar a duda, ante el mundo y el marco interno, la preocupación del gobierno argentino por la situación reinante en España, inmersa en una cruel guerra civil, sin tomar partido por ninguno de los bandos intervinientes.

Todavía varias ciudades españolas recuerdan estas unidades navales argentinas con calles nombradas en su honor.

Año 1962. Crisis de los misiles en Cuba

El despliegue de misiles que la ex Unión Soviética efectuó en Cuba durante el año 1962 puso en riesgo la paz mundial, pues empujó al mundo al borde de una guerra nuclear. Este conflicto ejemplifica de modo muy claro el período de guerra fría. Su particularidad reside en que se trata, por primera vez, de un conflicto surgido en el mismo continente americano, conflicto que constituyó una amenaza muy cercana —como nunca había existido— al territorio de los Estados Unidos y con grandes posibilidades de terminar como un enfrentamiento global con armas nucleares.

Previamente a este acontecimiento, debemos destacar, para poder interpretar el contexto de los hechos, la alineación ideológica de Fidel Castro, mandatario de Cuba, al bloque comunista en diciembre de 1961, lo cual llevó gran preocupación a la Casa Blanca y a la firme decisión del gobierno de los Estados Unidos de evitar que Cuba fuera un foco de irradiación de ideas revolucionarias en el continente americano.

Confirmada la presencia de misiles y de bombarderos soviéticos en Cuba, los Estados Unidos iniciaron un bloqueo naval a la isla. El órgano de consulta de la Organización de los Estados Americanos (OEA) comprometió su apoyo y llamó a que diversos países latinoamericanos participasen apoyando la causa y contribuyendo en la contención de una escalada militar cuyo signo distintivo era la introducción de los misiles soviéticos en la región.

El breve gobierno del Dr. José María Guido (562 días, desde el 28 de marzo de 1962 al 12 de octubre de 1963), considerado gobierno *de facto* por haber cerrado el Congreso Nacional,

Destructor ARA *Rosales*
en el Caribe



se caracterizó por su inestabilidad, causada, a su vez, por la alta injerencia de los mandos militares en las decisiones políticas y los continuos planteos de ese origen. En un año y medio de gobierno, tuvo cinco ministros de Economía, seis ministros del Interior, cinco ministros de Relaciones Exteriores y cuatro ministros de Defensa.

Desde el comienzo del gobierno del Dr. Guido y hasta el 5 de octubre de 1962, se desempeñó como Ministro de Relaciones Exteriores el Dr. Bonifacio del Carril. Lo sucedió, tras su renuncia, motivada por un vuelco de la lucha interna del ejército en favor de los «azules», el embajador Carlos Muñiz.

Le tocará al Ministro Muñiz pilotear las presiones derivadas de la acentuación del aislamiento contra Cuba y la crisis de los misiles, con la mayor escalada de tensión nuclear de la posguerra entre los Estados Unidos y la Unión Soviética.

La política de conciliación y de autonomía relativa llevada adelante por el inmediatamente anterior gobierno del presidente Arturo Frondizi fue abandonada. Con Guido y Muñiz, la Argentina acompañó de manera más fluida los pasos de Washington y la convocatoria a una nueva Reunión de Consulta de acuerdo con los términos del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), y así lo detallaron prontamente a los respectivos ministros de Ejército, Teniente General Benjamín Rattenbach, Marina, Almirante Carlos Kolungia, y Fuerza Aérea, Brigadier Eduardo Mc Loughlin, que supervisaban los asuntos importantes de gobierno. La resolución de la OEA, aprobada el 23 de octubre de 1962 en Washington, sancionó oficialmente el bloqueo a Cuba, y nuestro país anunció de inmediato el envío al Caribe de unidades navales para colaborar con lo que se definía como «la defensa del continente».

Además del envío de las dos naves, el gobierno anunció la participación en el bloqueo militar contra Cuba a través de fuerzas combinadas de la Aeronáutica y el Ejército, que no llegó a concretarse. El presidente de los Estados Unidos de Norteamérica John Fitzgerald Kennedy agradeció el respaldo argentino en una carta a Guido, fechada el 22 de noviembre.

Con la participación de naves de los Estados Unidos de Norteamérica, la Argentina, Venezuela y la República Dominicana, se logró conformar la Fuerza Naval Combinada Latinoamericana-Norteamericana de Cuarentena N.º 137, comúnmente conocida como Fuerza de Tarea N.º 137. La fuerza naval combinada operó desde Chaguaramas en la isla Trinidad con la misión de vigilar el tráfico mercante, aéreo y submarino, y debió cubrir un área marítima de más de 500 millas náuticas.

Sancionado el bloqueo a Cuba, nuestro país anunció de inmediato el envío de unidades navales para colaborar con lo que se definió como «la defensa del continente» en uno de los episodios más críticos de la denominada Guerra Fría.

Correspondió a la entonces Segunda División de Destruccioneros de la Flota de Mar proyectar al mar Caribe las unidades ARA *Rosales* y ARA *Espora*. Una tercera unidad, el destructor ARA *Almirante Brown*, por hallarse en reparaciones, no pudo ser partícipe de la misión.

El 28 de octubre de ese año, tan solo cinco días después de promulgada la correspondiente resolución de la OEA y tras el saludo del presidente de la nación, Dr. José María Guido, las naves zarparon de la Base Naval Puerto Belgrano rumbo al Caribe, a las órdenes del Comandante de División, el entonces Capitán de Navío D. Constantino G. Argüelles. Luego de recalar en dos oportunidades para reabastecerse de combustible y navegando a alta velocidad, ambos destructores arribaron el 8 de noviembre a la estación naval estadounidense de Chaguaramas.

En los primeros días de noviembre, la observación aérea estadounidense constató que buques soviéticos retiraban el armamento nuclear desplegado en Cuba. El 20 de noviembre, el gobierno de los Estados Unidos puso fin a sus patrullajes navales. Dos días después, el Kremlin informó al régimen de Castro que su presencia militar en la isla quedaría limitada al uso de armas convencionales.

Luego de las negociaciones presididas por el Secretario General de la ONU y llevadas a cabo entre los países involucrados, la URSS acordó desmantelar y retirar sus misiles instalados en Cuba. El 21 de noviembre, el destructor ARA *Rosales* navegaba hacia la zona de su segunda patrulla, cuando se ordenó oficialmente poner fin al bloqueo naval.

El 5 de diciembre, la Fuerza de Tarea N.º 137 fue disuelta y, tras cincuenta y dos días de permanencia en el área de operaciones y más de 12 500 millas navegadas, ambos destructores regresaron finalmente a la Base Naval de Puerto Belgrano.

Luego de las negociaciones presididas por el Secretario General de la ONU y llevadas a cabo entre los países involucrados, la URSS acordó retirar sus misiles instalados en Cuba.

Período 1990-1991. Fuerza Multinacional de Interdicción Marítima en el Golfo Pérsico

A partir del 25 de setiembre de 1990, el destructor ARA *Almirante Brown* y la corbeta ARA *Spiro* constituyeron el que entonces se denominó Grupo de Tareas (GT) 88.0, para operar en la crisis que se desarrollaba en el Golfo Pérsico.

En julio de 1990, Irak reavivó una vieja disputa territorial con Kuwait, su aliado durante la recientemente finalizada guerra con Irán, y denunció que la excesiva producción de petróleo de este país estaba perjudicando su economía. El 2 de agosto, tropas iraquíes invadieron Kuwait y tomaron rápidamente todo el país; luego, lo incorporaron como una provincia, alegando los derechos existentes a partir de cierto grado de dependencia administrativa de Kuwait respecto de Bagdad hasta comienzos del siglo xx, mientras toda esta región formaba parte del Imperio Turco.

En aquel verano boreal en el que las tropas iraquíes invadieron Kuwait, hacía solo meses que había terminado la larga y cruenta guerra entre Irak e Irán, caído el muro de Berlín, lo cual permitió la reunificación de Alemania, y aún subsistían como Estados integrados la Unión Soviética y Yugoslavia, y la muy reciente disolución del Pacto de Varsovia había llevado a Francis Fukuyama a anunciar lo que denominó el «Fin de la Historia».

Hasta ese momento, el enfrentamiento bipolar había mantenido un frágil equilibrio en el que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, frente al casi habitual veto de unos u otros de sus miembros permanentes, carecía de ejecutividad y mantenía estructuralmente acotadas sus posibilidades de acción.

Sin embargo, extinguida la Guerra Fría, el entendimiento mutuo de la Comunidad Internacional parecía permitir que, por fin, actuara el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, con todo su peso ético y político, como resorte último e inapelable en la erradicación de la fuerza como medio para dirimir diferencias.

Ante la flagrante violación al derecho internacional que implicaba la invasión al Emirato de Kuwait, una serie de disposiciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, aprobadas en casi todos los casos por unanimidad, interpretó la reacción condenatoria general de la comunidad internacional.

Debe tenerse en cuenta que la pretendida anexión de Kuwait como una nueva provincia de Irak, impuesta por una abrumadora mayor fuerza militar, no solamente hacía referencia a antecedentes históricos jurídicamente indefendibles, sino que violaba en forma flagrante el artículo 2.º de la Carta de las Naciones Unidas, en cuanto a que prescribe a sus miembros abstenerse de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado.

Así, la Resolución N.º 660 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas del mismo día 2 de agosto condenó la invasión iraquí y pidió la inmediata retirada de sus tropas del Emirato; cuatro días después, la Resolución N.º 661 imponía un embargo total al comercio con Irak, y la Resolución N.º 662 del 9 de agosto exigía la retirada de las tropas iraquíes y la restitución de la soberanía kuwaití.

Finalmente, la Resolución N.º 665 del 25 de agosto exhortaba a los Estados miembro que cooperaban con el gobierno de Kuwait, y que están desplegando fuerzas marítimas en la región, «a que utilicen las medidas proporcionadas a las circunstancias concretas que sean necesarias, bajo la autoridad del Consejo de Seguridad, para detener el transporte marítimo...».

Esta sucesión de resoluciones incrementaba paulatinamente su carácter coercitivo y buscaba mostrar la voluntad de la comunidad internacional de forzar a Irak a retrotraer la anexión forzada de Kuwait.

En los considerandos de sus resoluciones, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas hacía permanentemente hincapié en que:

- Ante todo, actuaba a pedido del gobierno legítimo de Kuwait.
- Accionaba en virtud de sus responsabilidades, derivadas de la Carta de las Naciones Unidas, respecto del mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales.
- Actuaba de conformidad con el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, es decir, que lo hacía ante «la existencia de... una amenaza a la paz, quebrantamiento de la paz o acto de agresión...», adoptando medidas «...para restablecer la paz y la seguridad internacionales»; estando dentro de sus atribuciones, determinar «...qué medidas serán tomadas», incluidas, entre estas medidas, «la interrupción total o parcial de las relaciones económicas y de las comunicaciones, así como la ruptura de relaciones diplomáticas» y, en caso de que estas medidas se mostrasen insuficientes, desarrollar por medios militares «...la acción que sea necesaria para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales. Tal acción podrá comprender demostraciones, bloqueos y otras operaciones ejecutadas por fuerzas aéreas, navales o terrestres de miembros de las Naciones Unidas...».
- Sus resoluciones respondían al derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un Estado miembro, previsto en el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas.
- Los Estados que desplegaran fuerzas en el área lo harían en respuesta a sus compromisos como miembros de las Naciones Unidas, bajo la autoridad de su Consejo de Seguridad y cooperando con el gobierno de Kuwait.

Una serie de disposiciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas interpretaron la reacción condenatoria general de la comunidad internacional a la ocupación del Emirato de Kuwait, y detallaron las medidas tendientes a su cese.

La coalición militar resultante incorporó a sus filas tropas y unidades de las más diversas procedencias, incluidas, como ejemplo, fuerzas de la mayoría de los países árabes, entre los que se contaban Arabia Saudita, Siria y Egipto, y países africanos, como Senegal.

El alistamiento de los buques que componían el GT 88.0 para la campaña se efectuó en no más de dos semanas, y la travesía hasta entrar al área de operaciones, cruzando el Canal de Suez, se desarrolló en otras cinco semanas.

Ambos buques se incorporaron a la llamada Fuerza de Interdicción Marítima, formada por las Armadas de doce países. Esta fuerza de interceptación operaba en dos áreas distintas, para verificar el cumplimiento del embargo dispuesto por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas al tráfico que transportaba mercancías con destino a Irak y el ocupado Kuwait. La primera de estas áreas estaba ubicada en el Mar Rojo septentrional y el Golfo de Aqaba; la segunda, en la que operaron los buques argentinos, comprendía los Golfos de Omán y Pérsico.

Habiendo mencionado el número de países que enviaron fuerzas navales a la región, es conveniente individualizarlos: la Argentina, Australia, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, los Estados Unidos de Norteamérica, Francia, Italia, Noruega, los Países Bajos y el Reino Unido de Gran Bretaña.

El tráfico marítimo de la zona era muy intenso. El puerto de Dubai, en los Emiratos Árabes Unidos, concentraba desde la antigüedad el tránsito de mercancías de todo el Medio Oriente. A esto se sumaba un número calculado entre 400 y 500 embarcaciones de madera, de diseño tradicional en la zona, denominadas dhow. Estas embarcaciones estaban entonces equipadas con modernos y potentísimos motores, que les permitían desarrollar velocidades superiores a los 20 nudos. Con un desplazamiento que oscilaba entre las 50 y las 150 toneladas, surcaban permanentemente las aguas del Golfo Pérsico, dedicadas a la pesca artesanal y al transporte de mercaderías entre los distintos puertos de la región.

La Fuerza de Interdicción Marítima quedó conformada por un número variable de unidades en los Golfos de Omán y Pérsico que osciló entre 100 en noviembre y 170 en febrero; pero la suma de buques de escolta, es decir destructores, fragatas y corbetas, nunca excedió los 45. En un escenario tan extendido y con diversas tareas que debían cumplirse, la cantidad de escoltas nunca fue excesiva, y durante los meses de enero y febrero, ni siquiera fue suficiente.

Establecidos el marco geográfico y las fuerzas navales participantes, es conveniente puntualizar las distintas tareas que cumplió el grupo de tareas argentino.

Se pueden distinguir claramente dos períodos diferenciados, desde la llegada de las unidades al área de operaciones y hasta el 15 de enero de 1991, se operó cumpliendo el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N.º 1871/90, en las tareas impuestas a través de la Resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas N.º 665, que requería utilizar «...las medidas proporcionadas a las circunstancias concretas que sean necesarias... para detener el transporte marítimo... a fin de inspeccionar y verificar sus cargamentos y destinos» y asegurar la aplicación de las disposiciones relativas al embargo impuesto a Irak.

Para esta tarea, el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, trabajando en coordinación con el Ministerio de Defensa, estableció el tipo de actividades que desarrollarían los buques y emitió las directivas de carácter político que debían observar.

A partir de estas directivas producidas por el Ministerio de Relaciones Exteriores e impuestas por el Ministerio de Defensa, el Comandante de

El alistamiento de los buques para la campaña se efectuó en no más de dos semanas, y la travesía hasta entrar al área de operaciones, cruzando el Canal de Suez, se desarrolló en otras cinco semanas.

Dhow



Operaciones Navales asumió el comando operacional del grupo de tareas, emitió las órdenes de operaciones ajustadas a dichas directivas y estableció las llamadas reglas de empeñamiento, que regulaban en detalle el tipo de actividades que desarrollarían los buques, incluidas las normas para el uso de la fuerza, de ser requerido. El Grupo de Tareas 88.0 quedó, así, bajo su única y exclusiva autoridad.

Los objetivos políticos, el empleo operativo de los medios y el derecho internacional establecen límites muy estrechos en las reglas de empeñamiento. En esta ocasión, las reglas de empeñamiento tenían dos virtudes muy preciadas: no requerían comunicaciones urgentes con el escalón superior en Buenos Aires y, con su flexibilidad, no imponían un cerco demasiado estrecho.

La dependencia y la subordinación de las unidades de los distintos países respondieron, con la excepción de un par de ellos, a las respectivas autoridades nacionales.

Las coordinaciones entre los diferentes grupos de tarea nacionales que actuaban en el área se efectuaban a través de reuniones periódicas de sus comandantes, acompañados generalmente por algunos integrantes de sus Estados Mayores. Estas conferencias eran presididas en forma alternativa por uno de los comandantes del Grupo de Tareas, quien oficiaba, a su vez, de anfitrión.

Así, la primera reunión se celebró en setiembre a bordo del buque insignia francés, la siguió otra en octubre a bordo de una unidad de Gran Bretaña, el mes siguiente fue el turno de los Estados Unidos, en diciembre le correspondió presidir la conferencia al comandante del Grupo de Tareas de los Países Bajos y, en enero, al canadiense.

Lo más notable de estas conferencias fue, paradójicamente, la relativa poca necesidad de coordinar acciones, procedimientos o técnicas. Es evidente que el carácter naval implica algo más que una profesión común; es también un lenguaje, un carácter y un sentimiento.

A lo largo de seis meses, entre el 15 de agosto de 1990 y el 15 de enero del año siguiente, la Fuerza Naval Multinacional verificó un número aproximado de seis mil buques mercantes. De ellos, quinientos sesenta fueron interceptados por el destructor ARA *Almirante Brown* o la corbeta ARA *Spiro* durante los tres meses que van desde su llegada al área de operaciones a comienzos de noviembre hasta el 15 de enero. Esta cuota, alta frente al total, se debió primordialmente a las áreas elegidas por el Grupo de Tareas argentino, que se fijaron en la boca oriental y occidental del estrecho de Ormuz, angostamiento de paso obligado para todos los buques que transitan por la zona.

La efectividad del embargo puesto en vigor por casi la totalidad de los gobiernos de los países miembro de las Naciones Unidas se puso en evidencia al analizar la cantidad mínima de barcos mercantes que fueron encontrados sospechosos de querer violar la Resolución N.º 661 que impuso el embargo al comercio con Irak: solo veintidós en el semestre. De estos, solo cuatro intentaron resistir de algún modo la inspección de las unidades navales a las que les tocó actuar, lo que obligó a un uso limitado de la fuerza para que aceptaran ser desviados a otros puertos. Los buques argentinos nunca hallaron inconvenientes en el cumplimiento de su tarea y encontraron en la mayoría de las ocasiones una excelente y cordial colaboración por parte de los capitanes de los barcos mercantes interceptados.

Durante este período, además, se continuó intensificando el adiestramiento, tanto individual como de conjunto, con los otros buques que operaban en el área, hasta alcanzar el nivel que permitiera afrontar con seguridad el futuro que se vislumbraba. Así, se participó en ejercitaciones tácticas y de armas con buques de las armadas de Italia, Australia y los Estados Unidos.

La efectividad del embargo se puso en evidencia al verificar la cantidad mínima de barcos mercantes que fueron encontrados sospechosos de querer violarlo.



Destructor ARA
Almirante Brown tomando
puerto en Dubai

En cada entrada a puerto, las tripulaciones argentinas recibieron, por su corrección en el trato, una muy cálida distinción de parte de las poblaciones locales.

Cada doce o catorce días, el destructor o la corbeta, en forma alternativa, tomaban puerto por tres o cuatro jornadas. Se efectuaba entonces el reaprovisionamiento de víveres, se realizaba mantenimiento y, cuando resultaba posible, se descansaba.

Una razón del servicio obligó a entrar en contacto con una de las más conocidas tradiciones árabes: el regateo. Para su sorpresa, las tripulaciones encontraron que podían adquirir en los bien provistos comercios locales muchos de los insumos que resultaban imprescindibles para la operación del buque, solo que no siempre era simple encontrar el negocio que disponía de la exacta junta, bolillero o transistor requeridos. Por ello, muchas veces fue

necesario dedicar horas, de las escasas de puerto, a estas tareas. Sin embargo, una vez ubicado el repuesto deseado, comenzaba una larga y amistosa discusión, cargada siempre de humor y de sutilezas, muchas veces utilizando un muy elemental y gutural inglés por parte de ambos partícipes, hasta que se llegaba a un acuerdo respecto del precio a abonar. En esta tarea, los oficiales y los suboficiales a quienes les tocó actuar mostraron siempre una habilidad notable.

A partir de fines de noviembre, la apreciación era que, desgraciadamente, la disuasión materializada por el embargo comercial no hacía mella en la voluntad de las autoridades iraquíes, y la lucha armada sería prácticamente ineludible.

Una nueva Resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, la 678 del 29 de noviembre, imponía una fecha límite, el 15 de enero de 1991, para que Irak restituyera la soberanía de Kuwait.

Las acciones bélicas se producirían, entonces, entre el 15 de enero y mediados de marzo, época en que la llegada de las tormentas de arena y el calor, por un lado, y el Ramadán, por otro, introducirían en las operaciones militares factores de difícil control.

Sin dejar de lado que la ansiada pero ya poco probable solución pacífica pudiese surgir en algún momento, el aspecto crucial y definitorio del conflicto quedaba reflejado en el párrafo de la Resolución N.º 678/90 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que expresaba:

Autoriza que los Estados utilicen todos los medios necesarios para hacer valer y llevar a la práctica la Resolución N.º 660/90 (es decir, la liberación de Kuwait) y todas las Resoluciones pertinentes que siguieron para restablecer la paz y la seguridad internacionales en la región.

Cuando una institución como las Naciones Unidas utiliza dentro de su estudiada y ajustada fraseología diplomática una expresión como «emplear todos los medios», solo queda como conclusión que se emplearían las armas.

Así se llegó al fin de la primera quincena de enero. La iniciación de las hostilidades marcó un cambio en el tipo de operaciones que se desarrollarían. Sin dejar de cumplimentar las eventuales tareas de verificación de embargo en el ahora ya muy raleado tráfico mercante en la zona, y luego de promulgada por el Congreso de la Nación la ley correspondiente, el Grupo de Tareas argentino comenzó a ejecutar las siguientes tareas:

- Mantener expeditas las líneas marítimas de comunicación para las unidades de las otras fuerzas que operaban en el área,

- Apoyar a dichas fuerzas y
- Escoltar el tren logístico de esas fuerzas.

Este último quehacer consistía básicamente en brindar protección a los numerosos buques tanque y de transporte de munición que reaprovisionaban diariamente a los grupos de batalla que operaban en el interior del Golfo Pérsico.

El tren logístico recorría tres etapas. La primera, desde puertos en Japón, las Filipinas, los Estados Unidos o Europa, finalizaba en un área en el Golfo de Omán, inmediatamente al sudeste del estrecho de Ormuz y cercano al puerto de Fujairah.

La segunda etapa llevaba, pasando por el estrecho de Ormuz, hasta un área de espera situada en la región sudeste del Golfo Pérsico, aproximadamente entre el puerto de Dubai y la península de Qatar. Finalmente, el último tramo llegaba al interior del Golfo, zona donde operaban los distintos grupos de batalla.



Destructor ARA
Almirante Brown entrando
al Canal de Suez

Como se mencionó anteriormente, la cantidad de escoltas era limitada, por lo cual y dada la relativa baja amenaza existente en el mar Arábigo y el Golfo de Omán, la primera etapa del tren logístico se efectuaba sin escolta de superficie. En el segundo tramo, a través del estrecho de Ormuz, las unidades auxiliares eran acompañadas por escoltas de Italia, España y Dinamarca, mientras que, en la última etapa, brindaban protección los buques australianos, canadienses, neerlandeses y argentinos.

Existían, básicamente, tres formas de amenaza: la aérea, la de superficie y la de minas navales. El nivel de cada una de estas amenazas fue variando a medida que avanzaba el conflicto.

La percepción de la capacidad de ataque aéreo del bando iraquí sobre la Fuerza Naval Multinacional fue significativa al comienzo. El número de aeronaves con que contaba era muy elevado; muchas de ellas eran capaces de lanzar los numerosos misiles de nuestro conocido Exocet AM-39 existentes en sus arsenales. No obstante, luego de un par de incursiones sobre el Golfo, con el resultado de cuatro aviones atacantes derribados por interceptores, la Fuerza Aérea de Irak no volvió a volar sobre las aguas y comenzó, luego, a evacuar parte de sus aeronaves a Irán, donde quedaban internadas.

Cabe destacar que, en las dos oportunidades señaladas y en otras dos falsas alarmas, el apresto de todas las unidades fue la denominada «alarma roja»; ante un ataque con armas de largo alcance, todos los buques, independientemente de su pabellón, eran un blanco potencial.

En el área, la identificación, el reconocimiento y la vigilancia aérea eran completos y estrictos. Al iniciarse las hostilidades, las compañías de aeronavegación desviaron sus rutas, y los países neutrales, en particular Irán, fueron notablemente cuidadosos de anunciar con suficiente anticipación sus cautelosos movimientos aéreos. En síntesis, no existía un objeto en el aire que no fuese reconocido, controlado e informado.

La amenaza de superficie, materializada por lanchas misilísticas de Irak y las capturadas que habían pertenecido a la marina kuwaití, fue rápidamente neutralizada. Persistió la incertidumbre ante la presencia de los cientos de dhows ya mencionados, sobre algunos de los cuales podrían haber sido montadas armas portátiles con capacidad para producir, desde cortas distancias, daños de cierta importancia en las unidades navales.

Esta amenaza fue una de las que causó mayor preocupación. Distinguir entre pacíficos pescadores que se obstinaban en continuar con sus tareas ignorando lo que acaecía a su

Iniciadas las hostilidades, la tarea desarrollada consistía en brindar protección a los numerosos buques tanque y de transporte de munición que reaprovisionaban diariamente a los grupos de batalla que operaban en el interior del Golfo Pérsico.



Destructor ARA
Almirante Brown
tomando puerto en
Emiratos Árabes Unidos

Finalmente, en los últimos días de febrero, durante las brevísimas entradas a puerto, las tripulaciones pudieron apreciar la inocultable alegría de los ciudadanos kuwaitíes que se encontraban refugiados en los Emiratos, ante las noticias de la liberación del territorio de su patria.

alrededor, simples contrabandistas ansiosos de no encontrarse con autoridad alguna, correctos patrones de cabotaje y posibles fuerzas irregulares ejecutando operaciones sutiles fue una dura prueba, en la que las tareas militares y diplomáticas se ejecutaban conjunta e ininterrumpidamente.

La tercera amenaza, la del minado iraquí, tuvo inicialmente un bajo nivel, representado por los campos defensivos sembrados frente a las costas kuwaitíes, en el extremo septentrional del Golfo. No obstante, la aparición de minas que se habían soltado de sus muertos por la acción del mar, por errores en su sembrado o diseminadas así deliberadamente flotando a la deriva, constituyó la señal de la existencia de una preocupante amenaza.

Un cuidadoso estudio de las condiciones hidrometeorológicas permitía obtener una diaria previsión de la posible deriva de las minas e, inmediatamente antes de la puesta del sol, se efectuaba una búsqueda con los helicópteros sobre la zona de navegación nocturna prevista.

Finalmente, en los últimos días de febrero, las tripulaciones de las unidades navales en el área, durante las brevísimas entradas a puerto, pudieron apreciar la inocultable alegría de los ciudadanos kuwaitíes que se encontraban refugiados en los Emiratos ante las noticias de la liberación del territorio de su patria.

Muy pocos días después, el 2 de marzo, comenzó el repliegue escalonado de las unidades del Grupo de Tareas 88.0. Finalizadas las tareas de imposición de la paz, la corbeta ARA *Rosales* y el transporte ARA *Bahía San Blas* tomaban la posta en el área, en tareas adecuadas a la nueva situación.

El 25 de abril de 1982, arribó el destructor ARA *Almirante Brown* a Puerto Belgrano; un mes después, lo hizo la corbeta ARA *Spiro*; a través de siete y ocho meses navegando, y 45 000 millas recorridas por cada unidad, la República Argentina había, una vez más, utilizado los medios de superficie de su Armada en escenarios lejanos, mostrando la ductilidad del uso de los medios navales como instrumentos de la política del país.

La campaña desarrollada en esta oportunidad denotó una prolongada permanencia en una región en profunda crisis, dosificando el compromiso contraído desde operaciones combinadas no beligerantes hasta el empleo de las unidades en tareas de apoyo y protección de fuerzas en combate.

Y esto fue realizado manteniendo estrictamente las líneas de comando nacionales, con mínimo preaviso, sin necesidad de acuerdos bilaterales previos para la permanencia y el estacionamiento en suelo extranjero y sin crear interferencias significativas a población civil alguna.

Conclusiones

En todos estos casos, las unidades navales de superficie, por sus características, actuaron como muy particulares elementos del poder militar de la nación y constituyeron eficientes vectores comunicacionales para expresar con flexibilidad, pero inequívocamente, ante la

comunidad internacional y la opinión pública interna, un determinado mensaje acerca de la política exterior del país.

Cada uno de los casos someramente descriptos ocurrieron en períodos históricos distintos y en circunstancias muy diversas, tanto por la situación internacional dominante como por la política nacional que se pretendía mostrar, ante el resto del mundo, por un lado, y ante el público interno, por el otro.

Esto se logró, además, a partir de muy cortos plazos, mensurables en días, entre la toma de la decisión política, por un lado, y la zarpada de los buques para dirigirse al área geográfica de conflicto, por otro, lo que mostraba la disponibilidad del medio.



Destructor ARA
Almirante Brown

Su flexibilidad queda claramente demostrada en la variedad de tareas ejecutadas en cada caso, con distintos niveles de compromiso nacional. Por ejemplo, en el caso de la campaña del Golfo Pérsico, iniciada como una tarea de preservación de la paz a través de una interdicción marítima del comercio hacia Irak, clara tarea enmarcada en el Capítulo VI de la Carta de las Naciones Unidas, Arreglo pacífico de controversias, culmina participando activamente en operaciones previstas en el Capítulo VII: Acción en caso de amenazas a la paz, quebrantamientos de la paz o actos de agresión de dicha Carta.

Independientemente del sistema de comando y control adoptado, que ha evolucionado sensiblemente en el período de casi cien años considerado, en todos los casos las tareas fueron enmarcadas y ejecutadas siguiendo las instrucciones emanadas de las autoridades nacionales, con dependencia directa.

Asimismo, en todos los casos, las tareas desarrolladas se ejecutaron sin necesidad de acuerdos bilaterales previos para la permanencia y el estacionamiento en suelo extranjero y sin crear interferencias significativas a población civil alguna. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Mario Oscar Orrillo y Leandro Ramón Gurina, *Misiones de Paz de la Armada Argentina*, Buenos Aires, Secretaría General Naval, 1999.
- Guillermo Delamer, Guillermo Oyarzábal, Guillermo J. Montenegro, Jorge Bergallo y Haroldo Santillán, «Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia», Parte 3, *Boletín del Centro Naval* N.º 830, 2011.
- Sara Nuñez de Prado Clavell y Javier Rodríguez Abengozar, «La quinta columna y el cuerpo diplomático en la Guerra Civil española», *Revista de Historia Contemporánea* N.º 19, 2019.
- Oriol Riart Arnalot, «Diarios personales de combatientes como fuente para el estudio de la Guerra Civil española. Pasado y memoria», *Revista de Historia Contemporánea* N.º 20, 2020.
- Tomás Merino, «El asilo diplomático y naval argentino durante la guerra civil española. Los marinos argentinos del torpedero *Tucumán* y del crucero *25 de Mayo* en 1936/1937», *Boletín del Centro Naval*, N.º 844, 2016.
- Raymond Arond, «La guerra fría y la crisis de los misiles en Cuba», *Política Exterior*, N.º 3, 1987.
- Álvaro Gutiérrez Zaldívar, «La Marina argentina en las operaciones militares multinacionales desarrolladas en el Golfo Pérsico en respuesta a la invasión, por parte de Irak, del Emirato de Kuwait», *Boletín del Centro Naval*, N.º 860, 2023.
- Emilio Osseas, «Negociaciones internacionales previas a la guerra del Golfo Pérsico», *Boletín del Centro Naval*, N.º 811, 2005.
- Omar Rodríguez Ferrer, «Una singular costumbre: ir donde le manden y hacer lo que corresponda (Operación Alfil)», *Boletín del Centro Naval*, N.º 761, 1991.
- Eduardo A. Rosenthal, «La Armada Argentina en el Golfo Pérsico», *Boletín del Centro Naval*, N.º 763, 1992.

En todos los casos analizados, las unidades navales de superficie actuaron como eficientes vectores comunicacionales para expresar, ante la comunidad internacional y la opinión pública interna, un determinado mensaje acerca de la política exterior del país.

FRANCISCO DE GURRUCHAGA, EL HOMBRE QUE DIO NACIMIENTO AL PODER NAVAL ARGENTINO

Doctor Mario G.
Cordone Donnelly



I-Introducción

Aunque constituya una obviedad expresarlo, quienes nos dedicamos al estudio de la historia en general y la historia naval en particular debemos reafirmar la idea de que, aunque trascendentales hechos acaecidos a lo largo de los tiempos hayan sido protagonizados por militares y, al parecer en principio, producidos *sólo por ellos*, si hacemos el esfuerzo de adoptar una visión más amplia o integradora veremos que los protagonistas fueron, también, otros personajes.

En algunos casos, eran conocidos por la historia, como políticos, estadistas y estrategias civiles, y en otros, desconocidos, como simples ciudadanos integrantes de una ciudad o una nación que se alinearon con el propósito de los líderes políticos o militares para contribuir con su esfuerzo, lo que muchas veces implicó penurias y, algunas veces, recompensas al logro de los objetivos trazados por los líderes de su tiempo y lugar, y sobre los que ya no quedan casi registros de la historia en particular; se han desvanecido de esta como por el soplo del viento del tiempo.

No obstante, en todo caso sí nos queda un vislumbre del *alma* o *sentir* de tal o cual pueblo. Valgan como ejemplos: no podemos saber quiénes eran o qué hicieron en particular hace dos mil trescientos cincuenta años los habitantes de la montañosa Macedonia, tampoco qué sucedió hace dos mil doscientos años en Roma y, aunque ha pasado menos tiempo aún, tampoco podemos saber qué hacían hace ciento diez años en Arabia los integrantes de un clan de beduinos en el desierto. No obstante, sí conocemos el *alma* de cada pueblo, su *sentir* en el momento histórico crucial que les tocó.

Todos esos habitantes o ciudadanos son seres anónimos que han desaparecido de la historia. Sin embargo, sin todos ellos, jamás los políticos, estadistas y militares que conformaron la historia de esas naciones hubieran quedado en ella. Así, sin la contribución de los habitantes de Macedonia, Filipo II primero y luego su hijo Alejandro, y sus generales Parmenión, Antígono y Crátero jamás hubieran vencido en Gránico, Gaugamela e Hidaspes, lo cual dio origen al helenismo. Sin la abnegación y el grandísimo amor por su patria de los anónimos ciudadanos romanos —que, desde el más rico hasta el más pobre, contribuyeron en la hora crítica más decisiva cuando Cartago estuvo a punto de vencer a Roma— jamás Escipión el Africano hubiera vencido luego definitivamente a Aníbal en Zama, lo cual hizo que Roma, de una forma u otra, perdurara por siempre, mientras que Cartago solo hoy vive en los libros de historia. Sin la templanza y la resistencia a los padecimientos propios de la dura vida en el desierto de centenares de integrantes de nómades tribus árabes y su afán por liberarse del yugo otomano, jamás Lawrence de Arabia y los estrategas del Imperio Británico, que así lo proyectaron, hubieran tenido éxito en derrotar, tal como lo hicieron, al Imperio Turco, debilitándolo enormemente hasta prácticamente reducirlo a la actual Turquía.

Así, aunque no en detalles particulares, podemos conocer de manera general el comportamiento de cada pueblo en los momentos cruciales de su historia. Esas masas de seres

El doctor Mario Gabriel Cordone Donnelly se recibió en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Rosario.

Realizó el curso de posgrado en Historia Naval en la Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina.

Es integrante del Instituto Nacional Browniano, filial Rosario; integrante de la Reserva Naval Fuera de Servicio de la Armada Argentina y exintegrante de la Cátedra de Filosofía del Derecho de la Facultad de Derecho de la UNR. Como tal, ha participado en congresos nacionales e internacionales sobre Estrategia Jurídica como expositor de la Historia Militar y la Estrategia Militar. Fue miembro del Centro de Investigaciones en Filosofía Jurídica de la Facultad de Derecho de la UNR, por el cual ha publicado, en el Número 55 de la *Revista Investigación y Docencia*, su trabajo «La estrategia naval del gobierno de Domingo Faustino Sarmiento».

anónimos, esos *pueblos*, en definitiva, se alinearon con el objetivo estratégico planteado por sus líderes, y esos seres desconocidos por la historia ayudaron en el accionar trazado por aquellos, por tener en claro que ese ideal que debía alcanzarse o materializarse iba a favorecer sus intereses particulares. Dicho de otro modo, por saber que coincidían los intereses particulares con el interés vital de cada una de esas naciones o pueblos.

Ahora bien, decíamos más arriba que también existieron *otros protagonistas* hacedores de la historia que —aunque pareciera que fueron los militares los causantes originarios de los grandes sucesos— tuvieron una gran participación. Estos protagonistas de la historia son los denominados *hombres de Estado*: gobernantes, legisladores, ministros, funcionarios, etcétera, que, si bien son más conocidos que el anónimo pueblo o masa poblacional del Estado del que se trate (en cualquier tiempo y lugar), no por ello suelen ser más conocidos que quienes protagonizaron los triunfos militares propiamente dichos.

Un riguroso criterio ético de abordar la historia obliga a reconocer que, sin el accionar de estos, jamás los militares habrían logrado su cometido. Ello nos lleva a afirmar que las páginas de la historia en general y también las de nuestro particular objeto de estudio, la historia naval argentina, fueron escritas no solo por los heroicos militares que se batieron dispuestos a entregar su vida en todas nuestras conflagraciones, sino también por *funcionarios civiles* que aportaron su incommensurable trabajo, su elevada energía y su infatigable labor en pos de los más vitales objetivos estratégicos que se buscaba alcanzar, por ejemplo, el nada más ni nada menos que trascendental momento histórico de permitir el nacimiento de la República Argentina.

Este trabajo pretende reivindicar la memoria de un personaje histórico que pertenece al grupo de héroes que entregaron su vida no con las armas, sino con su magna obra detrás del campo de batalla naval.

Este trabajo pretende reivindicar la memoria de un personaje histórico que pertenece a este grupo de héroes que entregaron su vida no con las armas, sino con su magna obra detrás del campo de batalla naval. Se trata de una figura tan grande como ignorada por la gran mayoría de nuestro pueblo. Quizá poco estudiada y conocida en los ambientes académicos, pero que en el contexto actual bien merece el esfuerzo de ser recordada y traída al presente, no solo por las enormes consecuencias que su trabajo tuvo en nuestro pasado, sino porque también, y tal vez a modo metafórico, su obra nos sirva como la luz de un faro que nos ilumine para superar los escollos que como Nación nos acechan en el «tempestuoso mar con oscura noche» que equivalen al presente que nos toca transitar.

II-Una batalla decisiva

Para entender mejor la vida y obra de este hombre trascendental de nuestra historia, viajemos mentalmente en el tiempo y situémonos en un acontecimiento que —por sus consecuencias— fue decisivo en la historia de la edad contemporánea.

Fecha: lunes 21 de octubre de 1805. Ubicación: Cabo Trafalgar, Océano Atlántico, algunas millas náuticas frente a las costas de España.

Al amanecer de ese día, más de setenta navíos de guerra anotaron en sus libros de bitácora la formación y la aproximación para una batalla naval que fue indeleble en la historia de las tres naciones que la protagonizaron: por un lado, la poderosa Inglaterra y, por otro lado, las aliadas Francia y España. Muchos de esos libros terminarían junto con el navío al que pertenecían en el fondo del mar, luego de ser acribillados por la artillería naval adversaria, y se perderían junto con la vida de miles de marinos.

La flota aliada franco-española, al mando del almirante francés Pierre Charles de Villeneuve, que zarpó un día antes de la bahía de Cádiz dispuesta a romper el bloqueo inglés hacia el sureste, cambió su derrota y, horas antes del encuentro con la flota británica, navegó con rumbo norte, estando barlovento hacia el oeste, recibiendo el viento por las bandas de babor.



Batalla de Trafalgar

Esta flota combinada se componía de treinta y tres navíos de línea y unas pocas fragatas que, en navegación, comprendían una columna que se extendía por 5 millas náuticas.

En el centro de esa columna, se encontraba navegando el navío de línea más grande y poderoso jamás construido, apodado por los españoles «el escorial de los mares», el *Santísima Trinidad*, de 140 cañones al mando de quien luego sería el virrey protagonista en los sucesos que desembocarían en la revolución de mayo: el Capitán de Navío Baltasar Hidalgo de Cisneros.

Al promediar las 10 de la mañana, Cisneros dio órdenes estrictas a todos sus oficiales subalternos y tripulación de prepararse para el combate, pues la flota británica al mando de los Vicealmirantes Horatio Nelson y Cuthbert Collingwood, que navegaba con viento de popa, se aproximaba por barlovento y caía de modo «perpendicular» a la formación aliada, con lo cual los ingleses efectuaban la innovadora táctica de «cortar la T».

A bordo del coloso español, su capitán Cisneros contaba con un oficial de la Real Armada que, con el rango de Teniente de Fragata, era su oficial ayudante: Francisco Bruno de Gurruchaga y Fernández Pedroso, que había nacido en Salta, en el entonces virreinato español del Río de la Plata hacía treinta y ocho años, y que, desde los ocho, se encontraba viviendo en España, donde había sido enviado para educarse. Había estudiado en el Seminario de Nobles de Madrid y luego egresado de la Universidad de Granada con el título de Bachiller en Derecho y Jurisprudencia; posteriormente, representaría la próspera

A bordo del navío español *Santísima Trinidad*, se encontraba como oficial ayudante de la Real Armada Francisco Bruno de Gurruchaga.



Batalla de Trafalgar



Gurruchaga había sido enviado, desde pequeño, a estudiar en España y, una vez adulto, representaba la Casa Comercial de su padre en Cádiz, donde tomaría contacto con las cuestiones del mar y nacerían sus conocimientos náuticos.

y rica casa comercial de su padre en Cádiz, donde indudablemente tomaría contacto cercano con las cuestiones del mar y nacerían sus conocimientos náuticos, de ahí su entrada y servicio en la Real Armada Española.

El ataque inglés a la flota combinada franco-española se inició a las 11.40 h de la mañana de aquel día. Nelson, a bordo del HMS *Victory*, atacó sin dudar los poderosos navíos *Santísima Trinidad* y *Bucentaure*, navío insignia francés. Casi dos horas después, a las 13.30, herido mortalmente por un tirador del navío francés *Redoutable*, falleció a las 16.30 h de esa tarde. No obstante, a pesar de perder a su comandante, la flota británica, gracias a *un mejor alistamiento de sus naves*, que contaban con los últimos adelantos tecnológicos (como llaves de fuego accionadoras de los cañones y las bombas de achique de doble émbolo), a *un superior adiestramiento* (más días de navegación y más rigurosidad en el entrenamiento naval de las tripulaciones, lo que se reflejaba en una cadencia de disparo superior) y a *su mejor y agresiva táctica* (caer perpendicularmente para cañonear los navíos adversarios por popa, su parte más expuesta e indefensa, para ocasionarles mayores daños, táctica ya aplicada por Rodney en 1782, en la batalla naval de Les Saint, y por el propio Nelson en la batalla naval del Cabo San Vicente, en 1797), logra vencer a la flota combinada franco-española.

Es cierto, no podemos negar que el heroísmo y el sacrificio de algunos navíos y marinos españoles en dicha batalla escribieron páginas de imborrable gloria para la Real Armada. No debemos soslayar el excelente desempeño que en ella tuvo el propio Cisneros al comando del *Santísima Trinidad*, quien, aun tras ser gravemente herido, desde una cubierta inferior dirigió el combate simultáneamente contra cuatro navíos ingleses, como el *Leviathan*, el *Africa*, el *Neptuno* y el *Conqueror*, hasta que estos, tras cañonearlo fuertemente, hicieron que a las 14.20 h quedara desarbolado completamente el «escorial de los mares». También hay que destacar el desempeño de Federico Carlos Gravina que, a bordo del *Príncipe de Asturias*, resultó herido y perdió un brazo, cuya herida terminaría matándolo meses más tarde. Y finalmente, el de Cosme Damián Churrucá quien, a bordo del *San Juan Nepomuceno*, enfrentó a seis navíos ingleses y que, tras ser alcanzado por una bala de cañón que le seccionó la pierna, falleció ante la admiración de sus adversarios ingleses.

El propósito de este trabajo no es analizar minuciosamente esa trascendental batalla sobre la cual se han escrito prestigiosísimos libros, sino tan solo mencionar las consecuencias que ella tuvo para nuestro objeto de estudio: la historia naval argentina.

Vista con el prisma del tiempo transcurrido y en retrospectiva, podemos percibir, desde nuestro presente, la historia como una serie lógica y consecencial de acontecimientos que, enlazados como causas, produjeron tal o cual efecto o consecuencia, y solo es con ese sentido que este trabajo menciona esa batalla. Sin embargo, lo hacemos percibiendo la historia como un *proceso*, más que como un *suceso* particular o aislado.

En primer lugar, porque de modo general, Trafalgar —en el contexto de las guerras napoleónicas— le dio a Gran Bretaña el título de potencia naval indiscutida, y esta dominó, durante casi un siglo y medio después, todos los mares del mundo. Esto, sumado a su revolución industrial y luego de vencida definitivamente la Francia de Napoleón Bonaparte en Waterloo, en 1815, le otorgó las bases para ser la potencia hegemónica del siglo XIX. No obstante, específicamente luego de Trafalgar y a causa de su éxito, vendrían las invasiones inglesas al Río de la Plata (primera expedición al mando de Popham y Beresford en 1806, y segunda expedición al mando de Whitelocke en 1807), las cuales serían el primer hito en el camino recorrido a nuestra emancipación, porque le dieron a Buenos Aires conciencia de su propio poder y determinación al rechazarlas.

En segundo lugar, porque a pesar de que para realizar este trabajo consultamos el Archivo Histórico de la Real Armada Española, Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, solicitándole si tenía información respecto de la foja de servicios, calificaciones o desempeño del oficial naval Francisco de Gurruchaga durante la batalla de Trafalgar, me respondieron que *no tenían ningún tipo de información*, que remitirían mi consulta. A los pocos meses, me respondió otro Archivo Histórico de la Real Armada, el Instituto de Historia y Cultura Naval, con un breve documento que *solo certifica la participación de Gurruchaga en Trafalgar* como oficial ayudante de Cisneros, pero sin mayores precisiones. Tras obtener una lista de los oficiales y tripulantes muertos y heridos graves y leves en dicha batalla, entre los cuales no se encuentra el mencionado, podemos animarnos a concluir que esta batalla también tuvo trascendentales consecuencias para nuestra historia en general y naval en particular.

Ello se debe a que, específicamente en torno a la persona de Francisco de Gurruchaga, no podemos aseverar cómo se puso a salvo luego del hundimiento de su nave, el *Santísima Trinidad*, durante la tempestad que se desató en el océano luego de la batalla y que hizo irse a pique a muchos navíos maltrechos, tampoco podemos corroborar si fue tomado prisionero en un navío inglés o si, por el contrario, llegó a España por ser rescatado por otro navío español, lo cual constituiría ello un auténtico problema o vacío en la investigación histórica. Sin embargo, podemos imaginarnos que, sin dudas, sus ojos percibieron hechos que mostraron la crudeza de la guerra: los heridos, la sangre, las explosiones, la muerte, pero también las cualidades superiores de los seres humanos, como la entrega, el heroísmo y la abnegación. No obstante, fundamentalmente por los hechos que a continuación veremos y que constituyen su grandiosa obra y aporte a nuestra historia, podemos afirmar que percibió la importancia del poder naval y cómo este es necesario para que una nación logre sus objetivos de toda índole.

La batalla naval de Trafalgar tuvo importantes consecuencias, no solo para la historia mundial, sino también para nuestra historia en particular.

III-El regreso a su patria

En el año 1807, Napoleón Bonaparte, emperador de los franceses, invadió España. En ese momento, los jóvenes americanos que se encontraban en la península —entre ellos, el propio Gurruchaga y su amigo José Moldes, José de San Martín, Juan Martín de Pueyrredón, José Matías Zapiola y Simón Bolívar— creyeron que había llegado la hora en que América podía levantarse para conquistar su independencia. Preocupados de que los franceses se apoderaran también de las colonias españolas en América, en razón de la delegación del poder que el rey español Fernando VII había hecho en favor de José Bonaparte, hermano del emperador Napoleón, formaron sociedades secretas tras solicitar, al efecto, la ayuda de la propia Inglaterra, y comenzaron a movilizar sus energías en ese sentido.

De este modo, en la propia España comenzó a gestarse la Revolución de Mayo, puesto que en esas reuniones secretas se trazaron y ampliaron sus objetivos y se canalizaron los esfuerzos para el triunfo final. Sin embargo, estas actividades secretas no escaparon a la vista de las autoridades y sucedió que la policía imperial, al tanto de algunas reservadas informaciones al respecto, se lanzó a la persecución y captura de todos estos sospechosos comprometidos.



Cabildo de Salta

Gurruchaga logró escapar de Madrid junto a Moldes y Pueyrredón, gracias a la artimaña de disfrazarse de conductor de un carro tirado por caballo, en actitud de salir de paseo fuera de la ciudad y, de esa manera, lograron llegar a Sevilla, donde comenzaron a reunirse con los demás conjurados. De Sevilla, se dirigieron a Cádiz y se embarcaron en la fragata *Castillo* con rumbo a Buenos Aires.

Gurruchaga llegó finalmente a desembarcar en el puerto de Buenos Aires el 7 de enero de 1809; regresó a su patria después de treinta y tres años de ausencia. Se encontró un breve tiempo en Buenos Aires,

pero luego se dirigió a su natal Salta *a preparar los acontecimientos que sobrevendrían*; llegó a ella en abril de 1809. Su presencia *fue decisiva* para alistar los ánimos revolucionarios, a tal punto que se ha afirmado que la noticia de la revolución del 25 de mayo de 1810, cuando al mes siguiente (en junio de 1810) llegó a Salta, no sorprendió a muchos. Ello se debió en gran medida a la influencia de Gurruchaga y el grupo de abogados salteños que bregaban por ese objetivo, porque fueron precisamente estos abogados los que, en 1810, precipitaron el pronunciamiento de Salta por la causa de la revolución. El cabildo de Salta, el 19 de junio de 1810, fue el primero en apoyar la revolución estallada en Buenos Aires cuando, en el peor momento, el foco contrarrevolucionario surgido con Liniers en Córdoba, sumado a la vacilación de las restantes intendencias del Alto Perú, dejaban casi huérfana y solitaria a Buenos Aires y su proclama independentista. Debido a ello, a Gurruchaga se lo ha apodado el «apóstol de la emancipación americana».

Gurruchaga fue elegido por el Cabildo de Salta como diputado para representarla ante la Junta de Gobierno que se había creado en Buenos Aires tras la Revolución de Mayo.

Luego de imprevistos acontecimientos, como un serio conflicto entre el Cabildo de Salta y el Gobernador Isasmendi y tras la llegada de Feliciano Chiclana a Salta, quien fue designado gobernador interino, el 29 de agosto de 1810 se reunió el Cabildo de Salta, y todos sus miembros dieron su voto para diputado por el mismo por el Doctor Francisco de Gurruchaga, para que *representara a su pueblo ante la Junta de Gobierno* que se había creado en Buenos Aires tras la revolución de mayo. El 5 de octubre de 1810, Gurruchaga dirigió a los habitantes de Salta y sus distritos subordinados su célebre Proclama, donde emanaban sus ideas independentistas, que había traído de España en 1809 tras treinta años de ausencia, en donde conjugaba la filosofía del pensador español Francisco Suárez sobre el «poder temporal» que pertenece al pueblo mismo y que no tiene origen divino ni absoluto, corriente que en la península ibérica floreció en el siglo XVI, con la llamada «escuela del derecho natural» iniciada por Fray Francisco de Vitoria, que se inspiraba en las enseñanzas de Santo Tomás de Aquino. Al día siguiente, el 6 de octubre de 1810, Gurruchaga aceptó el cargo, tomó juramento y se dirigió a Buenos Aires.

El 17 de diciembre de 1810, después de la batalla de Suipacha, Francisco de Gurruchaga presentó su poder a la Junta como diputado para esta. Seguidamente, procederemos a abordar el núcleo u objeto de este trabajo: su aporte a la historia naval.

IV-Creador de la primera y de la segunda escuadrillas de la Armada Argentina

A partir del 18 de diciembre de 1810, Francisco de Gurruchaga desempeñó como diputado por Salta las funciones de *vocal* de la junta gubernativa a la que se había incorporado. Por su experiencia adquirida estando en España, sobre todo por sus conocimientos marinos y su intervención en la batalla de Trafalgar, sus colegas de la Junta lo designaron para encomendarle la grandiosa tarea de *formar una Marina Patria*.

La situación que se vivía por esos días era muy preocupante, pues la revolución de mayo se hallaba enormemente amenazada porque, si bien se había logrado el primer triunfo



Primera Escuadra de la Armada Argentina

militar en Suipacha y los ejércitos de tierra se internaron en el Alto Perú y Paraguay, el poder naval español se encontraba intacto en el Río de la Plata. Este río estaba bajo el entero dominio naval de España, debido a que los oficiales de la Real Armada no se habían plegado a la gesta emancipadora de Buenos Aires y permanecían fieles a la corona en su apostadero naval de Montevideo, ciudad donde los españo-

les tenían su cuartel general, por lo que podían, de ese modo, poner en jaque el levantamiento. La Junta consideraba entonces indispensable y urgente la necesidad de auxiliar a Belgrano, que había marchado con su ejército al Paraguay, y de defender el Río de la Plata e interiores de la flota española y de cortar el envío de socorros desde Montevideo hacia el gobernador realista del Paraguay.

Montevideo era, pues, un peligro formidable, porque era asiento de la flota española y de un no menor ejército de línea y, además, punto de llegada de cuantos ejércitos y auxilios bélicos pudieran enviarse desde España en favor de la causa real. El gobierno español de Montevideo había declarado rebelde y traidor al de la Junta de Buenos Aires y, tras entrar en guerra, las naves realistas, sin rival alguno en las aguas del Plata, Paraná y Uruguay, asolaban las costas de los ríos, producían asesinatos y saqueos en las poblaciones ribereñas, y dificultaban las comunicaciones con el ejército de Belgrano, que se hallaba en operaciones en el Paraguay.

En tal situación, era preciso oponer a la escuadra realista una escuadra; como se oponía por tierra, un ejército a su ejército. Pero la revolución de mayo no tenía esa flota, y para salvarse era preciso formarla de la nada, salir con ella y decidir el dominio de las aguas. Pues el ejército de tierra, si bien triunfante, llegaba a Montevideo sin poder apoderarse de la plaza, porque se lo impedían sus muros llenos de defensores, lo cual hacía que lo que se denominaba «el sitio» de Montevideo no fuera realmente tal, porque la ciudad tenía la comunicación libre por agua.

Para su tarea de crear la primera escuadrilla naval —que Gurruchaga aceptó abnegadamente— se encontró con *tremendos obstáculos*, no solo aquellos provenientes de los casi inexistentes recursos pecuniarios, sino, además, por la carencia de astilleros, maderas de construcción, enseres navales, operarios y, sobre todo, de reclutas y marinos, puesto que los recursos humanos de ese entonces parecían tener profundo rechazo a las cuestiones del mar.

Sin embargo, desplegando *su infatigable energía, gran patriotismo y celo en el bien público* que lo distinguían, *en breves meses hizo el prodigio de crear de la nada*, luchando infatigablemente con tantos obstáculos en un medio tan hostil, la primera escuadrilla de la patria. Así, anduvo incansablemente, habló, negoció y discutió con cuanto propietario de barcos se cruzaba en su camino. Tanta vehemencia puso Gurruchaga en su cometido que ordenó utilizar para armar las naves hasta los cañones que extrajo de los rincones de un desmantelado parque donde permanecían arrumbados hacía más de medio siglo por considerárselos inservibles. Y consiguió que tres buques quedaran armados en pie de guerra y fueron bautizados con los nombres simbólicos de *Invencible* (goleta de 164 toneladas de desplazamiento, armada con 12 cañones y 66 hombres de tripulación, comandada por el marino de origen maltés Teniente Coronel Juan Bautista Azopardo, que había sido designado, además, comandante de toda esa escuadrilla), *25 de Mayo* (bergantín de 180 toneladas de desplazamiento, armado con 18 cañones y 108 hombres de tripulación, puesto bajo el comando del marino de origen francés Hipólito Bouchard) y *Americana* (balandra de 35 toneladas de desplazamiento, armada con 3 cañones y 26 hombres de tripulación, al

Por sus conocimientos marineros y por su intervención en la Batalla de Trafalgar, lo designaron para encomendarle la grandiosa tarea de formar una Marina Patria.

mando de Ángel Hubac). Los nombres simbólicos de las naves querían expresar que «la causa de América es *Invencible* desde el 25 de Mayo».

Fue el propio Gurruchaga quien, tras subir a bordo de la *Invencible*, le entregó a Azopardo la orden de operaciones para esta escuadrilla, al zarpar el 10 de febrero de Buenos Aires. Gurruchaga abordó la *Invencible* y arengó a la tripulación que ocupaba sus puestos a la subordinación y al cumplimiento del deber, y deseó a todos la mayor felicidad en nombre de la patria. La misión de la escuadrilla era prestar apoyo logístico al ejército de Belgrano, cortar los auxilios que desde Montevideo los realistas pudieran enviarle al Paraguay y tenía órdenes de abatir todo buque procedente de Montevideo que la interceptara.

El 2 de marzo de 1811, esta escuadrilla se encontró a la altura del —en ese entonces— pueblo de San Nicolás de los Arroyos con una escuadra española compuesta de marinos de avezada experiencia y siete naves de guerra que se hallaban en clara superioridad respecto de las naves patrias, todas ellas bajo el mando del experimentado marino español Jacinto de Romarate. A las 9 de la mañana de aquel día, los cañones tronaron por primera vez para la marina de guerra de nuestra naciente nación, que tuvo su bautismo de fuego. Hubo un intenso y sangriento combate entre estas escuadras que se prolongó hasta horas de la tarde. Los navíos españoles que navegaban con viento de popa por estar barlovento en el cuadrante sur, es decir el viento soplabla desde el sur, consiguieron avanzar y acercarse lentamente a nuestros navíos, que estaban al norte de aquellos a sotavento y, haciendo uso de su superioridad táctica y numérica, superando incluso varaduras, consiguieron dejar fuera de combate la balandra *Americana* y el bergantín *25 de Mayo*, por lo que solo quedó la goleta *Invencible* en una frenética y desigual lucha. Posteriormente, Azopardo intentó hacerla explotar para que no cayera en manos enemigas, pero al final, a pesar de su heroísmo, desistió al compadecerse de la vida de sus heridos y se rindió a Romarate al atardecer, tras ocasionarle 12 muertos y 16 heridos a los españoles, mientras que 41 hombres murieron en favor de la causa revolucionaria aquel día en las aguas marrones del Río Paraná. Azopardo tuvo que soportar condena en España y estuvo preso en las peores condiciones hasta que, en 1820, fue liberado para regresar al Río de la Plata.

Esta victoria táctica de los españoles sobre nuestra primera escuadrilla naval tuvo algunos limitados efectos estratégicos, como el dominio transitorio de los ríos interiores y que

Fue el propio Gurruchaga quien le entregó a Azopardo la orden de operaciones para esta escuadrilla, y arengó a la tripulación que ocupaba sus puestos a la subordinación y al cumplimiento del deber, y deseó a todos la mayor felicidad en nombre de la patria.



Combate de San Nicolás de los Arroyos. Óleo de Emilio Biggeri

el ejército de Belgrano quedara sin su apoyo logístico, por lo que luego fue derrotado en Tacuarí. Sin embargo, y de ahí la enorme importancia de este combate como antecedente en nuestra historia naval, a pesar de que en San Nicolás no se pudo alcanzar el éxito de la misión, esa derrota sembraría las semillas de nuestra futura victoria estratégica definitiva en el ámbito naval sobre España en el Río de la Plata, porque San Nicolás les mostró a todos nuestros primeros dirigentes *que necesitábamos contar con el adecuado poder naval para hacer valer nuestra soberanía*. Y enseguida, Francisco de Gurruchaga, conocedor de esa verdad aprendida en Trafalgar y ratificada en su mente en San Nicolás, comenzó a preparar una segunda escuadra, más potente y mejor que la primera.

La Junta, olvidando su derrota naval y deseosa quizá de vengarla, recurrió nuevamente a la loable e incansable actividad del vocal comisionado de marina, Don Francisco de Gurruchaga, que nuevamente, en agosto de 1811 y tras vencer gravísimas dificultades financieras, comenzó a adquirir diversos barcos con el objeto de armarlos para la guerra. Y así, quedaron alistados para operar los siguientes navíos: *Hiena* (bergantín —conocido como *Queche*— de 300 toneladas de desplazamiento, armado con 15 cañones y una tripulación de 80 hombres, comandado por Tomás Taylor y que luego sería apresado por los españoles y llevado a Montevideo, y en 1814 fue uno de los navíos con los que se enfrentó Brown), *Santo Domingo* (sumaca armada con 12 cañones, sin datos de su desplazamiento y tripulación), *Nuestra Señora del Carmen* (goleta de 12 toneladas de desplazamiento, armada con 8 cañones y 30 hombres de tripulación) y dos cañoneras, una fálúa y un lanchón de auxilio, que totalizaban siete naves y 38 cañones, con unos 300 marinos de tripulación. También se elevó la nómina de los oficiales de marina que conservaban sus despachos respectivos y que aún podían servir en la escuadra patria; así, volvieron a estar entre los oficiales de mayor renombre de esta segunda escuadrilla naval Hipólito Bouchard y Ángel Hubac.

En la formación de la segunda escuadrilla naval, Gurruchaga se vio ayudado en su labor organizativa por Benito Goyena, por el ciudadano norteamericano Pío White y por el marino de idéntica nacionalidad Tomás Taylor. En lo particular, Gurruchaga *empeñó su fortuna personal* en la formación de esta segunda fuerza. Esta segunda escuadra naval luego *fue la base de la escuadra* con que, en casi tres años, Brown se destacó como militar. Si bien estos navíos, en los años en que Gurruchaga fue comisionado de marina, no actuaron en combate definitivo, contribuyeron sin lugar a dudas a afirmar nuestra nacionalidad y soberanía y sirvieron para que no se repitiera el bombardeo de Buenos Aires por unidades españolas; en gran medida, ese poder naval sirvió para firmar también el efímero Tratado de la Concordia entre Buenos Aires y Montevideo en octubre de 1811.

Cabe aclarar que, durante su cometido, Gurruchaga tuvo el apoyo indiscutido de su casi paisano Cornelio Saavedra, quien desde su alto puesto en la Junta apoyaba las iniciativas del diputado salteño.

En los últimos meses como vocal comisionado de marina, provisto de un gran sentido de justicia, Gurruchaga se encargó de defender con tesón el legítimo derecho a cobrar de los oficiales y los tripulantes de los navíos a los que la Junta les adeudaba la paga por sus servicios. También lo hizo en favor de proveedores de suministros y reparaciones a los navíos, a quienes se les debían sus pagos, y puso en ello el mismo empeño que Brown manifestó al respecto tiempo después, cuando se encontró incorporado como comandante militar. En ese contexto, gestionó y presionó mediante justas cartas y comunicaciones a las autoridades supremas para que ello se cumpliera.

Gurruchaga siguió desempeñándose como encargado de marina hasta fines de noviembre de 1811 y se desligó de los asuntos relativos a la Marina de Guerra por habérselo designado en la Administración de Correos de Salta; regresó a su ciudad natal en época coincidente con la invasión realista de 1812 por el ejército al mando de Pío Tristán y también con la

La Junta, olvidando su derrota naval de San Nicolás y deseosa de vengarla, recurrió nuevamente a la loable e incansable actividad de Gurruchaga, que una vez más, y tras vencer gravísimas dificultades financieras, comenzó a formar una segunda escuadra.

llegada a esa provincia del Ejército de Manuel Belgrano dispuesto a enfrentarla y rechazarla, tal como sucedió en la batalla del Campo Castañares al año siguiente en 1813.

En ese entonces, al percibir que los hombres del ejército de Belgrano estaban pobremente pertrechados o equipados, y siendo poseedor de un riquísimo comercio, Gurruchaga no dudó en vaciar literalmente sus depósitos para darles calzado, mantas y frazadas a los soldados de Belgrano, todo ello sin el más mínimo lucro ni la más exigua ganancia, con lo que perdió gran parte de su capital, como cuando, de su propio bolsillo, solventó los gastos del armado de nuestras primeras escuadras.

V-A modo de conclusión: Francisco de Gurruchaga, paradigma de legislador en materia de defensa nacional

Aunque algunos hayan afirmado que en realidad quien adquirió los tres navíos de nuestra primera escuadrilla naval fue el español Juan Larrea, a quien Gurruchaga luego reemplazó como vocal comisionado de marina, lo cierto es que, de haber así sucedido efectivamente, esas naves jamás hubieran podido constituir una «armada», porque se hallaban «desarmadas», y fue por la propia labor, energía y celo en el bien público puesto por Francisco de Gurruchaga que *esas naves llegaron a estar efectivamente alistadas para el combate*, y constituyeron una pequeña, pero al fin escuadrilla de combate.

Además, más allá de una posible discusión en torno a la «naturaleza jurídica» de la función desplegada por Francisco de Gurruchaga respecto de si fue una atribución propia del Poder Legislativo por su carácter de diputado representante de un pueblo del interior, tal como fue designado por su provincia de origen, Salta. O si acaso fue una facultad propia del Poder Ejecutivo que, como vocal de marina, se asemejaría luego a las posteriores figuras de Ministro de Guerra y Marina y, hoy, a la de Ministro de Defensa; lo cierto es que, después de transcurridos 214 años desde que su persona nos entregara su energía, hoy podemos apreciar *que su aporte a la historia naval y en general a la historia argentina ha sido trascendental*.

Fue por la propia labor, energía y celo en el bien público puesto por Francisco de Gurruchaga que esas naves llegaron a estar efectivamente alistadas para el combate.

A pesar de que la primera escuadrilla naval fue derrotada en San Nicolás y la segunda no tuviera un combate decisivo, fueron antecedentes valiosísimos y sembraron las semillas de nuestras futuras victorias navales, porque no obstante las siempre presentes discordias y enemistades de nuestras primeras autoridades políticas, en líneas generales, se había producido el *alineamiento del accionar de políticos y militares* en pos de nuestra emancipación, y hoy podemos percibir que se desarrolló una *estrategia esencialmente conjunta*.

Las posteriores victorias de Brown en la Campaña de Montevideo, que incluyó primeramente la toma anfibia de Martín García para cerrar el acceso a los ríos interiores y luego derrotar definitivamente el poder naval español, tuvieron como antecedente el combate naval de San Nicolás de los Arroyos y el bautismo de fuego de nuestra marina, del mismo modo que fue valiosísimo el esfuerzo de contención que por el norte Belgrano efectuó heroicamente con sus victorias en Salta y Tucumán y sus derrotas en Vilcapugio y Ayohuma.

De las derrotas mencionadas, San Nicolás de los Arroyos, Vilcapugio y Ayohuma, *se derivaron lecciones que se aprendieron*; nada fue en vano, ellas sirvieron para que otros luego triunfaran definitivamente. Y así, una vez que Brown aseguró el dominio absoluto del Río de la Plata y cubrió la retaguardia de José de San Martín, este pudo, desde el litoral, luego de su triunfo en San Lorenzo, preparar su ejército para avanzar —en una maniobra *de aproximación indirecta*, en términos del gran estratega Basil Henry Lidell Hart— por Mendoza hacia Chile, y luego por mar dirigirse para atacar el epicentro del poder español en América: el Perú. A estos dos esfuerzos ofensivos hay que sumar el insoslayable esfuerzo defensivo de contención que también por el norte efectuó en una guerra asimétrica



Aviso ARA *Francisco de Gurruchaga*, fuera de servicio este año.

Abajo, heráldica aviso ARA *Francisco de Gurruchaga* (A-3)

—que luego en el siglo xx se denominará «de guerrillas»— el General Martín Miguel de Güemes que, con sus gauchos a caballo, realizó golpes de mano y formidables ataques tras líneas enemigas (hoy podríamos decir propios de comandos) al ejército realista, así como también el esfuerzo ofensivo secundario que emprendieron por mar los corsarios, como el propio Brown y Bouchard, que con su campaña al Pacífico, atacaron para debilitar el comercio español en América.

Pero volvamos a la figura histórica objeto de este trabajo.

Dijimos al comienzo que los hechos históricos más relevantes de una nación suelen tener por protagonistas exclusivos a militares y que estos son recordados con el paso del tiempo en la memoria indeleble de todo un pueblo; se recuerda, casi exclusivamente, solo a ellos. No obstante, ahora nosotros sabemos que la visión *debe ser más amplia*, abarcadora, integrativa u *holística*, si se quiere.

Ahora conocemos que primeramente Azopardo, Bouchard, Hubac y luego Brown jamás se hubieran podido batir en las aguas donde alcanzaron sus glorias *sin los medios navales que se les proveyeron*. Y quienes los pusieron a su disposición fueron personas como Gurruchaga que, para ellos (e, incluso como ya se dijo, luego para los soldados del ejército de Belgrano) *entregó toda su fortuna material personal*. No es el objeto de este trabajo narrar los hechos de la vida de Gurruchaga posteriores a 1812, que vivió hasta el año 1846, basta con decir que murió en la absoluta pobreza, diciéndoles a sus hijos «no puedo dejarles más como herencia que la libertad de su patria».

Aunque hayan nacido en años posteriores a la obra de Gurruchaga, hoy nos podemos aventurar a afirmar que en la mente del diputado salteño, aunque no los haya conocido y en cuanto a poder naval se refiere, estuvieron presentes las ideas que luego iluminaron el pensamiento de los historiadores y estrategas navales Alfred Thayer Mahan y Julian Stafford Corbett: el poder naval para vencer al adversario y lograr el dominio del mar, y a través del



Azopardo, Bouchard, Hubac y luego Brown jamás se hubieran podido batir en las aguas donde alcanzaron sus glorias sin los medios navales que se les proveyeron, y quienes los pusieron a su disposición fueron personas como Gurruchaga.

dominio del mar, alcanzar los objetivos en tierra, con la salvedad, claro está, de que nuestras primeras batallas navales se efectuaron en un medio fluvial.

Francisco Bruno de Gurruchaga nos enseñó muchas lecciones, no solo por su aporte a la historia naval, sino también en cuanto a *la ética en la función pública*. Basta hoy con indagar en los sitios web de las Cámaras de Diputados y de Senadores de la Nación, en las Comisiones de Defensa de ambas, para entristecerse con la penosa y casi nula labor que nuestros legisladores —de hoy y desde la recuperación de nuestra forma de gobierno democrática— desempeñan.

Nuestros parlamentarios parecen no tener interés por la cuestión de la defensa nacional; la realidad lo demuestra no solo con el estado en que se encuentran nuestros disminuidos medios militares, sino que peor aún, habiendo tanto para hacer, parecen no tener las ganas de hacer de un Gurruchaga. Eso sin mencionar que tampoco se los percibe capaces de realizar el supremo esfuerzo de dilapidar todas sus fortunas en pos del bien nacional, como lo hizo el gran diputado salteño propietario de una riquísima casa comercial quien murió, por ello, en la pobreza. Pareciera que el bien común y uno de sus aspectos —como es la Defensa Nacional— no les llaman mínimamente la atención, están preocupados por meros intereses partidarios, pero no por lo importante. Se los percibe en proyectos dedicados a pequeñas mezquindades y no entregados a proyectos vitales para la estrategia nacional a largo plazo. Ha habido y hay pequeñas excepciones de legisladores que confirman lamentablemente esa regla. Parecería que no toman conciencia de que los acontecimientos que se producen hoy en el mundo por las grandes potencias sobre países más débiles muestran una dinámica de una situación volátil y cambiante que puede generar acontecimientos imprevistos para los que *es necesario que una Nación* esté preparada (invasión de Rusia a Ucrania, posible invasión de China a Taiwán, parte de nuestro territorio usurpado por una potencia colonial y que reclama casi todo el sector antártico argentino). Y para despejar cualquier duda, sin tener afiliación política alguna y como hombre del derecho, aclaro que el cumplimiento de las leyes (entre ellas, la ley máxima de una nación, como es la Constitución Nacional) no debe dejarse de lado jamás, que la forma representativa, republicana y federal, así como también la democracia, son insustituibles como forma de gobierno. Por ello, los militares juran defender la Patria y la Constitución Nacional hoy día, en buena hora.

Francisco Bruno de Gurruchaga nos enseñó muchas lecciones, no solo por su aporte a la historia naval, sino también en cuanto a la ética en la función pública.

Respecto del Poder Ejecutivo, que tiene más favorecida la toma de decisiones por el diseño de atribuciones que le otorga la Constitución Nacional, desde la recuperación de nuestra democracia y hasta nuestros días, no ha otorgado tampoco a la defensa nacional mayor prioridad. Por estos días, en círculos de obsecuentes, se aplaude y se eleva hasta el paroxismo la compra de veinticuatro aeronaves de combate usadas. Nobleza obliga a reconocer que «algo» siempre es mejor que «nada», pero pensar que solo dos escuadrones de aviones solucionan todos los problemas de defensa que puede tener una nación como la Argentina es una tremenda *falacia*.

La Argentina necesita que sus líderes políticos hayan leído y se instruyan con las obras de pensadores como Storni, Cohen y Castro Madero. Necesita el poder naval. Necesita desarrollar su industria naval autónomamente.

Algunas naciones han sufrido derrotas militares en una guerra (como Japón, Italia y Alemania) y, no obstante, hoy son potencias militares, y otras naciones han padecido tragedias navales en tiempos de paz: EE. UU., Rusia, Francia e Inglaterra han perdido submarinos y sus tripulantes en accidentes, pero no por ello los han dejado de fabricar.

Una Armada cuyos barcos más nuevos son solo cuatro patrulleros de alta mar, pobremente armados y casi inservibles para un combate de alta mar contra otras naves más poderosas le está diciendo al mundo que sus dirigentes no tienen la más mínima visión naval, que los re-

presentantes de un pueblo son «ciegos» ante la verdad de que *en el océano y por él se encuentra el futuro de nuestra nación*.

Mientras tanto, la figura de Francisco de Gurruchaga nos ilumina como el *paradigma más elevado de legislador en materia de defensa nacional*. Hubo otros legisladores a lo largo de nuestra historia que quizá se acercaron a él, los autores de leyes que favorecieron el poder naval (valgan como ejemplos las leyes 490 y 11.378) pero, hasta ahora, no ha sido superado. Un paradigma es un ejemplo para seguir o un ideal que alcanzar.

Tal vez, el futuro nos sorprenda para bien y, tal como han hecho los EE. UU. de Norteamérica al bautizar dos buques capitales, como los superportaaviones clase Nimitz, con el nombre de los legisladores Carl Vinson y John Stennis, la Argentina fabrique completamente buques capitales y, reivindicando la memoria de Gurruchaga, pueda bautizar alguno de ellos con su nombre, que reemplace el heroico aviso que en 1982 rescató a tantos naufragos de nuestro crucero C-4 ARA *General Belgrano*.

Mientras tanto, debemos bregar, cada uno desde el puesto que ocupa en la sociedad, para que los representantes que salen de nuestro propio pueblo retomen la senda del paradigma mencionado, para que quizá lo alcancen o ¡Dios sea loado! lo superen algún día. No hay que olvidar que Gurruchaga fue un magnánimo hombre *que vivió para su patria* y que, *actuando con miras al futuro de esta*, quedó para la historia y en los reservados y elevados peldaños de la gloria, donde moran las almas superiores de nuestros próceres. Fue, sobre todo, un héroe civil, título que no se alcanza con las armas, sino con los valores morales y espirituales y los principios éticos de vida. ■

Francisco Bruno de Gurruchaga nos ilumina como el paradigma más elevado de legislador en materia de defensa nacional.

BIBLIOGRAFÍA

- *Alonso, José L. y Peña, Juan M., «Precisiones históricas del combate de San Nicolás», *Boletín del Centro Naval*, Número 826, enero/abril 2010.
- *Corbett, Julian S., *Algunos Principios de Estrategia Marítima*, Ediciones Adansonia, Reino Unido, 2016.
- *Cornejo, Atilio, *Historia de Francisco de Gurruchaga*, Tomos I y II, Edición Oficial Salta, 1978 y 1979.
- *De Marco, Miguel A., «A 200 años de la gran victoria de Montevideo», Sección Historia, *Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario*, 2014.
- *Delamer, Guillermo; Oyarzábal, Guillermo; Montenegro, Guillermo; Bergallo, Jorge y Santillán, Haroldo, «Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia», partes 1 y 2 en el *Boletín del Centro Naval* N.º 828, 2010 y N.º 829, 2011.
- *Destefani, Laurio H., *Manual de Historia Naval Argentina*, Instituto de Publicaciones Navales, Armada Argentina, 1970.
- *Frias, Bernardo, *Biografía del prócer de la independencia D. Francisco de Gurruchaga*, Edición Oficial Salta, año 1910.
- *Grimberg, Carl, *Historia Universal*, Tomo 4, *Grecia Inmortal* y Tomo 7 *La Legendaria Roma*, Ediciones Fernández Reguera, Buenos Aires, 1986.
- *Iñigo Fernández, Luis E., *Batalla de Trafalgar, La Batalla Naval que cambió el destino del mundo*, Ediciones Nowtilus, España 2021.
- *Lawrence, Thomas Edward, *Los Siete Pilares de la Sabiduría*, Ediciones Desván de Hanta, España, 2019.
- *Lewis Gaddis, John, *Grandes Estrategias*, Ediciones Taurus y Grupo Editorial Random House, EE. UU., 2019.
- *Luqui Lagleyze, Julio M., *La Revolución de Mayo según el relato del Virrey del Río de la Plata Almirante Don Baltasar Hidalgo de Cisneros*, UCA, Facultad de Filosofía y Letras, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina.
- *Mahan, Alfred T., *La influencia del poder naval en la historia 1660-1783*, Editorial Partenon, 1954.
- *Oyarzábal, Guillermo A., *Guerra de la Independencia. Una Nueva Visión*, Buenos Aires, Ciudad Emecé, Academia Nacional de la Historia Capítulo 7 «La guerra en el mar: El esfuerzo bélico aplicado en la organización y alistamiento naval», 2007.
- *Tarapow, Marcelo, «La campaña de Martín García a Montevideo de 1814, un paso de lo específico a lo conjunto», en la revista *Visión Conjunta*, Sección Historia, 2011.
-
- *Consulta vía web a Archivos Generales de La Real Armada Española Archivo General de Marina Álvaro de Bazán e Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España.

ACUERDO DE DIVERSIDAD BIOLÓGICA MÁS ALLÁ DE LA JURISDICCIÓN NACIONAL

Capitán de Navío (R) Dr. Javier A. Valladares
y Capitán de Navío Mg. Ariel H. Troisi

Muchos cafés entre colegas amigos terminan siendo el punto de partida para nuevos planes y proyectos, por ejemplo, el presente artículo que esperamos sea de interés para los lectores. Desde hace más de veinte años, se viene desarrollando un proceso de debate sobre una temática marina, inicialmente muy influenciado por la sociedad civil, por algunas organizaciones no gubernamentales e, incluso, por iniciativas privadas, y que recién ahora comienza a atraer la atención de algunos sectores muy especializados de nuestra sociedad.

Se lo ha ido conociendo y mencionado bajo muy diversos nombres, incluidos «tratado global de los océanos»¹ o «tratado de alta mar»², y la mayoría de las veces se lo asoció solo con los conceptos de conservación del ambiente y los ecosistemas, pero también, en muchas ocasiones, con las ideas de uso sostenible de los recursos. En cuanto se lo analiza en detalle, rápidamente surgen los vínculos y las referencias con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (Objetivos de Desarrollo Sostenible, 2015)³, la Convención sobre la Diversidad Biológica (CBD, 1992)⁴ y el Marco de Kunming-Montreal, la Cumbre de Río de Janeiro de 1992⁵ y, obviamente, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982)⁶, en cuyo contexto se inscribe este Acuerdo.

Este proceso, conocido en las Naciones Unidas con la denominación oficial de Acuerdo en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional (BBNJ, por su sigla en inglés)⁷, fue recientemente adoptado por la Conferencia Intergubernamental el 19 de junio de 2023 y quedó abierto para el proceso de firma hasta el 20 de septiembre de 2025.

A la fecha (junio de 2024), el Acuerdo cuenta con 91 firmas y 8 ratificaciones (donde las cuatro iniciales fueron Palau, Chile, Belice y Seychelles), y entrará formalmente en vigor 120 días después de alcanzar 60 ratificaciones.

El objetivo general es fortalecer la resiliencia «garantizando la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de las jurisdicciones nacionales de los Estados costeros e insulares; por el momento y a largo plazo mediante: la aplicación efectiva de las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y estimulando a una mayor cooperación y coordinación internacional».

Los temas que conformaron los cuatro «paquetes» de negociación del Acuerdo conocidos como «paquete de 2011» fueron:

El Capitán de Navío (R) Javier Armando Valladares es Doctor en Geografía (Univ. del Salvador), Licenciado en Oceanografía (Instituto Tecnológico de Buenos Aires), Especializado en Geofísica del Petróleo (Universidad de Buenos Aires), Licenciado en Sistemas Navales (Instituto Universitario Naval) y realizó una Maestría en Asuntos Internacionales (Universidad de Belgrano, sin presentación de tesis final).

Se retiró voluntariamente de la Armada Argentina (Capitán de Navío) con curso de Estado Mayor.

Realizó cuatro viajes de instrucción en veleros y estuvo muchos años embarcado, a cargo de campañas, con participación en programas internacionales en oceanografía y geofísica. Como Comandante, navegó las aguas de los ríos Paraná y Amazonas, del Atlántico Sur y de la Antártida.

Posee una vasta experiencia en los foros internacionales relacionados con temas de la investigación científica marina y ambiental (UNESCO, OMI, OMM, BHI, UNEP, UNDP, SCOR). Fue Jefe del Servicio de Hidrografía Naval, Agregado Naval y Jefe de la Misión Naval Argentina en los Estados Unidos de América y Subsecretario de Intereses Marítimos, entre otras actividades. Desde 1994 representó a la Argentina en la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de UNESCO, organización en la que fue electo vicepresidente durante dos mandatos, y también electo con voto de la totalidad de las delegaciones como presidente por otros dos mandatos entre 2009 y 2012.

En la actualidad es consultor independiente para organizaciones gubernamentales, no gubernamentales y en el sector privado; donde ha coordinado estudios de evaluación ambiental, participado en proyectos de sismica marina y de gestión costera, náutica y portuaria.

Es Presidente de la Academia del Mar, miembro de la Academia Browniana e integra el Consejo de Administración del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA) y se desempeña como oficial de Compliance.

El Capitán de Navío Ariel Hernán Troisi es Licenciado en Oceanografía por el Instituto Tecnológico de Buenos Aires y Magister en Política y Gestión de la Ciencia y la Tecnología por la Universidad de Buenos Aires.

Ingresó a la Armada Argentina en 1988; fue adscrito al Servicio de Hidrografía Naval (SHN), donde actualmente se desempeña como Subjefe. Durante más de tres décadas, se formó y desarrolló como profesional en toda la cadena de valor de las ciencias oceánicas.

Fue Coordinador del Subcomité Técnico de la Comisión Nacional sobre el Límite Exterior de la Plataforma Continental, con activa participación en el proceso de análisis y evaluación de la presentación argentina por parte de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC).

En el ámbito internacional, cuenta con amplia experiencia en temas relacionados con la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la UNESCO y el sistema de las Naciones Unidas; ha presidido múltiples programas y actividades. Entre 2015 y 2019, fue Vicepresidente de la COI para América Latina y el Caribe, y Presidente de dicha Comisión en el período 2019-2023.

En julio de 2023, asumió como miembro de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) de la Organización de las Naciones Unidas, con mandato hasta el año 2028.

a) Recursos genéticos marinos

Merece ser observado que las disposiciones sobre este tema no se aplican a:

- 1) La pesca regulada por el derecho internacional pertinente y las actividades relacionadas con la pesca,
- 2) Los peces u otros recursos marinos vivos que se sabe que han sido capturados en actividades pesqueras y relacionadas con la pesca en zonas situadas fuera de las jurisdicciones nacionales de los Estados costeros e insulares, salvo que la utilización de esos peces u otros recursos marinos vivos esté explícitamente regulada en virtud de esta parte del acuerdo.
- 3) Las actividades militares de una Parte, incluidas las actividades militares de buques y de aeronaves del Estado dedicados a servicios no comerciales.



La negociación se organizó sobre cuatro ejes centrales: los recursos genéticos marinos, las medidas de gestión basadas en áreas, las evaluaciones de impacto y el desarrollo de capacidades y transferencia de tecnología.

b) Medidas de gestión basadas en áreas, incluidas áreas marinas protegidas

Este mecanismo de gestión basado en áreas es entendido como una herramienta, para una zona geográficamente definida, a través de la cual se gestionan uno o varios sectores o actividades con el fin de lograr objetivos particulares de conservación y de utilización sostenible.

Se contempla especialmente el establecimiento de mecanismos de gestión basados en áreas, tales como las áreas marinas protegidas (AMP), pero sin abarcar ninguna zona situada dentro de una jurisdicción nacional. Estas no podrán invocarse como fundamento para hacer valer o negar reclamos de soberanía, derechos soberanos o de jurisdicción, incluidas las controversias generadas por estas situaciones.

Muy especialmente se contempla que las propuestas sobre áreas, incluidas las AMP, tienen que incluir las consultas con los Estados ribereños e insulares adyacentes, y estos podrán participar de las consultas y las evaluaciones que generen las propuestas.

c) Evaluaciones de impacto ambiental (EIA)

Las EIA se entienden como un proceso para identificar y evaluar los impactos potenciales de una actividad a fin de considerarlos en la toma de decisiones.

En lo que hace a las EIA de las actividades contempladas en este Acuerdo, se asegurará que al momento de ser proyectadas, sean objeto de una notificación pública oportuna, entre otras vías mediante su publicación a través del Mecanismo de Intercambio de Información (artículo 51 del Acuerdo)⁸, procurando asegurar que todos los Estados, en particular los Estados ribereños adyacentes y cualesquiera otros Estados adyacentes a la actividad cuando sean Estados potencialmente más afectados, así como los interesados, dispongan, en la medida de lo posible, de oportunidades planificadas y efectivas y con plazos precisos para participar en el proceso de evaluación de impacto ambiental.

d) Desarrollo de capacidades y transferencia de tecnología marina

El Acuerdo incluye mecanismos de financiación, un órgano científico técnico, una Conferencia de las Partes, un mecanismo de facilitación (*Clearing-house*)⁹ y un Secretariado (provisionalmente a cargo de la División para Asuntos Oceánicos y la Ley del Mar [DOALOS])¹⁰.

1 https://www.nationalgeographic.com/es/ciencia/onu-aprueba-por-fin-tratado-global-oceanos_19603

2 <https://news.un.org/es/story/2023/06/1522242>

3 <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/>

4 <https://www.un.org/es/observances/biodiversity-day/convention> - <https://www.cbd.int/doc/legal/cbd-es.pdf>

5 <https://www.un.org/es/conferencias/environment/rio1992>

6 https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

7 <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2023/08/marine-biodiversity-landmark-agreement-adopted/#:~:text=El%20nuevo%20acuerdo%20el%20Acuerdo,el%20océano%20y%20los%20mares.>

8 <https://observatoriop10.cepal.org/es/tratado/acuerdo-relativo-la-conservacion-uso-sostenible-la-diversidad-biologica-marina-zonas>

En el proceso diplomático previo, se acordó que este documento internacional se interpretará y aplicará en el contexto de la CONVEMAR y de forma compatible con ella. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo perjudicará los derechos, la jurisdicción y los deberes que corresponden a los Estados en virtud de dicha Convención. De igual modo, nada del Acuerdo puede estar en detrimento de los instrumentos y los marcos jurídicos pertinentes ni los órganos mundiales, regionales, subregionales y sectoriales competentes, y debe procurar siempre promover la coherencia y la coordinación con esos instrumentos, marcos y órganos.

La situación jurídica de quienes no son Partes en la CONVEMAR o en otros acuerdos o instrumentos conexos no se verá afectada por el presente Acuerdo.

El fino balance entre los intereses presentes al momento de la negociación del Acuerdo demandó que cualquier decisión o recomendación de la Conferencia de las Partes o de sus órganos subsidiarios, así como también los actos, medidas o actividades resultantes, se considerarán sin perjuicio de cualquier reclamo de soberanía, derechos soberanos o de jurisdicción, incluidas las situaciones de controversia en esas cuestiones, y no podrán invocarse como fundamento para hacer valer o negar tales reclamaciones.

Lo complejo de ese mismo balance de intereses dejó varios aspectos sin definir o poco implementados por falta de acuerdo, como por ejemplo el alcance de la «información digital sobre secuencia de recursos genéticos»¹¹, los mecanismos de financiamiento y la estructura del mecanismo de *clearing-house* arriba ya mencionado.

Estas complejas negociaciones previas al Acuerdo pautaron que tampoco se aplicará a las actividades militares ni a las de buques y aeronaves dedicados a servicios no comerciales de un Estado Parte.

Sin dudas, el Acuerdo de Diversidad Biológica más allá de la Jurisdicción Nacional deberá demandar un amplio análisis interdisciplinario e interagencial en nuestro país, antes de su ratificación. La temática se entrelaza profundamente con intereses vitales y permanentes; modos de acción locales y regionales deberán ser evaluados para seleccionar las futuras intervenciones argentinas en los foros internacionales gubernamentales y, de ser posible, influyendo también en lo no gubernamental y dando detallado seguimiento a las iniciativas privadas que, desde este Acuerdo, se puedan desprender.

A modo de cierre y como un anzuelo para atraer la atención de los lectores, nos parece oportuno resaltar: ¿qué ocurrirá con su aplicación en la Antártida?

Si bien este Acuerdo se interpretará y aplicará de manera que no vaya en detrimento de otros instrumentos y marcos jurídicos pertinentes, nos debería interesar como Estado Parte del Tratado Antártico, en particular por ser la Argentina reclamante de soberanía, y además especialmente para evaluar el criterio que se deberá adoptar en aquellos espacios comprendidos en el «sistema del tratado antártico», que abarcan aguas fuera de lo considerado originalmente bajo dicho tratado, comprendidas o no en algún reclamo de soberanía.

La gestión del futuro es un desafío ineludible que demandará la atención profesional de las futuras generaciones, pero también de los responsables de hoy en día. ■



Las decisiones, medidas o actividades serán sin perjuicio de los reclamos de soberanía, derechos soberanos o de jurisdicción y no podrán invocarse como fundamento.

9 De conformidad con la decisión X/15 (de la COP 10 del Convenio sobre la Diversidad Biológica (CBD), <https://www.cbd.int/decision/cop/default.shtml?id=12281>), la misión del clearing house consiste en contribuir de manera significativa a la aplicación del CBD y su Plan Estratégico para la Diversidad Biológica 2011-2020 (<https://www.cbd.int/sp>) a través de servicios de información eficaces y otros medios apropiados, con el fin de promover y facilitar la cooperación científica y técnica, el intercambio de conocimientos y de información, y de establecer una red plenamente operativa de Partes y asociados.

10 <https://www.un.org/depts/los/>

11 <https://www.cbd.int/cop/cop-14/media/briefs/es/cop14-press-brief-digital-es.pdf>

Los valores del Almirante Brown

Capitán de Navío Gonzalo H. Nieto

Conferencia: Doscientos diez años de la campaña del Almirante Brown en el Río de la Plata (estrategia, liderazgo y valores) realizada el miércoles 22 de mayo en la sede central del Centro Naval, en el marco de la Semana de Mayo.

Panelistas: CN VGM (R) Doctor en Historia Guillermo Andrés Oyarzábal, Doctor Alfio Aquiles Puglisi. Moderadores: CN (R) Tomás Merino y CN Gonzalo Nieto.

Ser el último disertante, luego de las excelentes exposiciones llevadas a cabo por los señores que me precedieron, no es ventajoso.

Sin embargo, agradecido por la invitación de las autoridades del Centro Naval y del Instituto Nacional Browniano, intentaré abordar la figura del Almirante Guillermo Brown desde un punto de vista que es fundamental para los hombres y las mujeres de mar de la actualidad, reivindicando a aquel marino, irlandés de nacimiento, cuyo arrojo y probidad son, para nosotros, la más alta herencia: me refiero a sus *valores, principios y cualidades personales*.

La historia, «maestra de vida», expresión atribuida a Cicerón, es un valioso vehículo que permite no solo vincular al hombre con su pasado, sino también ser fuente de valores e identidades culturales, lo cual contribuye a un ininterumpido diálogo entre lo que fuimos como nación y lo que podemos llegar a ser.

Los valores impulsan, orientan y dinamizan, y ayudan a configurar la personalidad y a reforzar la identidad de los individuos y las instituciones. En este sentido, dedicaré unas líneas para reflexionar sobre los valores del «padre de la patria en el mar».

Valores del Almirante Guillermo Brown

A modo de un rosario virtuoso y a riesgo de dejar fuera muchos otros, intentaré expresar de manera breve y con-

cisa los quince valores que, a mi criterio, son los más destacados que encarnó el Almirante Guillermo Brown.

1.º - Firme voluntad de luchar por la libertad de su pueblo

Por su sangre irlandesa, solo podía inclinarse hacia la causa justa de la libertad y pronto tomó conciencia del papel histórico del cual le tocaba ser protagonista; se convirtió, así, en un ardiente defensor de los intereses de la patria que adoptaría como suya. Muchas veces declaró su permanente compromiso con la causa libertadora, que cumplió cada vez que fue convocado para la lucha independentista.

Por ejemplo, en el parte de la toma de la Colonia, fechado el 4 de marzo de 1826 a bordo de la corbeta *25 de Mayo*, expresó: «El honor nacional requiere un esfuerzo. El jefe de la escuadra debe hacer y hará su deber. Si el éxito es favorable, todo irá bien; pero si es desgraciado, suplico se salve mi nombre y el honor de mi familia».

2.º - Resiliencia: capacidad de recuperarse en la adversidad

En su bautismo de fuego como comandante de la escuadra, durante el Combate de Martín García, se empeñó y planificó el desembarco en la isla hasta dar vuelta la situación, y lo que parecía derrota, el 15 de marzo de 1814, se definió como victoria. El peligro fue para él un estímulo, y el aparente desastre, un desafío.

3.º - Pleno respeto por el gobierno instituido

Luego de la Revolución Unitaria de 1828 y la toma del poder de Juan Lavalle, ejerció como gobernador delegado de Buenos Aires.

En esta función intercedió para mantener el gobierno legalmente instituido e intentó disuadir al general unitario de fusilar al depuesto gobernador federal Manuel Dorrego.

4.º - Altruista compromiso patriótico sin embanderamientos partidarios

Brown intentó siempre superar los diferentes colores políticos o de facciones cuando se trataba de defender la causa nacional. En todas las oportunidades en que se lo necesitó, siempre acudió dispuesto a colaborar. De tal modo, sirvió a la escuadra republicana entre los años 1826 y 1828, durante la guerra con el Imperio del Brasil, cuando las Provincias Unidas se encontraban presididas por el unitario Bernardino Rivadavia, pero también lo hizo al servicio de las fuerzas confederadas, cuyo principal referente era el federal Juan Manuel de Rosas.

5.º - Distinguidas dotes de conductor

En plena guerra argentino-brasileña, dos grandes héroes de la escuadra, muy apreciados por Brown, decidieron batirse a duelo por sus diferencias políticas: se trataba de los comandantes Leonardo Rosales y Tomás Espora.

Como estaban a bordo bajo las órdenes de Brown, le pidieron autorización para bajar a tierra. El Almirante aceptó, pero pidió postergarlo por estar el enemigo a la vista. A los pocos días, al estar frente a frente las escuadras argentina y brasileña, el Almirante llamó a Espora y a Rosales a su puente de mando. «Llegó el momento del lance pendiente —les dijo—. No olviden que cuento con su promesa de cumplir escrupulosamente mis órdenes». Asintieron los marinos, y el jefe naval prosiguió: «Dentro de unos momentos entraremos en combate. Nosotros estamos listos —apuntó con su dedo—. ¿Distinguen ustedes la insignia de la capitana brasileña?» Rosales y Espora volvieron a asentir. «Bien. Ustedes van a atacar esa nave por muchos costados. Aquel de ustedes que consiga hacer arriar su pabellón será el vencedor del duelo. La sangre de unos bravos como ustedes solo debe derramarse en aras de la patria. Andando, pues».

Esto demuestra no solo la voluntad de que dos de sus oficiales más queridos superaran sus diferencias partidarias, sino sus propias dotes de conductor que, aprovechando los disensos particulares y un contexto determinado, arribó a un resultado que le fue de provecho.

6.º - Absoluto conocimiento de su oficio

Guillermo Brown no solo fue un valiente marino, sino también un hombre cuyas habilidades tácticas dejaron una marca indeleble. Los ejemplos son innumerables. Una cabal muestra es la maniobra empleada durante la campaña de Montevideo: al dividir las fuerzas luego del combate de Martín García, debilitó las fuerzas realistas, lo que le allanó el camino para tomar la plaza.

En otro orden, su gran conocimiento del Río de la Plata y sus afluentes como teatro de operaciones le confirió amplias ventajas frente al enemigo brasileño, que no dominaba el medio con la misma pericia que el nauta irlandés.

7.º - Elevado ascendiente sobre sus subordinados y adversarios

Brown era consciente de sus valores, los que suscitaba en sus subordinados e imponía a sus adversarios.

Dice en sus Memorias, en la parte del combate de Martín García: «La intrepidez y la perseverancia con que fue atacada y tomada la isla asentó en alto grado una superioridad que mantuvo luego en lo restante de la guerra, deprimiendo el espíritu de los españoles».

Más adelante, al recordar las acciones de la Escuadra Republicana a sus órdenes frente a la materialmente superior Escuadra Imperial durante la guerra contra el Imperio de Brasil: «La escuadra imperial aventajaba en todo a la nuestra, menos en energía moral».

8.º - Espíritu práctico

En el seno familiar, era un hombre abierto, comprensivo y amplio, así como sumamente pragmático, quizás la practicidad propia de la vida de mar.

Esto puede observarse en el hecho de que sus hijos fueran educados en diferentes credos religiosos, respetando así sus respectivas creencias: las mujeres siguieron la religión de su madre, protestante, mientras que los hombres fueron educados en la fe católica.

9.º - Perseverancia en su empeño

Se destaca su tenacidad para conseguir un objetivo. Cuando se imponía una meta, no variaba su rumbo hasta lograrla y, para ello, se adaptó a las diferentes circunstancias. Brown encarna dos formas de cultura: la cultura del proyecto y la cultura del trabajo, sin el cual no hay plan realizable. A esa perseverancia supo sumarle una gran capacidad para resolver situaciones complejas e imprevistas.

El mismo Mitre, con motivo de las exequias del Almirante, resaltó su tenacidad: «Él, con solo su genio, con su audacia, con su inteligencia guerrera, con su infatigable perseverancia, nos ha legado la más brillante historia naval de la América del Sur».

10.º - Audacia y valor temerario

Ya los clásicos se referían a la virtud como el «justo término medio», aquel hábito que se encuentra entre dos grandes extremos: uno por defecto, y otro por exceso.

Si tomamos como ejemplo la virtud del *valor*, la cobardía sería un extremo (defecto), y la temeridad, el otro (exceso). Ahora bien, ¿qué podemos afirmar de Brown? Demostró su valor en reiteradas ocasiones, como fue el enfrentarse con diez buques a los treinta y un bajeles imperiales, pese a las reiteradas alertas del gobierno de no tomar medidas extremas en posiciones desventajosas. Esta audacia que rozaba la temeridad contrastaba con el accionar de muchos de sus comandantes subordinados, sobre todo durante la campaña de Montevideo, en la que eran frecuentes sus arengas para que actuaran con el mismo celo que él.

11.º - Calma de ánimo en el riesgo extremo

Son reiteradas las ocasiones en las que la adversidad se le presentó y mantuvo la calma necesaria que le permitió tomar las decisiones apropiadas, como fueron la varadura de la fragata *Hércules*, prácticamente destruida por las fuerzas realistas en las proximidades de la isla Martín García, el difícil paso por los dos océanos, en el contexto de la campaña corsaria al Pacífico o, ya anciano, el famoso «rapto de la escuadra» durante el bloqueo anglo-francés.

En todos esos casos, y solo por mencionar algunos, la integridad de ánimo puede advertirse, ejemplo de marino y eximio comandante.

12.º - Preocupación por su personal

Respetuoso de la disciplina y duro en su ejercicio, no obstante, ello se afirma en el reconocimiento de la fidelidad de los capitanes y de toda la marinería a sus órdenes.

En su campaña al Pacífico, se lanzó al agua llena de peligros hasta alcanzar el bergantín *Santísima Trinidad*, donde se produjo una matanza de sus hombres por parte de los realistas y, con una antorcha en la mano, avanzó hacia la santabárbara y amenazó arrojarla para detener el degüello de su gente. Salvó así a sus hombres a riesgo de volar todos, al precio de ser hecho prisionero.

13.º - Humanidad frente al vencido

Siempre hizo un permanente culto del *honor victis*, honor a los vencidos, reprochando los actos de crueldad con el enemigo caído, y fue implacable cuando algún subordinado intentó ser cruel.

Son conocidas sus furiosas reacciones contra el exterminio que los enemigos solían ejercer en los abordajes. Cuando venció a Garibaldi en el combate de Costa Brava, enfrentamiento naval librado el 15 y 16 de agosto de 1842, les dijo a sus hombres: «Dejen ir a ese gringo, que es un valiente». Años más tarde, Giuseppe Garibaldi se convertiría en el padre de la unidad italiana.

14.º - Honestidad en el desempeño de su tarea

Su compromiso con la patria lo convirtieron en una figura respetada y admirada por muchos, no solo por su pericia como marino, sino por su sencillez y su austeridad.

La siguiente anécdota lo demuestra. El mismo Brown le escribió al almirante de la Armada Imperial brasilera, John Grenfell, quien le ofreció la rendición durante el combate de Quilmes: «Mi querido Grenfell, no me pesa haber sido útil a la patria de mis hijos, considero superfluos los honores y la riqueza cuando bastan seis pies de tierra para descansar de tantas fatigas y dolores».

Cuando la patria no lo necesitó defendiendo sus aguas, no dejó de desempeñar, aún anciano, sus tareas diarias trabajando la tierra en la quinta de Barracas, popularmente conocida como la Casa Amarilla. Tuvo fama, pero en la conciencia de su propio ascendiente supo mantenerla en el cauce del honor.

15.º - Dar la vida por la patria

En 1826, durante la guerra con el Brasil, Brown afirmó: «Mi vida es vuestra y rendirla por el honor de mi país es mi primer deber». Este valor de ofrecer la vida por su patria adoptiva trasciende y supera, sin duda, la calidad y la profundidad del resto de los valores expresados.

Los valores brownianos en el tiempo

Todos estos valores encarnados por el gran Almirante han trascendido en nuestra institución, materializándose en diferentes acontecimientos que se han convertido en verdaderos hitos de nuestra historia naval.

No es mi intención realizar un corolario demasiado exhaustivo; a los fines de la exposición, mencionaré solo los siguientes:

La expedición del Comodoro Luis Py en la Patagonia

Organizada en un contexto en el que el Estado nacional buscaba consolidar su presencia patagónica y disuadir las tentativas de ocupación de esos confines, una escuadrilla, conformada por buques fluviales no aptos para la navegación en mar abierto, enfrentó la rudeza de los mares australes bajo serias limitaciones logísticas y logró fondear en el río Santa Cruz, más precisamente en la Caleta de los Misioneros, el 1.º de diciembre de 1878, donde fue izado el pabellón nacional como gesto de afirmación de la soberanía argentina.

Por este motivo, cada 1.º de diciembre la Armada Argentina conmemora el Día de la Flota de Mar.

Fue además durante esta expedición que la Escuela Naval Militar tuvo su primera promoción de egresados a bordo de la corbeta *Uruguay*, en enero de 1879.

La corbeta *Uruguay* y el rescate antártico

Al mando del entonces Teniente de Navío Julián Irizar, el buque más veterano de nuestra Armada, que transita su sesquicentenario y sintetiza los deseos de profesionalización de Sarmiento, se alistó con premura para su expedición hacia la Antártida en busca de la expedición del geólogo sueco Otto Nordenskjöld, a la que rescató y trasladó a Buenos Aires exitosamente en 1903. El heroico rescate puso a la Armada Argentina en los titulares del mundo.

Presencia permanente en la Antártida

Desde inicios del siglo xx y hasta la actualidad, el constante accionar de la Armada Argentina y el accionar conjunto sumado a las diversas instituciones antárticas son herederos de aquel legado de presencia permanente en los mares del sur, expresado en su predisposición a la búsqueda y rescate de naufragos, el apoyo a las investigaciones científicas y el afán de que los colores celeste y blanco continúen flameando en los confines antárticos.

Conflicto del Atlántico Sur

Las acciones heroicas llevadas a cabo por el Capitán Giachino, por los tripulantes del submarino *Santa Fe* al mando del Capitán Bicain, por los tripulantes del aviso *Alfárez Sobral* bajo las órdenes del Capitán Gómez Roca, por el Teniente de Navío Aviador Naval Marcelo Márquez y por el Teniente de IM Carlos Daniel Vázquez, entre tantas otras que se podrían mencionar y que nos llenan de orgullo, resumen la profesionalidad, el arrojo y la valentía de todos los marinos que participaron de la gesta de Malvinas.

Todos ellos, en su accionar, dejaron en alto los valores de nuestro primer Almirante y rindieron un justo tributo a los seiscientos cuarenta y nueve caídos en nuestras tierras irredentas.

Con esta breve reseña, he pretendido expresar el modo en que los valores legados por el Almirante Brown, luego de tres décadas de estar al frente de la Escuadra Nacional, han traspasado a generaciones de marinos y se encuentran presentes en álgidos momentos de nuestra historia naval.

Constituye para nosotros un noble compromiso mantenerlos vigentes en cada rememoración y en cada labor que nuestros hombres y mujeres de mar realizan cotidianamente.

Muchas gracias. ■

El Capitán de Navío Gonzalo Horacio Nieto nació el 22 de mayo de 1972 en la ciudad de Bahía Blanca. Egresó de la Escuela Naval Militar como guardiamarina el 31 de diciembre de 1993. Perteneció a la Promoción 123 del Cuerpo Comando, Escalafón Naval.

El 15 de diciembre de 2022, asumió el comando de la fragata ARA *Libertad*. Entre los comandos ejercidos, se encuentran el aviso ARA *Teniente Olivieri* y los destructores ARA *Heroína* y ARA *Sarandí*.

En 2013, se hizo acreedor del distintivo *Expert de la défense en management, commandement et stratégie*, otorgado por L'École de Guerre de la République Française.

En 2022, recibió el distintivo *Master of Arts in Defense and Strategic Studies and Joint Professional Military Education*, otorgado por el Naval War College de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica.

Durante 2009, realizó el Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval de la República Argentina; en 2012 y 2013, el Curso de Comando y Estado Mayor en L'École de Guerre del Ministerio de Defensa de la República Francesa y, en 2022, el Curso Superior de Comando y Estado Mayor en el US Naval War College de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica.

Durante 2018 y 2019, cursó y aprobó la Maestría en Logística de Proyectos de Integración Regional en el Instituto Tecnológico de Buenos Aires.

CONTINUIDAD CULTURAL DE LATINOAMERICA

Teniente de Fragata (R) Miguel A. Groube



A modo de introducción, es conveniente considerar que el hombre ha superado, en calendarios personales y colectivos, fechas que obligan a detenerse y a reflexionar sobre nuestro lugar en el tiempo y nuestra inserción en la historia. Comparamos las primeras fechas con el resto de la humanidad. En el nuevo mundo, más de quinientos años después de Colón, no podemos negar que hubo y hay pocos alimentos y poca justicia. Esta injusticia, esta insatisfacción nos obliga a preguntarnos: en 2025, ¿tenemos algo para celebrar? La respuesta parece negativa si observamos del Río Bravo a la Tierra del Fuego, en grados diversos, los estragos de la inflación y el desempleo, los índices decrecientes del ahorro, la productividad, los salarios y las esperanzas.

Estamos en un nuevo siglo y en un nuevo milenio. Dejamos atrás el siglo xx, que fue una época de grandezas, servidumbres e importantes conflictos, en la cual estuvimos insertados con sus múltiples pasados. Fue una hazaña de la imaginación renacentista, como dijo hace tiempo el historiador español José Antonio Maravall. Las segundas fechas nos indican que, en la sociedad que formamos, la mayoría de las frágiles instituciones políticas de los países iberoamericanos se ven amenazadas por las crisis de las cuatro «des»: desarrollo, deuda, droga y democracia. En estas circunstancias, reiterando la pregunta: ¿hay algo para celebrar?, se diría que, a pesar de todo, sí lo hay. Tenemos la ocasión y el derecho de celebrar todos los años la continuidad cultural de Iberoamérica.

En medio de los desastres económicos, a pesar de la fragmentación política y en flagrante contraste con todos ellos, el hombre creó la cultura y, al mismo tiempo, estuvo siendo creado por ella. Esa cultura se impuso como el hecho más cierto y positivo de la vida que creamos juntos los descendientes de indígenas, negros y europeos en nuestro continente de habla española y portuguesa. La crisis ha tenido varios aspectos positivos y negativos: nos hemos dado cuenta de que ha sido una crisis de crecimiento explosivo y desordenado de la población y de la vida urbana de la sociedad civil, con todas sus energías, sus exigencias y sus contradicciones.

Estamos en el tercer milenio DC y, más allá del quinto centenario desde el descubrimiento de América, en una población que ha crecido enormemente y que ya ha superado desde el año dos mil la de los Estados Unidos de América. Es joven, la mitad tiene veinte años o menos, está ansiosa por obtener educación, servicios sociales y de salud, libertad política, una economía de mercado y empleo para 2025. Sin embargo, ninguno de los sistemas políticos o económicos prevalecientes en Latinoamérica ha sido capaz de darles lo que merecen.

En primer término, a veces tuvimos justicia social, con o sin desarrollo económico, o desarrollo económico, pero sin justicia social. Es hora de unir los tres valores: crecimiento económico con justicia social y con democracia política.

Por ello, en segundo término, también hemos asistido al derrumbe de muchas teorías políticas y esquemas económicos que poco o nada tenían que ver con nuestros problemas reales. Sin embargo, en medio de estos desarreglos, algo se mantuvo en pie: la cultura que a lo largo de estos más de cinco siglos hemos logrado construir en Latinoamérica. Su aparición como protagonista de la vida en nuestros países estaba aparejada al surgimiento de la sociedad civil como creadora y exportadora de aquella. Hay conciencia de que hemos visto lo peor de nosotros mismos, pero también lo mejor. Hemos visto una continuidad extraordinaria, que va desde la memoria de piedra de Machu Pichu hasta la incorporación del mundo aborígen al mundo cristiano de San Lorenzo de Potosí. Somos testigos de la presencia actual de las formas indígenas en Rufino Tamayo y de las formas africanas en Wilfredo Lam. Reconocimos la continuidad de viejos vínculos en la legalidad agraria. Tuvimos testigos de la perseverancia de la tradición romana en la vida del derecho urbano. Conocemos la continuidad de los mitos indígenas en la obra de Miguel Ángel Asturias, de los mitos judeo-musulmanes en la obra de Jorge Luis Borges o de los renacentistas en las

El Teniente de Fragata Miguel A. Groube se graduó de Guardiamarina, Escalafón Naval, en diciembre de 1957.

Prestó servicios en buques de la Armada.

Culminó la carrera de Ingeniero Naval y Mecánico en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires.

Pasó a retiro voluntario en febrero de 1967.

Condujo reparaciones en unidades navales y en flotas privadas.

Ejerció la docencia universitaria como Director Adjunto de la carrera de Ingeniería Naval del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA).

Página anterior, *Juanito dormido*, de Antonio Berni, collage de aceite, madera, papel maché, estopa de algodón, latas rotas, chatarra, plástico, grapas y clavos sobre madera contrachapada, 1974, Sotheby's.

novelas de Alejo Carpentier, del Inca Garcilaso a Gabriel García Márquez, de Sor Juana Inés de la Cruz a Pablo Neruda, de Machado de Assis a Julio Cortázar, etc.

Hemos sido capaces de crear una cultura fluida, continua y duradera. En ella, cada uno de nosotros puede descubrirse y reconocer a los demás creadores. La crisis que nos empobreció económicamente también puso en nuestras manos aquellos valores y nos permitió darnos cuenta de que todos y cada uno participamos de pleno derecho en los aspectos de nuestro patrimonio cultural, policultural y multirracial. Pocas culturas del mundo poseen una continuidad comparable. Por ello, precisamente, resulta más dramática la ausencia de un reconocimiento seguido de una acción común en el campo de la política y de la economía.

No hemos sido hábiles para trasladar la riqueza y la continuidad cultural a un desarrollo económico y a una imaginación política comparables. La poesía de Sor Juana, conjuntamente con varios más, constituyen hechos estéticos suficientes: no reclaman en sí mismos respuestas económicas o políticas, pero sí indican modos de ser, maneras de pensar, de vivir, de vestir, de comer, de amar, de cantar, de hablar, de soñar, de moverse, de luchar. Son hechos culturales que simbolizan y que conjugan toda una manera de ser y de estar. La cultura es la manera que cada uno tiene de dar respuesta a los desafíos de su vida. Una novela de Luisa Valenzuela o de Fernando Del Paso, una composición musical —sea de Heitor Villalobos o de Ruben Blades— nos dicen: así somos, esto podemos hacer, esto nos falta por hacer y esto quisiéramos ser y hacer.

La falta de una correspondencia entre esa unidad cultural y la fragmentación política y económica de Latinoamérica es preocupante, porque indican una incapacidad y un vacío. No hemos logrado unir unas y otras comunidades, porque con demasiada frecuencia hemos utilizado o impuesto modelos de desarrollo escasamente relacionados con la realidad cultural. La cultura puede, por ella misma, devolvernos una necesaria visión de las coincidencias reales de la vida que vivimos con la política y con la economía, pues la cultura es creada por quienes la hacen. Es decir, nosotros mismos, los ciudadanos, los miembros de la sociedad civil.

Tradicionalmente, nuestras sociedades han sido organizadas desde arriba y desde el centro. Esto es cierto tanto en el imperio español como en los pueblos indígenas. La desaparición del español creó un vacío llenado por los tiranos (por ejemplo, el Dr. Francia) y un desafío de los Estados nacionales (Bartolomé Mitre, Benito Juárez), en las pugnas por crear Estados nacionales en contra de golpes militares, intervenciones extranjeras y anacronismos de poder religioso y caciquismo en medio de movimientos de masa y elecciones, procesos de evolución y también de revolución; gracias, asimismo a la creación, por los Estados antes inexistentes, de comunicaciones, escuelas, hospitales, etc. Las sociedades civiles, gracias a todo esto, se han venido forjando, a menudo en la adversidad, pero también en la certeza de ser las portadoras y las creadoras de la continuidad cultural del hemisferio.

Sindicatos y cooperativas agrarias, organizaciones empresariales, burocracias y tecnocracias, grupos femeninos, asociaciones de barrios, universidades, medios de información, intelectuales, estudiantes, todo ese abanico de la sociedad civil es hoy la realidad más dinámica de estos pueblos.

Su novedad es que se mueve desde abajo y desde la periferia y ya no desde arriba y desde el centro. Su dinámica consiste en que rebasa no solo los poderes tradicionales, centralizadores, sino los propios partidos políticos vistos, a menudo, como poco representativos de la diversidad social. El peligro de nuestras sociedades es que no tengan tiempo ni organización suficiente para dar respuestas concretas, locales y americanas. Tampoco a los veloces desafíos de la modernidad: comunicación instantánea, integración económica mundial y avance tecnológico acelerado. Son estas las cartas con las que debemos presentarnos en este tiempo, no a celebrar, sino a reflexionar. Ver el pasado como un prolongado acto criminal o como una hazaña civilizadora y evangelizadora. No debemos convertirnos en estatuas de sal, no podemos tampoco ser nuestros propios verdugos contemporáneos. No cumplamos la tarea

No hemos sido hábiles para trasladar la riqueza y la continuidad cultural a un desarrollo económico y a una imaginación política comparables.

de fiscales que nuestros críticos históricos, con consumada hipocresía, vienen ejerciendo desde hace más de cinco siglos para cargar sobre nuestras espaldas crímenes de los que a ellos nadie los ha absuelto, salvo, nuestro masoquismo.

Todos nosotros hemos nacido de los hechos del pasado. Somos lo que somos, porque juntos hicimos la cultura que nos une: india, europea, africana y, sobre todo, mestiza. Una cultura que invocó la naturaleza y los problemas del mundo en el siglo XXI. El mundo por venir será como lo ha sido el nuestro, un mundo de mestizaje, un mundo de migraciones, pero esta vez, no en carabelas, sino en *jets*. Todos en las Américas llegamos de otra parte. Desde los primeros hombres y mujeres que cruzaron el estrecho de Bering hace más de 30 000 años hasta el último trabajador migratorio que cruzó anoche la frontera entre México y los Estados Unidos, pasando por esos ilustres indocumentados, los puritanos ingleses que desembarcaron en 1620 en Massachusetts, sin visas.

También nos enfrentamos, hace más de 500 años, al problema del otro: el encuentro con hombres y mujeres diferentes, de otra raza, de otra cultura. Este fenómeno se repite hoy, a escala mundial, de Nueva York a Los Ángeles, de Londres a Berlín y de París a Nápoles. En el siglo XXI, estamos viendo migraciones en masa de oriente a occidente y de sur a norte. Este será uno de los grandes temas del siglo. Espero que el inmigrante moderno encuentre a sus padres y sea defendido, como lo hicieron Bartolomé de las Casas y Francisco de Vitoria y tantos otros. Los pueblos de Iberia y de América han sido grandes cuando practicaron una cultura de inclusiones. El saldo más importante de estos más de quinientos años nos permitirá, si los comprendemos y los sabemos utilizar, actuar responsablemente, adentro y afuera. Adentro de nuestros propios países para acercarnos a la coincidencia de instituciones y sociedades, con el propósito de reanudar el desarrollo, pero esta vez con condición económica y democracia política. Muchos años después de Colón, nuestros países no reclaman menos: desarrollo con justicia y democracia política. El nuevo mundo ibérico tiene la fuerza cultural suficiente para abrirse sin pena y abrazar todas las culturas del mundo angloamericano o la que sea.

Hay un mundo después del quinto centenario que es crisis y desafíos descomunales en todos los órdenes, y si ese mundo nos encuentra desunidos, nos vencerá en nombre de lo que nosotros no somos. Tenemos mucho que darle al porvenir a condición de que no nos paralicemos, ni en la pura celebración ni en la pura autoflagelación. Entre la beatitud festiva y el masoquismo del ministerio público. La América indígena, africana e ibérica tiene la oportunidad moderna de restaurar un mínimo sentimiento trágico de la vida. Ni utopía ni apocalipsis, sino la vida en la tensión entre valores alternativos y visiones competitivas. En el mundo no somos libres, porque moriremos. Solo la cultura que es amor y amistad, recreación y crítica asegura la continuidad de la vida, a pesar de la inevitabilidad de la muerte. Por ello, el tema cultural será el gran desafío del siglo XXI. El encuentro con la multiplicidad de las civilizaciones y políticas y economías que en esa circunstancia se generen. Hemos hablado del tiempo y de las maneras como lo vivimos. Puede ser muy diferente para distintos pueblos. En el occidente, entiendo que la más perfecta definición del tiempo la dio Platón en el *Timeo*, cuando dijo que «el tiempo es la imagen móvil de la eternidad». Sepamos en 2024, y en las épocas que vendrán, respetar las pausas del tiempo y animar la pluralidad de nuestras culturas para que se reflejen en las instituciones públicas. Por ello, el tema cultural será el gran tema del siglo, es decir, un encuentro con la multiplicidad de las civilizaciones y políticas y economías que de él nazcan. Cuando hablamos de Colón y de nuestro tiempo, estamos hablando de las maneras en que lo vivimos.

Finalmente, busquemos influenciar los vaivenes de la época sin anular su movimiento. También la pluralidad de nuestras culturas para que se refleje en nuestras instituciones y les den vigor, sustancia y justicia. Pero sepamos, ante todo, ir más allá del descubrimiento o del encuentro, a la imaginación de la América inacabada, incumplida y desafiante. ■

Todos nosotros hemos nacido de los hechos del pasado. Somos lo que somos, porque juntos hicimos la cultura que nos une: india, europea, africana y, sobre todo, mestiza. Una cultura que invocó la naturaleza y los problemas del mundo en el siglo XXI.

LECTURAS:

CRISTÓBAL COLÓN, Fernando Benítez

CARTAS A LA REINA, Cristóbal Colón

EXPERIENCIA COLONIAL DE AMÉRICA, Bárbara y Stanley Stang

TIMEO, Platón

TRES TRISTES TRAGEDIAS

Profesor
Alfio A. Puglisi



A comienzos del siglo xx, las potencias que aún eran monarquías solían bautizar a sus buques de guerra y trasatlánticos con el nombre de alguno de sus miembros. El piróscafo *Principessa Mafalda* fue uno de ellos, bautizado así en homenaje a la segunda hija del rey de Italia¹. Botado en 1909, desplazaba 9210 toneladas, medía 485 pies de eslora y 55 de manga, y podía alcanzar los 18 nudos de velocidad. Salía de Génova, hacía escalas en Barcelona, Río, Montevideo y Buenos Aires, todo en catorce días de navegación. Era utilizado por gente adinerada y por inmigrantes que venían al Río de la Plata en una confortable tercera clase. Guillermo Marconi llegó en él para el centenario, realizó a bordo experimentos de radio y permaneció aquí un año trabajando con otro genio: Teobaldo Ricaldoni.

Un 11 de octubre de 1927, zarpó al mando del Capitán Simón Guli, con pasajeros de todo tipo, entre ellos, italianos y sirio-libaneses, que pensaban radicarse en la Argentina. La guerra entre ingleses, franceses y árabes contra turcos —en la cual brillaba Laurence de Arabia— había dejado sus huellas en Medio Oriente. Apenas un año antes, también lo había utilizado Carlos Gardel. Era el xxvii viaje, y la compañía propietaria ya había pensado en radiarlo. El capitán no estaba muy conforme con su estado.

No bien entrado en el Atlántico, un desperfecto lo obligó a parar máquinas. A los días, se quedó sin uno de sus motores. Algunos comenzaron a sospechar, pero siguió viaje, tal vez fatigando al que le quedaba. El 25 de octubre, cerca de la costa, a 16° 58' S y 37° 51' O, un fuerte ruido y algunas vibraciones sacudieron el barco. Sobreexigido el eje, se fue de madre y partió un árbol de la hélice izquierda, lo que produjo un rumbo en la popa. Por allí comenzó a entrar agua; era el preanuncio del fin. El buque se hundió y se llevó a 338 pasajeros de los 968 iniciales y 107 tripulantes de un total de 287². Esa proporción muestra que estos cumplieron su deber hasta el fin, entre ellos, el Capitán Guli, que no abandonó el buque, según la tradición naval.



El *Principessa Mafalda* con matasello de Buenos Aires

En el pasaje, se encontraba el conscripto Anacleto Bernardi que, por su buen comportamiento, había sido destinado a la *Fragata Sarmiento*. Hijo de inmigrantes piamonteses, había nacido en San Gustavo, a 30 km de La Paz, Entre Ríos. Enfermo de una pulmonía, volvía a Buenos Aires. Como era costumbre, no se lo enviaba solo: volvía acompañado del Cabo Artillero Juan Santoro (o Santororo). Por ser gente de mar, captaron rápidamente la situación y se presentaron al Capitán; se pusieron a su disposición para lo que fuera necesario. Obsérvese el comportamiento de ambos, que eran muy jóvenes. Contribuyeron a organizar el abandono. Santoro ofreció a Bernardi subir a un bote, dado que tenía fiebre, pero él se negó y sostuvo que su responsabilidad era otra. Hasta último momento, quedaron agarrados de la escala de desembarco; Bernardi cedió a un anciano su cinturón salvavidas. Otros barcos llegaron en

El profesor Alfio A. Puglisi fue 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.

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.

1 Su gemelo, el *Principessa Jolanda*, bautizado así en homenaje a su hermana, se hundió al ser botado junto con su mobiliario, enseres, menaje, etc.

2 El oro y el efectivo no pudieron ser rescatados.

auxilio; cuando ya se hundía, decidieron nadar hasta el *SS Empire Star*, un buque inglés que se hallaba cerca. Solo llegaron Santoro y el conde Vicario Giúdice, que era un gran nadador. En el trayecto, los tiburones dieron cuenta del conscripto Bernardi.

La tercera tragedia tiene por protagonista a la princesa Mafalda María Elisabetta Anna Romana di Savoia, nacida el 19 de noviembre de 1902, hija de Victorio Emanuele III y la princesa Helena Petrovic Njegos de Montenegro. Casada con el conde Phillipe de Essen-Kassel, pronto este se adhirió a la causa nazi, donde escaló posiciones. Tal vez acusada por su propio marido, fue sospechada de no colaborar. Cuando Mussolini fue depuesto, el Führer se deshizo de los nobles que lo seguían, y él cayó en desgracia. Mafalda se hallaba en su patria consolando a su hermana, que acababa de enviudar; al retornar, se encontró con su marido detenido y sus hijos refugiados en el Vaticano. Entonces, ella se presentó ingenuamente a pedir informes en la embajada alemana y fue a parar al campo de concentración de Buchenwald, donde falleció a los 41 años. Su marido la sobrevivió, tuvo mejor suerte, fue detenido en Ischia y luego liberado. El gobierno italiano de posguerra, aún siendo republicano, le dedicó una estampilla, la única destinada a un miembro de la nobleza.



Conscripto Anacleto Bernardi

Por ser gente de mar, captaron rápidamente la situación y se presentaron al Capitán; se pusieron a su disposición para lo que fuera necesario. Obsérvese el comportamiento de ambos, que eran muy jóvenes. Contribuyeron a organizar el abandono.



Estampilla en homenaje a Mafalda di Savoia

El gobierno argentino, en homenaje al conscripto Anacleto Bernardi, estableció el 25 de octubre como Día del Conscripto Naval. Su busto se encuentra dentro de los jardines del edificio Libertad, allí parece estar aún de guardia. Una calle en Buenos Aires lo recuerda junto con un pueblo en Entre Ríos, provincia que orgullosa lo venera. El Suboficial Principal Juan Santoro falleció el 25 de octubre de 1977, exactamente 50 años después. ■

Doctor Alfio Aquiles Puglisi

El Centro Naval tiene el pesar de comunicar el fallecimiento de uno de sus socios más destacados, el Dr. Alfio Aquiles Puglisi, quien durante cuarenta y cuatro años revistó en el área del Gabinete Psicopedagógico de la Escuela Naval Militar, en Río Santiago.

Su ingreso en 1969 coincidió con un año especialmente emblemático para la Armada, que orgullosamente incorporaba el segundo y último portaaviones de la flota de mar y también inauguraba las instalaciones del Comando General Naval en el actual Edificio Libertad.

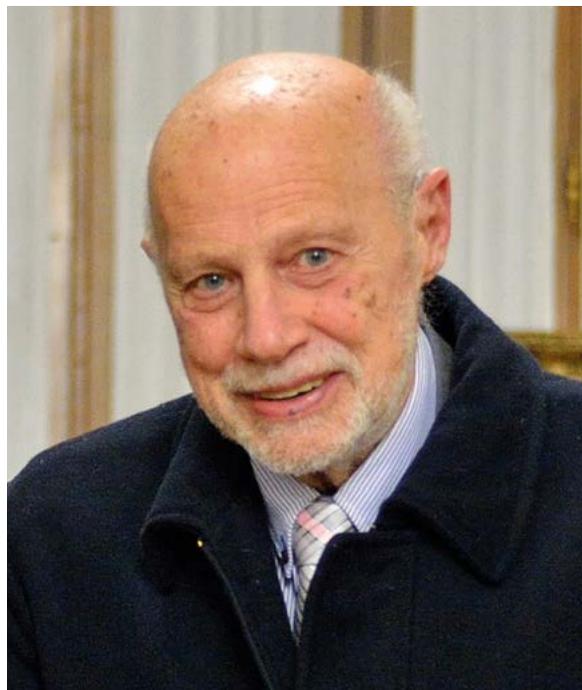
Su origen como docente se remonta a su temprana vocación al ingresar en la Escuela Normal Mariano Acosta, una fuente de docentes de rango universitario para la formación de maestros de escuela y de profesores.

Siempre inquieto y entusiasta, su espíritu de superación lo llevó a especializarse en filosofía y pedagogía en el Instituto Superior Joaquín V. González, dos disciplinas humanistas que vinieron a compensar el protagonismo que, en general, tienen las asignaturas técnicas en la formación naval militar.

Doctor en Psicología por la Universidad de Belgrano y licenciado en Metodología de la Investigación por la Universidad John F. Kennedy, sus aportes profesionales permitieron elaborar los perfiles personales que el oficial de la Armada debe reunir como futuro comandante al frente de unidades y de fuerzas navales.

Quiénes lo conocimos como alumnos de la Escuela Naval no olvidaremos sus charlas y aportes en el Aula Magna, rol que desempeñó hasta que, en 2013, alcanzó su merecida jubilación.

No obstante, ello no lo desvinculó, muy por el contrario, por su espíritu activo y siempre predispuesto a contribuir y a compartir su conocimiento, publicó numerosos artículos en el *Boletín del Centro Naval* y



fue premiado en numerosas oportunidades con los galardones Domingo F. Sarmiento en 1987, 1997 y, recientemente, en 2023; obtuvo el premio Capitán Ratto en 2009 (por su artículo «Juvenillas Navales», que también recibió el premio Doctor Collo). También se llevó dicha distinción en 2011 y 2021. Se le otorgó una mención especial por su artículo «La Educación Física en la Escuela Naval Militar», publicado en el BCN 833 del año 2012.

En su última participación pública el pasado mes de mayo en la Sede Central del Centro Naval, compartió una charla junto con integrantes del Instituto Nacional Browniano en ocasión de celebrarse los doscientos diez años de la campaña del Almirante Brown en el Río de la Plata.

Señor Profesor Puglisi, los integrantes de la comunidad del Centro Naval lo despedimos con gran pesar. ■

VIAJE EN EL TIEMPO DE LA MANO DE JULIO VERNE

Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez



Figura N.º 1: Imagen
surrealista del reloj, obra
plástica de Salvador Dalí

Por circunstancias familiares, me sentí privado de hacer los viajes habituales de vacaciones durante más de cinco años y, como un descanso, se me ocurrió volver a realizar una suerte de viajes imaginarios que había experimentado setenta años atrás durante mi adolescencia y de la mano de las extraordinarias novelas de Julio Verne. Las había leído en parte durante esa época feliz de mi vida y ahora quería leerlas todas. Así lo hice, y llegué a tomar contacto con muchas otras obras suyas que no había leído antes.

La notable edición de Impresia Ibérica, realizada en España con el formato y las ilustraciones originales de la Colección Hetzel y Compañía (ubicada en el siglo XIX en el 18 de la Rue Jacob), me permitió gozar en el siglo XXI como lo habrán hecho muchos franceses coetáneos de Verne.

Pude comprender las novelas que ya había leído entonces a través del conocimiento y la experiencia obtenidos durante mi condición de adulto mayor. Todas ellas me proporcionaron un entusiasmo juvenil que hacía tiempo que no experimentaba. También me permitieron apreciar el amor de este gran escritor por la naturaleza, los ejemplos humanos de sus personajes, la fundamentación ética y estética de todos sus libros y la evolución tecnológica que, durante más de un siglo, siguió desarrollándose al tenor, en gran parte, de los senderos trazados por su imaginación prospectiva, muchas veces superándola más allá del mecanicismo reinante en su época.

No obstante, el correo del zar Miguel Strogoff en sus desplazamientos por Rusia y Siberia, el viaje cósmico de Héctor Servadac, el viaje al centro de la Tierra del profesor Otto Lidenbrock, las tribulaciones de Kin Fo que, como chino, debió vivir según la cultura milenaria de su país, y muchas otras experiencias que podríamos llamar «turísticas» en el siglo XIX también me gratificaron y amenizaron mi vida.

Si bien todas estas lecturas me impresionaron muy favorablemente respecto de los conocimientos culturales y científicos del autor, centrados en su época y en Francia, no me impresionaron tanto como su capacidad prospectiva.

Ciertas páginas de la obra de Verne nos permiten hacer un viaje ajeno a los espacios de nuestra Tierra, se trata de un viaje diacrónico y prospectivo hacia lo que podría ser el futuro. Una serie de futuribles o futuros posibles ligados con viajes creados, en tiempos en que aún no eran teórica ni prácticamente posibles, en el seno de su frondosa imaginación.

Es admirable lo que se obtiene al leer sus páginas cuando ya las «nieves del tiempo» se han enraizado en nuestras sienas y se compara lo que él pensó sobre el futuro y lo que sucedió realmente durante las épocas que nos han tocado vivir.

También es para mí mucho más fácil deslizar la vista sobre sus queridas páginas que hacerlo sobre las mucho más densas e intrincadas de los textos filosóficos. Se trata de un descanso para el ejercicio de la imaginación del lector.

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 expresidente 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.

Por lo anterior, me atrevo a investigar sobre lo que él escribió acerca del futuro visto desde hace más de cien años y en épocas de mis bisabuelos que, por cierto, no tuvieron una visión tan amplia del tiempo futuro como la suya. Mi ventaja es que he experimentado muchos de los adelantos científicos, tecnológicos y técnicos que el avizó de una manera extraordinaria y que yo, en distintas instancias de mi vida, he podido conocer, apreciar y valorar.

El hecho es que, con su amplia y magnífica literatura, Verne llega a rozar el límite tradicional entre las exitosas obras de ficción (comúnmente llamadas *best sellers*) y las de divulgación científica atentas a los paradigmas vigentes de cada disciplina tecnocientífica en su tiempo. Su imaginación está puesta en un futuro deseable para una humanidad moderna y antropocéntrica; para ello, es necesario despertar en los jóvenes adolescentes un fuerte deseo de conocimiento y conquista que los científicos y tecnólogos actuales hemos visto materializar en la realidad del mundo. Estamos parados en ese límite literario y sufriendo las posibles consecuencias de ese afán de conquista recibiendo una clara respuesta de la naturaleza ante tanta insolencia humana.

Algún lector se preguntará cuál es el sentido del reloj deforme imaginado por Salvador Dalí y evocado por la imagen de la Figura N.º 1. Interpreto que se refiere a un tiempo alejado del tiempo de la física, en que un año, un día o una hora es igual a todos los demás. El tiempo de un reloj deformado nos refiere a una temporidad en la que todos los instantes son diferentes, como lo son los instantes naturales propios del flujo de nuestras vidas. En estos flujos, los instantes de otras vidas inciden en los nuestros a través de infinitas relaciones que nos forman e informan. De este modo, los tiempos y los pensamientos de los genios que trascienden su época, como es el caso de Julio Verne, inciden en nuestras vidas y acciones a través de relaciones muy sutiles que afectan el devenir de las marcas que nos deja el tiempo, o sea, nuestra temporidad. Esto puede ocurrir luego de más de cien años de algo imaginado por un genio, y este artículo se refiere precisamente a la genialidad de un gran escritor.

«Los pensamientos de los genios [...] como [...] Julio Verne, inciden en nuestras vidas y acciones a través de relaciones muy sutiles que afectan el devenir de las marcas que nos deja el tiempo, el devenir de nuestra temporidad».

En adelante, paso a comparar lo que él expresó en su obra y lo que realmente ha sucedido hasta el año de publicación de estos escritos. Comenzaré con un libro muy ligado a nuestra profesión y que no es el único que muestra a nuestro gran Almirante Guillermo Brown como si hubiera sido un marino casi coetáneo.

COMPARACIONES PROSPECTIVAS CONCRETAS

1) En el espacio submarino

Si bien Julio Verne pudo haberse inspirado en diversas experiencias submarinas realizadas varios siglos antes y en épocas más recientes a la escritura de su libro titulado: «Veinte mil leguas de viaje submarino», en cuanto a submarinos hechos en España y en los EE. UU. de Norteamérica durante la Guerra de Secesión, lo más razonable es que lo haya motivado el sumergible de Robert Fulton, también llamado *Nautilus*, al igual que el nombrado en dicha novela, cuando fue publicado su invento en 1869. El experimento fue cancelado por los franceses en 1804, y lo mismo hicieron los británicos posteriormente.

Este libro fue publicado, como dije, en 1870, y su primer renglón se refiere a un hecho singular ocurrido en 1886; así, nuestro autor ya se planteaba un escenario de futuro. De lo ocurrido se informaba sobre la aparición en el mar de «un objeto largo, fusiforme, a veces fosforescente, infinitamente más grande que una ballena» (Verne, 1869, p. 6). Este había sido detectado por varios buques en distintos lugares del mundo. Si bien los ictiólogos descreían de la posibilidad de que fuera un ser vivo, como un mamífero marino, la tendencia popular hacia lo maravilloso se inclinaba por la imagen de un formidable cetáceo.

Posteriormente, hubo otros misteriosos encuentros que culminaron, en 1867, con el choque del gran buque *Scotia*, de la prestigiosa empresa naviera Cunard. Este buque no había chocado, sino que había sido chocado. Esto creó alarma a bordo, pues hubo marineros que desde el puente gritaron: «¡Nos vamos a pique!». Pacificado todo por el capitán Anderson, se realizó un análisis en el que se comprobó el tamaño de la avería producida en el casco del buque, construido con chapa de cuatro centímetros de espesor, por algo que luego había retrocedido y que debía de tener una gran consistencia y tamaño para producir tal daño en la estructura de la nave.

El profesor Pierre Aronnax, del Museo de Historia Natural de París, al llegar a Nueva York, luego de una expedición en Nebraska, fue emplazado por el diario *New York Herald* para opinar sobre el particular. Se planteaba la cuestión en los siguientes términos: se trataba de un monstruo de fuerza colosal o de la existencia de una embarcación submarina dotada de una fuerza motriz extraordinaria.

Las autoridades consideraban que era necesario que el océano fuera librado de tamaña amenaza a las comunicaciones transatlánticas. Para ello, en Nueva York se hicieron los preparativos para resolver esta cuestión y se alistó la *Abraham Lincoln*, una rápida fragata que alcanzaba una velocidad de 18,3 nudos, al mando del comandante Farragut. Su armamento debía ser apto y tener capacidad pesquera y bélica adecuada para enfrentar tanto al monstruo como al submarino.

Como consecuencia de todo esto, el profesor Aronnax, que entonces contaba con cuarenta años de edad, fue citado por el Secretario de Marina para embarcarse en dicho buque y formar parte de la expedición. Verne puso en boca de él, entonces, todo lo sucedido a lo largo del desarrollo de esta novela.

El profesor involucró a Conseil, su criado, para que lo acompañase en la aventura. Lo describió como «... un muchacho adicto que me acompañaba en todos mis viajes; buen flamenco a quien yo quería, correspondiéndome él; ente flemático por naturaleza, regular por principios, celoso por hábito, poco asustadizo de las sorpresas de esta vida, muy mañoso, apto para toda clase de servicios, y, a pesar de su nombre, nada aficionado a dar consejos, aun cuando se los pidiesen» (Verne, 1869, p. 6). A lo largo de todo el relato se confirma así el modo de ser de un increíble aficionado a la clasificación de los seres vivos del mar.

Además, fue embarcado en el mismo buque *Ned Land*, un canadiense considerado «el rey de los arponeros», para el caso de plantearse algo similar al enfrentamiento con un animal émulo de *Moby Dick* (Melville, 1956). Verne lo describe de la siguiente manera: «... un canadiense cuya habilidad manual era poco común y que no reconocía rival en su peligroso oficio. Destreza y sangre fría, audacia y sagacidad, eran cualidades que poseía en grado superior, y bien necesitaba ser una ballena muy ladina o un cachalote singularmente astuto para librarse de su arponazo» (Verne, 2014, p. 28).

Con estos tres disímiles personajes a bordo, la fragata tomó rumbo sur y enfrentó el Cabo de Hornos para surcar, luego, las aguas del Océano Pacífico hasta llegar a unas 200 millas del Japón. Estando a 21° 15' de latitud norte y 136° 42' de longitud este, la agudeza visual de *Ned Land* pudo avistar una cosa rara en el mar. Esta parecía estar iluminada por debajo de su superficie por algo con gran fuerza lumínica. En ese momento, advirtieron que esa cosa se lanzaba sobre su buque con asombrosa rapidez. La fragata reaccionó huyendo en vez de



Figura N.º 2: «Era un calamar de dimensiones colosales», (lo mira el capitán Nemo).

Ilustración de M. M. Riou y Montaut (Verne, 2014, pág. 461), en *Veinte mil leguas de viaje submarino*

atacar. No se animaban a enfrentarse a lo desconocido. Se pensó en un narval gigantesco, pero a la vez «eléctrico». Naturaleza y ciencia se unían en un marco de incredulidad.

Las maniobras de huida y persecución fueron humillantes para el buque de guerra americano. La fragata llegó a desplazarse a 19,3 nudos, pero el «cetáceo» se desplazaba a no menos de 30 nudos. Le tiraron con la artillería, y las municiones rebotaron en su superficie. Ned Land arponeó la cosa, y esta se mostró como un cuerpo sólido muy duro.

Todo terminó cuando un espantoso choque proyectó a nuestros tres hombres al mar. Ellos vieron cómo la fragata se alejaba por el este y pensaron que estaban perdidos para siempre. Se ayudaron mutuamente. Tomaron pie sobre lo que supusieron que era un islote flotante, pero comprobaron que era algo de planchas de acero atornilladas. Se trataba de un fenómeno creado por la mano del hombre: era el barco submarino *Nautilus* el que había atacado la fragata *Abraham Lincoln*. Estaba tripulado por extraños seres humanos que obedecían ciegamente a su comandante: el capitán Nemo.

Fueron conducidos hacia el interior de la nave en calidad de prisioneros de una cárcel flotante. Una vez dentro, pudieron comprobar que les permitían manejarse disfrutando de ciertas libertades y de una alimentación y un ropaje —que les fue provisto— en base solo a los recursos del mar.

«El profesor entabló una relación muy especial con el capitán Nemo del cual dijo: "Aquel hombre constituía el tipo más admirable que jamás he visto (...)».

El profesor entabló una relación muy especial con el capitán Nemo del cual dijo: «Aquel hombre constituía el tipo más admirable que jamás he visto ...» (Verne, 2014, p. 66). Luego, con el trato mantenido entre ambos, a lo largo de las 20 000 leguas navegadas fue definiendo su enigmática personalidad. Descubrió que era un gran científico y un marino de dotes excepcionales. Mantenía con todos una relación fría pero respetuosa, aunque siempre les negó la posibilidad de liberarlos. Valiente y de decisiones adoptadas con gran resolución, aunque en ello se jugara la vida. Tenía gran ascendiente sobre sus subordinados, que eran nativos de diferentes naciones y culturas. Ellos acordaron con él el hecho de desprenderse de todas sus afinidades terrestres para encontrar su residencia en una casa nómada en las profundidades del mar. Demostró ser un hombre sensible y con inquietudes artísticas, pero, ante ciertos hechos de violencia, mostró tener un odio irracional fundado en graves pérdidas experimentadas en alguna nación del mundo que nunca reveló.

Durante la increíble aventura vivida por los tres personajes encarcelados dentro de este submarino y con caracteres tan distintos, se desarrollaron hechos extraordinarios de caza submarina, de lucha con salvajes de la Paupasia, de un encallamiento, de la visita a un cementerio de coral, del increíble paso hacia el Mediterráneo por debajo de un canal de Suez en construcción según el diseño y dirección de Fernando de Lesseps, de una visita a las proximidades de la isla de Santorino, de la salvación de un buzo cretense pescador de perlas, de la búsqueda de un tesoro en la bahía de Vigo, de un paseo por el supuestamente continente perdido denominado Atlántida por Platón y ubicado en el Océano Atlántico, de la llegada al Polo Sur y del encierro entre los hielos antárticos al volver por debajo de ellos, de un combate con enormes pulpos, de una tempestad experimentada dentro de las aguas de la Corriente del Golfo (*Gulf Stream*), de la visión del heroico navío francés *Vengeur* y, antes de un extraño final, de la horrible escena de un navío echado a pique con su tripulación en las proximidades del casco hundido de dicho navío.

Durante todos esos hechos imaginados por Verne, se atribuyeron al *Nautilus* capacidades tecnológicas extraordinarias, como las siguientes: altas velocidades en inmersión (de hasta 40 nudos (Verne, 2014, p. 439) y navegación a profundidades tan grandes como 16 000 metros durante las experiencias de sondeo del capitán Nemo (tomadas con un manómetro y bajo una presión de 1600 atmósferas sin que su casco se aplastase (Verne,

2014, p. 375). Y, como si lo anterior fuera poco, Verne expresó: «En cuatro minutos cruzó las cuatro leguas que lo separaban de la superficie del mar, y después de haber brotado de las olas como un pez volador, volvió a caer haciendo saltar las aguas a prodigiosa altura» (Verne, 2014, p.377). El submarino gozaba de una autonomía prodigiosa, pues solo en una oportunidad del viaje de 20 000 millas hizo un aprovisionamiento de hulla cuando accedió al interior de un volcán apagado (Verne, 2014, p. 3578). También estableció un récord cibernético de control del rumbo y la profundidad al pasar por debajo del Canal de Suez por un estrecho túnel (el Túnel Árábigo) conocido solo por el capitán Nemo. Este se puso al timón y observó las paredes iluminadas por el fanal a una velocidad del agua de 12 o 13 metros por segundo, producida por las diferencias de altura de las superficies del mar Rojo y el Mediterráneo (Verne, 2014, p.298). Otro récord, que hoy sabemos que es imposible, fue el de llegar al Polo Sur navegando por debajo de los hielos antárticos y verificando «exactamente» su posición con un anteojo de retículas, un espejo, un cronómetro y un barómetro (Verne, 2014, p. 416). El autor adjudica al Nautilus un desplazamiento de 1500 toneladas (Verne, 2014, p. 380) y no está claro cómo fue construido en secreto y botado al mar de la misma manera. Todo esto fue fruto de la notable imaginación de Julio Verne sin que hubiera, por entonces, una máquina capaz de acercarse en lo más mínimo a tales capacidades.

El profesor Aronnax, en una de las muchas conversaciones científico-tecnológicas que mantenía con el capitán Nemo, le dijo: «... vuestro navío se adelanta un siglo...», y se lamentaba que tal invento muriera con su creador (Verne, 2014, p. 284).

Todo esto me lleva a ver qué pasaba con los submarinos durante el año 1986, o sea, ciento diecisiete años después de la edición de este libro de Verne.

Estábamos en el fin de la Guerra Fría, y ya habían pasado ochenta y un años de 1905, en que nuestro autor había fallecido. Por entonces, Alberto Einstein había presentado su Teoría de la Relatividad, el ingeniero norteamericano Lee de Forest había dado inicio a la electrónica, y Guillermo Marconi había llevado a la práctica la teoría electromagnética de James Clerk Maxwell, con lo que se accedió a la llamada por entonces «telegrafía sin hilos». Estos tres peldaños de la ciencia y la tecnología produjeron, junto con el estudio de la propagación subacuática del sonido, un cambio fundamental en el arte de la navegación submarina que Verne, sumido en el mecanicismo y en los adelantos eléctricos del siglo XIX, no pudo imaginar pese a su maravillosa intuición.

Podemos asumir el hecho de que la imaginación de un abogado, sin vocación de serlo, y un escritor muy talentoso, pionero de la ciencia ficción, pudo equivocarse en cuanto a la perspectiva de algunas de las cuestiones científico-tecnológicas de su época. Pero creo que debemos reconocer que lo de Julio Verne fue y es fabuloso en cuanto a imaginar posibles hechos del futuro (futuribles).

El primer submarino, más o menos operativo, fue realizado por el español Cosme García, quien lo patentó y concretó con éxito las pruebas oficiales en el puerto de Alicante. El ingenio podía albergar a dos personas y permaneció bajo el agua cuarenta y cinco minutos. Verne pudo haber estado anoticiado de ello, pero el *Nautilus* solo puede ser comparado con un submarino nuclear.

El primer submarino de propulsión nuclear de la historia fue denominado *Nautilus* en honor a Julio Verne y fue el primero en atravesar el Polo Norte navegando en inmersión bajo los hielos de la misma manera que lo hizo el capitán Nemo, en la ficción de la novela, para llegar al Polo Sur. Fue construido durante la presidencia de Harry S. Truman en astilleros de los EE. UU., gracias a los trabajos del físico Philip Abelson y con la idea y la supervisión del Almirante Hyman G. Rickover (conocido como el padre de la Marina nuclear).

«Todo esto fue fruto de la notable imaginación de Julio Verne sin que hubiera, por entonces, una máquina capaz de acercarse en lo más mínimo a tales capacidades».

Sus principales características operativas fueron*:

* El submarino nuclear USS *Thresher* (SSN-593) y unos quince años más moderno fue el primer submarino nuclear en sufrir un siniestro en servicio activo en el mundo al hacer pruebas de profundidad que superaron los 300 metros cuando no debían superar los 200.

Desplazamiento: 4090 toneladas (más del doble que las del submarino de ficción de Verne)
 Eslora: 97,5 metros
 Propulsión: reactor nuclear (eléctrica en el caso de la ficción)
 Velocidad: 23 nudos (40 nudos para el *Nautilus* de Verne)
 Autonomía: varias semanas de inmersión y hasta 140 000 km a la velocidad de crucero de 23 nudos (superior a la concebida por Verne)
 Profundidad máxima alcanzable: menor a 300 metros (inferior a la imaginada por nuestro autor)
 Fecha de su primera navegación: 20 de enero de 1955

Los récords de estas características de submarinos nucleares del mundo son:

** La misión de este submarino de investigación será buscar recursos naturales y organismos en el fondo marino. La cabina de la tripulación será una esfera de cristal endurecido de dos metros de diámetro con un espesor de entre 5 y 10 centímetros. El gran reto del proyecto será garantizar la durabilidad del vidrio que, a profundidades extremas, puede romperse con el más mínimo rasguño, explicó la agencia. El batiscafo tendrá capacidad para seis tripulantes, contará con baño y un espacio de descanso y podrá realizar misiones de dos días.

Desplazamiento: 50 000 toneladas en inmersión (submarinos nucleares soviéticos de la clase Typhoon)
 Eslora: 175 metros (submarinos de la clase Typhoon)
 Propulsión: nuclear mucho más poderosa
 Velocidad: 44,7 nudos (submarino soviético K-162)
 Autonomía: Semanas o meses en inmersión gracias al *snorkel* y extracción de oxígeno del agua de mar
 Profundidad máxima: 1027 metros (submarino soviético K-278), pero el submarino Dubbed Shinkai** puede alcanzar 12 000 metros, aunque la máxima profundidad del océano registrada es la de la fosa de las Marianas con 10 991 metros.

Este tipo de submarino, preparado para ir a grandes profundidades, es llamado batiscafo y poco tiene que ver con el viejo o los nuevos *Nautilus* nucleares. Estos últimos no pueden resistir con su casco más duro profundidades que podrían llegar a los 300 o 1000 metros. Ello hace que los 14 000 metros imaginados para el *Nautilus* del capitán Nemo sean totalmente irreales. En cambio, la velocidad de 40 nudos en inmersión ha sido alcanzada y también la autonomía de meses (no con hulla). En cuanto al desplazamiento y la eslora, el antiguo submarino de la ficción de Verne ha sido ampliamente superado. En general, podemos pensar que su prospectiva, a cien años vista, se ha cumplido casi completamente.

De todas maneras, esta similitud de potencialidades tecnológicas y operativas de un submarino imaginado hace más de cien años y los submarinos nucleares actuales no es lo más importante de esta novela. Sí es destacable el comportamiento ético de los dos personajes centrales, el profesor Aronnax y el capitán Nemo, su amor por la naturaleza, la ciencia y el arte más allá de las privaciones y las exigencias físicas de un viaje de 20 000 leguas pleno de increíbles circunstancias.

2) En el aire

En su primera novela publicada en 1863, *Cinco semanas en globo*, Julio Verne lleva a tres hombres a una cierta incursión sobrevolando París en un «buque aéreo». El libro tuvo un éxito editorial insospechado para su época.

Para entonces, los franceses ya habían hecho muchas experiencias con globos a partir del primer vuelo aerostático de los hermanos Joseph y Jacques Montgolfier realizado en septiembre de 1782. Así, nuestro autor, ochenta y un años después, toma este tema de navegación aérea por influencia de su amigo Gaspard-Félix Tournachon, apodado Nadar (1820-1910), a quien conoció en el Barrio Latino de París. Este fue un fotógrafo, periodista, ilustrador, caricaturista y aeronauta caracterizado como el pionero de la fotografía aérea.

«En general, podemos pensar que su prospectiva, a cien años vista, se ha cumplido casi completamente».

A diferencia del libro que he considerado en primer término, que tuvo un fuerte carácter prospectivo, *Cinco semanas en globo* es retrospectivo, pues Verne aprovecha en este todas las experiencias francesas con globos aerostáticos realizadas durante un largo período previo a su libro.

Sin embargo, este fue el primer libro de aventuras y fantasías escrito por este autor, y su edición data de 1863. Tal fue el éxito del manuscrito presentado, en el que combinaba su capacidad literaria con la divulgación científica, que el astuto editor, Pierre-Jules Hetzel, obtuvo un éxito de ventas sin precedentes por su comercialización. Esto ocurrió luego de haber rechazado otro escrito de Verne (*París en el siglo xx*) por considerarlo muy pesimista y muy técnico. De este modo, conminó al autor a respetar el estilo de su obra original exitosa y le ofreció un contrato que lo obligó a escribir dos novelas por año a cambio de 20 000 francos. Verne se instaló tranquilo en Amiens y produjo frenéticamente todas las otras novelas que considero en este artículo y muchas más.

Una de las muestras de su estilo es que los tres personajes de este libro: el científico doctor Samuel Fergusson, su asistente Joe y su amigo escocés, Dick Kennedy, un cazador empedernido, navegando por el aire en la barquilla del globo Victoria, presentan un gran paralelismo de sus caracteres con los de los tres personajes apresados en el *Nautilus* del capitán Nemo. Me refiero al profesor suplente del Museo de Historia Natural de París, el honorable Pierre Aronnax, su asistente Conseil, fiel servidor, y el arponero canadiense Ned Land.

Este libro, más que mostrarnos una imaginada tecnología futura, se contenta con poner en manos del doctor Fergusson una innovación reciente en el control ascensional de los globos guardada por él como un secreto (Verne, 1982, Cap. X, p. 62). Su valor, como en el caso de muchos de sus libros posteriores, entre los cuales se cuenta *Veinte mil leguas de viaje submarino*, estriba en los ejemplos éticos y estéticos transmitidos por el conocimiento y la acción de sus protagonistas a lo largo de un vuelo en globo. Este se efectuó partiendo desde Zanzíbar y cruzando el continente africano, de este a oeste, con una misión científica. Las peripecias vividas al sobrevolar y anclar en territorios salvajes, tanto selváticos como desérticos, pusieron en juego sus propias vidas y sus valores humanos centrados en una Europa del siglo XIX totalmente diferentes de los de los indígenas del África de entonces. El contraste es similar al existente entre el mundo submarino del capitán Nemo y el mundo terrestre que él desechaba. No cabe duda, como seguro comprobaremos a lo largo de la lectura de estos escritos, que Verne cumplió con la letra del contrato que firmó con Hetzel.

Asimismo, en la pequeña novela *Un drama en los aires*, destaca primeramente la resistencia de «los graves alemanes» a los viajes en globo. La desertión de tres de ellos para acompañarlo en un globo que partía de Frankfurt da la oportunidad para que Queen, un intruso francés, lo acompañe en un vuelo en que Verne aparece como el gestor y responsable de la navegación aérea. Por parte de él surge una reflexión mientras se elevan sobre la ciudad a 800 metros de altura: «Los hombres parecen insectos. Mire. Creo que siempre deben mirarse desde esta altura para juzgar sabiamente sus proporciones». Esto me lleva a pensar en una apreciación hecha por Carl Sagan más de ciento diez años después sobre nuestro planeta al referirse a él como «un punto azul pálido» (Sagan, 1994).

Luego se produce un intercambio de apreciaciones sobre la tecnología usada para estos vuelos, y el intruso demuestra tener amplios conocimientos teóricos sobre la aerostática

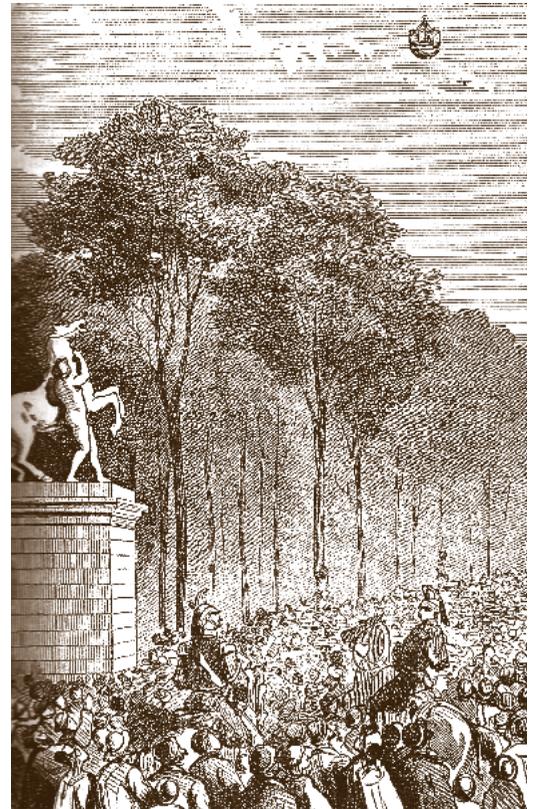


Figura N.º 3: «Se vio avanzar majestuosamente el buque aéreo».

Ilustración de M. M. Riou (Verne, 2015, p. 273)
En *Cinco semanas en globo*, *Un drama en los aires*,
Un descubrimiento prodigioso y Ayer y mañana.

«Cita al intruso francés Queen, quien dijo: “[...] mientras se elevan sobre la ciudad a 800 metros de altura: “Los hombres parecen insectos».

y la historia de este arte. Entonces se plantea la cuestión de dirigir los globos más allá de los caprichos meteorológicos, y el intruso habla del uso de velas, de motores y de hélices. Curiosamente desecha estos dos últimos elementos pues dice que la hélice: «... al girar en un medio móvil, no dará resultado alguno» (Verne, 2014, p. 281). El diálogo entre ambos continúa, y el intruso quiere subir cada vez más alto, se sentía como un gran innovador y operaba sin obedecer al responsable tirando lastre fuera de la barquilla para ascender cada vez más alto. Verne aprovechó las distracciones de este corpulento y fuerte individuo para abrir la válvula del globo a fin de ir bajando. No obstante, el intruso pareció no darse cuenta y continuó hablando sobre la posibilidad de que los globos fueran, en el futuro, mucho más grandes para contribuir a la felicidad del género humano, que podría navegar hacia el Levante y a todas las regiones del mundo, incluso los polos. Todo esto con celeridad, comodidades y distracciones. «Así es que el placer será el alma de la sociedad aérea» (Verne, 2014, p. 284), dijo el autor por boca de su personaje secundario.

Todo esto evidenció que se trataba de un loco con intenciones suicidas y asesinas que planteaba un verdadero drama del cual era difícil librarse. Diversas circunstancias llevaron a que el loco desapareciera en el espacio y que el autor salvara providencialmente su vida.

Así se demuestra que ya fermentaban en la mente de Julio Verne otras ideas más avanzadas en relación con la navegación aérea, lo cual también se prueba en sus novelas cortas tituladas: *Un descubrimiento prodigioso* y *Ayer y mañana*, donde abandona ya lo convencional para trazar una prospectiva sobre el vuelo en los aires.

En *El viajero alrededor del mundo*, Verne nos muestra el desarrollo de los acontecimientos relacionados con su invento que, de alguna manera, apunta al de un helicóptero.

En la primera de ellas, Julio Verne ensaya sus ideas del siglo XIX para proponer «un descubrimiento prodigioso» que, a la luz de la tecnociencia de comienzos del siglo XX, no resultó posible de la manera por él ideada, sino de otra forma. Considero este cambio relevante para la interpretación cabal de todo este artículo teniendo en cuenta la ciencia contemporánea y sus aplicaciones reales.

En el Capítulo 1, el desconocido autor de este proyecto (también el mismo Verne, que se expresa en primera persona del singular) revoluciona los precarios medios de comunicación del París de entonces con una cita dirigida a todos los franceses: «Los que el próximo domingo 1.º de junio se encuentren a las doce en la Plaza de la Concordia asistirán a la primera manifestación de la mayor de las revoluciones presentes y futuras». Es indudable que, primeramente, este anuncio revolucionó a toda la sociedad parisina y luego entró en una suerte de descrédito que fue salvado oportunamente por el periódico *El Universal*. De este modo, la convocatoria fue masiva.

En el Capítulo 2, el autor del escrito y del invento hace la descripción de las ideas científicas y del artefacto revolucionario de su invención tomando en cuenta la Teoría de la Gravitación Universal de Isaac Newton y las precarias ideas sobre la electricidad y el magnetismo vigentes por entonces fuera de los ámbitos de una física que ya, desde el año 1855, venía considerando un campo electromagnético cuya teoría estaba desarrollando James Clerk Maxwell.

En épocas en que moría Julio Verne, el inventor italiano Guillermo Marconi llevaba a la práctica de las telecomunicaciones la teoría de Maxwell, y los anuncios de los capítulos 1 y 2 de este libro podrían haber tenido otra difusión.

En los capítulos sucesivos: «3. La aplicación», «4. Los preparativos», «5. La manifestación», «6. El universal», «7. Un paseo por Francia», «8. El buque» (véase la Figura N.º 3), «9. La prueba decisiva», «10. Polémica», «11. Paradoja» y «12. El viajero alrededor del mundo», Verne nos muestra el desarrollo de los acontecimientos relacionados con un invento que, de alguna manera, apunta al de un helicóptero con control de su vuelo que fue realizado recién

en 1942 por Igor Sikorsky y según principios distintos, que tienen que ver con un motor y hélices. Esta posibilidad había sido desechada como realizable por el «loco» del libro anteriormente considerado.

Finalmente, en la pequeña novela *Ayer y mañana*, Julio Verne apunta mucho más alto en las cuestiones de un moderno dominio del aire. Lo hace nada menos que pensando en el siglo XXIX, para el que nos faltan ocho siglos para seguir viviendo del asombro. Ya menciona allí la fuerza motriz que ha de suministrarse a los aparatos de navegación aérea que, hasta entonces, solo confiaban al viento y que, en tal siglo, se encontrarían en el marco de una revolución de la energía. Respecto de esta, nos habla de la energía de los rayos solares, la atesorada en el seno del globo terráqueo, la de los saltos de agua, vientos, arroyos, ríos, etc. También describe la evolución de los servicios meteorológicos y observa que no se puede estar a la merced del buen tiempo. No deja de hacer referencia al «coche aéreo» (actualmente los aviones y los helicópteros) como «máquinas admirables» (como la que se ve en el extremo superior derecho de la Figura N.º 3), basadas en el principio de ser «más pesadas que el aire» y lanzadas «a razón de seiscientos kilómetros por hora» (superados ya en mucho por los aviones actuales y ocho siglos antes de sus predicciones).

«[...] proyecta su poderosa imaginación para salir de la gravitación terrestre mediante el uso de un cañón sensacional».

3) En el espacio ultraterrestre

Julio Verne imaginó un entonces casi imposible viaje al espacio ultraterrestre allá por los años 1863 a 1865.

Así, en el libro *De la Tierra a la Luna*, proyecta su poderosa imaginación para salir de la gravitación terrestre mediante el uso de un cañón excepcional.

Además, los expertos artilleros veteranos de la Guerra de Secesión de los Estados Unidos de Norteamérica (1860-1865) se habían agrupado en el Gun Club, donde mostraban sus singularidades y añoraban sus realizaciones e innovaciones en balística interior y exterior. Estos viejos artilleros, enfrentados con la paz reinante entonces, se habían quedado sin trabajo y sin ilusiones.

Ante esta tremenda situación, su presidente, el Sr. Impay Barbicane, citó a todos los miembros del Club, tan belicosos como inválidos en muchos casos, a una magna reunión para informarles una iniciativa muy importante. Era un hombre de unos cuarenta años de edad, sereno, frío, austero, formal y reconcentrado, que estaba dotado de una resolución inquebrantable.

En su discurso, hizo hincapié en que los socios se orientaran por la senda del progreso acometiendo una empresa digna del siglo XIX. Les propuso nada menos que proceder a la conquista y la colonización de la Luna.

Nadie hasta entonces había tenido una comunicación directa con nuestro satélite, salvo una sarta de mentirosos que habían imaginado falsos contactos. Solo el genio práctico de los americanos, convocados por los socios del Club, podría concretar tamaña empresa.

Vencer la gravedad terrestre requería comunicar al proyectil de acceso a la Luna una velocidad inicial de unos 11,2 kilómetros por segundo, lo que equivale a 40 320 kilómetros por hora, y ellos pensaban que lo podrían lograr con un cañón adecuado.



Figura N.º 4: El gran disparo del cañón *Columbiad* (Verne, 2018, p. 6).

La propuesta tuvo una repercusión muy fuerte en toda la sociedad del gran país del norte y me hizo recordar las palabras del Sr. Winston Churchill quien, pasadas muchas décadas y al inicio de la Segunda Guerra Mundial, expresó desde la madre patria de la unión americana algo así como: «Lo posible lo hacemos de inmediato, lo imposible nos lleva cierto tiempo». Los miembros del Club se tomaron ese tiempo.

En sucesivas reuniones, los más sabios artilleros fueron tomando decisiones sobre las características del blanco (la Luna), consultando a los astrónomos del Observatorio de Cambridge. Luego, se concentraron en lo que les era propio como artilleros: el cañón, el proyectil, el propelente y la trayectoria. Todo exigía medidas excepcionales desde el punto de vista artillero e industrial, pero, en lo humano y lo social, la situación debió ser enfrentada usando recursos que les eran extraños. Sin embargo, entre otros problemas, los aspectos médicos no fueron tenidos en cuenta.

Por entonces, los cohetes eran considerados juguetes, y todavía no había nacido el Sr. Robert Goddard (1882-1945), genio estadounidense de la cohertería. Eran tiempos en que no existían ni la electrónica ni la computación y, por lo tanto, los términos «astronauta», «lanzador espacial» y «telecontrol» no eran parte del habla en ningún idioma. Las reuniones antes nombradas fueron elementales y cortas para resolver los aspectos más salientes de la cuestión.

Luego de una serie de hechos tragicómicos, los «astronautas» componentes de la dotación del proyectil fueron el mismo Barbicane, su mortal oponente respecto del proyecto, el capitán Nicholl, que cuestionaba las posibilidades físicas del cañón lanzador, y el increíble francés Michel Ardan, que ofició siempre de componedor entre ambos y que, de alguna manera, representaba las inquietudes de Verne al respecto.

«La cuestión era que ese dispositivo de balística interior llevaba la aceleración de los cuerpos de los astronautas, animales y muebles transportados a valores de aceleración insoportables».

Lo que primero debemos observar es que no se habló de aceleración cuando, en realidad, las leyes de Isaac Newton eran conocidas. Si bien el cañón, llamado *Columbiad*, debía aplicar al proyectil una velocidad inicial mayor a la de escape (de 16 573 metros en el primer segundo posterior a la salida de la boca del cañón, según los sabios del observatorio de Cambridge) (Ver lo expresado en 2018, p. 55). Se trataba de un proyectil de 180 pulgadas de diámetro (unos 4,5 metros) y de un peso de 20 000 libras (unas 9 toneladas), que debía ser acelerado durante un largo trecho de unos 900 pies (unos 270 metros) del ánima del cañón hasta su boca de fuego. Esto implicaba una aceleración que no podría haber sido resistida por los cuerpos de los tres astronautas, ni de los animales introducidos en el proyectil subrepticamente por el francés Michel Ardan y, ni siquiera, por el amoblamiento propio de una habitación de una casa común de su país. Por entonces, no se practicaba nada parecido a una «medicina o zoología espacial». Para colmo, dentro del largo de ese impresionante cañón se debía acomodar una pólvora llamada fulmicotón, descubierta por un tal Maynard, que comunicaba a los proyectiles una velocidad cuatro veces mayor que la que imprime la pólvora ordinaria y que ocuparía, con sus 800 gruesos cartuchos que contenían unas 400 000 libras (181 400 kilogramos) de esa pólvora, una parte considerable del espacio del ánima. La cuestión era que este dispositivo de balística interior llevaba la aceleración de los cuerpos de los astronautas, animales y muebles transportados, a valores de aceleración insoportables. Esto no apareció como base de un pronóstico de las posibilidades reales de ejecución de este fantástico proyecto. Lo que sí se previó fue que el ánima fuera lisa y no rayada para evitar un giro inconveniente a los pasajeros. Sin hacer ningún cálculo, se puede deducir, además, que la aceleración sería absolutamente insoportable. Los tres pasajeros y las mascotas que viajaron según la novela, debieron morir en el momento del disparo, pero se afirma en lo novelado, que solo murió el perro Satélite. Esto pese a las ingeniosas medidas pensadas por Barbicane para evitar lo que llamó medidas contra la «repercusión» aplicadas con «inteligencia perfecta» por estos genios del Gun Club. Se trataba de un sistema hidráulico que, de todas maneras, no evitaría que los pasajeros experimentaran «una repercusión violenta después de la completa evasión de la masa líquida» (Verne, 2014, p. 173). No debemos olvidar

que se trata de una novela y que el autor, pese a ser abogado, indagó por muchos otros conocimientos científicos y seguramente tenía poca idea de la dinámica de Newton. Los lanzadores actuales de satélites artificiales y sondas espaciales no son cañones de artillería, sino cohetes que imprimen aceleraciones mucho menores a las cargas útiles de cuerpos vivos y sistemas operativos que deben poder tolerarlas para cumplir con sus funciones.

Otra cuestión no disipada por estos miembros del Gun Club fue la del impacto en la Luna al llegar. Pasada la distancia de escape de la gravedad terrestre, la gravedad lunar (unas seis veces inferior) comunicaría al proyectil una aceleración gravitatoria que haría que el proyectil se desintegrara al impactar en la superficie con sus pasajeros dentro y pese a los cohetes previstos por Barbicane para el frenado. Verne evita esta desgracia a sus personajes al expresar que el proyectil erró el blanco lunar y pasó a ser considerado un satélite artificial de nuestro satélite natural. No obstante, el hecho es que muy probablemente quienes hubieran viajado ya serían cadáveres.

Finalmente, debo terminar con mis críticas a esta obra maestra de la divulgación científica y observar que se adoptaron medidas para la supervivencia interna de los pasajeros dentro del proyectil al prever su respiración y alimentación durante un año aproximadamente. Sin embargo, no se tuvo en cuenta la eliminación de los desechos humanos y animales durante ese prolongado período ni tampoco la manera de beber, alimentarse y respirar en el caso de alunizar. No estaba previsto cómo volver a la Tierra y no errarle al término de ese año.

En la Tierra, quedó el amigo y secretario del Gun Club, el bueno de J. T. Maston, para añorarlos y llorarlos siendo presa de gran inquietud.

En la ciencia ficción, todo es posible, y Julio Verne la manejó con maestría.

Estas observaciones que hago, desde un ahora ubicado más de cien años después y con algo del conocimiento tecnocientífico acumulado posteriormente, nunca podrán hacer mella en su poderosa imaginación vertida en el arte literario.

El viaje alrededor de la Luna (Verne, 2018) se produjo porque el disparo erró el blanco debido a la aparición de un bólido que, como tercero en discordia entre la Tierra y la Luna, modificó levemente, pero en forma suficiente, la trayectoria del proyectil (Verne, 2018, p. 27). Mientras no se anoticiaron de ello, los tres «astronautas» hicieron muchas conjeturas sobre lo que podría pasar con ellos en la Luna. En esto las fantasías ocuparon un papel de privilegio pero, al final, todo se trocó en inquietud al notar la ingravidez y al pensar, luego, que no llegarían a la Luna, sino que orbitarían alrededor de ella y, finalmente, al preguntarse sobre la posibilidad de su regreso a la Tierra.

Su trayectoria baja, tangencial a nuestro satélite, concentró sus funciones en la observación de la Luna y se informó al respecto tratando de identificar lo que había sido observado con telescopios desde la Tierra. De pronto, al pasar a orbitar en la cara oculta de la Luna, pareció que se hundían en las tinieblas absolutas del espacio ultraterrestre. Solo les quedó la iluminación de las estrellas que ya no centelleaban, debido a que la Luna carece de atmósfera. Fueron sometidos a un frío de unos diecisiete grados bajo cero, que luego se hizo mucho más intenso. Ardan expresó entonces: «... estamos ante una hermosa ocasión fallida de observar el otro lado de la Luna» (Verne, 2018, p. 156).

Poco después, apareció otro gran fuego en el espacio: se trataba de un bólido incandescente que iluminó durante algunos segundos el lado oscuro de nuestro planeta. El hecho fue que este segundo astro errante produjo una nueva descompensación gravitatoria que permitió que la «espacio-nave» volviera a la Tierra sin que los «astronautas» se quemaran en su interior por el roce atmosférico y no murieran por enésima vez al impactar en el océano a gran velocidad.

«En la ciencia ficción, todo es posible, y Julio Verne la manejó con maestría».

Sucedió entonces que la corbeta *Susquehanna*, que estaba afectada a sondeos para la instalación de cables telegráficos submarinos, se encontraba en el océano Pacífico entre las islas de Hawái y el territorio de los EE. UU. de Norteamérica, a unas cien leguas de la costa de Nuevo México y con 7000 metros de profundidad bajo su casco. En la noche del 11 al 12 de diciembre, encontrándose precisamente a 27° 07' de latitud norte y 41° 37' de longitud oeste, divisaron la caída del objeto espacial disparado diez días antes. Todos los oficiales del buque a órdenes de su comandante, Jonathan Blomsberry, pensaron que se trataba de los «astronautas» enviados a la Luna y que se habrían quemado o destrozado, pues el proyectil cayó como una bola de fuego e impactó fuertemente en el mar. No fue así, todos se salvaron y, durante cuatro días, del 5 al 9 de enero, los trenes de la Unión fueron suspendidos para que un tren con una locomotora de gran velocidad pasara por todo el país a los tres insignes personajes de esta novela y al honorable secretario del Gun Club, que fueron transportados de una ciudad a otra para recibir las merecidas aclamaciones por su hazaña. Esta es una novela, y todo se permite a la imaginación de su gran autor.

Pasaron cien años, y la ciencia y la tecnología espaciales se unieron a partir de Goddard y del alemán Werner von Braun y sus ayudantes alemanes para propulsar la creación de la agencia espacial llamada NASA (Administración Nacional de la Aeronáutica y del Espacio) a fin de hacer posible un viaje tripulado a la Luna y retornar desde ella. Esto ocurrió merced al apoyo político del estadista y presidente de los EE. UU. de Norteamérica, Sr. John Fitzgerald Kennedy, y ello fue logrado exitosamente el 20 de julio de 1969 cuando el astronauta Neil Armstrong puso el pie en la superficie lunar y exclamó: «Un pequeño paso para el hombre y un gran paso para la humanidad», tras plantar en la superficie de nuestro satélite natural las banderas de los EE. UU. de Norteamérica y de las Naciones Unidas. Ello sucedió en medio de la llamada Guerra Fría y de la carrera espacial con la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Por el camino, quedaron los esfuerzos de miles de científicos e ingenieros que hicieron posible este viaje de ida y vuelta a la Luna teniendo en cuenta todos los detalles del lanzador (cohetes *Saturno*), de la nave espacial *Columbia* (que, al igual que el primer submarino nuclear llamado *Nautilus* tomó la denominación casi igual al nombre que Verne dio al cañón antes descrito: *Columbiad*). Asimismo, fueron parte del complejísimo sistema espacial creado en la NASA la nave *Eagle* (desprendida de la anterior), un sistema de telecontrol muy avanzado, una astronomía mucho más desarrollada, una medicina espacial, trajes para astronautas, sillones especiales para que los astronautas soportaran la aceleración del lanzador, etc. Si bien la nave espacial también entró en órbita de la Luna, de ella pudo desprenderse el «módulo lunar *Eagle*», que aseguró el alunizaje y el regreso de los astronautas a la Tierra —pese a la fricción de la atmósfera en el aterrizaje— gracias a un proceso de sublimación de parte del material de la cápsula. Con el tiempo, los tres astronautas que viajaron murieron de muerte natural: Neil Alden Armstrong (ingeniero aeroespacial, piloto de guerra, piloto de pruebas y profesor universitario), Edwin E. Aldrin (coronel de la Fuerza Aérea y graduado en Ciencias con el mejor promedio) y Michael Collins (bachiller en ciencias de la Academia de West Point, piloto de pruebas de la USAF y piloto del módulo de mando). Ellos integraron la exitosa Misión Espacial Apolo 11 que, si bien fue mucho más detallada que la de los miembros del Gun Club, no dejó de inspirarse en ella.

«Pasaron cien años y la ciencia y la tecnología espaciales se unieron a partir de Goddard y del alemán Werner von Braun y sus ayudantes alemanes para la creación de una agencia espacial llamada NASA».

4) En el ciberespacio

Para este punto, no agrego ninguna ilustración, ni relacionada con los escritos de Verne ni con la actualidad. Sobre el ciberespacio, no hay nada concreto que mostrar, pues la información contenida en este espacio no tiene nada de material como un submarino, un «buque aéreo» o una nave espacial; se trata de algo abstracto y mental que, de por sí, es transparente. Es algo que surge y se actualiza en la mente de la humanidad. Así lo señaló Jorge Luis Borges en su poesía *Alejandro, 641 A.D.* respecto de la información contenida en una gran biblioteca en relación con el incendio de la Biblioteca de Alejandría producido por los árabes hace siglos:

Las vigilias humanas engendraron
 Los infinitos libros. Si de todos
 No quedara uno solo, volverían
 A engendrar cada hoja y cada línea,
 Cada trabajo y cada amor de Hércules,
 Cada lección de cada manuscrito.

Aquí también brilla la imaginación del otro gran escritor que es autor de estas abstracciones y que, en su novela *Ayer y mañana*, en el capítulo: «La jornada de un periodista americano en el año 2889», se personifica en el periodista Francis Bennett, nieto del fundador del diario *New York Herald*.

Julio Verne está dando aquí un salto imaginativo que él supuso de mil años y que, ciento treinta años después, tiene una respuesta en nuestro mundo actual.

Veamos resumidamente qué haría el supuesto periodista Francis Bennett dentro de ochocientos setenta años.

Tras treinta generaciones de los Bennett administrando el *New York Herald*, ya habían pasado doscientos años desde que la ciudad de Washington se había trasladado a «Centrópolis», y el diario había cambiado su nombre por el de *Earth Herald*, pues sus noticias ya no eran locales, sino mundiales. A esto Francis le había agregado el «periodismo telefónico» (nótese que Verne no pudo imaginar entonces el uso del espectro electromagnético para transmitir la voz y la imagen por satélites y fibras ópticas hacia todo el mundo y en tiempo real). De esta manera, el diario dejó de ser escrito para ser «hablado». La clientela del diario pasó de 85 millones de abonados a 35 mil millones, y el edificio del diario pasó a tener dimensiones colosales.

Este genio periodístico pasó, entonces, a alentar a múltiples científicos, a mantener artistas y a subvencionar la labor de los inventores. El esfuerzo del trabajo requerido tuvo viabilidad gracias a que los seres humanos pasaron de una vida media de 37 años a 68 años por los progresos higiénicos, gimnásticos y nutricionales (aquí también se quedó corto en cuanto a los progresos ya experimentados en este sentido).

A continuación, describió Verne lo que era una jornada de trabajo en la vida de Francis. Primeramente usó un «fonotelefoto» para comunicarse con su mujer, que estaba comprando sombreros en París. Se había logrado ya transmitir imágenes fotográficas (esto cuando ya hace rato que se ha logrado transmitir imágenes móviles por la televisión). Alegre por esta comunicación, Francis se levantó de la cama y pasó a su «vestidor mecánico» (esto por ahora no está inventado, pues la gente adinerada sigue usando mayordomos).

Luego comenzó su trabajo en la «sala de los novelistas-folletínistas» en que cien literatos del *Earth Herald* relataban cien capítulos de cien novelas al público aficionado (esto y mucho más ya se hace por TV, internet y teléfonos celulares). Hizo observaciones sobre la labor de estos relatores. Hablaba de lograr el «hipnotismo eléctrico» durante tales exposiciones.

Acto seguido la acción se desplazó a la sala de los reporteros. Allí había mil quinientos de ellos, cada uno con un teléfono y provistos de conmutadores que habilitaban aparatos de «fonotelefotografía» (que no imaginó como automáticos, porque todavía no habían hecho su aparición ni la electrónica ni la cibernética desarrolladas durante el siglo xx).

Finalmente, la imaginación de Verne se desbordó, dado que Francis encaró a diez «reporteros astronómicos» que recibían «fototelegramas» de los distintos planetas solares (por entonces, esos «reportajes» eran ofrecidos por sondas espaciales robóticas que recalaban en algunos planetas accesibles y brindaban información según las posibilidades de su equipamiento).

«Julio Verne está dando aquí un salto imaginativo que él supuso de mil años y que, ciento treinta años después, tiene una respuesta en nuestro mundo actual».

Se refirió a posibles habitantes de otros planetas (cosa que, por ahora, las agencias espaciales rechazan). Ante algunas deficiencias que señalaba Francis a los científicos del diario, estos las atribuían a la óptica (Verne no podía imaginar una astronomía provista de información de telescopios en órbita, radioastronomía y sondas espaciales como la actual). Tampoco imaginó la posibilidad de que el hombre pisara la Luna hace cincuenta años o de que se comprobara que esta estuviera totalmente deshabitada al ver la otra cara oculta.

Entonces visitó al «grupo especial de los entrevistadores» y le preguntó a uno de ellos, demostrando su influencia, si había entrevistado al presidente de los EE. UU., Sr. Wilcox, y lo mismo hizo con otro respecto de los jurados de un juicio importante para la opinión pública.

La agencia estuvo dedicada a la publicidad. Este quehacer del diario le brindaba unos tres millones de dólares mensuales, y había recurrido para ello a inmensos carteles reflejados por las nubes (no creo que esto haya sido ensayado posteriormente, sí la posibilidad de remolcar carteles con aviones). Dado que entonces no había nubes, les ordenó que fueran al servicio meteorológico para que produjeran «nubes artificiales».

Terminada la inspección de sus subordinados, entró en el salón de recepción para dialogar con embajadores y ministros plenipotenciarios acreditados a fin de brindarles sus consejos, entre ellos, uno referido a las armas de destrucción masiva de entonces, a la proliferación demográfica de los chinos y a la protesta de los británicos por la anexión de su país a los Estados Unidos de Norteamérica vulnerando el cumplimiento de la doctrina de Monroe. Luego se dirigió, en su «sillón móvil», al comedor ubicado a un kilómetro de distancia dentro de su misma empresa. Allí, en la mesa disponía de botones para volver a comunicarse con su mujer, que estaba en París, usando su «fonoteléfono» (así eran las telecomunicaciones por entonces, dependientes de cables eléctricos). Para la alimentación, recurría a la gran «sociedad de alimentación a domicilio» que usaba tubos neumáticos para brindar el servicio (de la que ya disponemos en la actualidad, aunque estamos atrasados, pues usamos repartidores montados en motocicletas o, más modestamente, en bicicletas).

«Un inventor químico le dijo que estaba a punto de poder fabricar una persona humana, solo le faltaba la cuestión del alma (y ahora estamos en eso)».

Acto seguido, el Sr. Bennett se dirigió hacia la ventana para usar su «coche aéreo» para hacer un traslado al Niágara a una velocidad de 600 kilómetros por hora (ahora subiría a la terraza para usar su helicóptero algo más lento). Desde su coche, volando, pudo observar que grandes redes de cables eléctricos, para las telecomunicaciones y la energía, cruzaban los campos gracias a la energía suministrada por el mismo Niágara (hoy eso no ha evolucionado así, los campos se han venido librando de muchos cables para las telecomunicaciones y han simplificado los eléctricos al distribuir con cables de alta tensión).

Luego se encontró con inventores e hizo consideraciones respecto de que el arte pictórico había sido reemplazado por la fotografía color (esto no ha ocurrido así). Un inventor químico le dijo que estaba a punto de poder fabricar una criatura humana, solo le faltaba la cuestión del alma (y ahora estamos en eso). Otro le propuso trasladar en bloque una ciudad entera, y esto entusiasmó a Bennett; un tercero le sugirió acumular y transformar la energía solar y terrestre (también esto lo estamos haciendo) y un cuarto, el doctor Nathaniel Faithburn, se había sometido a un tratamiento de hibernación durante cien años y el 25 de julio de 2889 debía resucitar en un salón del diario.

Antes de presenciar la impactante resurrección, Bennett hizo las cuentas de su empresa con el «piano-contador eléctrico» (hoy cualquier computadora casera puede hacerlo con mayor seguridad y rapidez).

Finalmente, a través de otra comunicación desde París, su esposa le dijo que volvería por el «tubo submarino» en 255 minutos. Este sería preferible a los «trenes aéreos» «que no vuelan a más de mil kilómetros por hora» (Verne, 2014, p. 359).

Llegó el momento de la resurrección programada. Bennett concurrió a la sala asignada acompañado por un grupo de distinguidos científicos. Se introdujeron en el cuerpo momificado unas cuantas gotas del famoso elixir Brown-Sequard. En realidad, el doctor Faithburn, que se había congelado por amor a la ciencia, había muerto en el acto de congelarse, es decir, cien años antes (este tema sigue pendiente, no podemos jugar tan libremente con la vida).

Antes de acostarse, el empresario tomó un magnífico baño: apretó un botón y la bañera apareció rodando por sus raíles con el agua y los implementos necesarios para disfrutarlo luego de una jornada de trabajo con pretensiones de globalidad (aún no hemos inventado esto, pero podríamos hacerlo si quisiéramos).

Este ámbito de la imaginación verniana se demuestra por el absurdo, como los mejores teoremas de geometría que estudié en la secundaria. Verne pudo imaginar hasta el máximo y mejor empleo de los conocimientos humanos de su tiempo. Nunca pudo imaginar la electrónica, la computación digital, la inteligencia artificial, la física nuclear, los viajes espaciales, los satélites artificiales, el láser, etcétera, y sería un absurdo pretenderlo. Lo curioso ha sido que el avance tecnocientífico ocurrió con un crecimiento exponencial desde que él murió y que, con ello, hemos realizado casi todo lo que él imaginó en unas seis veces menos de tiempo que el previsto por él. Tal es el avance que toda la información que manipulaba Francis Bennett puede obtenerla cualquier ciudadano del mundo que disponga de una computadora y un televisor en su casa.

Yo me pregunto: ¿alguien se atreverá a hablar ahora de lo que Julio Verne osó escribir hace más de un siglo respecto de las ciencias y las tecnologías del siglo XXIX?

Conclusiones

- En las clepsidras, sean estas de agua o de arena, el futuro viene atesorado en la ampolla superior, y el pasado es contenido en la inferior, luego de que el primero haya fluido en forma casi impredecible por la estrechez de todo presente. Cuando las aguas o las arenas del futuro se agotan, se la da vuelta, y el pasado se hace futuro, y el flujo comienza de nuevo. Esto último es lo que he hecho en este viaje, pero al revés, y con la idea de reencontrarme con Julio Verne. Poco lo conocí de adolescente, y ahora puedo revalorarlo desde mi vejez de octogenario. Se trata de una magnífica experiencia que recomiendo a todos los que deseen rejuvenecer. Es necesario renovar nuestras neuronas rememorando otros tiempos pasados y, en especial, hacerlo para volver a tomar contacto con un genio literario que llegó hasta nosotros realizando un camino inverso al que nosotros experimentamos ahora.
- Los ámbitos de lo submarino, lo aéreo, lo espacial y del conocimiento y la información, en los que tempranamente nos introdujo Julio Verne, se han venido ampliando y precisando de manera tal que, en cierto modo, nos han mostrado otros horizontes para una humanidad que sigue trazando límites mientras transita la tenue línea roja que separa la guerra y la paz. Esos límites son mucho más complejos que los que dificultosamente venimos precisando para definir nuestras tradicionales fronteras terrestres. Lo hacemos con el ejercicio de mañosas políticas y estrategias desplegadas en el ámbito de la geopolítica, y ello tiene que ver con lo que hace años hemos denominado, con el doctor Roberto Bloch, «espacio-política» (Bloch y Domínguez, 2010) al tratar de ampliar las visiones más allá de los límites nacionales. La antes citada línea roja tiene que ver tradicionalmente con la sangre derramada en infinitas guerras y ahora con el hecho de que estamos poniendo en juego nuestra propia supervivencia como especie si es que optamos por la guerra. No me cabe duda de que nuestra única salida es la de transitar todos los ámbitos, actuales y futuros que vayamos creando, con el objetivo de preservar la paz, no solo entre los hombres, sino

«Una corrección final a este artículo. En la primera de las conclusiones se expresa: "[...] ahora puedo revalorarlo desde mi vejez de octogenario". Informo a los lectores que ya soy un "feliz nonagenario"».

también de los hombres con la naturaleza que nos sustenta a través de la línea verde que nos traza la ecoética. Si así no fuera, me veré obligado a seguir ejerciendo la profesión de oficial de marina que adopté cuando era muy joven. Mi posición actual está tan alejada del belicismo como del pacifismo, tan solo quiero seguir los dictados de una naturaleza agredida por una humanidad desnaturalizada.

- Creo que no debe ser descartada la posibilidad de ejercitar anticipos tecnológicos visionarios como los que ha realizado Julio Verne. Como en su caso, puede experimentarse en el futuro la gran influencia que la estética de la recepción literaria (Domínguez, N. A., 2018) pudo haber tenido en las mentes del almirante Rickover, de Werner von Braun, de los hermanos Wright y de los genios de las telecomunicaciones, de la computación y de la informática tras la lectura juvenil de las obras de Verne de las que he hecho mención. Esto puede haber afectado la concepción y el desarrollo de los submarinos nucleares, nuestras incursiones por el espacio aéreo, los planes espaciales de los países desarrollados en la materia, y lo que viene ocurriendo con la información y el conocimiento a nivel global.
- Cabe observar que con Albert Einstein, Max Planck y otros, la física atómica hizo su aparición con un tercer y cuarto elementos para la Teoría Científica de los Campos. Así los cuatro campos reconocidos actualmente por la física son: el gravitacional (Newton), el electromagnético (Maxwell) y los cuánticos débil y fuerte (Max Plank). Queda pendiente un quinto campo psi, o del vacío cuántico, propuesto por Ervin Laszlo (Laszlo, 2012) en calidad de una hipótesis que, a mi entender, no podrá salir de tal encasillamiento en la ciencia normal. Esto para mí es así, pues apela al orden *implicado* y no al *explicado* (Bohm, 1988). He tratado de desarrollar todo esto en mi último libro (Domínguez, 2018, Cap. 9); ello tiene implicaciones tales que podrían impulsar a las creencias a un ecumenismo (intentado por el Vaticano) y que han valido a que Ervin Laszlo sea propuesto por dos veces (internet, Wikipedia) al Premio Nobel de la Paz, pues estimo que sus ideas, conducentes a un nuevo paradigma de la ciencia en general, aportan a una deseada paz basada en la unificación de las creencias religiosas.
- Según lo anterior, el arte literario, con sus sentimientos e intuiciones, pudo haber tenido una fuerte influencia en la evolución de la ciencia aplicada y la tecnología del siglo xx y de lo que va del XXI y en cuanto al cumplimiento de los objetivos intelectuales y académicos del Club de Budapest y del Laszlo Institute of New Paradigm Research. Surge así otro fundamento para el maridaje del arte y la ciencia propuesto por Ervin Laszlo.
- No obstante, hay una marcada diferencia entre lo escrito por Verne en cuanto a las aplicaciones de estas tecnociencias: él las pensó siempre con fines pacíficos, humanitarios y éticos. Pero lo que realmente ocurrió fue que los fines de estos desarrollos fueron, primera y prioritariamente, bélicos, y llevaron la delantera en cuanto a su sofisticación e inversiones económicas y de materia gris de excelencia. Los personajes de Verne: el capitán Nemo, el doctor Fergusson, el presidente Sr. Barbicane del Gun Club y Michel Ardan, y el famoso editor del diario *Earth Herald*, Sr. Francis Bennett, son, por lo general, amantes de la naturaleza, entusiastas de la ciencia y de la corrección ética de sus objetivos y de las acciones conducentes a su cumplimiento.
- De este modo, las artes pictóricas, musicales, arquitectónicas, etcétera, han sido inspiradoras y sustentadoras de creencias religiosas durante muchos siglos. Son esas mismas artes, a través de otras expresiones de carácter científico y tecnológico, las que han sido y son inspiradoras y sustentadoras de otro tipo de ideas más afectas a la racionalidad que a las creencias. Unas y otras forman parte de la cultura humana que así se ve enriquecida y aspira a una visión transcultural de la realidad mundial que es

«Hay una marcada diferencia entre lo escrito por Verne en cuanto a las aplicaciones de estas tecnociencias y las que se desarrollan actualmente; él las pensó siempre con fines pacíficos, humanitarios y éticos».

materia de la antropología filosófica. La clasificación literaria que se da a las obras de Julio Verne las encuadra en la categoría de «ficción» pero, como hemos visto, en gran parte dichas ficciones se han transformado en realidades concretas luego de un siglo. No pude apreciar esa transformación cuando, luego de unas cuantas décadas de mi vida, releí y leí, mucho más de su obra de la que me había atrapado siendo un adolescente sin experiencia; en esto, no solo influyó mi inmadurez, sino el simple hecho de que los cambios, hacia una realidad que luego experimenté, aún no se habían producido.

- Lo sorprendente de todo esto es advertir cómo un hecho artístico de carácter literario, que apunta hacia la belleza de la expresión idiomática, se vino transformando en nuestras realidades tecnocientíficas concretadas gracias a la evolución científica, tecnológica y técnica operada durante el siglo xx y lo que va del XXI, por el indeleble camino de la estética de la recepción. Pero esta estética es mucho más que literaria. La imagen del tiempo que nos brinda la obra de Salvador Dalí al comienzo (Figura N.º 1) nos dice mucho sobre la inefable temporalidad (acción del tiempo sobre toda la naturaleza, incluida la humana) que actúa sobre todas nuestras obras y, sobre todo, en nuestro cuerpo. Ella es parte, en este caso, de la estética de la recepción de una obra plástica. La Torre de Babel y las agujas de las iglesias que apuntan al cielo, que pretendemos alcanzar, hacen a la estética de la recepción arquitectónica y, como marinos, la interpretación de la tormenta en el mar que forma parte de la obra musical *Scheherazade* de Rimsky Kozakov (1888), 1er. movimiento, nos sumerge en la memoria de muchas peripecias que hemos sufrido en nuestros buques. Todas las ramas del arte nos introducen en una estética de la recepción, aunque no nos demos cuenta de ello.
- Este salto de lo bello y lo bueno a lo real, y de lo estético y ético a lo verdadero produjo en mí una revolución espiritual que me lleva a revisar consecuencias filosóficas y teológicas enraizadas en mi pensamiento y mi fe durante décadas. De este modo, me encuentro buscando un camino hacia la totalidad de un mundo que se nos muestra muy complejo. En él operan la verdad, la fe, la bondad y la belleza como un todo integrado de aspectos explicados e implicados.
- Lo anterior me lleva a sentir e intuir que el orden implicado propuesto por David Bohm contiene lo ético, lo estético y las creencias religiosas como complementarios de lo explicado por la ciencia hasta que deviene una revolución científica o artística por un cambio de paradigma. Este orden explicado, construido a través de la dicotomía sujeto-objeto, carece de lo que nos señala el mismo Bohm con el «reomodo» en cuanto a la inclusión del verbo si contiene la dicotomía sujeto-predicado. Esta última se nutre de la ecología en la que la acción antrópica da sentido a una ecoética y, además, a una «ecoestética» que encarna el arte. Me refiero a todo eso que es fruto de la imaginación, que no está calculado ni programado, que se hace de una vez y para siempre, como la obra de Julio Verne. ■

«[...] por el indeleble camino de la estética de la recepción. Pero esta estética es mucho más que literaria».

BIBLIOGRAFÍA

- Bohm, D., 2008, *La totalidad y el orden implicado*, Sexta Edición, Barcelona, España, Editorial Kairós;
- Domínguez, N. A., 2018, *El arte de comprender la naturaleza*, Buenos Aires, Argentina, Instituto de Publicaciones Navales;
- Laszlo, E., 2012, *El paradigma Akashico: Revolución en la ciencia, Evolución en la consciencia*, Londres, Gran Bretaña, editado por Amazon;
- Melville, Herman, 1956, *Moby Dick*, Nueva York, EE. UU., Amazon Whispernet Editors;
- Sagan, C., 1994, *Un punto azul pálido. Una visión del futuro humano en el espacio*, Barcelona, España, Editorial Planeta;
- Verne, J., 1982, *Cinco Semanas en Globo*, Madrid, España, Ediciones Generales Anaya;
- Verne, J., 2014, *Veinte mil Leguas de Viaje Submarino*, Barcelona, España, Contenidos Editoriales y Audiovisuales, S.A.U.;
- Verne, J., 2014, *Un drama en los aires*, Barcelona, España, RBA Contenidos Editoriales y Audiovisuales, S.A.U.;
- Verne, J., 2014, *De la Tierra a la Luna*, Barcelona, España, RBA Contenidos Editoriales y Audiovisuales, S.A.U.;
- Verne, J., 2015, *El Chanceller y un descubrimiento prodigioso*, Barcelona, España, RBA Contenidos Editoriales y Audiovisuales, S.A.U.;
- Verne, J., 2018, *Viaje alrededor de la Luna*, Barcelona, España, Editorial Alma.

PANORAMA PESQUERO ARGENTINO EN EL ESCENARIO INTERNACIONAL

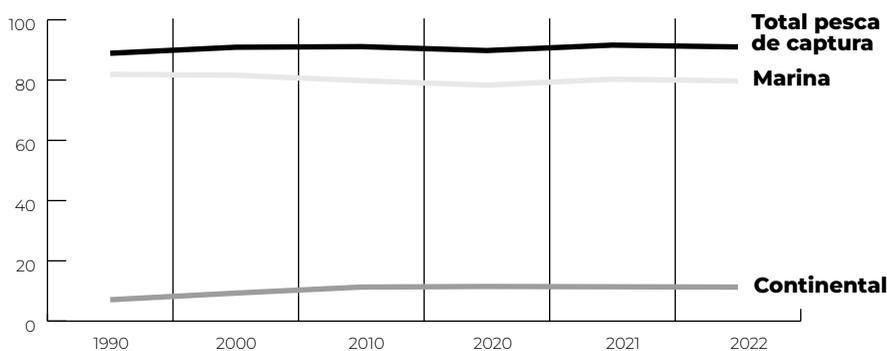
Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza
y Contraalmirante (R) Alejandro Kenny

Este artículo es una actualización del «Panorama pesquero en el escenario internacional» publicado en 2023 en el *Boletín del Centro Naval* N.º 860. El marco global está basado en los datos más recientes que arroja el informe bianual 2024 *El Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura – La Transformación Azul en Acción*, publicado por la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura) que analiza los datos de 2022 y anteriores.

Tendencias mundiales de la pesca y la acuicultura de un vistazo¹

Producción (millones de t)	1990(*)	2000(*)	2010(*)	2020	2021	2022
Pesca de captura						
Continental	7,1	9,3	11,3	11,5	11,4	11,3
Marina	81,9	81,6	79,8	78,3	80,3	79,7
Total pesca de captura	88,9	90,9	91,1	89,8	91,6	91,0

(*) Promedio anual



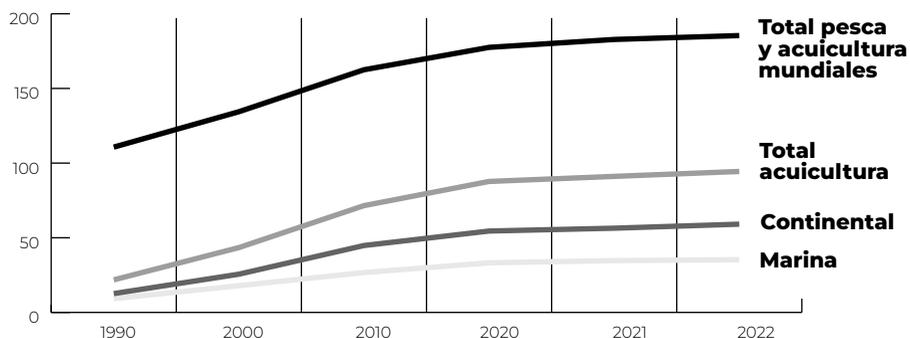
En esta tabla, puede observarse que en 2022 la producción mundial de animales acuáticos alcanzó un nuevo récord con 185,4 millones de toneladas (t), es decir, un incremento del 4 % en comparación con 2020. La acuicultura representó el 51 % del total y superó por primera vez a la pesca de captura, que produjo el 49 % restante. Por otra parte, el consumo humano, la población mundial y el consumo aparente per cápita continúan en aumento.

Daniel Molina Carranza es Capitán de Ultramar y Pesca, y Perito Naval. Fue Presidente de la Fundación NuestroMar, Director Ejecutivo de la Cámara de Pesqueros congeladores, Perito Naval del Tribunal Administrativo de la Navegación y Perito Naval en la Cámara Federal de Río Gallegos. Es autor del libro *El problema de la seguridad en la pesca*. Ha publicado tres libros de cuentos marineros, *Cuentos de Mar Calma*, *Un Mar Tormentoso* y *Cuentos de Mar Gruesa*.

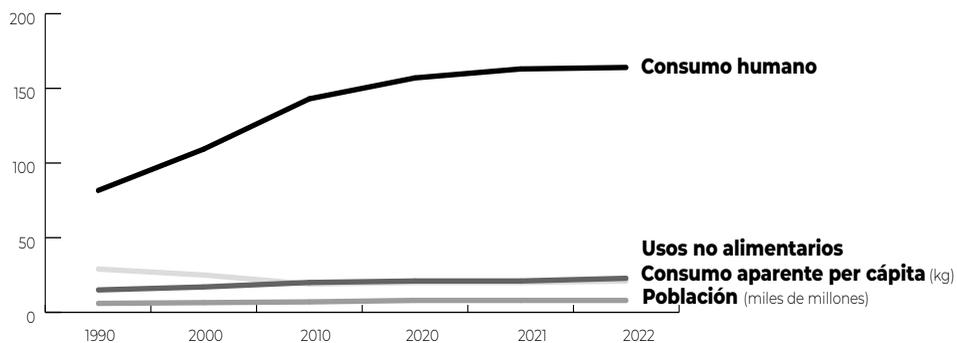
Alejandro Kenny es Contraalmirante (R), con posgrados en Relaciones Internacionales, Políticas Públicas e Investigación. Ha publicado libros y artículos profesionales, y presentado trabajos de su autoría en nuestro país y en el exterior. Es perito naval en navegación marítima y se ha dedicado a la investigación y a la docencia en temas estratégicos. Participa en las actividades del CARl como miembro consejero en el Instituto de Seguridad y Asuntos Estratégicos y en el Comité sobre la Cuestión Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur.

¹ FAO, *El Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura – La Transformación Azul en Acción*, Informe 2024, Roma, junio de 2024, pág. 4.

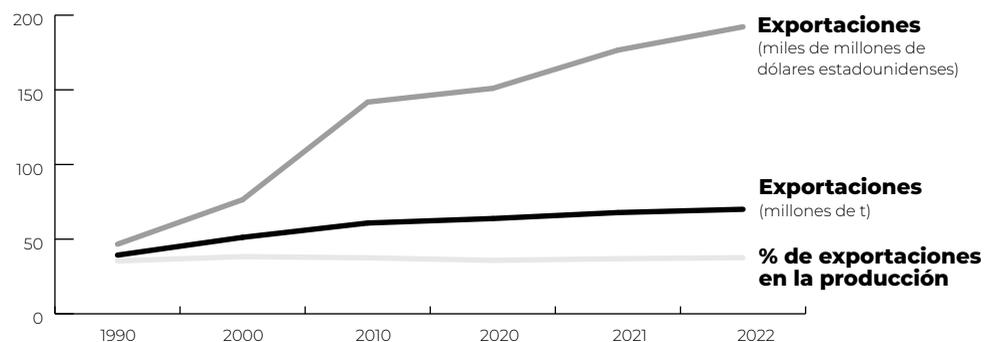
Acuicultura						
Continental	12,6	25,6	44,8	54,5	56,4	59,1
Marina	9,2	17,9	26,7	33,2	34,7	35,3
Total acuicultura	21,8	43,4	71,5	87,7	91,1	94,4
Total pesca y acuicultura mundiales	110,7	134,4	162,5	177,5	182,8	185,4



Utilización (millones de t)						
Consumo humano	81,6	109,3	143,1	157,4	162,5	164,6
Usos no alimentarios	29,1	25,0	19,5	20,1	20,3	20,8
Población (miles de millones)	5,7	6,5	7,3	7,7	7,8	7,9
Consumo aparente per cápita (kg)	14,4	16,9	19,5	20,2	20,6	20,7



Comercio						
Exportaciones (millones de t)	39,3	51,2	60,8	63,8	67,8	70,0
% de exportaciones en la producción	35,4	38,3	37,5	35,8	36,9	37,6
Exportaciones (miles de millones de dólares estadounidenses)	46,6	76,4	141,8	151,0	176,6	192,2



Se indica también que el crecimiento de la acuicultura influye en la flota pesquera mundial, porque sigue reduciéndose desde el máximo alcanzado en 2019 de 5,3 millones de embarcaciones a 4,9 millones en 2022.

China continúa siendo el mayor productor de animales acuáticos por captura en zonas marinas con el 14,8 % del total, seguida por Indonesia (8,6 %), Perú (6,6 %), Rusia (5,9 %) y Estados Unidos (5,3 %). En el puesto 21, queda la Argentina con el 1 % del total. En aguas continentales, India encabeza la producción de animales acuáticos con 16,7 % del total y le siguen Bangladesh (11,7 %), China (10,3 %), Myanmar (7,5 %) e Indonesia (4,1 %). La Argentina no se encuentra entre los 25 principales países productores en estas aguas.

China, Noruega, Vietnam, Ecuador y Chile encabezaron el grupo de países exportadores de productos acuáticos de origen animal con el 35 % del total. Solo Chile exportó 8500 millones de USD por este concepto. El mayor importador de productos acuáticos de origen animal fueron los Estados Unidos de América con el 17 % del total, seguido por China (12 %) con rápido ritmo de crecimiento, Japón (8 %), España y Francia.

En cuanto a la acuicultura, China contribuye con el 56 % de la producción mundial. Otros productores acuícolas importantes han sido India, Indonesia, Vietnam y Chile. Mientras Chile produjo 1509 miles de toneladas en 2022, la Argentina produjo 6 mil toneladas.

La pesca en el Atlántico sudoccidental²

En el Atlántico sudoccidental (área 41), en 2021 los desembarques totales ascendieron a aproximadamente 2 millones de toneladas, lo que marcó un aumento del 17 % respecto de 2019. Históricamente, la especie con los mayores desembarques declarados es la pota argentina (*illex argentinus*). Los desembarques de esta especie han tenido un aumento del 216 % en comparación con 2019, lo que la ha convertido en la especie más importante de la región en toneladas. Otras especies desembarcadas son la merluza argentina (*merluccius hubbsi*) y el langostino (*pleoticus muelleri*), con cifras similares a las registradas en 2019.

Las poblaciones tanto de pota argentina como de langostino se encontraban en niveles biológicamente sostenibles, y se confirmó que una de las poblaciones de merluza había vuelto a registrar niveles biológicamente sostenibles. Las poblaciones de calamar loligo (*doryteuthis gahi*) también se encontraban en niveles biológicamente sostenibles y mostraron un incremento de los desembarques de aproximadamente un 18 % en comparación con 2019. En total, el 58,8 % de las poblaciones evaluadas en el Atlántico sudoccidental se encontraba en niveles biológicamente sostenibles en 2021, lo que marcó un alentador aumento del 19 % en comparación con 2017, esto es, una tendencia mejorada, a pesar del pequeño descenso registrado en los últimos años.

La pesca en la República Argentina

La pesca de captura continental que involucra principalmente a varias provincias sobre la hidrovía tiene poca envergadura, dado que la producción es de solo 35 000 t anuales. La producción de acuicultura marina y continental es también reducida —comparativamente con otros países de la región— ya que en 2022 aportó solo 6022 t y, según la FAO, no es esperable que su crecimiento se vea fortalecido por lo menos hasta 2032.

Por su parte, los datos sobre la captura de pesca marina son los más significativos. Seguidamente, se comparan los años 2022 y 2023, abarcando las siguientes áreas:

En cuanto a la acuicultura, China contribuye con el 56 % de la producción mundial. Otros productores acuícolas importantes han sido India, Indonesia, Vietnam y Chile. Mientras Chile produjo 1509 miles de toneladas en 2022, la Argentina produjo 6 mil toneladas.

² FAO, *ibidem*, págs. 50 y 51.

- a) **Zona económica exclusiva (ZEE) indisputada**, con datos informados por la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, que incluyen también la pesca marina (o marítima) capturada en el mar territorial bajo la administración de las cinco provincias con litoral marítimo, la capturada por buques de bandera argentina en el Área Común de Pesca, sujeta a la administración del Tratado del Río de la Plata, y su Frente Marítimo con Uruguay, y también la pesca capturada por buques de bandera argentina en el área de la Convención de los Recursos Vivos Antárticos.
- b) **ZEE disputada**, con datos recogidos del Boletín *Fishery Statistics 2023 Volume 28, 2014-2023*, emitido por el gobierno ilegal de las Islas.
- c) **Área adyacente**, con datos informados por la Prefectura Naval Argentina y otros estimados.

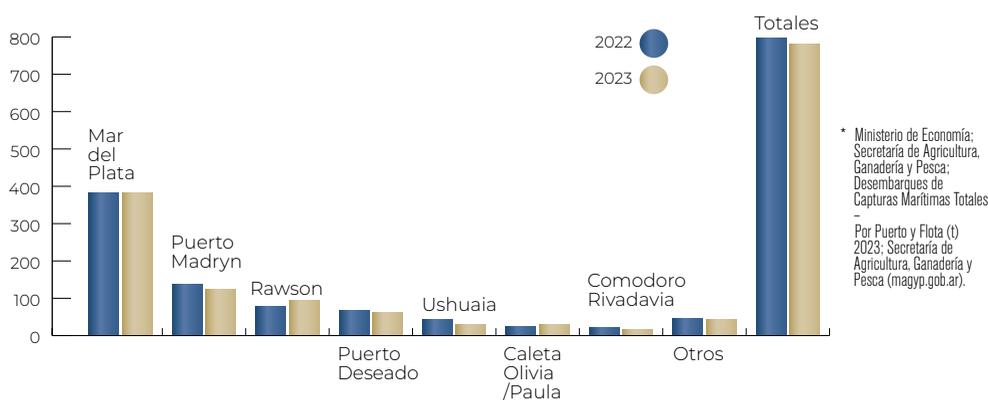
Pesca en la ZEE indisputada

Descargas de captura marina por puerto, en toneladas³

Puertos	2022	2023
Mar del Plata	382 161	381 331
Puerto Madryn	137 918	124 206
Rawson	77 962	94 060
Puerto Deseado	68 013	61 609
Ushuaia	41 861	28 738
Caleta Olivia/Paula	24 802	29 143
Comodoro Rivadavia	20 367	16 617
Otros	44 810	43 992
Totales	797 894	779 696

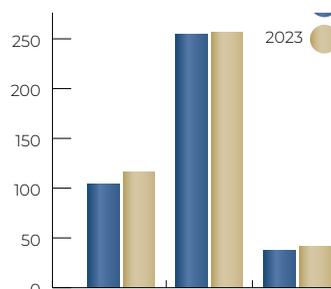
En esta tabla se destaca el puerto de Mar del Plata como puerto principal de descarga de pescado, crustáceos y moluscos. En 2022, Caleta Paula/Olivia y Rawson mejoraron comparativamente sus capturas, en tanto que el resto de los principales puertos disminuyeron las descargas.

El principal puerto pesquero argentino es Mar del Plata y, en segundo lugar, el complejo Puerto Madryn, Puerto Rawson.



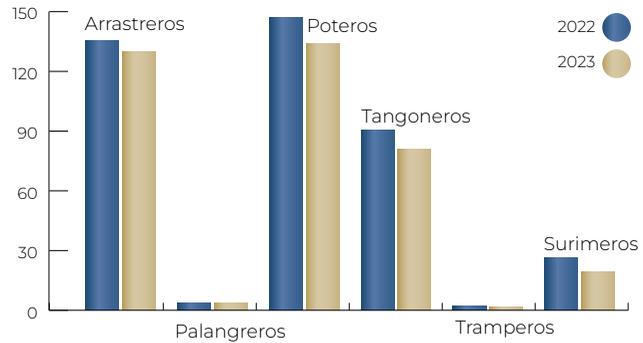
Captura marina por flota, en toneladas

Flota	2022	2023
Fresqueros		
Costeros	103 788	116 164
Altura	254 937	256 198
Rada o ría	37 435	41 127



³ Ministerio de Economía; Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca; Desembarques de Capturas Marítimas Totales - Por Puerto y Flota (t) 2023; Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca (magyp.gov.ar).

Congeladores		
Arrastreros	135 513	129 818
Palangreros	3,6	3,9
Poteros	147 068	134 028
Tangoneros	90 583	80 910
Tramperos	1998	1893
Surimeros	26 568	19 552
Total	797 893	779 696



La flota argentina está constituida por 568 barcos: 346 fresqueros y 222 congeladores. De estos últimos, 42 son arrastreros, 2 palangreros, 90 poteros, 80 tangoneros, 6 tramperos (centolleros) y dos surimeros. En 2024, son 367 los barcos autorizados que cuentan con sistema de localización, y el resto, por sus menores dimensiones, está dedicado a la pesca artesanal.

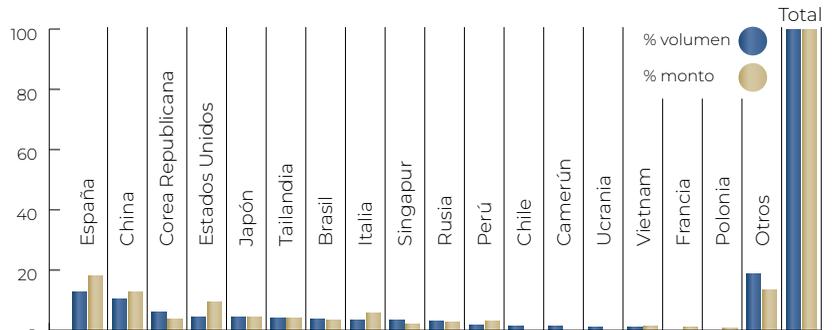
Comercio de la pesca de captura marina⁴

En esta tabla, se puede observar que las exportaciones de pesca de captura marina realizadas durante el año 2023 fueron levemente menores que las de 2022, en tonelaje desembarcado y en valor de las exportaciones. Estos valores se han mantenido prácticamente constantes en los últimos cinco años. Es interesante consignar que las exportaciones argentinas representan el 69 % de la producción de pesca marina que se captura, dado el bajo nivel de consumo per cápita de nuestro país (7,2 % kg/año).

Pesca de captura marina	2022	2023
Exportaciones (millones de dólares estadounidenses)	1823	1776
Exportaciones (t)	490 357	490 079
Desembarcos (t)	797 894	779 696

Destino de las exportaciones (% en volumen y monto 2023)⁵

Destino	% volumen	% monto
España	12,6	18,2
China	10,3	12,6
Corea Republicana	6,2	3,9
Estados Unidos	4,5	9,3
Japón	4,3	4,4
Tailandia	4,1	4,2
Brasil	3,7	3,5
Italia	3,5	5,7
Singapur	3,3	2,1
Rusia	3,2	2,9
Perú	1,9	3,2
Chile	1,4	-
Camerún	1,3	-
Ucrania	1,2	-
Vietnam	1,2	1,3
Francia	-	1,2
Polonia	-	0,9
Otros	18,7	13,4
Total	100	100



En la segunda columna, se observa que los principales destinos en valor de las exportaciones pesqueras fueron España, China, Corea Republicana, Estados Unidos, Japón y Tailandia.

China continúa recibiendo cantidades importantes en volumen, pero la mayoría es langostino para reprocesar, lo que baja el valor unitario. Los mejores mercados en cuanto a que optimizan la relación valor por volumen exportado han sido Estados Unidos y España.

4 Exportaciones pesqueras - Comportamiento de los principales mercados internacionales 2023: Ministerio de Economía - Secretaría de Bioeconomía, pág. 14. https://www.magyp.gov.ar/sitio/areas/pesca_maritima/informes/economia/_archivos/000000_Informes/800000_Exportaciones%20e%20importaciones%20pesqueras%20-%20Informes%20Anuales/000018_2023/240704_Exportaciones%20Pesqueras-Comportamiento%20de%20los%20Principales%20Mercados%202023.pdf.

5 Ministerio de Economía, Secretaría de Bioeconomía, Exportaciones pesqueras, ibidem, tabla 1.

Protagonismo de las especies en las exportaciones⁶

Especie	t	Millones de dólares estadounidenses	Porcentaje de dólares estadounidenses	Relación dólares estadounidenses / toneladas
Langostinos	141 045	911	51,2	6456
Calamar illex	138 840	314	17,7	2264
Merluza hubbsi	108 362	279	15,7	2751
Merluza negra	1585	57	3,2	21 936
Vieiras	5705	45	2,5	7901
Corvina	24 222	33	1,9	1361
Centolla	1180	25	1,4	21 345
Raya	3543	10	0,6	2807
Pescadilla	6482	9	0,5	1337
Anchoíta	3698	8	0,5	2276
Besugo	5109	8	0,4	1504
Sábalo	8584	7	0,4	830
Pez palo	2016	7	0,4	3292
Lenguado	1036	7	0,3	6400
Trucha	789	5	0,2	5839
Merluza de cola	1160	4	2,8	3339
Otros	36 116	50	0,3	1379
Total	490 475	1 777	100	3623

Las tres especies principales sobre las que se realiza la pesca argentina son el langostino, la merluza *hubbsi* y el calamar.

⁶ Exportaciones pesqueras, ibidem, tabla 1.



IMAGEN: PEACES / HANIKWIND

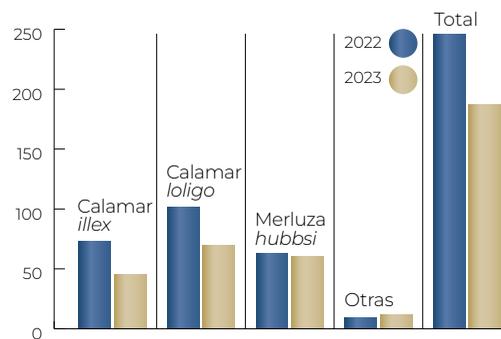
Los principales productos pesqueros exportados en 2023 fueron: el langostino, el calamar *illex* y la merluza *hubbsi*. En conjunto, siguen representando más del 80% de la participación de los productos pesqueros marinos en las exportaciones.

Pesca en la ZEE disputada

Según datos del gobierno ilegítimo⁷, el aprovechamiento de la pesca a partir de 1986 transformó la economía de las Islas. Afirma que los ingresos garantizan la autosuficiencia en todas las áreas, excepto en defensa y relaciones exteriores. Las capturas totales son aproximadamente un tercio de las capturadas en el Reino Unido. Indica que si bien el impacto económico de la pesquería ha sido transformador, el objetivo fundamental de la ordenación es la sostenibilidad a largo plazo de los recursos pesqueros en beneficio de las generaciones futuras. El gobierno ilegal afirma realizar una inversión significativa en la ciencia y la protección de la pesca para lograr estos objetivos.

Captura marina por especies, en toneladas

Especies	2022	2023
Calamar <i>illex</i>	73 034	45 453
Calamar <i>loligo</i>	101 166	69 751
Merluza <i>hubbsi</i>	62 803	60 673
Otras	9 094	11 428
Total	246 097	187 305



En 2023, la especie más capturada en las Islas fue el calamar *loligo*, con una merma importante sobre 2022, aunque con captura total anual siempre por encima del calamar *illex*. La captura de merluza se ha mantenido en los valores históricos. Las demás especies son menos significativas (hoki, abadejo, bacalao austral, raya y merluza negra, etc.).

En 2023, la especie más capturada en las Islas fue el calamar *loligo*, con una merma importante sobre 2022, aunque con captura total anual siempre por encima del calamar *illex*. La captura de merluza se ha mantenido en los valores históricos. Las demás especies son menos significativas (hoki, abadejo, bacalao austral, raya y merluza negra, etc.).

En 2023, las banderas de los buques, el tonelaje que capturaron y la cantidad de buques fueron:

- Bandera ilegal de las Islas: 89 059 t con 57 buques
- Corea del Sur: 10 223 t con 28 buques
- España: 55 229 t con 37 buques
- Taiwán: 31 348 t con 74 buques
- Vanuatu: 1446 t con 4 buques

El total de capturas en 2023 fue, entonces, de 187.305 t con 231 buques.

Se indica que estas capturas permiten una financiación del 60 % del presupuesto de la administración de las Islas y representan alrededor del 40 % del PBI. Lo recaudado por licencias de pesca en 2023 fue de 33,19 millones de libras (U\$S 42,15 millones), y esta cifra ha sido levemente creciente a lo largo de los años.

Pesca en el área adyacente

Más allá de las 200 millas desde las líneas de base rectas establecidas, o sea en el área adyacente, pescan barcos extranjeros (China, España y Corea del Sur, entre otros) dedicados principalmente al calamar *illex*. «Las mayores concentraciones de esta flota se producen entre los meses de febrero y abril, con registros de más de 500 buques pesqueros extranjeros en

⁷ Basado en datos de la Prefectura Naval Argentina. Preguntas frecuentes | Argentina.gov.ar



IMAGEN: PEKELS / FRANK COME

Más allá de las 200 millas desde las líneas de base rectas establecidas, o sea en el área adyacente, pescan barcos extranjeros (China, España y Corea del Sur, entre otros) dedicados principalmente al calamar *illex*. «Las mayores concentraciones de esta flota se producen entre los meses de febrero y abril, con registros de más de 500 buques pesqueros extranjeros.

operaciones».⁸ Por la cantidad de barcos y la debida comparación con el producido de los 90 poteros de bandera argentina que pescan en la ZEE indisputada, se calcula que las capturas anuales que se realizan en el área adyacente se aproximan a las 700 000 t, por un valor de 1700 millones de dólares estadounidenses.

Las operaciones de pesca llevadas a cabo en el área adyacente tienen lugar en alta mar de conformidad con lo establecido en la CONVEMAR; los barcos de bandera extranjera gozan de la libertad de pesca (no absoluta) de las especies de la columna de agua. No así los barcos de bandera argentina, que requieren un permiso especial de pesca y descargar la captura en puertos argentinos. Dado que no se ha establecido en esa área una Organización Regional de Ordenación Pesquera (OROP), las actividades de pesca que realizan los barcos extranjeros no deben ser consideradas ilegales (no reglamentadas).

⁸ Basado en datos de la Prefectura Naval Argentina, Preguntas frecuentes | Argentina.gov.ar

En algunos años (2008, 2011 y 2014), la flota potera argentina obtuvo buenos niveles de captura en el área adyacente, además de los correspondientes a la ZEE indisputada. Ello requirió – además de permisos especiales de pesca– condiciones excepcionales para la captura del calamar.

De los buques extranjeros que operan en el área adyacente, algunos también operan en la ZEE disputada (con permiso de pesca ilegítimo de las Islas).

Conclusiones

En 2022 las exportaciones en el comercio pesquero mundial crecieron hasta los 192 200 millones de dólares estadounidenses. Mientras el principal exportador fue China y el principal importador, Estados Unidos, también China fue el segundo importador. Además, la producción creciente de la acuicultura superó por primera vez la pesca de captura marina y continental. China es el país responsable del 56,7% de la acuicultura en el mundo (2022).

La pesca en la ZEE argentina en los últimos cinco años se mantiene en valores prácticamente constantes, en tanto que en el mundo crece por efectos del incremento diferencial de la acuicultura. La pesca de captura continental no es esperable que crezca y representa unas 35 000 t al año.

La acuicultura argentina se mantiene en las 6000 t anuales y, dadas las tendencias mundiales, es la que tiene que ser fomentada y desarrollada con mucha más fuerza en nuestro país.

En 2023, en la ZEE indisputada, se capturaron 779 696 toneladas. En la ZEE disputada alrededor de Malvinas, se capturaron 187 305 toneladas. Si consideramos la captura de calamar en el área adyacente en aproximadamente 700 000 t, podremos apreciar una producción anual en el sur del Atlántico sudoccidental de unas 1 700 000 toneladas.

La pesca sin control en el área adyacente es un aspecto que ha de considerarse para la preservación del recurso. Esto tiene implicancias a futuro, le atañe a nuestro país como Estado ribereño y afecta a la región (Atlántico sudoccidental).

La presencia de buques y de aeronaves de la Prefectura Naval y de la Armada, y de aeronaves de la Fuerza Aérea en la ZEE argentina ayuda a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada o no reglamentada (INDNR), pero esos efectos son muy limitados en el área adyacente.

Entre otras soluciones, los barcos pesqueros de bandera argentina deberían tener ventajas competitivas para pescar en el área adyacente frente a los buques de banderas extranjeras, dado que estos son subvencionados, utilizan tripulaciones con malas condiciones laborales o no pagan permisos ni licencia de pesca. ■

En 2022 las exportaciones en el comercio pesquero mundial crecieron hasta los 192 200 millones de dólares estadounidenses. Mientras el principal exportador fue China y el principal importador, Estados Unidos de América

Atlántico Sur - 1982 - El conflicto desde la óptica de las partes enfrentadas*

Capitán de Fragata Sergio E. Donadio

Al contrastar los informes que la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña realizaron en relación con el conflicto del Atlántico Sur, se transita un camino plagado de similitudes por su temática y contemporaneidad, porque representan versiones oficiales gubernamentales, disímiles por su óptica, que permiten indagar sobre los temas que trató cada uno, profundidad, coincidencias y diferencias que, de forma directa o tácita, surgen del análisis, lo cual contribuye a la construcción histórica del pasado.

Los informes comparados fueron el Informe Rattenbach (1983) con los Informes Nott (1982), Franks (1983) y Kershaw (1983). El objetivo principal que motivó esta propuesta fue comparar el primero con informes británicos contemporáneos e indagar sobre elementos de continuidad, puntos de encuentro, disidencias y perspectivas.

Esto permitió valorar la sustancia del procedimiento introspectivo que representa cada documento, guiados por la búsqueda del conocimiento, indagando sobre responsabilidades mediante procedimientos diferentes respecto de la forma en que las organizaciones capitalizaron sus experiencias.

Es conocido que, desde 1983 al presente, los artículos y los libros referidos al conflicto del Atlántico Sur son numerosos. Esta propuesta resulta novedosa porque analizó el Informe Rattenbach (IR) desde la comparación biblio-

gráfica, contrastándolo con informes gubernamentales británicos de la época y relacionados con el mismo hecho.

Esta contribución a la práctica histórica en relación con el conflicto del Atlántico Sur parangona el IR con las ópticas vertidas en análogos informes británicos que ofrecen, desde el comienzo, primigenias diferencias, como el idioma, el lenguaje de la derrota y la victoria, y la visión de quienes los confeccionaron: por un lado, militares; por otro, parlamentarios británicos (John William Frederic Nott, Oliver Shewell Franks y Anthony Kershaw).

El Informe Rattenbach

El 2 de diciembre de 1982, la Junta Militar que gobernaba la República Argentina creó la Comisión de Análisis y Evaluación de Responsabilidades Políticas y Estratégico-Militares del Conflicto del Atlántico Sur (CAERCAS). El informe final generado por esta Comisión tomó estado público en el año 2012 y generó una gran sorpresa en la sociedad argentina.

Públicamente conocido como Informe Rattenbach (IR), el documento presenta las características típicas de los realizados en las instituciones castrenses, que tienen como principal objetivo mejorar sus procesos, detectar errores, reconocer fracasos y distinguir las acciones que merecen ser consideradas para futuras operaciones militares, para mejorar la doctrina y para atribuir responsabilidades a las acciones llevadas a cabo.

* Artículo adaptado para su publicación en el *Boletín del Centro Naval*.

La CAERCAS fue creada con la misión de «asesorar a la Junta Militar», que entonces gobernaba la Argentina, con la finalidad de formular un informe que debería analizar:

- El desempeño en el ejercicio de sus funciones y las responsabilidades emergentes respecto de la conducción política y estratégico-militar del conflicto. Las responsabilidades de cualquier persona, fueran de carácter penal, disciplinario o de honor que surgieran de lo actuado, y que a su juicio, debieran ser investigadas y juzgadas por la jurisdicción común o militar respectiva, en la forma que legal y reglamentariamente correspondiera (Rattenbach, 1983, pág.6).

Antojo del destino, inmadurez de los seres humanos o vaya a saber por qué, esta gema histórica tomó estado público en 2012. En referencia a su valor histórico, Tessey ha expresado que:

El IR analiza y evalúa la conducción política y estratégico-militar de un acontecimiento extremadamente relevante de la historia reciente argentina. Pero no lo hace con estridencia ni sensacionalismo, sino con la parsimonia analítica de los entendidos, quizá como deberíamos analizar en nuestro país los efectos de todas las conducciones políticas que nos han gobernado (2020, pág. 10).

Al repasar el contenido del IR, llaman la atención el detalle, la claridad y el rigor de su redacción; su origen castrense justifica estas características. Un rasgo que se detectó en este informe es que trata temas y formula conclusiones sobre todos los niveles del conflicto: el estratégico nacional, el estratégico militar, el operacional y el táctico.

Sobre el nivel de la estrategia nacional, escalón dirigido por el poder ejecutivo y que entiende en los fines de una nación, los hallazgos plasmados en el informe detallan las reuniones relativas a las negociaciones políticas y diplomáticas por la soberanía de las Islas Malvinas, las criticó y escudriñó sobre los hechos.

La lectura del IR permite conocer pormenorizadas referencias históricas, que resultan únicas en su tipo, lo que asiste al descubrimiento de hitos trascendentes sobre la maniobra diplomática de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña.

En el nivel estratégico nacional, cual juego en una mesa de cartas, la partida argentina estaba influenciada por el tiempo, y el informe da cuenta de la forma en que la República Argentina dejó entrever su juego, con lo que alertó imprudentemente al oponente sobre sus opciones y futuros movimientos (Rattenbach, 1983, pág. 21).

La profundidad de los «inexplicables errores de cálculo estratégico» se detallan (pág. 22) con claridad meridiana, al igual que las suposiciones, puertas de acceso a caminos alternativos y, principalmente, a las opciones disponibles y las intenciones que se negociarían o plantearían para intentar resolver la crisis.

En el nivel estratégico, los actores internacionales y regionales, guiados por sus intereses, maniobran en la escena político-estratégica; este entramado también es relatado con agudo detalle. Así se explican las medidas que los Estados Unidos de Norteamérica (EE. UU.) tomaron para disuadir al gobierno argentino de las acciones iniciadas. En este sentido, resulta evidente la alerta al gobierno argentino sobre cómo maniobraría el actor continental más importante frente al acontecer de las acciones, «desde el primer momento (1 de abril), (la Argentina tenía) la ratificación precisa de que los EE. UU. apoyarían a Gran Bretaña en el caso de desatarse un conflicto armado» (Rattenbach, 1983, pág. 23).

El lenguaje directo del IR, producto de un método de investigación conocido que procede según características indagatorias formales y que otrora fue tildado «de corte netamente policial» (MINDEF, 1983, pág. 12), resultó necesario y riguroso para determinar responsabilidades, aciertos, equivocaciones y omisiones, contrastando blanco sobre negro el abanico de los hechos.

Afortunadamente, el paso del tiempo contribuye y permite colocar las cosas en perspectiva, y mejorar el análisis de los propios errores y, en algún sentido, dando cuenta de que lo plasmado en el IR fue escrito objetivamente, más allá de las crispaciones que sus formas pudieran haber generado (Escudero Zadravec, 2023), se puede agregar que sus conclusiones se distinguen por la rigurosidad profesional con que trata los hechos.

Sobre la génesis de la ocupación militar de las Islas Malvinas, el IR da cuenta de la falta de comunicación entre el comité de trabajo encargado de planificar la operación con la Junta Militar y los miembros del gabinete, a causa de la necesidad de mantener el velo de la intención (Rattenbach, 1983, pág. 28). También brinda generosos detalles históricos y metodológicos sobre la autoimposición de objetivos que se formuló la comisión de trabajo, así como sobre la forma en que diseñaron una directiva estratégica militar sin consultar las «hipótesis de guerra en el corto plazo disponibles en la Central Nacional de Inteligencia» (pág. 26).

Al tratar el proceso de planeamiento en todos los niveles (estratégico, estratégico-militar, operacional y táctico), denuncia la ausencia de documentos tales como la Apre-

ciación y Resolución de Estrategia Nacional (ARENAC)¹ y también que el contenido de la Directiva Estratégica Nacional (DEMIL)² era por demás abarcativo:

El alcance que se dio al documento es impropio, ya que incursiona en otros niveles de planificación, tales como los de una AREMIL/DEMIL, al emitir una Resolución Estratégica Militar y un Concepto Estratégico Militar, puntos estos que deben normalmente ser elaborados en tales documentos y no, en una DENAC (pág. 30).

En el mismo sentido, el IR menciona que la Directiva Estratégica Nacional 2/82 completó el concepto estratégico y logró dar precisión y orden al planeamiento militar (pág. 30) destacando la ausencia de la apreciación del escenario mundial y regional, y calificando el documento de correcta confección (pág. 31). Recurriendo a un ejemplo lúdico, se podría asemejar al intento de mover una pieza de ajedrez sin considerar la disposición del resto del tablero.

En cuanto a la Directiva Estratégica Militar (DEMIL), se destaca la ausencia de objetivos y de pasos previstos en el proceso de planeamiento, para continuar con la confección del «plan de campaña esquemático»³ que oriente a los comandos de nivel táctico.

Resulta de interés el análisis vertido en el IR sobre la Resolución Estratégica Militar (REMIL), donde se plasmó el mejor modo de acción⁴ que el proceso de planeamiento entregó y que fue expresado en los siguientes términos:

Emplear parte del Poder Militar para CONQUISTAR, CONSOLIDAR Y ASEGURAR el objetivo estratégico militar: (imponer a Gran Bretaña una situación militar de hecho, que dé solución definitiva al pleno ejercicio de la soberanía argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, e impida nuevos intentos de usurpación), esto en el momento y la circunstancia más oportunos, previa resolución del

Comité Militar, y mantener simultáneamente las previsiones del caso Chile, a fin del logro de los objetivos políticos (consolidar la soberanía argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, y contribuir a firmar su pleno ejercicio en el Atlántico Sur)(pág. 32).

En cuanto al análisis de cómo se enfrentó el conflicto, el IR analizó la aptitud⁵ del curso de acción empleado por las fuerzas argentinas; se expidió coincidente con este proceso, pero al plantear la factibilidad⁶ para conquistar, consolidar y asegurar el objetivo estratégico-militar concluye que era imposible de lograr (pág. 33). El IR expresa que plantear la conquista del archipiélago como efecto deseado hubiese sido parcialmente factible⁷. El análisis antes mencionado también sugiere que, aplicando alguna variante al modo de acción utilizado, apoyándose en los principios de simplicidad y economía de medios, se podría haber creado un escenario estratégico que favoreciera el apoyo internacional (pág. 34).

El IR describe la secuencia de los acontecimientos diplomáticos con un realismo característico. Llama la atención cómo, desde el 22 de marzo, se vieron agitadas las dimensiones política y diplomática de un lado y del otro, lo cual activó no solo reuniones de la representación diplomática en Buenos Aires y Londres, respectivamente, sino, también, debates políticos en las diferentes cámaras británicas. Sobre éste último, el IR resalta la presión mediática que ejercía la prensa británica sobre el gobierno, colocándolo «bajo una intensa presión política y periodística» (págs. 48-49).

De igual modo, el conflicto trascendió en el ámbito argentino y alertó acciones bien detalladas por la comisión investigadora (pág. 52). La situación evolucionó de una «comedia» (pág. 53) a un rígido drama, con epicentros múltiples, en las Islas Georgias, Buenos Aires, Londres y Nueva York, donde si bien la opción de negociación estaba planteada, presentaba de ambos lados el sentir más rígido y patriótico de sus líderes.

De lo expuesto, puede establecerse una línea de operación⁸ relacionada con las operaciones de información⁹

1 Apreciación y Resolución Estratégica (militar): Este concepto puede ser abordado en una doble acepción, como método y como producto del método: 1. Como método, constituye el proceso de análisis y de estudio que tiene por finalidad prever el empleo del poder militar. 2. Como producto, es el documento que contiene el diagnóstico y la apreciación de la situación estratégico-militar global y regional que, en el marco de los lineamientos establecidos por la Directiva Política de Defensa Nacional (DPDN) y en función de las específicas competencias y misiones del Instrumento Militar, identificará y analizará de manera precisa las tendencias de esta, los riesgos y las amenazas militares actuales a los intereses nacionales y, de ser factible, también las eventuales para el mediano y largo plazo (*Glosario de Términos de Empleo para la Acción Militar Conjunta*, 2019).

2 Directiva Estratégica Militar: Documento que materializa la Resolución Estratégica Militar previamente adoptada y, a partir de las definiciones que ello implique, orientará el desarrollo del modelo de fuerzas en las sucesivas etapas de planeamiento de mediano y largo plazo y las del empleo en el corto plazo (*Glosario de Términos de Empleo para la Acción Militar Conjunta*, 2019).

3 Plan Esquemático: Documento de carácter preliminar que se elabora normalmente antes de la determinación de detalle de las operaciones con alguno de los siguientes fines: 1. Hacer aprobar el concepto de la operación por el superior para la prosecución de la planificación. 2. Proporcionar información a otros comandos interesados. 3. Servir de paso inicial para orientar el desarrollo de la acción. 4. Requerir opiniones o proposiciones a los comandos dependientes. 5. Fundamentar requerimientos de medios. 6. Adelantar el concepto de la operación a los comandos subordinados (*Glosario de Términos de Empleo para la Acción Militar Conjunta*, 2019).

4 Modo de acción: Idea general que implica una posible manera de actuar para resolver la tarea asignada en la misión (*Glosario de Términos de Empleo para la Acción Militar Conjunta*, 2019).

5 Aptitud: Como parte del método de planeamiento, es el requisito fundamental que debe cumplir un modo de acción con respecto a la consecución del efecto deseado. De no poseerse, impide el cumplimiento de la misión (*Glosario de Términos de Empleo para la Acción Militar Conjunta*, 2019).

6 Factibilidad: Requisito que se atribuye al modo de acción tentativo en sus perspectivas de éxito, facilidad de ejecución y de adecuada explotación del poder propio y debilidades enemigas (*Glosario de Términos de Empleo para la Acción Militar Conjunta*, 2019).

7 Efecto deseado: Situación que se desea crear, producir o mantener (*Glosario de Términos de Empleo para la Acción Militar Conjunta*, 2019).

8 Línea de operación: Conjuntos de acciones relacionadas entre sí, normalmente dependientes unas de las otras, cuya ejecución permitirá lograr alcanzar puntos decisivos, que a su vez darán acceso al centro de gravedad (*Glosario de Términos de Empleo para la Acción Militar Conjunta*, 2019).

9 Operaciones de información: Acciones que implican el uso y manejo de la tecnología de la información y las comunicaciones, dentro de las dimensiones físicas, de información y cognitivas del ambiente de la información, en concierto con otras líneas de operaciones, para acceder, modificar, interrumpir, alterar o destruir la toma de decisiones del adversario, protegiendo, al mismo tiempo, las propias (*Glosario de Términos de Empleo para la Acción Militar Conjunta*, 2019).

mediática, que buscaban trascender los acontecimientos, generar opinión, presencia en la opinión pública, y ejercer presión a nivel político.

El devenir de los acontecimientos durante la segunda quincena de marzo de 1982 le permitió al gobierno argentino apreciar una «poco manifiesta vocación negociadora» británica; por ello, «luego de un rápido análisis, no se veía otra opción que no fuera la ocupación de Malvinas, para negociar inmediatamente», decisión tomada por la Junta Militar con el consentimiento del Ministerio de RR. EE., al considerar que en ese momento «no había una opción mejor» (pág. 58).

No obstante, el IR indica que, el 16 de febrero de 1982, ya habría sido develada la intención «política particular» (pág. 60) que llevó a la «aventura militar» (pág. 67) tratada.

Como indica el IR, el plan para tomar Malvinas se realizó «sin suposiciones, y calculando las capacidades del enemigo limitadas solo a las existentes en el Teatro de Operaciones Malvinas», considerando únicamente las acciones del desembarco y posesión de territorio (pág. 28). Volviendo a la partida de ajedrez, en este caso se hizo el movimiento asumiendo que el oponente no reaccionaría a nuestro planteo. Vale decir que las acciones previstas para tomar Malvinas tenían características «incruentas», permitirían instalar un gobierno militar y, además, la permanencia de una fuerza militar reducida «de apoyo al gobernador» sin considerar la reacción militar británica (Rattenbach, 1983, pág. 88). Sin embargo, esta reacción sucedió y «en siete semanas una fuerza principal de 28 000 hombres y más de 100 buques fue montada», para llegar al teatro de operaciones y enfrentar a la Argentina (Nott, 1982, pág. 5).

Las enseñanzas que el IR plasma en sus conclusiones están dirigidas, con todo tipo de matices, a los responsables de cada nivel de conducción del conflicto, haciendo foco sobre el proceso de planeamiento, los planes argentinos, los vicios que se enfrentaron, los intentos de justificación y, detrás de estos, las enseñanzas.

Entre estas enseñanzas, este artículo propone que la más trascendente, de mayor peso, a la que se refiere el IR está relacionada con la limitada generación de opciones que permitieran crear caminos alternativos para lograr, con menor nivel de ambición, el efecto deseado de coaccionar a Londres para sentarlos a una mesa de negociaciones (Rattenbach, 1983, pág. 85).

El Informe Nott

Este informe, realizado en 1982, resume las lecciones que, desde la óptica británica, dejó el conflicto del Atlántico

Sur. Conclusiones que fueron realizadas por una comisión de parlamentarios británicos liderada por el entonces Secretario de Defensa del Gobierno *Sir John Nott*.

Este testimonio trata la organización del despliegue militar y las operaciones realizadas para contrarrestar las acciones argentinas en las Islas Malvinas, en abril de 1982; presenta las lecciones obtenidas en cuanto al manejo de crisis, comando y control, operaciones aéreas, marítimas y terrestres, fuerzas especiales, logística, equipamiento y relaciones públicas. Por último, trata las lecciones de mayor peso, las conclusiones relacionadas con el futuro.

El Informe Nott (IN) se presenta con formato de narración histórica, que en treinta y seis páginas desarrolla trescientos catorce párrafos que aportan sintéticas descripciones y enseñanzas.

La visión empleada para la confección del IN es la correspondiente al nivel estratégico-militar, que con esta óptica describe las acciones llevadas a cabo desde lo operacional y lo táctico. Las últimas dos conclusiones fueron formuladas desde la perspectiva de nivel estratégico y serán tratadas al final de esta sección.

El IN detalla sintéticamente cómo se organizó, desde el 2 de abril de 1982, la fuerza desplegada como reacción a un «acto de agresión no provocado contra la soberanía del territorio británico» (Nott, 1982, pág. 4).

Menciona la intervención del presidente estadounidense, que, con característica de «urgente», tuvo lugar ante la Argentina previamente al desembarco (pág. 4).

La idiosincrasia militar argentina, según la mirada británica, es conocida, caracterizada y descripta en muy pocas palabras: «la tradicional rivalidad interfuerzas en la Argentina» (Nott, 1982, pág. 22). La falta de visión conjunta argentina era claramente conocida por el nivel estratégico británico, lo que se suma a la ya tratada certeza de los fines que perseguía la Argentina y que allanaba el camino hacia el resultado conocido.

En cuanto al despliegue militar británico, lo describe como «una campaña brillante por donde se la mire, caracterizada por una planificación logística y una improvisación excepcionales, y llevada a cabo con una habilidad y una fortaleza extraordinarias» (Nott, 1982, pág. 5).

El primer capítulo ofrece un relato ordenado de las operaciones más importantes, enumerando en orden cronológico las realizadas en las Islas Georgias y los avances en Puerto Argentino (*Port Stanley*) (pág. 13). Destaca el coraje de sus hombres, las bajas propias y el lugar donde

estas ocurrieron. Menciona las consecuencias del hundimiento del *HMS Atlantic Conveyor* con los helicópteros previstos para el transporte de tropas (pág. 11). Relata los combates y los hechos más trascendentes, los impactos de misil recibidos por sus unidades de superficie y el avance hacia la capital de las islas (pág. 12). Resalta el coraje de las tripulaciones de los helicópteros y de los botes de rescate que apoyaron a los buques en llamas o averiados.

Durante el desarrollo del texto, se aprecia que las descripciones son adjetivadas para las fuerzas británicas. La primera mención significativa sobre una acción del oponente es expresada al describir el desembarco británico en San Carlos, mencionando el accionar de medios aéreos argentinos sobre la cabeza de playa, indicando que su ataque fue «feroz y prolongado» (Nott, 1982, pág. 9).

Otra característica destacada por el IN en referencia a las fuerzas argentinas se formula al tratar las operaciones aéreas posteriores al desembarco; sobre los pilotos argentinos, se afirma que «fueron corajudos y persistentes en sus ataques sobre buques de la fuerza principal generándole pérdidas y daños durante los primeros días posteriores al desembarco» (pág. 9).

Los siguientes hechos que se mencionan y caracterizan de las fuerzas en oposición argentinas, en el IN, fueron los ocurridos entre el 13 y 14 de junio en Monte Tumbledown:

Más al sur, los Guardias Escoceses tuvieron una dura lucha para capturar *Tumbledown Mountain* de un batallón regular de *marines* argentinos cuyos emplazamientos de ametralladoras fuertemente defendidos opusieron una feroz resistencia durante varias horas, los Guardias Escoceses aseguraron sus objetivos y los *Gurkhas* avanzaron para tomar *Mount William* al sureste. En esta fase, perdimos 20 hombres (pág. 12).

Este primer capítulo, referido al despliegue británico y al enfrentamiento bélico, concluye describiendo el avance hacia la capital de las islas, y muestra las unidades que participaron y las acciones que realizaron en el campo; finaliza con la rendición de las tropas argentinas y una cronología de acontecimientos (Nott, 1982, págs. 13-14).

En el capítulo 2, el IN caracteriza la campaña como «única en varios aspectos» y responsabiliza como receta del éxito obtenido «la firme resolución, flexibilidad de fuerzas, equipamientos y tácticas, ingenio humano y buen entrenamiento de oficiales y personal» (Nott, 1982, pág. 15). Con una visión objetiva, describe el conflicto del Atlántico Sur como «la primera experiencia de la Marina Real en la era de los misiles» y «la primera operación anfibia a gran escala en muchos años» que, realizada en con-

diciones de clima extremo, les permitió tomar enseñanzas y mejorar las obtenidas en el pasado (pág. 15).

Este capítulo desarrolla el néctar del informe, resulta el más engrosado y se refiere a las lecciones aprendidas en cuanto al manejo de la crisis, al comando y control, a los combatientes, a las operaciones marítimas, terrestres y de fuerzas especiales, al equipamiento, a la adquisición e improvisación, a la logística y a las relaciones diplomáticas.

Las más importantes consideraciones en estos temas son sobre:

- El manejo de la crisis: se relata la participación diaria de pocos ministros junto a su Primer Ministro, que resolvían con agilidad los planteos que a nivel estratégico requerían solución; si bien marca la diferencia de tareas con el nivel estratégico-militar, describe su cercanía y los claros lineamientos que, producidos por el primero, le permitieron al segundo conducir operaciones a 8000 millas náuticas (pág. 15). Atribuye la rápida respuesta de su aparato político-militar al claro sistema de mando y control existente, a las comunicaciones por satélite entre Londres y el teatro de operaciones, y a la fluida interacción «entre el Ministro de Defensa y el cuartel general de operaciones». Todas son atribuciones que caracterizan por efectividad el manejo de crisis en los niveles del conflicto; tácitamente en esta afirmación, también se incluye la interacción interfuerzas en los niveles estratégico-militar y operacional (pág. 16).
- Las operaciones marítimas: se pueden resumir estas consideraciones en «tres principios establecidos para la guerra marítima: contención de las fuerzas enemigas, defensa en profundidad y mantenimiento de la iniciativa» (pág. 16). Se detallan las experiencias relacionadas con operaciones anfibia y el empleo de submarinos nucleares, considerando que estos últimos tuvieron un rol «crucial» en el manejo de la crisis por su «flexibilidad y el poder» que representan (pág. 17).
- La logística y el personal: Esta es una de las secciones más robustas del apartado; se describen la organización, las acciones para asegurar el aprovisionamiento en las islas, el manejo de *stocks* de reserva de misiles, el nivel del soporte logístico fuera del área de operaciones, el esencial reabastecimiento en vuelo necesario para teatros de operaciones lejanos, la movilización civil que apoyó a la militar, la reconfiguración y el alistamiento de medios de la marina mercante y el esfuerzo de la aviación civil para transportar pertrechos a isla Ascensión (pág. 25).

En el último capítulo del IN, se trata la visión a futuro que estas lecciones permitirán modelar, se indica que

muchas «no son nuevas, aunque por ello no son menos importantes», y se orienta el próximo esfuerzo a la incorporación de equipamiento que permita mayor «movilidad, flexibilidad y preparación para operar en el ámbito de la OTAN o donde sea» (pág. 31).

Luego, continúa con un análisis sobre la forma en que se debe mirar el informe, que hizo en 1981 el mismo Secretario de Defensa y que trata sobre la implementación de un programa de defensa, de características restrictivas.

Se aborda la necesidad de incorporar la capacidad de operación aérea fuera del sector de la OTAN, buques de asalto anfibio y otras capacidades, que previamente no estaban consideradas en el programa antes mencionado, lo que sugiere que el margen para incorporar capacidades es bajo (pág. 32).

En este capítulo, formulan la decisión de mantener dos portaaviones alistados y el levantamiento de las restricciones en cuanto al entrenamiento de las fuerzas armadas. También plantean el reemplazo de las fragatas Tipo 42 por las Tipo 21 y 22, y las características de las fuerzas de la guarnición que permanecerá en las islas. En igual sentido, se listan las futuras adquisiciones relativas al equipamiento, buques, aviones y helicópteros «necesarios para incrementar el nivel de fuerza total» (pág. 34) en las islas y en cualquier escenario de la OTAN.

Se planteó inicialmente la diferencia de perspectiva que poseen las conclusiones del Informe Nott y se propuso que 312 de las 314 corresponden al nivel estratégico militar. Como se expresó, repasan los hechos acontecidos y las vivencias de sus niveles inferiores, el operacional y el táctico.

Las últimas dos conclusiones que completan el IN y que ponen punto final al documento fueron escritas desde la perspectiva del nivel estratégico nacional. Fueron redactadas en relación con el programa de defensa vigente desde 1981 y orientadas hacia la amenaza que representaba para el Reino Unido y la OTAN, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas:

Tras la campaña de las Malvinas, dedicaremos a la defensa sutilmente más recursos de los previstos. Al asignarlos, tomaremos medidas que reforzarán nuestra capacidad general de defensa, aumentando la flexibilidad, movilidad y preparación de los tres servicios para operaciones de apoyo a la OTAN y en otros lugares (pág. 35).

La última de las conclusiones formulada se orientó a los hombres del servicio militar británico, a la resiliencia demostrada por la industria naval británica y a la marina mer-

cante para apoyar la fuerza de tareas (pág. 35). Esta última conclusión cierra sintéticamente con la siguiente mención:

Por último, la Campaña confirmó que el pueblo británico y su Gobierno tienen la voluntad y la determinación de resistir la agresión, y la fortaleza para resistir los reveses y las bajas. Nosotros y nuestros aliados de la OTAN podemos confiar en esto: la postura disuasoria de las alianzas de la OTAN en su conjunto se ha fortalecido (Nott, 1982, pág. 36).

Para finalizar, en referencia al Informe Nott, resulta interesante destacar que esta narración histórica presenta el conflicto con un elevado grado de despersonalización. Sin embargo, reserva espacio para mencionar equitativamente dos nombres propios: por un lado, el del Mayor General Jeremy Moore (1982, págs. 6-9-12) y, por el otro, el del Teniente General Mario Benjamín Menéndez (pág. 6).

El Informe Franks

El Informe Franks (IF) fue realizado por parlamentarios británicos, liderados por *Sir* Oliver Shewell Franks, por encargo de la Primer Ministro. Iniciado en junio de 1982 y posteriormente presentado en diciembre de ese año ante la Cámara de los Comunes, tuvo por objeto:

- Revisar la forma en que se cumplieron las responsabilidades del Gobierno en relación con las Islas Malvinas y sus dependencias en el período previo a la invasión argentina de las Islas Malvinas el 2 de abril de 1982, teniendo en cuenta todos los factores de años anteriores como es relevante; y denunciar (Franks, 1982, pág. 1).

Para cumplir con el propósito asignado, la comisión tuvo acceso a la documentación producida para resolver el conflicto en los diferentes departamentos de gobierno y ministerios. Al mismo tiempo, la comisión entrevistó a «los principales involucrados» y analizó material que voluntariamente era presentado (pág. 9).

El documento fue publicado en cuatro capítulos: en los tres primeros, se presentan los acontecimientos vividos entre el Reino Unido y la República Argentina en relación con la disputa de las Islas Malvinas (*Falklands*). Estos tres capítulos fueron divididos en espacios temporales: el primero, de 1965 a 1979; el segundo, de mayo de 1979 a marzo de 1982; el tercero, del 19 de marzo al 2 de abril de 1982. En el cuarto capítulo se presentan las conclusiones.

Sobre los anexos: en el A se presenta un análisis de lo publicado y transmitido por la prensa; en el B se exhi-

ben documentos de inteligencia británicos; en el C se listan piezas documentales generadas por el gobierno y consultadas por la comisión. En el anexo D se muestran las réplicas de los editores de periódicos, y en el anexo E se listan los treinta y nueve testimonios orales llevados a cabo en esta investigación.

En el primer capítulo, se relatan acontecimientos históricos del año 1964, como el aterrizaje de una aeronave en el aeropuerto de las islas y la presentación argentina ante las Naciones Unidas. También la operación Cóndor de 1966; se mencionan intercambios diplomáticos entre Buenos Aires y Londres, a la vez que se incluyen negociaciones y apreciaciones de inteligencia británica.

Entre estos antecedentes, diferentes informes de inteligencia del año 1965 dan cuenta de la baja probabilidad de un ataque o una invasión argentina, aunque no descartan el asalto de algún «grupo no oficial» y que, ante esta posibilidad apuntalada por la opinión pública, el gobierno argentino podría decidir apoyar estas acciones y hacerlas propias (pág. 11); esta posibilidad sería repetida posteriormente en 1970 y se desarrollará más adelante.

Del análisis del IF, se conoce la interpretación británica de las señales y los mensajes argentinos; el 12 de octubre de 1979, el Secretario de Defensa elevó una comunicación oficial al Primer Ministro y parlamentarios del Comité de Defensa donde alertaba sobre una «seria amenaza de invasión» (pág. 28, párrafo 75) si no se le concedía a la Argentina alguna posibilidad de soberanía.

Las negociaciones llevadas a cabo a partir de 1980 en la sede de las Naciones Unidas y las interacciones británicas con los isleños y con sus pares argentinos se detallan en el primer capítulo.

Llama la atención una sutil diferencia que brinda el IF sobre mediados de 1981 y la forma en cómo se presentaban ante la evolución de las negociaciones los diplomáticos y los militares argentinos. Indicando que a los primeros se los apreciaba «relajados sobre el progreso de las negociaciones de las Malvinas y bien dispuestos al arrendamiento», la apreciación británica de las actitudes de los militares indicaban que estos eran «menos pacientes y podrían requerir una política más decidida en cualquier momento» (pág. 32).

En el IF, se menciona la realización de una reunión, en el año 1981, de la que participaron funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores británico (*Foreign and Commonwealth Office*) y también del Ministerio de Defensa, en la que se requirió lo siguiente:

...una breve evaluación político-militar de la capacidad del Reino Unido para responder militarmente a una gama de posibles acciones argentinas, las implicaciones de responder de una manera particular y las posibilidades de éxito, con alguna indicación del posible costo. (También se acordó que no deberían prepararse planes para la evacuación de la población de la isla en caso de una emergencia). Se previó que el documento formaría un anexo a un documento para el Comité de Defensa. Una vez finalizado, el documento fue aprobado formalmente por los Jefes de Estado Mayor el 14 de septiembre de 1981 (pág. 39).

En este capítulo, se presentó un informe del Comité Conjunto de Inteligencia del 9 de julio de 1981, donde se daba cuenta de una apreciación de la actitud argentina con relación a la disputa de las islas considerando que:

...era probable que, en primera instancia, la Argentina adoptara medidas diplomáticas y económicas. Esto último podría incluir la interrupción de las comunicaciones aéreas y marítimas, del suministro de alimentos y petróleo y de la provisión de tratamiento médico. También existía una clara posibilidad de que la Argentina pudiera ocupar una de las dependencias deshabitadas, siguiendo su acción en 1976 al establecer una presencia en el sur de Thule; y el riesgo de que pueda establecer una presencia militar en las propias Islas Malvinas, alejadas de Port Stanley. En opinión del Comité, el acoso o la captura de barcos británicos no sería una opción probable, a menos que el gobierno argentino se sintiera severamente provocado (pág. 34).

Vale decir que el último párrafo del IF planteaba la posibilidad del empleo del instrumento militar argentino aplicando «una acción militar contra la navegación o una invasión a gran escala en las Islas Malvinas» (pág. 34); para que esto se sucediera, la racionalidad argentina debería concluir «que no habría esperanzas de transferencia pacífica de soberanía», ante lo cual el documento daba cuenta de la capacidad argentina para proceder «con rapidez y sin previo aviso».

Algunos de los informes de inteligencia analizados por el IF, en el capítulo 2, reflejan «puntos de vista de militares argentinos» que explicaban el posible modo de acción ante una potencial sesión de la soberanía de las islas a treinta años; había otros comentarios vertidos por oficiales de la Armada Argentina de alta jerarquía en los que planteaban sus dudas sobre la reacción británica ante una posible «invasión» argentina (pág. 55).

En el capítulo 3, se indaga en detalle sobre los hechos que provocaron la escalada y la crisis entre ambos países del 19 de marzo al 2 de abril de 1982.

Entre otros episodios del conflicto, se relata la reunión que tuvo lugar el 31 de marzo entre la Primer Ministro, el Secretario de Defensa británico y otros funcionarios, y que finalizó con un pedido al presidente estadounidense para que «hablara urgentemente con el presidente Galtieri y le pidiera una garantía inmediata de que no autorizaría ningún desembarco y, mucho menos, hostilidades» (Franks, 1983, pág. 75).

Uno de los principales organismos mencionados en este informe, que tiene participación medular en la evolución de la crisis y del conflicto, fue el Comité Conjunto de Inteligencia que, según se indica, era presidido por el Subsecretario de Estado Adjunto en el Ministerio de Asuntos Exteriores y del *Commonwealth* que, además, según se menciona, en su organización incluía a «miembros de agencias de inteligencia y seguridad, del Ministerio de Defensa y del Tesoro» (pág. 104). Sus apreciaciones de inteligencia fueron las iniciadoras de estudios en cuanto a las capacidades británicas para dar respuesta a una ofensiva en las islas por parte de la Argentina.

Los antecedentes que presenta el IF dan cuenta del preaviso británico sobre las acciones argentinas, producto de apreciaciones formuladas por el Comité Conjunto de Inteligencia que, desde el año 1970, manejaba la probabilidad de una acción «aventurera» argentina sobre las islas (pág. 15), probabilidad que aumentó entre 1975 y 1976 (pág. 18). Al referirse a esta característica de una operación sobre las islas, hace mención del posible accionar de grupos civiles, que, en función de la repercusión que tuvieran en la opinión pública, podrían contar con el apoyo del gobierno militar local (pág. 25).

Dando cuenta de que el apoyo de la opinión pública sería gravitante ante una posible evolución del conflicto (pág. 11), como ya se indicó, esta observación fue formulada por primera vez en 1965 y luego repetida en 1970, 1975 y 1976.

Respecto del documento del IF, la comisión de estudio llegó a las siguientes conclusiones:

- que el gobierno británico envió al argentino mensajes suficientes de advertencia sobre «las consecuencias de invadir las islas» (pág. 97).
- que las acciones británicas llevadas a cabo durante la crisis y el conflicto, propósito de investigación del IF, no podrían recibir reproche de la comisión en tanto que la acción inicial, calificada como «acto de agresión no provocado» fue decisión del gobierno argentino (pág. 98).

Por último, en el IF se listan diez premisas relacionadas con la posibilidad de alerta que podría haber recibido

el gobierno británico por la supuesta compra masiva de mapas de las islas por parte de militares argentinos; el supuesto ofrecimiento del gobierno uruguayo de evacuar isleños el 29 de marzo de 1982 y otras afirmaciones que diversos medios de prensa publicaron en la época y sobre las que la comisión se encargó de brindar respuestas, soportadas por sus investigaciones, afirmaciones que son descriptas en el IF como «erróneas y engañosas» (pág. 99).

El Informe Kershaw

El Informe Kershaw (IK) fue realizado en el año 1983 sobre la base del IF y de otras evidencias aportadas por otros ámbitos gubernamentales. Creado con el objeto de buscar una visión a futuro que permitiera generar una política específica para las islas (pág. 28), estuvo a cargo del Secretario de Estado Adjunto en el Ministerio de Asuntos Exteriores y del *Commonwealth*.

Resulta menester indicar que, para la confección del IK, la comisión realizó, en Londres y en la capital de las islas, entrevistas a investigadores en historia, geólogos, geofísicos, diplomáticos, habitantes de las islas, directores de institutos de estudios meteorológicos y antárticos, todos británicos.

Al respecto, en los primeros párrafos del IK, se describe desde la óptica británica la narrativa histórica primigenia del territorio. En búsqueda de objetividad sobre el planteo histórico, se expresan las naturalezas de ambos reclamos de soberanía.

En cuanto a la visión británica, se toman fundamentos históricos que presentan un asentamiento británico entre 1766 y 1774, y el desconocimiento del título español sobre las islas; se menciona que hasta 1811 las islas estuvieron despobladas; se introduce el término *terra nullius*¹⁰ y se hace referencia a los intentos argentinos por tomar control del territorio desde 1820, que «no son suficientes para conferir el título a la Argentina» (pág. 22).

Lo antes expresado motiva a la comisión a justificar la soberanía británica sobre las islas de la siguiente manera:

El reclamo de soberanía del Reino Unido sobre las Islas Malvinas fue resumido para su Comité por el Ministerio de Asuntos Exteriores y de la *Commonwealth* como derivada de un «asentamiento temprano, reforzada por reclamaciones formales en nombre de la Corona y completada por una ocupación efectiva durante casi 150 años» (pág. 20).

¹⁰ *Terra nullius*: Territorio sin dueño. (*Real Academia Española*, 2023).

Además, el IK indaga sobre la visión argentina, que se inicia con el descubrimiento por parte del navegante español Esteban Gómez y que, por esta acción, las islas habrían sido publicadas en mapas españoles «del siglo dieciséis y principios del diecisiete» (pág. 21).

Se menciona el Tratado de Tordesillas y su relación con la división territorial entre España y Portugal, se destaca la creencia argentina de que los británicos tendrían en consideración el título español, dejando una postura clara e indicando la negativa británica a tal reconocimiento.

Luego, se fundamentan las bases del planteo argentino sobre:

La decisión del gobierno británico de cancelar la expedición planeada a las *Falklands* en 1749 como resultado de las protestas formales españolas; el supuesto entendimiento entre Gran Bretaña y España, cuando España acordó, en 1771, permitir el restablecimiento del asentamiento británico en Port Egmont, de que Gran Bretaña acabaría retirándose, y que el posterior abandono del asentamiento por parte de Gran Bretaña en 1774 era prueba del reconocimiento por parte de Gran Bretaña de la titularidad española; y la firma de la Convención de Nootka Sound en 1790, en virtud de la cual Gran Bretaña renunció a futuros establecimientos en «las costas oriental y occidental de Sudamérica y las islas adyacentes» (pág. 22).

Independientemente de los datos históricos evidentes de la lectura, resulta llamativa la forma en que el IK denomina y trata las islas: cuando se refiere a la versión británica, las llama *Falklands*, y cuando trata la versión argentina, las menciona como Malvinas.

En el IK se formula una comparación entre ambas posturas y se analizan las posiciones que cada actor propone. El análisis histórico de las versiones que realizó la comisión de análisis expresa la contundencia de las evidencias históricas argentinas al momento de la ocupación británica en 1833 (pág. 23), aunque el análisis continúa y concluye a favor de la legalidad de la postura británica. Sobre lo antes expuesto se agrega que, en el futuro, la Argentina impugnará de forma sistemática y permanente la postura británica (pág. 25).

Se plantea la posibilidad de que alguno de los dos actores presente su reclamo ante la Corte Internacional de Justicia de la Haya; al respecto, con tamaño objetividad, propone lo siguiente:

El hecho de que no lo hayan perpetrado en los tiempos modernos puede ser testimonio, en parte, de las

dudas de ambos actores: (a) sobre la legalidad de sus respectivas reclamaciones, (b) sobre si la cuestión es justiciable, (c) sobre la objetividad judicial del tribunal y (d) sobre si la parte perdedora acataría tales sentencias (Kershaw, 1983, pág. 25).

Luego, se trata la cuestión de la autodeterminación de los isleños, la postura de uno y de otro lado, asesorando finalmente no realizar ningún acuerdo o cambio en la forma de gobierno de las islas sin la «más completa opinión de los isleños», argumentando la coherencia de la postura británica con la Carta de las Naciones Unidas y del gobierno británico con los isleños (Kershaw, 1983, pág. 27).

Promediando el informe, se presenta la disputa en el contexto político internacional al analizar los reclamos argentinos ante la ocupación. También repasa la propuesta de arbitraje realizada por el Ministro de Relaciones Exteriores argentino Dr. Francisco Ortiz (pág. 27) en 1888; se refiere a períodos de silencio argentino, períodos donde la relación entre ambos actores internacionales no estuvo atravesada por la cuestión soberana, hasta el año 1946, donde volvió a estar presente, y cerca de 1964, cuando el reclamo argentino fue formalmente presentado ante las Naciones Unidas (pág. 28).

Según el IK, entre 1964-1971 los acuerdos entre los gobiernos británicos y argentinos con relación a los vuelos que conectaban las islas y el continente, y los acuerdos postales y telefónicos eran vistos por los isleños como una forma de «erosionar su nacionalidad británica» (pág. 28).

Esta descripción histórica del conflicto de 1982 descubre el reconocimiento de una potencial predisposición británica por «negociar sobre la base de una dilución de la soberanía británica propuesta por el presidente del Perú». Respecto de esto, la referencia temporal que se indica en el IK es «luego de la ocupación y de la zarpada de la Fuerza de Tareas Británica y antes de las acciones militares» (pág. 29).

Luego, el IK indaga sobre la disputa diplomática en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y llega a las Resoluciones 502 y 505 del órgano antes mencionado (pág. 31).

En las páginas sucesivas, el informe trata cuestiones posteriores al conflicto, a las negociaciones diplomáticas que exceden el propósito del presente artículo; sin embargo, resulta interesante mencionar el análisis de posibles escenarios que podrían abordarse en cuanto a las islas, indicando ventajas y desventajas de la tutela o arbitraje, del abandono de las islas y del pago de indemnización a los habitantes de las islas, de su integración al Reino Unido,

de la independencia y de las posibilidades que ofrecen las islas por su cercanía a la Antártida (págs. de 43 a 48).

En el IK se menciona la entrevista a diplomáticos argentinos. Una revisión más profunda de él permite detectar la participación del Dr. Guido Di Tella y del Lic. Guillermo Makin; al indagar en el cuestionario y en las respuestas, resultaron de interés para esta propuesta las Actas de Testimonio ante la Comisión de Asuntos Externos de Gran Bretaña (1982, págs. de 415 a 515). Es llamativa la orientación de la contestación que formuló el Licenciado Makin respecto de la parcialidad de la prensa británica e internacional para cubrir el conflicto (págs. de 463 a 515).

El Informe Rattenbach en contraste con el Informe Nott

- El IN y el IR tienen un claro punto de encuentro al describir el desprovisto ambiente interfuerzas argentino (Nott, 1982, pág. 22), que el IR aborda en profundidad como uno de los principales problemas expuestos durante la crisis y el conflicto.
- El IN plantea lecciones del conflicto descriptas con la perspectiva del nivel estratégico hacia todos los niveles de la guerra británicos y, como se expresa en varias secciones del documento, contribuyentes a mejorar la doctrina de la OTAN, principalmente en el aspecto logístico. De modo paralelo, las conclusiones del IR también representan lecciones aprendidas redactadas para cada nivel de conducción del conflicto.
- Los dos informes tratan sobre la participación estadounidense previa a las acciones del 2 de abril de 1982. Al respecto, para unos representó la ratificación de una tácita sociedad y, para otros, una sorpresa.
- El IN brinda su contenido con una despersonalización característica y diferente de los otros analizados. En particular, es el que menos nombres propios menciona; cita específicamente a dos oficiales que estuvieron de un lado y del otro del conflicto, con la particularidad de ser los máximos responsables en el campo de batalla: el Mayor General Jeremy Moore y el Teniente General Mario Benjamín Menéndez. Mientras que el IR, por su orientación y en el proceso de búsqueda de atribución de responsabilidades, omisiones, acciones o errores, menciona y personaliza específicamente a todos los intervinientes.
- El IR evidencia la deficiente comunicación entre la Junta Militar, también entre estos con quienes planificaban la ocupación militar, y con los miembros del gabinete, justificados en el velo de la actividad. La problemática resultó más grave, porque además de la falta de comunicación, no se participó del planeamiento a los responsables de la inteligencia estratégica. Por su parte, el IN da cuenta de

la ágil, clara, dinámica y resolutive planificación, comando y control británicos. Esta comunicación de la derrota y la victoria también es evidente en la descripción que cada informe hace de su capacidad logística.

- El IN caracteriza la actividad diplomática del momento como «intensa y prolongada en búsqueda de una solución pacífica» (Nott, 1982, pág. 4). De la lectura del Informe Rattenbach y del Nott surge la visión de ambos actores en oposición, los que, con inexplicable coordinación, dan cuenta de la reticencia y la negación a la negociación de la parte enfrentada, relatan desde la óptica argentina y británica la interacción formal que tuvieron en el ámbito diplomático y el tratamiento que recibió el conflicto en el nivel estratégico-nacional.

El Informe Rattenbach en contraste con el Informe Franks

- Ambos informes tratan el nivel de participación de la inteligencia en la fase de planificación, tanto de las acciones argentinas como de la respuesta británica. Por su lado, el IR da cuenta de la planificación de las acciones de recuperación de las islas sin consultar hipótesis y planes de corto plazo disponibles (pág. 26).
- Del lado británico, se propone que el accionar del Comité Conjunto de Inteligencia habría estado en condiciones de formular la alerta para que se iniciase la tarea de planificación (Franks, 1982, pág. 101). Esta alerta ocurrió en 1965, 1970, 1975 y 1976, y llevó a los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Defensa británicos a requerir planificaciones sobre la evacuación de la población, aprobadas en septiembre de 1981 por los Jefes de Estado Mayor (Franks, 1982, pág. 39).
- La triangulación entre Washington, Buenos Aires y Londres acontecida entre el 30 de marzo y el 1 de abril de 1982 se complementa entre ambos documentos, donde Reagan, Galtieri y Thatcher fueron transmisores directos de las intenciones y las posturas de cada gobierno. Los dos documentos permiten transitar esta interacción desde la oficina de la Primer Ministro en la Cámara de los Comunes al llamado telefónico entre la Casa Blanca y la Casa Rosada del 1 de abril de 1982.
- Según propone el Informe Franks, en el informe del Comité de Inteligencia Conjunta del 9 de julio de 1981, se considera probable el accionar argentino en términos económicos y diplomáticos, incluida la posible ocupación de zonas deshabitadas de las islas, distanciadas de la capital. Esto resulta coincidente con las opciones que plantea el Informe Rattenbach, cuando propone llevar a cabo acciones que, con un nivel de ambición mucho menor, permitieran generar opciones que aproximen el diálogo entre las partes. En

este sentido, la enseñanza más importante que propone este contraste es con relación a la situación diplomática que afrontaban ambas partes: tanto el IF como el IR observaron paralelamente que existían otros caminos que hubieran aproximado la concreción de objetivos similares a los planteados, evitando costos humanos, diplomáticos, políticos, sin comprometer la imagen ni la exposición internacional. El nivel estratégico nacional de la parte argentina careció de esta capacidad.

- El IF y el IR permiten conocer las negociaciones diplomáticas entre argentinos y británicos, la lectura del capítulo uno del IF junto al capítulo dos del IR brinda un panorama completo del interés argentino, de la marcada necesidad de priorizar el tratamiento de la soberanía por sobre cualquier otro tema y del costo que estaba dispuesto a asumir.
- Resulta llamativa la expresión que ambos informes comparten; por un lado, el IR caracteriza las operaciones militares argentinas realizadas con motivo del conflicto del Atlántico Sur como «aventura militar» (Rattenbach, 1983, pág. 67). De forma llamativamente similar, por otro lado, el IF da cuenta de posibles acciones «aventureras» (Franks, 1982, pág. 15) que podrían contar con el apoyo militar argentino, informadas desde 1970 como consecuencia de los reportes realizados por el Comité Conjunto de Inteligencia.

El Informe Rattenbach en contraste con el Informe Kershaw

- En relación con la maniobra diplomática y la negociación, el Informe Kershaw (IK) permite indagar sobre el proceso de negociación que se vivió en 1982 entre los gobiernos en conflicto, con la participación de los Estados Unidos y de la República del Perú. Contrastando ambos informes, se pueden vivenciar las treinta horas que el submarino HMS *Conqueror* siguió al crucero A.R.A. *General Belgrano* (Rattenbach, 1983, pág. 140), mientras Londres, Buenos Aires, Lima y Washington acordaban las palabras exactas que lograrán evitar la confrontación bélica (Kershaw, 1983, pág. 57).
- Sobre la convocatoria de diplomáticos argentinos en las reuniones de la comisión que redactó el Informe Kershaw, se destacan las declaraciones de Makin con relación a la parcialidad de la prensa británica e internacional sobre la cobertura del conflicto, encorsetando el mensaje que se transmitiría a la sociedad.
- Sobre el manejo de los medios de prensa, el Informe Rattenbach hace mención de la acción ejercida por la prensa británica para colocar al gobierno británico «bajo una intensa presión política y periodística» (págs. 48-49) y presentaba a la sociedad británica

la posible opción militar argentina desde antes del conflicto (pág. 21). Lo antes expuesto permite marcar una conexión concordante con el Informe Nott (1982, pág. 29), en el que se menciona el requerimiento a la Universidad de Cardiff de la confección de un informe sobre la base de las experiencias que analizara la relación entre la prensa y el gobierno británico durante el período del conflicto.

El contraste final

El Informe Rattenbach confronta con los informes británicos antes analizados en cuanto al manejo de la intención de tomar militarmente las Islas Malvinas y menciona, incluso, la fecha (16 de febrero de 1982) en que considera que se habría develado la intención argentina (pág. 60); en este sentido, los tres informes coinciden en que el gobierno británico fue tomado por sorpresa por las acciones argentinas.

Aunque es posible que las acciones del 2 de abril de 1982 hayan tomado por sorpresa a los británicos, el IF explora diferentes informes diplomáticos y de inteligencia británicos, de 1979 y 1982, donde se califica a la Argentina como «amenaza seria de invasión» en función del gravitante apoyo de la opinión pública (págs. 11-28). Daba cuenta de dos ingredientes necesarios para que la crisis mutara a un enfrentamiento de máxima escala: por un lado, que alguien tomara una decisión aventurada y, por el otro, el apoyo de la opinión pública.

El mismo informe (IF) da cuenta del estudio requerido por el Ministerio de Relaciones Exteriores británico (*Foreign and Commonwealth Office*) y el Ministerio de Defensa, en 1981, referido al análisis de las capacidades británicas para responder a posibles acciones argentinas, en el que se solicitaba el costo de esta respuesta (pág. 39). Estas son menciones que dan cuenta del inicio de la planificación de una posible respuesta, que permitiría dar lugar a la posterior réplica estratégico-militar británica que se describe detalladamente en el Informe Nott (1982).

Apoyando esta tesis, se propone un análisis sobre la inversión en defensa británica que, en 1979, estaba en un mínimo histórico del 4,7% del PBI, y que luego de ese año cambió su tendencia en baja desde mediados de la década de 1950; en 1981 aumentó al 5%, y llegó al 5,5% en 1985, momento que luego continuó en baja hasta el 2,7 % del PBI en 1995 (Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo [SIPRI], 2023).

La tendencia a la baja en la inversión en defensa desde 1950 resulta coherente con lo previsto en el informe co-

rrespondiente al Programa de Defensa del Reino Unido (1981). Al respecto, se expone que:

En consecuencia, nuestra opinión básica es que para el futuro la combinación marítima más rentable —la contribución operativa más equilibrada para nuestra situación— será aquella que siga potenciando nuestro esfuerzo marítimo-aéreo y submarino, pero que acepte una reducción por debajo de los planes actuales en el tamaño de nuestra flota de superficie y en la escala y la sofisticación de la construcción de nuevos buques, y que rompa con la práctica de la costosa modernización a mitad de vida (Nott, 1981, pág. 8).

En este informe de 1981, que complementa al Informe Nott (1982), se menciona como amenaza el bloque soviético y detalla el camino que deberá seguirse frente a la evidente reducción en inversión de defensa. Es notoria la pendiente descendente del gasto militar británico desde fines de la Segunda Guerra Mundial que, sin la ocurrencia del conflicto del Atlántico Sur (1982), podría inferirse que hubiera llegado seis años antes (1990) a porcentajes menores del 3% del PBI; sin embargo, la corrección de la tendencia le permitió llegar a este valor en 1996.

Según lo propuesto en el Informe Nott (1982), para el Reino Unido la amenaza más peligrosa era la Unión Soviética; entonces, podría argumentarse que la corrección del gasto en defensa podría haber surgido ante la lectura

británica de la maniobra diplomática argentina, lo que le habría permitido llegar con mejor presupuesto al momento de la extinción de la amenaza soviética (1989).

Como corolario, la publicidad del Informe Rattenbach representa una contribución a la práctica histórica, útil para profundizar en el conocimiento de los hechos y obtener lecciones sobre el conflicto moderno. Su estudio resulta de interés para la tarea de investigación sobre la evolución del conflicto, la dinámica diplomática y la ciencia estratégica, operacional y táctica por las múltiples ópticas que plantea y por el grado de detalle con el que aborda los hechos.

Luego de lo elaborado y expresado, se encuentra en la letra del propio Rattenbach la imperfección del informe, la que originó su «disidencia» y motivó sobre el informe final el «... desacuerdo con su orientación, su estructura, su extensión y el tiempo invertido para su presentación» (Rattenbach, 1983, pág. 322). Imperfección característica que posee toda obra destinada a ostentar su genialidad, a constituirse en un vademécum genérico y convertirse en un faro académico para quien profundiza sobre las implicancias, consecuencias y enseñanzas del conflicto.

Pieza histórica que representa un procedimiento introspectivo que, guiado por la búsqueda del conocimiento, indagó sobre responsabilidades, lecciones aprendidas, errores, omisiones, actos para ser destacados y tenidos en cuenta en el futuro; por lo bueno o contrariamente por lo malo de lo acontecido. ■

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Actas de Testimonio ante la Comisión de Asuntos Externos de Gran Bretaña (1982). Malvinas 40 años. Fondo Documental Malvinas, recuperado el 14 de agosto de 2023, disponible en <https://www.argentina.gob.ar/defensa/archivos-abiertos/centro-de-documentos-digitalizados>
- Donadio, S. E., 2023. «El Informe Rattenbach: Patrimonio histórico del rompecabezas del conflicto». *Perspectivas Revista De Ciencias Sociales*, 8 (16). <https://doi.org/10.35305/prcs.v8i16.737>
- Escudero Zadravec, A., 2 de abril de 2023. «Estaba convencido de que perdiáramos», entrevista inédita a Anaya, el almirante que decidió la guerra de Malvinas. *Infobae*. <https://www.infobae.com/sociedad/2023/04/02/estaba-convencido-de-que-perdiaramos-entrevista-inedita-a-anaya-el-almirante-que-decidió-la-guerra-de-malvinas/>
- Franks Report, 1983. Falkland Islands Review Report of a Committee of Privy Counsellors Chairman: The Rt Hon the Lord Franks, presented to Parliament by the Prime Minister by Command of Her Majesty January 1983.
- Gastaldi, S. y Eissa, S., 2021. «El planeamiento para la defensa. Historia y diferentes metodologías» en Universidad de la Defensa Nacional (Ed.), *Planeamiento de la Defensa Nacional: la experiencia argentina (2007-2013)*, (págs. 30-43). Buenos Aires, UNDEF libros.
- Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo (2023). *Anuario: Armamentos, Desarme y Seguridad Internacional*, recuperado el 8 de agosto de 2023, en gasto militar (% del PIB). Reino Unido, en <https://data.worldbank.org/indicator/MS.ML.XPND.GD.ZS?end=2007&locations=GB&start=1960>
- Kershaw, A., 1983. Chairman's Draft Report on Policy for the Falkland Islands, Comité de Relaciones Exteriores Británico, Actas de la Comisión de Asuntos Exteriores (Sesiones 1982-1983).
- Ministerio de Defensa de la República Argentina, 1983. Causa N.º 59. Juzgamiento dispuesto por Decreto 2971183 de las presuntas infracciones previstas en el Código de Justicia Militar señaladas en las actuaciones e informe producido por la Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades Políticas y Estratégico Militares del Conflicto Bélico en el Atlántico Sur.
- Nott, J., 1981. *The United Kingdom Defence Programme: The way forward*, presented to Parliament by the Secretary of State for Defence by Command of Her Majesty June 1981. <https://fc95d419f4478b3b6e5f-3f71d0fe2b653c-4f00f32175760e96e7.ssl.cf1.rackcdn.com/199128484011C44C9AEB423DA0447D54B.pdf>
- (1982). *The Falklands Campaign: The Lessons* (Presented to parliament by the Secretary of State for Defence by Command of Her Majesty).
- Publicación Conjunta PC 00-02 *Glosario de Términos de Empleo para la Acción Militar Conjunta*, Edición 2019.
- Informe Rattenbach, Informe final de la Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades políticas y estratégico-militares en el Conflicto del Atlántico Sur (1983), recuperado el 4 de julio de 2023, de <https://www.casarsada.gob.ar/pdf/InformeRattenbach/01-InformeFinal.pdf>
- Real Academia Española. (s.f.). Terra Nullius, en *Diccionario de la lengua española*, recuperado el 23 de agosto de 2023, de <https://dpej.rae.es/lema/terra-nullius>
- (s.f.). Aventura, en *Diccionario de la lengua española*, recuperado el 23 de agosto de 2023, de <https://dle.rae.es/aventura>
- Shumway, N., 29 de enero de 2012. «La identidad más fuerte de un argentino es ser muy crítico de su país», *Clarín* https://www.clarin.com/zona/identidad-fuerte-argentino-critico-pais_0_HyS-bA1_hPQg.html
- Tessey, H., 2020. «El Informe Rattenbach: ¿qué, cómo y para qué?» *Revista Defensa Nacional - Nro 4, 287 - 314*, <https://www.undef.edu.ar/libros/wp-content/uploads/2021/02/TESEY-Defensa-Nacional-No.-4-art%CC%81culo-10.pdf>

LA CREACIÓN DE LA DEFENSA DE COSTA DE PUERTO MILITAR: ABASTECIMIENTO MARÍTIMO DURANTE SU CONSTRUCCIÓN

Teniente de Navío Sebastián M. D'Ursi

IMAGEN: ARMADA ARGENTINA



En este artículo se pretende destacar la no mencionada importancia del abastecimiento por mar durante la construcción del sistema de defensa de Puerto Militar, analizando el contexto político militar de fines del siglo XIX y principios del XX.

En este ensayo, nos adentraremos en el contexto histórico y político de la Argentina durante el período comprendido entre 1880 y 1900, y destacaremos los cambios significativos que tuvieron lugar en la estructura del Estado y en la política nacional. Exploraremos, desde la perspectiva de la historia naval y marítima, este período, con especial énfasis en el proyecto de construcción de la Base Naval de Puerto Belgrano y las Baterías de Defensa de Costa, que ejemplifican la expansión y el fortalecimiento de la capacidad naval argentina.

El período seleccionado marca un punto de inflexión en la política de defensa nacional, así como una transformación en la concepción territorial de la nación. Hacia 1870, las únicas poblaciones que reconocían la autoridad del gobierno argentino eran Carmen y Mercedes de Patagones¹. Además, existían asentamientos en lugares como la Isla Pavón (territorio insular sobre el río Santa Cruz), Rawson y Tierra del Fuego, los cuales, debido a su ubicación geográfica y a la distancia con Buenos Aires, operaban de manera desconectada del resto del país. Vastas regiones patagónicas no eran controladas de ninguna forma, en una época en la que potencias colonialistas se expandían. Sin embargo, para 1890, el panorama era radicalmente diferente: la Patagonia se había integrado al cuerpo de la nación y era reconocida como parte integral del territorio argentino.

Estos años fueron testigos de un vertiginoso cambio político, social y militar. Diversas corrientes liberales emergieron, cada una con sus propias virtudes y defectos, e incluso algunas de ellas llegaron a ser casi antagónicas entre sí. Como ejemplifica la cita «Así como Alberdi encontró incoherencias y debilidades en el liberalismo de Mitre, también Sarmiento las halló en las de Alberdi»², los debates y los conflictos políticos de la época reflejaban la diversidad de opiniones y de enfoques en la construcción del Estado argentino.

Este período de transformación y de crecimiento político, social y militar sentó las bases para el desarrollo futuro de la Argentina como potencia naval y marítima en la región. En los siguientes apartados de este ensayo, exploraremos con mayor detalle los eventos y las tendencias que definieron esta etapa crucial en la historia del país.

Así, hemos decidido acotar en tiempo y espacio la investigación a la construcción de las Baterías de Defensa de Costa del primer puerto militar del país.

Hacia fines del siglo XIX, se iniciaron de modo simultáneo los trabajos de construcción del puerto militar que hoy conocemos como Puerto Belgrano y de las Baterías de Defensa de Costa diseñadas para proteger dicho puerto. Y más específicamente aún, hemos abordado la forma de abastecimiento y logística empleada en la construcción de aquellas fortificaciones. Y ya que hasta el momento no se ha encontrado una reflexión sobre el abastecimiento marítimo en el levantamiento de esta obra, optamos por iniciar la investigación desde esta perspectiva, sabiendo que nuestras costas guardan aún los más intrigantes secretos.

El Teniente de Navío Sebastián Marcelo D'Ursi es licenciado en Recursos Navales para la Defensa con Orientación Comando Naval. En 2012, egresó de la Escuela Naval Militar con la promoción 141. Se desempeñó como segundo comandante de la lancha patrullera ARA *Clarinda* y como jefe de Detall General y Departamento Abastecimientos del aviso ARA *Teniente Olivieri* con asiento en la ciudad de Ushuaia. Durante 2016, cursó el posgrado en Artillería Naval en la Escuela de Oficiales de la Armada. Se desempeñó como jefe de Artillería y Control Tiro de la corbeta ARA *Rosales* durante los años 2017/2018. Durante cinco meses fue parte de la dotación complementaria del rompehielos ARA *Almirante Irizar* para realizar la Campaña Antártica de Verano 2018/2019. En 2019/2020, fue parte de la primera tripulación del OPV87, patrullero oceánico ARA *Bouchard*, encargada del alistamiento, adiestramiento en la ciudad de Toulón, República Francesa y traslado de la unidad a la República Argentina. Durante 2021, fue segundo comandante a cargo del Comando del buque hidrográfico ARA *Comodoro Rivadavia*. Participó en el Simposio Internacional de Oficiales de la Nueva Generación de las Armadas de América organizado por la Escuela Superior de Guerra Naval en la República del Perú. Durante 2023, realizó el Curso de Posgrado en Historia Naval y Marítima Argentina de la Escuela de Guerra Naval. Actualmente se desempeña como jefe de Navegación del buque escuela fragata ARA *Libertad*.

1 Bergallo, Jorge, *1874-1892. La integración de la Patagonia y el mantenimiento de la paz con Chile*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.

2 Luna, Félix, *Momentos clave de la historia argentina: la época de Roca 1880-1910*, Buenos Aires, Planeta, 2003.

Creación de las Baterías de Defensa de Costa

Los conflictos con Chile por la soberanía de la Patagonia escalaban y aumentaban su intensidad, el hipotético teatro de operaciones migraba de la cuenca del Río de la Plata y sus afluentes hacia el sur del país. Ello impulsaba al Estado nacional a realizar un cambio significativo en la dinámica geopolítica y estratégica de la región. En octubre de 1878, la corbeta de guerra chilena *Magallanes* capturó el buque estadounidense *Devonshire* que, con licencia argentina, cargaba guano en la embocadura del Río Santa Cruz³; asimismo, dos años antes había apresado una embarcación francesa que realizaba la misma actividad con permiso del gobierno argentino. El presidente Nicolás Avellaneda (1874-1880) envió al área una escuadra al mando del Comodoro Luis Py con naves adquiridas en tiempos del presidente Sarmiento, aptas y diseñadas para navegar en zonas ribereñas, como lo fueron los monitores, las bombarderas y las cañoneras.

El hecho de contar con una flota capaz de operar en aguas azules se tornaba indispensable si se quería garantizar la soberanía y el control de la Patagonia y su litoral marítimo. Si bien «Chile no podía pretender punto alguno hacia el Atlántico, como la República Argentina no podía hacia el Pacífico»⁴, la hipótesis de conflicto estaba totalmente latente.

Con estos hechos, se inició un enfrentamiento ideológico en el pensamiento naval entre dos generaciones de marinos. Por un lado, estaban los más antiguos, partidarios de la *Jeune École*⁵, que abogaban por el uso de buques pequeños y altamente armados. Por otro lado, estaban los más jóvenes, quienes comenzaban a adoptar las ideas del concepto naval estratégico del estadounidense Alfred Mahan, el cual era antagónico al anterior. Uno de los preceptos fundamentales de esta corriente era la necesidad de contar con una defensa portuaria independiente del poderío de la flota de guerra.

Este problema que comenzaba a aparecer en la agenda de la administración nacional fue expuesto en una memoria para la *Defensa de las Costas Atlánticas de la República Argentina* elevada en 1886 al departamento de Marina. En ella se consideraba innegable que «la defensa de la costa debe basarse principalmente en el poder y la velocidad de la flota, lista para acudir allí donde el enemigo amenaza»⁶. El año 1896 fue clave en la selección del puerto que cobijaría esa escuadra oceánica, siendo un sitio del estuario de Bahía Blanca el más apto según estudios realizados por ilustres marinos, como Félix Dufourq y Domecq García, quienes llevaron a cabo estudios hidrográficos y de accidentes geográficos en el área.



Sello postal franqueado en el Entonces Puerto Militar, año 1922.

La tipografía M. M. corresponde a Ministerio de Marina, Colección Norman Peinemann.

Desde el punto de vista militar, respondía a condiciones topográficas análogas a las de las mejores bases de los Estados Unidos y Europa⁷. Así quedaría reflejado en numerosos informes de visitas y de «curiosos» militares de alto rango que se apersonaron cuando ya estaban avanzadas las obras de dicho puerto. Finalmente, por ley N.º 3460 del 2 de diciembre de 1896, el Congreso Nacional aprobó la construcción de un Arsenal de la Armada, un Ferrocarril Estratégico y Obras de Defensa.

Ese mismo año, la Argentina adquirió los acorazados clase Garibaldi del Reino de Italia, con lo que fortaleció su flota naval y las relaciones diplomáticas con esa nación. Esta compra reflejó el apoyo mutuo y los lazos históricos entre ambos países y le dio a la Argentina una ventaja militar con respecto a la Armada de Chile. Era imperioso dotar a estas

unidades de un sitio de amarre adecuado en el cual estuvieran debidamente resguardadas y abastecidas para su nueva área de influencia.

«...con todos esos antecedentes, se resolvió iniciar gestiones con el gobierno de Italia para lograr la contratación de un profesional de prestigio y capacidad para realizar el estudio de

El hecho de contar con una flota capaz de operar en aguas azules se tornaba indispensable si se quería garantizar la soberanía y el control de la Patagonia y su litoral marítimo.

3 Dyarzábal, Guillermo Andrés, *Sarmiento y la Marina de Guerra*, Academia Nacional de la Historia, Universidad Católica Argentina.

4 Protocolo adicional del tratado de límites de 1881, Santiago de Chile, 1 de mayo de 1893.

5 La *Jeune École* fue un concepto estratégico naval desarrollado durante el siglo XIX. Abogaba por el uso de pequeñas embarcaciones armadas para combatir contra grandes acorazados. Esta idea surgió entre los teóricos franceses, quienes buscaban contrarrestar la fuerza de la Royal Navy.

6 Arguindeguy, Pablo y Rodríguez, Horacio, *Las Fuerzas Navales Argentinas; historia de la flota de mar*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1995.

7 Arguindeguy, Pablo y Rodríguez, Horacio, *Las Fuerzas Navales Argentinas; historia de la flota de mar*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1995.

la construcción del puerto militar»⁸; así, se designó al ingeniero genovés de cuarenta años Luigi (Luis) Luiggi, quien poseía en su haber vastas obras de ese estilo en Europa y África. Una vez arribado al país, «en primer lugar Luiggi reconoció la importantísima obra de Dufourq, diciendo que él fue quien concibió la idea de un gran puerto militar en Bahía Blanca, perseveró y obtuvo la victoria»⁹.

Ahora bien, a los fines de intentar percibir cómo se veían los trabajos en aquella época desde otra perspectiva que no fuera la de los informes oficiales o de los medios periodísticos nacionales, decidimos avanzar por un momento al año 1899. Las obras ya se habían iniciado en el futuro arsenal en la zona de Punta Alta y su complejo de defensa de costa desde Punta Ancla hasta Punta Sin Nombre. Se recibió la visita del Comandante de la División Naval Oceánica italiana Camillo Candiani de Olivola, quien se trasladó desde Buenos Aires por vía férrea. Luego, a bordo del acorazado italiano *Carlo Alberto*, arribó el resto de su Estado Mayor a Puerto Belgrano navegando las aguas del estuario de la bahía Blanca hasta fondear junto a dos cruceros de guerra, a pocas millas de la actual Base Naval.

Candiani recorrió minuciosamente las instalaciones del futuro arsenal, los trabajos de construcción de los diques de carena y las Baterías de Defensa de Costa. El 20 de enero de 1899, le escribió al ministro de marina de su país un informe de todo lo que allí apreció y nos brindó, a los fines de este ensayo, un marco situacional perfecto.

Extractos del «Informe Candiani»¹⁰

«En efecto, el arsenal se encontrará situado al fondo de una rada de navegación difícilísima, llena de bajos fondos, con canales de entrada accesibles solo en las horas de alta marea y definidos necesariamente por numerosas boyas flotantes, reconociéndose que debido al continuo polvo levantado por los vientos y dada la completa falta de altura de la costa, no será posible valerse útilmente de alineamientos o relevamientos en tierra, los que, sin embargo, están en proyecto.

»Se observa que los obstáculos naturales podrán atrapar al enemigo en una tentativa de acceder a la rada, pero es evidente que bastará que el enemigo opere el hundimiento de algunas boyas para poner en crítica condición a las naves internas. De modo tal que, tanto a la entrada como a la salida, la flota argentina podrá encontrarse expuesta a riesgos nada despreciables.

»Se objeta, además, que un puerto militar situado en el fondo de un vasto embudo, con acceso angosto, exteriormente al cual hay cerca buenas áreas de anclaje, podrá ser bloqueado mucho más fácilmente que otro situado sobre el margen de una circunferencia, o bien, en la extremidad de un promontorio...

»...está bastante avanzada la construcción de las dos baterías de Punta Ancla y de Punta sin Nombre para la defensa de Puerto Belgrano. Las baterías parecen construidas con buenos criterios con respecto a la eficiencia de la ubicación, a la solidez de la estructura y al servicio de conservación y reabastecimiento de las municiones. Están protegidas de manera óptima por las condiciones naturales del terreno; en efecto, desde la parte del mar tienen delante una duna arenosa que las esconde y se extiende en la zona blanda batida por la marea; a su espalda, tienen una extensión de 15 kilómetros de terreno árido y arenoso en el cual resulta difícil que un cuerpo de operaciones pueda efectuar una marcha sin quedar exhausto. El armamento consta, para cada batería, de cinco cañones Krupp de 24 centímetros, de cobertura blindada; algunos ya están ubicados en su sitio, pero les falta la provisión de municiones y recién ha comenzado la formación de las compañías de artillería de costa que deben de ocuparse de su manejo.

»Actualmente, la División Naval del Sur, comandada por el Comodoro Manuel García, está compuesta de los cuatro conocidos acorazados comprados en Italia, del crucero *Buenos Aires*

Las baterías parecen construidas con buenos criterios con respecto a la eficiencia de la ubicación, a la solidez de la estructura y al servicio de conservación y reabastecimiento de las municiones.

8 Destefani, Laurio, Contraalmirante (R), *Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991.

9 Destefani, Laurio, Contraalmirante (R), *Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991.

11 Ciarniello, Nicolás, *El faro Recalada de Monte Hermoso: y los faros Claromecó, El Rincón y Segunda Barranca*, Bahía Blanca, Casa del Puente Ediciones, 2012.

y del transporte *Chaco*. Si estas naves deben permanecer durante mucho más tiempo en las actuales condiciones en su anclaje de Bahía Blanca, la suerte de las mismas será muy poco envidiable. Las mismas están fondeadas a algunas millas del futuro arsenal, no existiendo aún un puente de desembarque en el arsenal mismo. Se comunican por tierra por medio del río Arroyo Pareja, el cual tiene una barra difícilísima y practicable solamente con la alta marea.

»La rada está constantemente dominada por un fuerte viento, también en verano. Y la corriente varía de las 2 a las 3 millas. En estas condiciones, resulta difícil y peligroso el tránsito de las embarcaciones (las cuales son puestas en el mar solamente con marea detenida) y, por lo tanto, las naves son reabastecidas por una cañonera que va diariamente a la ciudad de Bahía Blanca.

»Provisoriamente reciben agua de una pequeña e insuficiente cisterna existente en el arsenal y tienen su depósito de carbón en el transporte *Chaco*. Pocos meses con una vida semejante son suficientes para desmoralizar a cualquier tripulación...

»Aunque la Marina argentina está orgullosa de poseer los cuatro cruceros acorazados construidos en Italia a cuya posesión, juntamente con la formación de la legión italiana, se debe la solución pacífica de las divergencias con Chile, y aunque se prodiguen continuos elogios a esas naves, sin embargo, he podido saber por vía confidencial que se les hacen algunas graves observaciones y que en nuevas construcciones no se tendrían que repetir tales defectos»¹².

«Baterías: Por lo que se refiere a obras de carácter militar ya ha recibido superior aprobación el proyecto general de las obras de defensa y el proyecto de las varias baterías armadas con los cañones.

El abastecimiento marítimo en la construcción

Mucho se ha escrito ya sobre la formidable obra de ingeniería y construcción de la Base Naval de Puerto Belgrano, sobre el Ferrocarril Estratégico y de cómo permitió acelerar las obras que allí se llevaban a cabo a órdenes del Jefe de Proyecto Luis Luiggi. En menor medida, encontramos información acerca del levantamiento de las Baterías de Defensa de Costa que todavía se erigen como enormes monumentos a una Armada en época de gloria. Y mucho menos se ha reflexionado acerca del abastecimiento marítimo de las baterías que proporcionaron la cobertura ante el enemigo de esta base. De ello surge esta pregunta de investigación: ¿existió abastecimiento marítimo durante la construcción de las baterías?

De acuerdo con los estudios iniciados por el entonces Subteniente Félix Dufourq en 1881, se fijó para la instalación de estas fortificaciones una zona distante a 14 kilómetros de Puerto Militar denominada Punta Congreso, con anterioridad llamada Punta Sin Nombre, sobre la costa sudoeste de la provincia de Buenos Aires. Este complejo defensivo de costas consistió en la construcción de cinco baterías emplazadas a lo largo de once kilómetros de extensión, enumeradas III, IV, V, VI y VII, cada una con sus doce casamatas y fuertemente artilladas con cuatro cañones de 240 mm, que habían sido comprados a las industrias Krupp de Alemania en 1885¹³.

Según la bibliografía disponible, el Cuerpo de Artillería de Costas (grupo creado formalmente en 1879, actual Infantería de Marina) ideó un método para transportar los primeros materiales desde la construcción del puerto militar hasta las baterías. Esto implicó la improvisación de carretas, que serían arrastradas por ocho yuntas de bueyes. Gracias a esta forma de transporte, lograron avanzar aproximadamente un kilómetro por día en las labores de construcción.

El ingeniero Luis Luiggi presentó uno de sus primeros informes acerca del avance de las obras. Extractos del Informe del Estado de Obras del Puerto Militar de fecha 30 de abril de 1897:

«Baterías: Por lo que se refiere a obras de carácter militar ya ha recibido superior aprobación el proyecto general de las obras de defensa y el proyecto de las varias baterías armadas con los cañones de costa de 24 centímetros que ya existen en el Parque de Zárate.

12 *Boletín del Centro Naval* N.º 794, abril, mayo y junio de 1999.

13 *Gaceta marítima*. «IV Batería Histórica y la Isla Pavón: sitios reconocidos de la historia naval argentina», disponible en: <https://gacetamaritima.com.ar/especiales/iv-bateria-historica-y-la-isla-pavon-sitios-reconocidos-de-la-historia-naval-argentina/>



Transporte de una cureña de cañón de 24 cm.
Cortesía del Museo de la Infantería de Marina, Armada Argentina.

«Además, ya se han empezado los trabajos preparativos para la construcción de una de las baterías de cañones que forman parte del primer grupo. Con este fue aprobado un contrato para la construcción de un pequeño muelle para la descarga de materiales».

Desde sus primeras etapas, el arquitecto concibió la planificación del abastecimiento por vía marítima, anticipando que sería más rentable y eficiente que el transporte terrestre a través de un terreno accidentado, compuesto por dunas de arena y escasos arbustos bajos. Posteriormente, Luiggi detalló el proceso de adquisición de materiales para dar inicio a los trabajos en las baterías.

«Se han contratado 2000 t de cemento Portland; 10 000 de pedregullo de San Blas; 400 m³ de Tandil; 1000 metros lineales de ferrocarril Decauville y se han enviado a Puerto Belgrano los elementos indispensables para los trabajos, como el vaporcito *Tucumán*, una lancha de 90 t y varios botes para los transportes. Tan pronto como se haya concluido el muelle de descarga de los materiales y la línea telefónica de comunicaciones entre los puestos de trabajo, se podrá empezar la construcción de la batería de cañones».

Era evidente que el aprovisionamiento sería, al menos en parte, desde la ría hacia la costa, sabiendo que, hasta el momento de este informe (1897), las líneas del Ferrocarril Estratégico existían solo en etapa de proyecto. Estas se extenderían desde Grümbein (un paraje hoy en día convertido en localidad, ubicado nueve kilómetros al este de Bahía Blanca) hasta el arsenal de Puerto Belgrano, y continuarían hasta la Punta Sin Nombre, sitio de la primera batería que se emplazaría. Se había proyectado, también, la extensión de un ramal que llegaría a un muelle en proximidad de Punta Cigüeña hasta que el estado de adelanto del arsenal permitiera la descarga de materiales en él.

«El muelle será también útil, después, para efectuar el aprovisionamiento de los buques de la Armada con carbón y otros materiales, especialmente en casos de apuro».

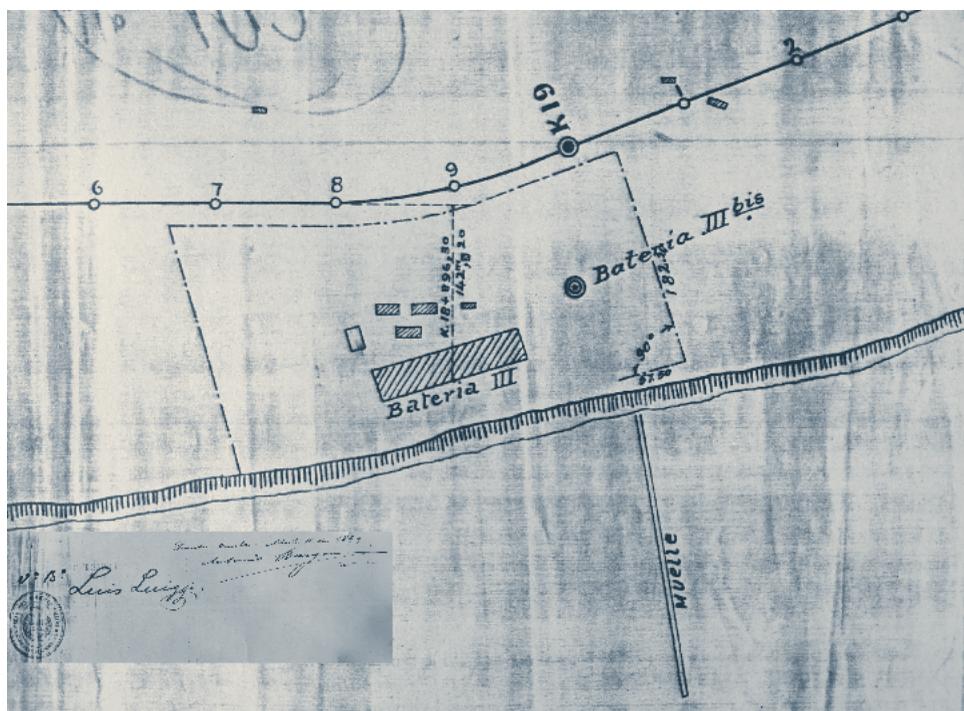


Sello postal franqueado en Baterías, en marzo de 1908, posiblemente una de las primeras estampillas mataselladas en esa oficina postal en existencia.
Colección Luis Silvani.

Era evidente que el aprovisionamiento sería, al menos en parte, desde la ría hacia la costa, sabiendo que, hasta el momento de este informe (1897), las líneas del Ferrocarril Estratégico existían solo en etapa de proyecto.

Plano perteneciente al Ing. Luiggi. Muestra la batería N.º III, la primera en ser construida con un muelle proyectado.

Fotografía de una copia del plano original del Archivo General de la Armada. Cortesía del Archivo Histórico Punta Alta.

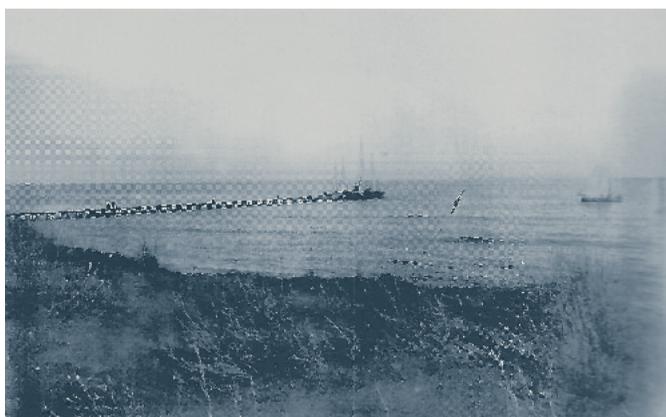


«El muelle de Punta Sin Nombre llegó hasta la profundidad de ocho pies en marea alta, con objeto de poder desembarcar el material para la construcción de las baterías, con lo que se pudo empezar la construcción de las más inmediatas a ese paraje»¹⁴.

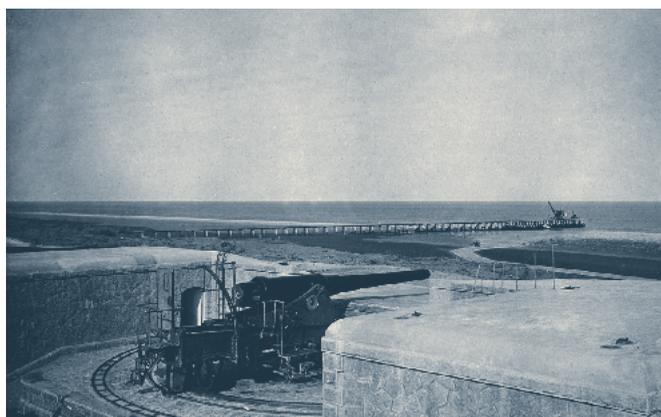
Aproximándonos al cierre del presente trabajo, es esencial reconocer la importancia histórica de la actividad marítima en el estuario de Bahía Blanca durante el período de construcción de las Baterías de Defensa de Costa. La presencia de siete puertos en esta región no solo facilitó el transporte de materiales y de los recursos necesarios para la construcción de las baterías, sino que también desempeñó un papel crucial en el fortalecimiento de la infraestructura naval y en la protección de las fronteras marítimas argentinas. Estos puertos, como nodos vitales en la red logística, contribuyeron significativamente al éxito de este proyecto estratégico y aseguraron el suministro oportuno de materiales y el despliegue eficiente de las fuerzas navales.

En la actualidad, se observa que algunos de los puertos que una vez prosperaron en la región han desaparecido, mientras que otros han cambiado su ubicación dentro del estuario de Bahía

14. *Boletín del Centro Naval* N.º 849, septiembre, diciembre de 2018.

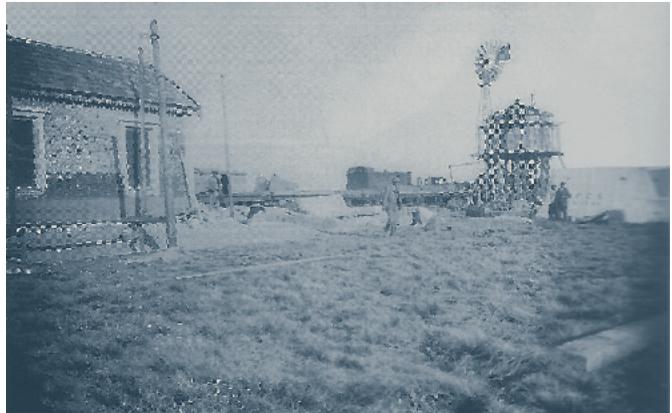


Muelle de Punta Sin Nombre con embarcaciones de menor porte operando. Departamento de Estudios Históricos Navales.



Muelle de Punta Sin Nombre dotado de dos grúas pequeñas. Copia de fotografía del Archivo General de la Armada. Cortesía del Archivo Histórico Punta Alta.

Blanca. Este fenómeno demuestra la dinámica evolutiva de la actividad marítima y el desarrollo urbano en la zona a lo largo del tiempo. Al retroceder en la historia, se evidencia la importancia de considerar el abastecimiento a través del mar como una opción primordial. Este enfoque inicial resalta la influencia fundamental que tuvo el entorno marítimo en la planificación y el desarrollo económico de la región, delineando una trayectoria que ha dejado su huella en la configuración actual del paisaje y la infraestructura portuaria.



Estación del Ferrocarril de Punta Alta (septiembre de 1898)
Archivo fotográfico DEHN, álbum 4, foto 7.

Conclusión

La construcción y el abastecimiento del material necesario para el levantamiento del sistema de defensa de costas en la zona de Puerto Belgrano no solo se llevaron a cabo gracias al Ferrocarril Estratégico y a medios improvisados por tierra, sino que también hubo un aporte fundamental por vía marítima en la etapa inicial del proyecto, consolidado en un muelle de descarga de materiales, en Punta Sin Nombre, a la altura de la batería N.º III.

Además, al destacar la importancia histórica de la actividad marítima en el estuario de Bahía Blanca, reconocemos el legado duradero de las operaciones navales en la región y su impacto en el desarrollo económico y la seguridad nacional argentinos. En resumen, la relación entre la construcción de las Baterías de Defensa de Costa y la actividad marítima en el estuario de Bahía Blanca resalta la importancia estratégica y multifacética de esta región durante el período examinado.

Está claro que los esfuerzos principales fueron llevados a cabo a través de medios terrestres. No obstante, fue intención, en el presente trabajo, aportar a la historia naval un aspecto tal vez secundario, pero no menos importante, de un complejo de obras de ingeniería que fueron el resultado de una política que marcó una época. Nos dedicamos a buscar allí donde había menos información, apenas unos indicios a la vista, pero con la firme convicción de que hay mucho aún por descubrir, datos en registros, archivos poco accesibles, vestigios en las playas y unos pocos relatos que pronto se perderán.

Esperamos que la investigación no finalice con la entrega de este trabajo; más bien, que sea un inicio, una motivación más en la búsqueda del conocimiento. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Arguindeguy, Pablo y Rodríguez, Horacio, *Las Fuerzas Navales argentinas; historia de la flota de mar*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1995.
- Bergallo, Jorge, *1874-1892 La integración de la Patagonia y el mantenimiento de la paz con Chile*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.
- *Boletín del Centro Naval* N.º 794, abril, mayo y junio de 1999, N.º 849, septiembre y diciembre de 2018.
- *Caras y caretas* N.º 12, Buenos Aires, 24/12/1898, N.º 93 Buenos Aires, 14/07/1900.
- Ciarniello, Nicolás, *El faro Recalada de Monte Hermoso: y los faros Claromecó, El Rincón y Segunda Barranca*, Bahía Blanca, Casa del Puente Ediciones, 2012.
- Destefani, Laurio, Contraalmirante (RE), *Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991.
- Études Marines, *L'histoire d'une révolution*, París, Centre d'études supérieures de la Marine (CESM), 2013.
- *Gaceta marinera*. «IV Batería Histórica y la Isla Pavón: sitios reconocidos de la historia naval argentina», disponible en: <https://gacetamarinera.com.ar/especiales/iv-bateria-historica-y-la-isla-pavon-sitios-reconocidos-de-la-historia-naval-argentina/>
- Luna, Félix, *Momentos clave de la historia argentina; la época de Roca 1880-1910*, Buenos Aires, Planeta, 2003.
- Oyarzábal, Guillermo Andrés, *Sarmiento y la Marina de Guerra*, Academia Nacional de la Historia, Universidad Católica Argentina.
- Protocolo adicional del tratado de límites de 1881, Santiago de Chile, 1 de mayo de 1893.

AGRADECIMIENTOS

- Museo de la Infantería de Marina.
- Archivo Histórico de la ciudad de Punta Alta.
- Museo Municipal de la ciudad de Bahía Blanca.
- Profesor en Historia y escritor Lic. Nicolás Ciarniello.

VALOR DE LA JUSTICIA PARA LA VIDA HUMANA

Capitán de Fragata Capellán (R)
Alberto Zanchetta



La justicia es como la resultante de todas las demás virtudes. Pone orden y paz en la vida individual y en la social, a diferencia de las demás virtudes cardinales que se relacionan con aspectos parciales de la propia perfección.

Gravedad de la injusticia: el hombre injusto se alza contra el prójimo y contra sí mismo.

Además, esta virtud lleva aparejadas otras: religión, piedad patriótica y familiar, observancia, obediencia, gratitud, veracidad, liberalidad, equidad y amistad.

Se puede definir la justicia como «un hábito operativo bueno que mueve a obrar rectamente»¹; el que así obra es justo. Llamando justo a todo aquel que da a cada uno lo suyo, es decir, que da a todos y a cada uno lo que le corresponde en forma habitual, en todas las cosas y en todos los casos. Al señalar que la justicia es la virtud por medio de la cual todos tienen lo suyo, Aristóteles está señalando una nota característica de la justicia que es la «igualdad». Dar a cada uno «lo suyo» puede interpretarse en dos sentidos:

Sentido impropio y amplísimo: La justicia es considerada la suma de las virtudes, ya que, de ese modo (dando al otro lo que le corresponde), se cumple con todos los deberes morales que llevan a la perfección.

Sentido estricto y propio: En este sentido, se considera la justicia una virtud particular; así la entiende Ulpiano: «La justicia es la constante perpetua voluntad de dar a cada uno su derecho»².

Santo Tomás de Aquino señala que lo propio de la justicia, entre las demás virtudes, es ordenar al hombre en las cosas relativas a otro. Y sobresale, en primer lugar, entre todas las virtudes, porque apunta a la rectitud de la voluntad por su propio bien en las interacciones con los demás³. En cambio, las demás virtudes perfeccionan al hombre solamente en aquellas cosas que le conciernen en sí mismo⁴. La justicia atiende a «lo debido» sin entrar a considerar otros aspectos.

Es una virtud que inclina a dar a cada uno lo suyo, o sea, lo que le pertenece. Una característica propia de la justicia, entre las virtudes cardinales, es el predominio de la objetividad, ya que «es la capacidad de vivir la verdad con el prójimo»⁵, lo que subraya la nota de alteridad. El concepto de «lo suyo», que siempre es determinado por la ley natural o positiva, puede ser debido a otro individualmente, a la sociedad en su conjunto o a otro como miembro de la sociedad, para destacar la importancia de las diferentes clases de justicia ante el doble peligro de las doctrinas individualistas y colectivistas que ignoran la riqueza y la complejidad de la vida social.

Desde el punto de vista cristiano, es el hábito sobrenatural infundido por Dios que implica «la constante y perpetua voluntad de dar a cada uno lo suyo»⁶.

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

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

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

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

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

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

1 Cf. Aristóteles, *Ética a Nicómaco*, L. 2: 1106 a.

2 Cf. *Digesto* 1. 1 tit. 1, 10.

3 Cf. Santo Tomás de Aquino, *De Veritate*, 12; PL 158, 482; S. Th. II-II, q. 58, art. 4.

4 Cf. Santo Tomás de Aquino, *Suma Teológica*, II-II cuestión 57 art. 1.

5 Cf. Pieper J., *Justicia y fortaleza*, Madrid, 1968.

6 Cf. Santo Tomás de Aquino, *Suma Teológica* II-II cuestión 58 art. 3.

Esta presupone la existencia del derecho (*ius suum* = «lo suyo»), que es fundamental para entender la justicia, ya que el derecho y la justicia son conceptos correlativos y tienen una relación estrecha: «*ius dictum est quia est justum*» («Se dice que es correcto porque es justo») (S. Tomás).

La justicia en sentido propio exige distinción de personas, igualdad y débito estricto y exigible. El significado social del término aparece entre los griegos y se perpetúa en el pensamiento cristiano.

La caridad no dispensa de la justicia, sino que la presume, pero, a su vez, la actualiza y la hace progresar. Las relaciones de justicia son siempre bilaterales, ya que solo se puede ser justo o injusto respecto de otro. Este «otro» a quien se ordenan los actos de justicia debe ser un sujeto distinto, independiente. Si falta esta condición, de modo absoluto, la justicia aplicada es metafórica.

El derecho, «lo suyo» que la justicia debe dar a cada uno, comprende una serie de bienes que el hombre necesita para conseguir su fin. Esos bienes se refieren al individuo en lo que afecta a su existencia personal (bienes personales), como, por ejemplo, la propia vida, la tarea específica de la propia existencia (vocación sobrenatural), el uso de las fuerzas físicas y de la capacidad intelectual (libertad y trabajo), el recto uso de su sexualidad (matrimonio), el efecto y los frutos de la libre actividad (honor, fama, etc.) y, además, a los medios económicos (bienes materiales) necesarios para la vida y el fin propio de la persona, etc. Todos esos bienes pertenecen a la persona, forman parte de ese «suyo» que la justicia exige que sea dado a cada uno. Es esta una característica especial del derecho, que es a la vez algo interno y exterior a la persona. Siendo externo, puede ser violado sin destruirla; siendo interno, no puede ser violado sin dañarla profundamente.

La justicia en sentido propio exige distinción de personas, igualdad y débito estricto y exigible.

Son tres las propiedades del objeto de la justicia:

La alteridad o intersubjetividad: La justicia supone siempre una relación bilateral entre dos sujetos (yo-tú); en rigor, propiamente hablando, no existe justicia con uno mismo, aunque en sentido análogo se usa esa expresión para referirse a los deberes del sujeto consigo mismo.

El débito en sentido estricto. La justicia obliga a dar al prójimo lo que es suyo, lo que le corresponde, tanto es así que incluso puede ser exigido por la fuerza exterior, con la coacción externa. Otras virtudes, relacionadas con la justicia, también pueden obligar, pero no en relación con un determinado sujeto jurídico (veracidad), o tienen un verdadero y propio débito (gratitud).

La satisfacción del débito se da en condiciones de igualdad estricta. El débito tiene límites precisos, bien determinados, sobre todo en el caso de la justicia conmutativa, de forma menos absoluta en las otras formas de justicia.

De estas propiedades se deduce el realismo de la justicia en el sentido de que, mientras que en las demás virtudes la rectitud de la acción está en función del perfeccionamiento del sujeto, en la justicia, teniendo en cuenta su esencial alteridad, «se constituye por relación a otros» (S. Tomás), de forma que puede darse en la acción una rectitud objetiva (y se da todas las veces que se respete el derecho del otro), con independencia de las condiciones y las disposiciones del sujeto (rectitud subjetiva). La filosofía escolástica expresa esta diferencia mediante la distinción entre el *medium rationis* (propio de las demás virtudes morales) y el *medium re* (propio de la justicia).

División de la justicia. Sobre las diversas especies de justicia, hay discrepancia entre los autores, sean juristas o teólogos. La doctrina clásica, basándose en la alteridad (*ordo ad alium*) (orden a otro) considera, según ese orden, tres especies de esta virtud:

- Si se tiene en cuenta la relación de una gran parte a la otra surge la justicia conmutativa.
- Si es la relación de la parte al todo, es llamada «justicia legal».
- Cuando se atiende a la relación del todo a la parte, es denominada «justicia distributiva».

Otros autores, considerando que la relación no debe hacerse en razón de los sujetos, sino en razón del objeto formal, distinguen solo dos formas:

- Si el objeto de la justicia es el bien privado, se tiene la justicia particular o conmutativa;
- Si el objeto es el bien común, es la llamada «justicia general», que comprende la distributiva, legal o general, y la modernamente llamada, también, «justicia social».

Justicia conmutativa: Es la que se da entre personas individuales, privadas; se inclina a la voluntad a dar a cada uno su propio derecho, conservando una absoluta igualdad (igualdad aritmética); rige el principio general que se da en los contratos privados, buscando una igualdad entre lo que se da y lo que se recibe. Esta forma es la que con mayor exactitud expresa la definición de justicia.

Justicia legal: Tiene como ámbito la comunidad social. Se dirige del súbdito al grupo social y consiste en la voluntad de dar a la comunidad lo que es suyo. El hombre, por ser un ser social, necesita de la sociedad para salvaguardar sus derechos personales, pero también es deudor de la colectividad, para que esta pueda alcanzar sus fines.

La justicia legal comprende todo lo que los ciudadanos deben al bien común: cumplimiento de las leyes civiles, impuestos, servicio militar o civil, participación, etc. El término «legal» se aplica específicamente a la esfera de la ley, ya que cada ley legítima —positiva, natural o divina— se dirige al bien común⁷.

Justicia distributiva: Regula los deberes de la sociedad (representada por la autoridad) para con el individuo en cuanto es miembro de aquella. Tiende a la equitativa distribución de los bienes (premios, dignidades, honores) o cargas entre los súbditos según sus méritos o posibilidades. Esta virtud debe ser observada por todos los depositarios de la autoridad frente a sus inferiores; en caso contrario, se harían culpables de acepción de personas. Es obvio que en esta modalidad de justicia el principio regulador no puede ser la igualdad estricta, sino la debida proporcionalidad en razón de los méritos o los deméritos.

Justicia social: Sobre ella se han dado numerosas interpretaciones para encuadrarla en el tema general de la justicia. Puede decirse que, por defender los derechos naturales de la sociedad y de sus miembros, es una síntesis de las anteriores.

Se habla también de la **justicia vindicativa**, que es una forma especial de la distributiva: es la voluntad ordenada a establecer la justicia lesionada, mediante una pena proporcional al delito. Es virtud propia del representante de la autoridad, quien, al imponer una pena o sanción, no puede tener otra finalidad que el bien común, el orden público, la confianza general en la justicia y, si es posible, la enmienda del culpable o responsable. Sin embargo, también es virtud del súbdito, que exige la sanción no por venganza sino por serlo de la justicia y hasta del culpable, que debe someterse a la pena merecida.

Virtudes afines a la justicia: Dentro de la virtud de la justicia, se suelen mencionar otras virtudes, llamadas «partes potenciales», que convienen con su objeto generalmente considerado (en su propiedad de alteridad y de derecho), pero carecen de algunas de las otras propiedades esenciales. Concretamente, cuando no puede darse la igualdad estricta, tenemos

El término «legal» se aplica específicamente a la esfera de la ley, ya que cada ley legítima —positiva, natural o divina— se dirige al bien común.

⁷ Cf. Santo Tomás de Aquino, *Suma Teológica* I-II, cuestión 90, art. 2.

la religión, que lleva a dar a Dios lo que es debido —Dios nada debe al hombre—, aunque nunca se podrá satisfacer completamente esa deuda; la piedad, en relación con los padres y la patria, y la observancia en relación con los superiores; si carecen del débito estricto, se tiene la gratitud, que lleva a agradecer los beneficios recibidos; la veracidad, que exige decir la verdad; la fidelidad, que obliga a cumplir lo prometido; y la amistad.

El deber moral de restituir incluye no solo devolver los bienes espirituales o materiales lesionados, sino reparar también los daños causados¹¹, y eso es tan importante que el pecado de injusticia no se perdona hasta que no se produce la restitución o, al menos, se tenga el propósito de hacerlo.

Malicia moral de la injusticia: La violación de la justicia constituye la injusticia. Si la violación es habitual, se habla de injusticia; si es actual, de injuria. Siendo la justicia una virtud fundamental que regula la relación entre los hombres en conformidad con el plan de la creación y de la redención, su cumplimiento obliga en conciencia, y su lesión constituye, de suyo, pecado grave (pecado mortal, *ex genere suo*), ya que consiste en privar al hombre de su bien, lesionando su derecho⁸, donde se prohíben una serie de injusticias contra el prójimo⁹. La gravedad de la materia se mide, supuesto el carácter formal de la acción injusta, por la magnitud objetiva del daño individual causado y por la lesión al bien común. En consecuencia, puede haber pecado venial por imperfección del acto o por parvedad de la materia.

El deber moral de la restitución: Aunque lo que primariamente importa, en la esfera de lo justo e injusto, es la acción exterior del hombre, la justicia lesionada exige el reconocimiento de su culpabilidad moral, con el propósito efectivo de reparar el daño causado. San Agustín afirma que «la restitución no es más que el primer grado de la satisfacción o reparación ante Dios y síntoma del propósito de no volver a cometer injusticia»¹⁰. El deber moral de restituir incluye no solo devolver los bienes espirituales o materiales lesionados, sino reparar también los daños causados¹¹, y eso es tan importante que el pecado de injusticia no se perdona hasta que no se produce la restitución o, al menos, se tenga el propósito de hacerlo.

La violación de la justicia da lugar a distintos tipos de injusticia según los diversos objetos formales lesionados:

En relación con los *bienes personales*, pueden lesionarse la vida espiritual, la vida física, la vida sexual, el buen nombre, los derechos a los bienes morales y culturales de la persona.

La lesión de los *bienes materiales* puede referirse a la injusta apropiación de lo ajeno, a la injusta damnificación de los bienes del prójimo o al mal uso de los bienes.

La lesión de los *deberes sociales*, tanto de los súbditos como de los gobernantes, da lugar a tiranía, acepción de personas, fraude, recomendaciones, revolución, anarquía, etcétera. ■

8 Cf. Éxodo 20, 13-17.

9 1.ª Corintios 6, 10.

10 Cf. San Tomás de Aquino, *Epístola ad Marcolino*, 6, 20; PL 33, 622.

11 Cf. *Suma Teológica*, II-II cuestión 62 art. 1.

PENSAR EL FUTURO AYUDA A ORIENTAR EL PRESENTE

Capitán de Navío IM (R) Miguel A. Troitiño

Pensar en cómo insertar la Argentina en el mundo nos lleva a plantear qué tenemos para aportarle a él y qué rol deberíamos desempeñar. Frente a un mundo competitivo, no podemos permitirnos improvisar.

1 La necesidad de pensar el futuro

Vivimos una contradicción permanente. Mientras coincidimos en que poseemos un potencial que nos proyecta hacia un futuro exitoso, desde hace décadas sufrimos una realidad que destruye esa percepción una y otra vez, y frustra nuestra aspiración a conformar un gran país.

La inmediatez del día a día ocupa todo nuestro tiempo y el de nuestros dirigentes, sin tener mayores previsiones que las que se toman para ganar las próximas elecciones electorales. La carencia de visión de futuro hace imposible la concreción de proyectos de valor, lo cual frena nuestro crecimiento por años.

Hoy, la Argentina vive un momento importante a partir de la voluntad y las acciones que muestran al Gobierno encarando un profundo cambio en el sistema de gobernanza del país. Ya, en proceso de reglamentación de las leyes aprobadas, Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos y Medidas Fiscales Paliativas y Relevantes, sumadas al Decreto 70/2023, Bases para la Reconstrucción de la Economía Argentina, se están generando las condiciones básicas para comenzar a atraer importantes inversiones al país que, junto a la eliminación del denominado «cepo cambiario», crearán el marco económico inicial para un despegue seguro. Es tiempo de diseñar el futuro.

Todo el esfuerzo de estabilización de la economía y de reestructuración del Estado, si no se complementa con un plan que contemple los intereses de la Argentina proyectados a futuro, terminará siendo absorbido por políticas electorales de corto plazo, y se caerá en el «cáncer» que nos afecta desde hace mucho tiempo.

2 Cómo entender un plan de largo plazo

Un país que se precie independiente y soberano necesita *poder*. En un mundo gobernado por intereses, prevalecen los poderosos por sobre los débiles. En esto no se puede idealizar ante una realidad pragmática. La razón no se salva solo con la declamación de derechos ante organismos internacionales como la ONU, sino que necesita ser acompañada de poder. Transformarse en un país poderoso es consecuencia de políticas ambiciosas, coherentes y creíbles, y para ello se necesitan un proyecto, tiempo y continuidad.

Es claro que existen muchas variables de progreso, pero el «libre albedrío», sin control ni orientación, se puede transformar en iniciativas anárquicas que no contribuyan de manera eficaz a un genuino crecimiento de la Argentina.

¿Cuán grande tiene que ser el Estado? No se trata de tamaño, sino de eficiencia. Y la eficiencia se mide a partir de definir correctamente el rol que este debe tener.

Nuestra Constitución Nacional nos establece un sentido de la libertad que estimula la iniciativa privada, pero también define un Estado Nación para servir al país, cuya misión es conducirlo para mejorar el presente y guiarlo hacia un destino trascendente. Todo el resto a lo que se dedique el Estado está de más.

El Estado debe definir un proyecto integrador, es decir, que incluya a todos, a través de iniciativas públicas y privadas orientadas al bien y al crecimiento del país. ¿Tenemos un pro-

El Capitán de Navío de Infantería de Marina (R) Miguel Ángel Troitiño egresó de la Escuela Naval Militar en 1989. Especializado en Infantería, fue Comandante del Batallón de Seguridad de la Armada y del Batallón de IM N.º 2 y Jefe de Operaciones de la Fuerza de IM de la Flota de Mar. Fue *Military Liaison Officer* en la misión de la ONU en Kosovo (UNMIK). Fue Subdirector y Jefe de Enseñanza de la Escuela de Guerra Naval. Fue Agregado de Defensa, Militar, Naval y Aeronáutico en Italia y, durante la pandemia por el Covid 19, Director de Sanidad de la Armada.

Entre los cursos realizados, se destacan: Perfeccionamiento de Oficiales del Cuerpo de Fusileros Navales, en Brasil; Comando y Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval; Estado Mayor y Planeamiento Conjunto de la Escuela de Guerra Conjunta y Curso Superior de Estado Mayor Interfuerzas, en Italia.

Es licenciado en Sistemas Navales de IM y magister en Estudios Estratégicos Internacionales por la Libera Università Internazionale degli Studi Sociali de Roma, la Università degli Studi di Milano y el Ministerio de Defensa de Italia.

Actualmente, es miembro del Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos (ISIAE), perteneciente al Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI).

yecto integrador? No. Su ausencia se demuestra en la falta de desarrollos de nivel estratégico, lo que hace de nuestro país un proyecto inconcluso.

Las partes hacen al todo y son virtuosas y se potencian si el todo orienta a las partes. Por ello, todo plan que se piense requiere de la definición del estado final al que se quiere llegar. Esto, a nivel estratégico, se define en objetivos estratégicos que, una vez establecidos, nos permitirán concebir las políticas de Estado necesarias para su concreción.

3 La importancia del Pacto de Mayo

La firma del Pacto de Mayo, convocado por el presidente Javier Milei el 9 de julio en San Miguel de Tucumán, define los principios de un verdadero pacto fundacional. Conformado por diez principios del nuevo orden económico argentino, tal cual lo expresó nuestro mandatario, no son ni objetivos estratégicos ni políticas de Estado. Todos ellos buscan corregir profundos problemas o errores estructurales. En sí mismos, constituyen el pilar esencial para el cumplimiento de los objetivos estratégicos que el país defina y, con ellos, las políticas de Estado para su logro.

El Sr. Presidente también decidió la creación de un Consejo de Mayo para trabajar en los proyectos de ley que materializarán los principios adoptados en el Pacto de Mayo. En esto, la Argentina tiene una excelente oportunidad para una definición federal, que oriente el esfuerzo presente y futuro de la nación, pero también para lograr la credibilidad y la confianza del mundo hacia nosotros. El mundo puede comenzar a comprobar el alineamiento político de todos los actores institucionales argentinos hacia objetivos y políticas claros, superadores de toda ideología o posición partidista.

4 Definición de objetivos estratégicos. Algunas propuestas

Ser potencialmente ricos, porque poseemos recursos naturales y un clima y una naturaleza privilegiados, no nos hace poderosos. El poder se construye, y su sentido es cumplir con nuestra Constitución Nacional, lograr el bienestar y la calidad de vida de los argentinos, y asegurar su protección de cualquier amenaza.

Debemos definir y cuantificar ese poder que hay que alcanzar a través de objetivos estratégicos nacionales, que podríamos clasificar vinculados a cuatro áreas de interés:

1) Área de interés vinculada a los recursos naturales

OE1. Ser líderes mundiales en alimentación

Debemos multiplicar la capacidad de producción de alimentos y generar valor agregado a los *commodities*, con el propósito de dominar el mercado alimentario internacional a partir de optimizar la cadena y la industria alimentarias.

Basado en las siguientes líneas de acción:

- 1.1. Optimizar y expandir el territorio cultivable para lograr una máxima eficiencia y rindes, sin bajar la calidad.
- 1.2. Estimular el desarrollo de la industria pesquera, capaz de competir con las flotas pesqueras que operan en el Atlántico Sur, apoyando el desarrollo de la industria con infraestructura de apoyo en tierra.
- 1.3. Desarrollar productos de valor agregado para exportación, para diversificar opciones.
- 1.4. Preservar la biodiversidad, para asegurar la calidad del medioambiente y el cuidado del ecosistema.

El Estado debe definir un proyecto integrador, es decir, que incluya a todos, a través de iniciativas públicas y privadas orientadas al bien y al crecimiento del país.

OE2. Ser líderes energéticos mundiales

Este objetivo demanda al Estado definir su rol de defensor de los intereses argentinos, a fin de lograr que la explotación de esos recursos deje un balance favorable que contribuya al progreso del país.

Con la ley “Bases” se han creado facilidades para atraer grandes capitales extranjeros que deberían multiplicar la producción. No es suficiente aún, a partir de una necesidad de mayor garantía y seguridad jurídica, condición que aún debe consolidarse, requerida por esos inversores.

Su cumplimiento a través de una sólida cadena de valor asegura, junto con el objetivo precedente, los recursos para alcanzar el poder deseado. Sin embargo, ello requiere tiempo e infraestructura.

Basado en el desarrollo de las industrias del gas, del petróleo, del litio, del cobre y de metales raros.

Desarrollar estos recursos naturales implica su exploración, su tratamiento, la generación de valor agregado e infraestructura a fin, su transporte y su exportación al mundo.

OE3. Asegurar un proceso de reconversión energética

Una Argentina potencia mundial a largo plazo debe advertir el futuro agotamiento de recursos no renovables e iniciar una evolución hacia una energía no contaminante basada en el desarrollo de energías eólica, solar y otras renovables.

2) Área de interés vinculada a la tecnología***OE4. Ser líderes en desarrollo tecnológico***

El Estado tiene que crear las condiciones para fortalecer la investigación y el desarrollo tecnológico. Ya reconocidos y valorados en algunas áreas, debemos innovar en nuevas tecnologías y atraer capitales hacia nuestro país.

Basado en lograr el liderazgo en el desarrollo de inteligencia artificial, tecnología espacial, energía atómica y tecnología agropecuaria.

Desarrollar estas tecnologías implica su investigación, su construcción y el alcance de su aplicación, la seguridad en su empleo, su exportación al mundo.

3) Área de interés vinculada al conocimiento***OE5. Asegurar una calidad educativa de nivel mundial***

El nuevo plan de alfabetización nacional, respondiendo a uno de los puntos del Pacto de Mayo, constituye la génesis del objetivo estratégico que oriente la formación de los argentinos para asegurar su identidad y cumplir con todos los objetivos estratégicos que defina el país.

Basado en la alfabetización total de la población, el desarrollo de formación técnica que responda a las áreas de interés nacionales y el posicionamiento del sistema universitario entre los mejores diez del mundo.

4) Área de interés vinculada a la soberanía nacional***OE6. Lograr el máximo control soberano del Atlántico Sur y del sector antártico pretendido***

Constituye uno de los principales objetivos estratégicos de nuestro país, sino el más importante, ya que su alcance, define el rol geopolítico de la República Argentina en el futuro y ante el mundo. Como potencia mundial, nuestra área de control efectivo debe ser el sector

Una Argentina potencia mundial a largo plazo debe advertir el futuro agotamiento de recursos no renovables e iniciar una evolución hacia una energía no contaminante basada en el desarrollo de energías eólica, solar y otras renovables.

sur del Atlántico Sur y, al momento de definirse el destino del continente antártico, debemos tener el poder suficiente para lograr el máximo rédito posible.

En igual sentido, el poder que podamos desarrollar definirá las posibilidades de recuperar la soberanía de los territorios insulares y marítimos apropiados ilegalmente por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Este objetivo estratégico basa su fortaleza en dos conceptos propios que caracterizan la República Argentina:

1. **Pertenece a un ambiente marítimo:** Formamos parte de un país que posee un mar que nos conecta con el mundo; es la vía de comunicación a través de la cual realizamos más del 85% de nuestras exportaciones. En este sentido, todo nuestro litoral está ligado a un espacio marítimo que duplica en kilómetros cuadrados el territorio nacional y guarda una inmensa riqueza aún sin explotar.
2. **Tenemos una conexión natural e histórica con la Antártida:** La Argentina forma parte del camino más expedito y directo hacia la Antártida, que conecta al mundo, sobre todo al occidental con el continente blanco, y a la que podríamos aportar los servicios necesarios, debiendo ser nuestra Patagonia, y en especial Tierra del Fuego, la última posta previa al cruce del Drake.

Un escenario en evolución permanente, que muestra un crecimiento en el presente, se vislumbra más competitivo en el mediano plazo de 10 a 15 años y con una disputa decisiva en entre 30 y 35 años. Ante esto, ¿qué rol desempeñará la Argentina?

En todos los casos, los rivales que la Argentina debe considerar vendrán por lo que contiene el mar, los recursos de la masa líquida, suelo y subsuelo, la Antártida y por el control de las vías marítimas que los conectan.

Pensando de manera positiva, la Argentina ya está presente en el lugar y sin dudas es protagonista en el escenario analizado. Enfrentar la competencia, presente y futura, exige a nuestro país cumplir con el desafío de este objetivo, basado en:

- 6.1. Ejercer el control de las vías de comunicación marítimas del Atlántico Sur y su seguridad náutica.
- 6.2. Desarrollar la infraestructura portuaria que conecte la producción terrestre a las vías de comunicación marítima para exportar nuestros productos al mundo.
- 6.3. Ser líderes en presencia antártica.
- 6.4. Ser líderes en sostén logístico antártico.
- 6.5. Recuperar la soberanía de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y los espacios marítimos comprendidos.

5 Reflexión final

¿Este artículo plantea algo nuevo y extraordinario? Decididamente no. Sin embargo, resalta la necesidad de pensar, diseñar y construir nuestro futuro ante la ineficiencia y la falta de gestión, de pensamiento y de acción estratégica que han llevado, desde hace décadas, a las sucesivas administraciones al fracaso, lo cual provocó la involución de nuestro país.

Es importante comprender que definir objetivos y políticas de largo plazo para un país no contradice el sentido de máxima libertad pretendido por la actual administración y por nuestra Constitución Nacional. Por el contrario, ordena las responsabilidades del Estado, estimula el sentido de pertenencia y define un destino trascendente para los ciudadanos que pertenecen a la República Argentina. Las personas que desean ser contenidas por nuestro país deben saber qué significa pertenecer y cuáles son las metas de este.

La Argentina solo será exitosa si, unida, va por el logro de sus objetivos. ■

El poder que podamos desarrollar definirá las posibilidades de recuperar la soberanía de los territorios insulares y marítimos apropiados ilegalmente por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

EL LICEO NAVAL MILITAR “ALMIRANTE GUILLERMO BROWN” Y LOS SUCESOS DE SEPTIEMBRE DE 1955

Magíster Luis F. Furlan

Los cadetes embarcados
para el regreso.
AGN, Departamento Fotográfico,
Caja 2689, Inventarios 335127.

El Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown” vivió una situación sorprendente entre el 16 y el 28 de septiembre de 1955, durante la caída del segundo gobierno del General Juan Domingo Perón (1952-1955) y la instauración de la autodenominada Revolución Libertadora (1955-1958). En las siguientes líneas, reconstruimos y recordamos la inédita relación de los cadetes liceanos con los sucesos de septiembre de 1955, cuando sorpresivamente se convirtieron en testigos y, por qué no, protagonistas, de un momento crucial de nuestra historia.

Del frustrado intento del 16 de junio a la gestación de la iniciativa del 16 de septiembre

El 16 de junio de 1955 fue sofocado un golpe para terminar con el gobierno de Perón. Como represalia, el mismo día sectores radicalizados del peronismo saquearon e incendiaron las principales iglesias católicas del centro porteño. Dichos acontecimientos profundizaron el antagonismo entre el gobierno peronista y los sectores sociales y políticos opositores.

Perón intentó calmar los ánimos con una política conciliadora, que pronto abandonó para adoptar una postura fuertemente confrontativa. En ese contexto, algunos dirigentes sindicales propusieron distribuir armas a los trabajadores para formar milicias populares obreras, y el 31 de agosto de 1955 Perón pronunció el discurso que pasó a la historia como el del “cinco por uno”: “Por cada uno de los nuestros que caiga, caerán cinco de los de ellos”.

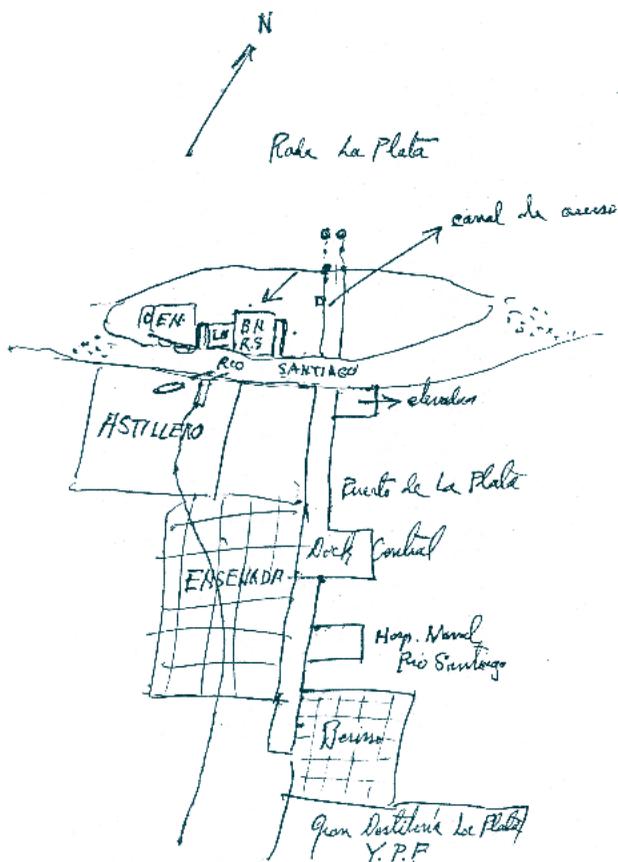
El autoritarismo del gobierno, los ataques a los templos católicos y la intención de organizar milicias populares de obreros pusieron a la sociedad ante una confrontación interna y trajeron el recuerdo de la no tan lejana guerra civil española y la reproducción de sus terribles escenas en nuestro país. Así, sectores del Ejército establecieron contactos más fluidos con la Marina de Guerra para promover una nueva iniciativa contra el gobierno, que habría de comenzar formalmente a las 00:00 h del 16 de septiembre de 1955.

Comienzo del movimiento revolucionario en Río Santiago (16 de septiembre)

La zona naval de Río Santiago, adyacente al Río de la Plata y cercana a la entonces ciudad Eva Perón (La Plata), habría de convertirse en uno de los focos del movimiento revolucionario. El director de la Escuela Naval Militar, Contraalmirante Isaac Francisco Rojas, debía plegar y conducir a los efectivos de la Marina de Guerra de Río Santiago.

A las 00:00 h del 16 de septiembre de 1955, el Contraalmirante Rojas inició el movimiento revolucionario en la isla Santiago, donde tenían asiento la Escuela Naval Militar, la Escuela de Aplicación de Oficiales, la Base Naval Río Santiago, la Fuerza Naval del Plata, la Fuerza Naval de Instrucción y el Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”. A las

Luis Fernando Furlan es Magíster en Defensa Nacional y Licenciado y Profesor en Historia. Es docente del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”, de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, de la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Ezeiza (ESFAE), de la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES) y de la Universidad Argentina de la Empresa (UADE).



Croquis de la isla Santiago realizado por el Almirante Isaac Francisco Rojas. Reproducido en: *La Revolución del 55*, tomo II, del doctor Isidoro Ruíz Moreno. Referencias: Base Naval Río Santiago (BNRS); Liceo Naval (LN); Escuela Naval (EN).

La mayoría de las bombas caían al río Santiago, aunque algunas impactaron en la Base Naval y la Escuela Naval Militar.

A las 11:00 h se iniciaron las operaciones contra Río Santiago. La ofensiva se concentró sobre la Base Naval y la Escuela Naval Militar, que recibieron disparos desde la ribera opuesta del río. Desde la VII Brigada Aérea comenzaron a actuar los Gloster Meteor, Avro Lincoln y Calquín. Frente a la Escuela Naval Militar se ubicaron los patrulleros *Murature* y *King* como baterías flotantes y cobertura antiaérea. Aviones de la Fuerza Aérea efectuaron vuelos rasantes de intimidación y realizaron algunos bombardeos que terminaron en el río. El puerto de La Plata fue escenario de combates entre la fuerza avanzada rebelde y efectivos leales del Ejército y de la policía provincial.

A las 11:00 h también zarparon de Martín García los BDI' N.º 6 y N.º 11 con la Escuela de Marinería para reforzar Río Santiago, que fueron atacados por Gloster Meteor y Calquín. El BDI N.º 11 (Q-64) sufrió muertos y heridos. A partir de las 14:30 h aumentaron los bombardeos de Avro Lincoln y Calquín: la mayoría de las bombas caían al río Santiago, aunque algunas impactaron en la Base Naval y la Escuela Naval Militar. Los bombardeos desde Morón finalizaron hacia las últimas horas de la tarde.

Ante la llegada a Río Santiago de unidades de artillería pesada del Ejército, el Contraalmirante Rojas evacuó la isla Santiago entre las 17:00 y las 21:00 h en buques de la Fuerza Naval del Plata, que se dirigieron al Río de la Plata para unirse a la Flota de Mar. A las 22:30 h se izó bandera blanca en la isla Santiago y en la mañana del 17 de septiembre las fuerzas leales del Ejército ocuparon la Escuela Naval Militar y la Base Naval Río Santiago.

08:00 h zarparon de Río Santiago los destructores *Cervantes* y *La Rioja* para bloquear el Río de la Plata, que fueron sobrevolados por un De Havilland Dove de la Fuerza Aérea leal al gobierno en misión de reconocimiento.

Las fuerzas gubernamentales destinadas a someter Río Santiago eran importantes: las del Ejército estaban al mando del General de División Heraclio Robustiano Ferrazzano, quien reunió tropas de los regimientos 7 de Infantería, Motorizado de Buenos Aires, 6 de Infantería, 1 de Artillería, 2 de Artillería y Batallón 2 de Comunicaciones, además de efectivos de la Policía de la Provincia de Buenos Aires. Por su parte, la Fuerza Aérea constituyó un centro operativo en la VII Brigada Aérea (Morón), con aviones de caza de reacción Gloster Meteor, de bombardeo pesado Avro Lincoln y de bombardeo liviano y ataque Calquín.

Ante los inminentes ataques, se preparó la defensa de Río Santiago: se establecieron perímetros defensivos, puestos de vigilancia, nidos de ametralladoras y patrullas en la Escuela Naval Militar y en la Base Naval Río Santiago, así como también se cubrieron las ventanas de los distintos edificios con colchonetas y frazadas para evitar daños provocados por esquirlas. Una fuerza avanzada cruzó el río Santiago para cubrir la zona del puerto de La Plata.

Entre las 09:30 h y pasado el mediodía se produjo en Rada La Plata el combate aeronaval del Río de la Plata entre los destructores *Cervantes* y *La Rioja* y escuadrillas de Gloster Meteor leales. El enfrentamiento provocó muertos y heridos en ambos buques, los cuales fueron luego bombardeados por Calquín y Avro Lincoln.

1 Buque de Desembarco de Infantería.

El Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown” en la jornada del 16 de septiembre

En 1955 el Liceo funcionaba en la isla Santiago, junto a la Base Naval Río Santiago, y se hallaba apenas separado de la Escuela Naval Militar por el canal W. En aquel momento cursaban el liceo las promociones 5 (5.º año), 6 (4.º año), 7 (3.º año), 8 (2.º año) y 9 (1.º año). Ya el 15 de septiembre el director del Liceo, Capitán de Navío Carlos Bourel, le había comunicado al Contraalmirante Rojas: “¡Yo me sublevo ahora con todos mis cadetes!”.² Por su parte, Alberto Carlos Cappagli (cadete de 1.º año)³ recordó que aquella noche vio conscriptos y suboficiales armados y al oficial de guardia con una pistola en la bandolera.

En vez de tocarse diana al estricto horario de las 06:20 h, los cadetes se despertaron un poco más tarde. Juan Carlos Corbetta (cadete de 3.º año) recuerda que le tocó guardia de cabo de cuarto entre las 05:00 y las 06:00 h del 16 de septiembre y que “se amplió el horario: yo recibí esa orden directa del oficial de guardia (que estaba armado)”.⁴

El cuerpo de cadetes concurrió a desayunar en medio de sorpresivas precauciones: no se circuló por la plaza de armas y se alojó al comedor por atrás. Un profundo silencio reinaba en el Liceo y en la contigua Base Naval. Prácticamente no había nadie. Solo estaban el jefe de cuerpo, Capitán de Corbeta Carlos Gasparini,⁵ y los Tenientes de Navío Norberto Bonnesana⁶ y Raúl Fernández Schoo.⁷ El Capitán Gasparini comunicó al Suboficial Principal Cadete Waldo González Pedemonte sobre el levantamiento contra el gobierno de Perón y la adhesión de la Marina de Guerra, y se informó de ello a todos los cadetes.

Hacia la media mañana ya se conocía la concentración de tropas en el puerto de La Plata, listas para hostilizar el núcleo revolucionario de la isla Santiago. El director, Capitán de Navío Carlos Bourel, no se encontraba en el Liceo, pues se desempeñaba como jefe del sector de defensa de Río Santiago.

Los cadetes de 1.º a 4.º año fueron enviados a sus divisiones. Juan Carlos Tombeur (cadete de 1.º año) aseguró haber visto al Teniente de Navío Fernández Schoo, con suboficiales y tropa, cuerpo a tierra junto al parapeto de la Plaza de Armas frente al río, con fusiles y carabinas apuntando a la orilla opuesta.⁸ Se tomaron precauciones para circular entre divisiones, Patio Cubierto, jardines y comedor. Los cadetes de 5.º año recibieron orden de cuidar al cuerpo de cadetes y solamente ellos podían circular más libremente. Por aquellos momentos (09:00 a 11:00 h) se producía en Rada La Plata el combate aeronaval entre los destructores rebeldes *Cervantes* y *La Rioja* y los Gloster Meteor del gobierno, los cuales proyectaron sus ataques hacia la Base Naval Río Santiago.⁹

Los cadetes de 5.º y 4.º año se ofrecieron al Capitán Gasparini para tomar las armas y combatir a las fuerzas leales si avanzaban sobre el Liceo. La propuesta fue rechazada, aunque reconocida, por el capitán Gasparini, quien indicó que 5.º año debía estar junto a todos los cadetes para protegerlos y contenerlos. Según Aníbal Luis Deleonardis, Suboficial Primero Cadete y Ayudante del Oficial de Guardia en esa jornada: “los cadetes seguían estrictamente nuestras órdenes: teníamos un mando absoluto. Nos dieron amplia libertad de acción para que contuviéramos a los cadetes”.¹⁰

Los cadetes de 1.º a 4.º año recibieron órdenes de juntar cajonadas, escritorios y sillas en el medio de sus aulas y colocarse debajo de ese mobiliario ante el peligro de ataques aéreos. Como refuerzo, esos muebles fueron cubiertos con colchones que los cadetes bajaron del dormitorio. Hacia las 11:00 h comenzó la ofensiva gubernista. Si bien los ataques se concentraron sobre la Base Naval y la Escuela Naval Militar, el Liceo quedó peligrosamente expuesto: “fue bombardeada intensamente la Base Naval, donde murió gente”.²

Los cadetes de 5.º y 4.º año se ofrecieron a tomar las armas y combatir a las fuerzas leales si avanzaban sobre el Liceo.

2 Rojas, I. F. (2020). *La Revolución Libertadora desde adentro*, p. 43. Maizal Editores.

3 Promoción 9. Abogado. Testimonio enviado al autor, 20 de abril de 2024.

4 Promoción 7. Abogado. Testimonio enviado al autor, 18 de mayo de 2024.

5 A cargo simultáneamente de la Subdirección del Liceo. Ver: *Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”* (1955). *Historial del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”*. Archivo institucional.

6 Jefe de los departamentos de Reparaciones, Ingeniería, Comunicaciones, Armamento y Navegación. Ver: *Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”* (1955). *Historial del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”*. Archivo institucional.

7 Jefe de la Secretaría. Ver: *Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”* (1955). *Historial del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”*. Archivo institucional.

8 *Recuerdos de una epopeya casi olvidada* (inédito). Juan Carlos Tombeur pertenece a la promoción 9 y es Capitán de Fragata (R) y odontólogo.

9 “Relato de lo ocurrido en el Liceo Almirante Brown de Río Santiago”. En: *Acción* (Montevideo) año VII, N.º 2451, 30 de septiembre de 1955.

10 Promoción 5. Ingeniero Industrial. Entrevista del autor, 22 de marzo de 2024.

Los cadetes permanecieron casi todo el 16 de septiembre refugiados en sus aulas, bajo ataque de fuerzas gubernistas.

Los cadetes, cuyas edades oscilaban entre 12 y 17 años, permanecieron casi todo el 16 de septiembre refugiados en sus aulas, bajo ataque de fuerzas gubernistas: escucharon los disparos de las tropas leales del Ejército y del fuego naval y antiaéreo desde la Escuela y la Base, vieron aviones de la Fuerza Aérea sobrevolar el Liceo, sintieron los estruendos de los cañones de 20 mm de los Gloster Meteor y presenciaron lanzamientos de bombas desde Avro Lincoln. Según Nicolás De Andrea (cadete de 5.º año, promoción 5): “las bombas llegaron a estallar a 50 metros de donde estábamos”.¹¹ Carlos Alberto Guereño¹² (cadete de 3.º año) relató que a media mañana comenzaron a pasar aviones de la Fuerza Aérea, sonaron alarmas y se pusieron a resguardo bajo las cajonadas en sus aulas.

Cuando los cadetes se dirigían a comer un rancho volante, pasó un Avro Lincoln y se ordenó cuerpo a tierra.⁹ En el comedor escucharon aviones de reacción, explosiones y fuego antiaéreo.¹¹ Los cadetes permanecieron bajo las defensas de sus divisiones hasta las 18:30 h.⁹ Los Avro Lincoln arrojaban sus bombas cuando sobrevolaban el Liceo, pero la mayoría caía en los fondos de la Base Naval y de la Escuela Naval Militar, en el canal W y en el río Santiago.¹³ Héctor Mario Ledesma (cadete de 3.º año)¹⁴ vio Gloster Meteor sobre el canal W.

Si bien ninguna bomba impactó en el Liceo, Aníbal Luis Deleonardis¹⁰ vio en el dormitorio ventanas destrozadas, vidrios rotos y taquillas perforadas, aparentemente por disparos de cañones de 20 mm de Gloster Meteor. Carlos Alberto Guereño¹² señaló que disparos de las fuerzas gubernamentales impactaron en el dormitorio y Enrique Carlos Brusco (cadete de 2.º año)¹⁵ observó el barrote de una cama con un disparo y taquillas atravesadas. Según Deleonardis, los pilotos no pretendían hacer daño letal, sino cumplir órdenes de la manera menos dolorosa posible. Mario Arturo Robbio (cadete de 1.º año)¹⁶ vio disparos en el Casino de Cadetes, el dormitorio y el comedor. Deleonardis afirma haber visto tres Gloster Meteor sobrevolar el Liceo, y que hacia las 14:00 o 14:30 h presenció desde su división la siguiente escena:

Se produjo un silencio. De repente, escuchamos aviones de motores grandes: levanto la vista y veo un bombardero Avro Lincoln. Yo lo veo, juro por Dios, porque me quedó grabado, como si lo estuviera viendo ahora, lo veo allí y veo abrir las compuertas, el compartimento de bombas, y veo caer un racimo de bombas. Fue una visión dantesca...

No hubo daños materiales: las bombas cayeron finalmente en el río Santiago.¹⁰

Enrique Carlos Brusco recordó:

Después de media mañana aparecieron Gloster Meteor volando a baja altura y atacaron el galpón donde estaban amarradas las lanchas torpederas. Casi en simultáneo, aparecieron Avro Lincoln, que bombardeaban la parte trasera de la Escuela Naval y de la Base. El 16 de septiembre en el Liceo fue como ver una película de acción lejana.¹⁵

Los entonces bisoños de 1.º año (promoción 9) aportaron recuerdos de aquella jornada. Nicolás Matienzo¹⁷ vio Gloster Meteor y también Avro Lincoln lanzando bombas sobre la Base y contó que les hicieron morder una madera por las vibraciones. En sus apuntes anotó que el 16 de septiembre transcurrió en un clima tenso y de nerviosidad y que hacia las 12:30 h un Avro Lincoln arrojó bombas: “luego del paso de ese monstruo, cada 15 minutos, una nueva escuadrilla se sumaba al ataque”. Julio Eneas Grosso¹⁸ aseguró ver un Avro Lincoln y sus bombas cayendo en el canal W y los fondos de la Base. Martín Arrillaga¹⁹ vio pasar otro con las compuertas abiertas. Carlos Rodolfo Preuss²⁰ destacó que entre el mediodía y la tarde los vio lanzar bombas cuando sobrevolaban el Liceo, pero estas caían lejos de allí.

11 *La Razón* (28 de septiembre de 1955), 50 (18.846): 7.

12 Promoción 7. Abogado. *Recuerdos de la Revolución Libertadora (16 de septiembre de 1955) vividos desde el Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown* (apunte inédito enviado al autor, 16 de mayo de 2024).

13 En 1973, durante las obras en el río Santiago para mejorar el acceso al puerto de Propulsora Siderúrgica, una draga levantó del fondo del río, frente a la toma de agua y de la recordada bita, una bomba de más de un metro de longitud. Testimonio del ingeniero Donato Calandrelli (promoción 11) al autor.

14 Promoción 7. Ingeniero Industrial y Mecánico. Testimonio enviado al autor, 24 de mayo de 2024.

15 Promoción 8. Emprendedor. Testimonio enviado al autor, 8 de mayo de 2024.

16 Promoción 9. Abogado. Entrevista del autor, 24 de mayo de 2024.

17 Especialista en Logística. Entrevista del autor (19 de abril de 2024) y apuntes personales (inéditos).

18 Capitán de Navío (R). Entrevista del autor, 19 de abril de 2024.

19 Capitán de Navío IM (R) y Veterano de la Guerra de Malvinas. Entrevista del autor, 19 de abril de 2024.

20 Ingeniero en Electrónica. Entrevista del autor, 19 de abril de 2024.

Queda para la historia la leyenda de que las instalaciones del Liceo no sufrieron daños importantes de las tropas leales del Ejército porque el hijo de un coronel (¿o el sobrino del jefe del famoso Regimiento 7 de Infantería de La Plata?) era cadete del instituto.

Hacia las 17:00 o 18:00 h concluyeron los bombardeos de la Fuerza Aérea sobre el bastión rebelde de la isla Santiago. La llegada de unidades leales del Ejército como refuerzo obligó al Capitán Gasparini a tomar la decisión de evacuar el Liceo.

El operativo de evacuación del Liceo (16 de septiembre)

Hacia las 19:00 h ya era de noche, no había luna, estaba muy oscuro y había amenaza de tormenta. Además, se escuchaban todavía disparos desde la costa. Gasparini comunicó su decisión al entonces Suboficial Primero Cadete y circunstancial Ayudante del Oficial de Guardia Aníbal Luis Deleonardis, quien recibió la siguiente orden: “Usted va a salir primero y encabezará la partida”.¹⁰ Los cadetes cenaron un rancho volante y formaron en el patio cubierto: estaban vestidos con fajina azul de invierno y gabán, se les entregaron utensilios de comida y guardaron el birrete blanco para no ser vistos por los tiradores de la costa.

La evacuación se realizó entre las 19:30 y las 21:00 o 21:30 h. Unos 260 cadetes se dirigieron en dos grupos, en fila india (arrastrándose, en cuclillas, gateando), desde el patio cubierto hasta el embarcadero de la Base Naval (entre 50 y 100 metros), donde los esperaban los rastreadores *Granville* y *Spiro*. La maniobra fue perfectamente organizada y coordinada: se efectuó con gran disciplina, en sigilosa, en completa oscuridad, en el más absoluto silencio y bajo fuego de las fuerzas gubernistas: “los disparos que se escuchaban, si bien esporádicos, no presagiaban una evacuación sin riesgo”, agregó Deleonardis.¹⁰

Los cadetes fueron distribuidos en ambos rastreadores. También embarcaron oficiales del Ejército. El *Granville* transportaba municiones para la Flota de Mar y prácticamente carecía de víveres, mientras que el *Spiro* contaba con alimentos. Los buques estaban absolutamente a oscuras y llenos de gente: el hacinamiento era tremendo. Los rastreadores *Granville* y *Spiro* zarparon sin luces y en sigilosa, en noche cerrada, con clima tormentoso y con riesgo de ser atacados desde la costa.

Según Deleonardis, “la sensación general era de desconcierto y un poco de miedo. Ningún cadete quedó en el Liceo. Era una larga fila y mucha la gente a embarcar; a mí me tocó el *Granville*”.¹⁰ Horacio Zavala (cadete de 3.º año) recuerda que “la minuciosa planificación y la capacidad operativa puesta de manifiesto en la ejecución de la maniobra se reflejaron en el éxito absoluto de la misma, sin ninguna baja”.²¹ Enrique Carlos Brusco destaca: “Todo fue muy ordenado, casi como si hubiera sido ensayado previamente. Recuerdo los resguardos y comportamientos de los cadetes de 5.º año, en todo momento actuando para protegernos. Fui evacuado en el *Granville* y estábamos muy amontonados”.¹⁵

Nicolás Matienzo¹⁷ recordó que podían producirse momentos de peligro en la navegación hacia el Río de la Plata; embarcó en el *Granville* y en un camarote para apenas dos personas señaló que había más de quince. A Juan Ángel Musso (cadete de 1.º año)²² también le tocó el *Granville*:

Había que ir en silencio total. Fue de noche. Uno de los sustos que me agarré fue cuando teníamos que salir por un canal para llegar al río de la Plata y decían que del otro lado del canal estaban las tropas para tirar. Había que estar en absoluto silencio, todo apagado. La salida por el canal duró un montón, esperando algún tiro. Me asusté realmente cuando me embarqué.

Los buques estaban absolutamente a oscuras y llenos de gente: el hacinamiento era tremendo.

21 Promoción 7. “Fecha importante, que hoy casi nadie recuerda... Y algunos, no quieren recordar”. En: *Proa al Centro* (Centro de Graduados del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”) N.º 130, 20 de octubre de 2012. Disponible en: http://www.cglnm.com.ar/Proa_al_Centro/Proa_al_Centro_Nº130_2012 (Consultado el 27/12/2012).

22 Promoción 9. Ingeniero. Entrevista del autor, 19 de abril de 2024.



Los cadetes llegando a Montevideo. *Ahora*, 4 de octubre de 1955. Gentileza Nicolás Matienzo.

Julio Eneas Grosso embarcó en el *Granville* y señaló que estaban hacinados: “Yo no tenía ninguna conciencia de riesgo, a lo mejor era inconsciente, era una aventura. Lo que recuerdo eran las bachas del lavatorio de un camarote llenas de vómitos”.¹⁸ Carlos Rodolfo Preuss recordó “ir en completa oscuridad hasta el buque [*Granville*] y después de la planchada tirarte por el tambucho: ese fue mi momento importante que más recuerdo hoy”.²⁰

La situación a bordo del *Granville* rozó lo dramático, ya que casi no contaba con víveres.

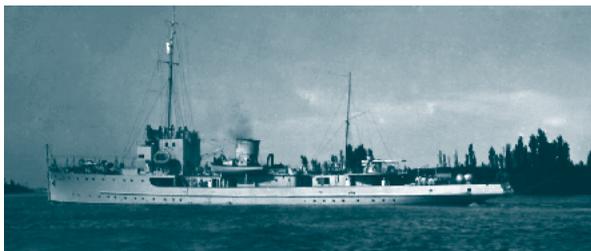
En plena navegación (16 al 18 de septiembre)

Los rastreadores navegaron en el Río de la Plata durante la noche del 16 de septiembre. En la mañana del 17 se separaron: el *Granville* se dirigió al sur y navegó por mar abierto, en tanto que el *Spiro* permaneció cerca de la desembocadura del Río de la Plata. Ese día la rebelde isla Santiago era ocupada por el General Ferrazzano, quien recibió el parte de la capitulación con la siguiente novedad sobre los efectivos presentes en la rendición: “Liceo Naval Militar, ninguno”.

Ambos rastreadores, especialmente el *Granville*, tuvieron una navegación muy complicada, una verdadera pesadilla para las hacinadas tripulaciones: clima tormentoso, escasos recursos, olas que sacudían los buques con sus mareos y descomposturas y amenaza de ser atacados por la Fuerza Aérea. Se destacó de los cadetes su disciplina, temple, cooperación y desprecio ante el peligro:²³ “la vida en el buque fue, para muchos de los tripulantes, de película”.⁹ La situación a bordo del *Granville* rozó lo dramático, ya que estaba cargado de municiones para la Flota de Mar y casi no contaba con víveres: los cadetes llegaron a comer verduras crudas (cebollas, papas, ajos y zanahorias).

Aníbal Luis Deleonardis¹⁰ recordó que zarparon con noche encapotada y clima tormentoso y que el buque rolaba mucho: “los cadetes permanecieron en cubierta, los sollados eran un infierno de gente, no había lugar, no había nada para comer”. El 17 fueron sobrevolados por dos Gloster Meteor: hubo zafarrancho de combate y los cadetes fueron a los sollados,

²³ Diez periodistas argentinos (1955). *Así cayó Perón. Crónica del movimiento revolucionario triunfante*, p. 121. Editorial Lamas.



Rastreadores *Granville* y *Spiro*. Archivo fotográfico del Departamento de Estudios Históricos Navales.

pero no atacaron. Enrique Carlos Brusco¹⁵ recordó del *Granville*: “quedaban las hélices fuera del agua por el tamaño de olas: todo eso a mis 15 años era una aventura, que se transformaba en una mezcla de incertidumbre, épica, drama y orgullo”.

Entre los cadetes de 1.º año del *Granville*, Juan Ángel Musso²² señaló: “estábamos todos mojados, muertos de frío, vomitando”. Julio Eneas Grosso¹⁸ y Carlos Rodolfo Preuss²⁰ destacaron que estaban hacinados, con hambre y frío. Juan Carlos Tombeur⁸ recordó haber visto veinte cadetes en un camarote, la ropa mojada por condensación de la humedad, el “mal de mar” y sus estragos y que comió una cebolla cruda (“uno de los más ricos manjares”). Según Edgardo Alonso: “el barco cabeceaba y rolaba que daba gusto”.¹¹ Martín Arrillaga embarcó en el *Spiro* y relató: “como entró al Liceo por Emilio Salgari, Sandokán, el Tigre de la Malasia, en la navegación estaba esperando el abordaje del enemigo”.¹⁹

El 17 de septiembre el *Granville* regresó al Río de la Plata y se unió al *Spiro* en la mañana siguiente. El Contraalmirante Rojas decidió internar a los cadetes en Montevideo²⁴ (18 septiembre) y resaltó: “Todos ellos manifestaron sus deseos de continuar, pero no lo permití”.² El líder naval revolucionario distinguió a los “jóvenes y valientes cadetes del Liceo Naval” y destacó “la disciplina y la serenidad con que esos jóvenes, muchos de ellos niños aún, soportaron los rudos bombardeos a los que fue sometido el sector de Río Santiago”.²⁵ Los cadetes de la Escuela Naval Militar resaltaron la actitud de los liceanos: “los más jóvenes retoños de la Marina habían soportado bombardeos reiterados y el fuego arrollador de Río Santiago”.²⁶

El Contraalmirante Rojas dispuso que los liceanos fueran transbordados al BDI N.º 11 (Q-64), pues como los rastreadores *Granville* y *Spiro* eran buques de guerra operativos, podían quedar retenidos en Uruguay según el derecho internacional. Situación bien distinta presentaba el BDI, que se hallaba en pésimo estado por los ataques de los Gloster Meteor y Calquín: ese buque sufrió muertos y heridos y tenía el casco perforado, lo que provocó la inundación de sollados y bodegas y esfuerzos para taponar los rumbos y que pudiera navegar.

Antes del mediodía del 18, los 272 cadetes fueron transbordados desde los rastreadores al BDI N.º 11 (Q-64), con la intervención, según Aníbal Luis Deleonardis, del crucero *9 de Julio*. Dicha maniobra fue complicada y riesgosa, y se realizó en medio de una meteorología hostil, con amenaza de tormenta y fuertes vientos y oleaje:

El crucero *9 de Julio*, con su gran porte, maniobró de manera de ponerse a barlovento de los dos buques, para taponar la marejada y el viento. Se acercó el BDI y se tiraron un par de tangones con cabos para asirse y pasar al BDI. Los cadetes comenzaron a pasar por los tangones, agarrados de los cabos. Así pasaron los cadetes, sin un solo



Los cadetes a bordo de BDI N.º 11 (Q-64) llegando a Montevideo. Gentileza Otto Alberto Korth.



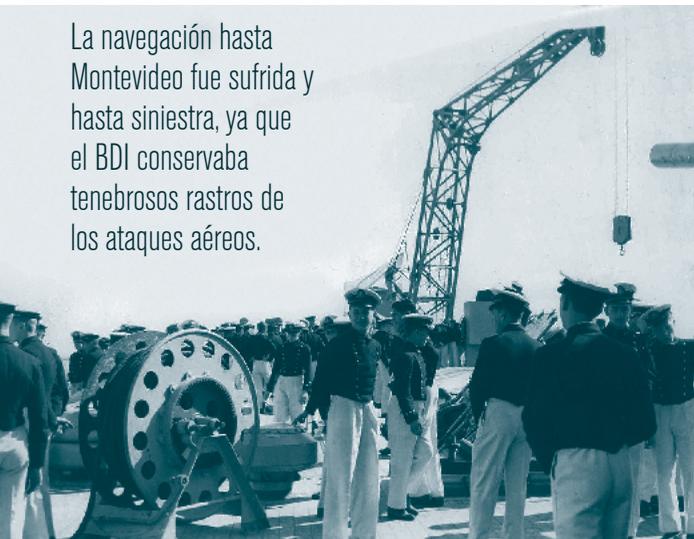
La población de Montevideo despide a los cadetes luego del homenaje a Artigas. AGN, Departamento Fotográfico, Caja 2889, Inventario 335136.

24 Rojas, I. F. (1993). *Memorias del Almirante Rojas. Conversaciones con Jorge González Crespo*, p. 241.

25 La Razón, 19 de mayo de 1958, p. 4.

26 “La Escuela Naval Militar en la gesta revolucionaria”. En *Cifendo*, año XXI, N.º 88, 3.º número 1955, p. 10.

La navegación hasta Montevideo fue sufrida y hasta siniestra, ya que el BDI conservaba tenebrosos rastros de los ataques aéreos.



Los cadetes embarcados para el regreso.
AGN, Departamento Fotográfico, Caja 2889, Inventarios 335126, 335129 y 335127.

accidente. La operación fue impecable y demostró una gran organización y la responsabilidad del Capitán Gasparini: ¿y si le caía un cadete al agua?¹⁰

Cabe observar que, según Marcos Gerardo Perera²⁷ y Juan Carlos Tombeur,⁸ desde los dos rastreadores los liceanos pasaron primero al buque taller *Ingeniero Gadda*, trepando a su cubierta a través de una escala de gato, y de allí al BDI.

La navegación hasta Montevideo fue sufrida y hasta siniestra, ya que el BDI conservaba en su interior tenebrosos rastros de los ataques aéreos. Su dotación la integraban el Teniente de Fragata Federico Roussillón y un cabo maquinista. Delonardis¹⁰ recuerda que 5.º año se turnaba en el timón y cuenta las penurias a bordo:

Todos tenían hambre. Hacía días que los cadetes prácticamente no comían. No tenían nada. Entonces, con un compañero mío, bajamos a la bodega a ver si encontrábamos algo para comer: la bodega estaba inundada, nos sacamos los borceguíes y arremangamos los pantalones y a buscar... ¡Y suerte! ¡Encontramos un cajón repleto de bergamotas! ¡No lo podíamos creer! Las subimos a cubierta y empezamos a repartir. ¿Sabés cuanto duraron? Primero comieron los bisoños de 1.º año. Todos estábamos en cubierta porque abajo estaba lleno de agua.

Los entonces bisoños de 1.º año Nicolás Matienzo,¹⁷ Julio Eneas Grosso¹⁸ y Martín Arrillaga¹⁹ entraron a un sollado inundado y vieron flotando una gorra y un salvavidas ensangrentado. Arrillaga destacó que "lo del BDI era parte de la aventura". Carlos Rodolfo Preuss lo recuerda "todo oscuro, todos hacinados".²⁰ Antes de desembarcar, el Capitán de Navío Carlos Bourel fue al BDI para saludar a los cadetes y agradecer a 5.º y 4.º año por ofrecerse voluntariamente "para acompañar a la Flota que volvía al combate",⁸ en tanto que Nicolás Matienzo registró las palabras de despedida del director: "Muchachos, van a desembarcar en costas uruguayas; de más está decirles que se comporten como caballeros, pues han demostrado serlo".¹⁷ En la tarde del 18 de septiembre, el BDI atracó en el puerto de Montevideo y los liceanos desembarcaron en suelo uruguayo.

En la República Oriental del Uruguay (18 al 28 de septiembre)

La llegada de los liceanos a Montevideo resultó memorable: una multitud se reunió en el puerto para recibirlos. Las atenciones brindadas por el pueblo uruguayo fueron extraordinarias. Durante su estadía en Uruguay, los cadetes fueron considerados auténticas *celebrities*: "nos aguardaba una muchedumbre entusiasta que nos deparó un recibimiento de héroes", recuerda Deleonardis.¹⁰ Fueron alojados en la Escuela Naval y en la Escuela Militar, donde los cadetes orientales les facilitaron camas, ropa, artículos de aseo, golosinas, cartas y dinero.²⁸

Juan Carlos Tombeur recuerda que un cadete de la Escuela Militar le cedió cama y taquilla y todas las mañanas iba a verlo y le llevaba dinero y caramelos.⁸ Otro liceano encontró una tarjeta que decía: "Ahí tienes tu taquilla. Usa lo que necesites. Es tuya, hermano".²⁹ El Capitán de Navío (R) de la Armada uruguayo, Juan José Fernández Parés (ya fallecido),

27 Escritos personales (inéditos) facilitados por el Contraalmirante (R) Marcelo Loza (promoción B). El autor, ya fallecido, alcanzó el grado de Capitán de Navío. En 1955 era cadete de 2.º año.

28 Estando allí, recibieron la noticia de la caída del gobierno de Perón (19 de septiembre).

29 *Proa al Mar* (revista institucional del Liceo), 1955: 1.

comentó al autor que, siendo cadete de 1.º año, mientras cambiaba las sábanas de su cama cuando los liceanos ya se habían retirado de la Escuela Naval, encontró una pequeña hoja que decía: “Querido amigo uruguayo, en tu cama dormí muy bien, muchas gracias”.³⁰

En Montevideo visitaron el Palacio del Congreso, la avenida 18 de Julio y el Parque Rodó. Juan Carlos Tombeur recuerda: “nos ofrecieron un espectáculo teatral y al finalizar Mariano Mores tocó el piano para nosotros”.⁸ El Capitán Gasparini destacó de sus cadetes “el perfecto estado de salud de todos ellos, y la alta moral que mantienen”.³¹ Posteriormente viajaron a Piriápolis, donde fueron alojados en la Colonia de Vacaciones del Ministerio de Instrucción Pública y en el Hotel Argentino. Quedaron para el recuerdo el gesto de los cadetes de obsequiar sus birretes blancos y botones dorados de las fajinas azules, y la gentileza de las uruguayas de coserles botones y zurcirles la ropa.

Los liceanos estaban vestidos con sus fajinas azules de invierno, gabanes y birretes blancos. El 27 de septiembre el crucero *9 de Julio* trajo los uniformes de gala de todos los cadetes, que los vistieron para despedirse del Uruguay y regresar a nuestro país. Un grupo de cadetes fue recibido por el presidente del Consejo Nacional de Gobierno, Luis Batlle Berres, y su esposa, Matilde Ibáñez Tállice de Batlle Berres. El 28 de septiembre los cadetes embarcaron en Montevideo a bordo del crucero argentino *9 de Julio* y del destructor oriental *Uruguay*. La despedida del pueblo uruguayo fue memorable.

Regreso a la República Argentina (28 de septiembre)

Los cadetes llegaron al Puerto Nuevo de la Ciudad de Buenos Aires en la tarde del 28 de septiembre de 1955: el recibimiento fue grandioso y fueron saludados por el presidente de la Nación, el General de División Eduardo Lonardi. Durante la ceremonia que se realizó en el Liceo el 29 de septiembre de 1955, el Director Capitán de Navío Bourel destacó:

Al asumir la responsabilidad de plegar todo el personal del Liceo a la causa de la Marina de Guerra lo hice conociendo el apoyo incondicional, fogoso e idealista del cuerpo de cadetes, que tan digna y valientemente soportaron los peligros y ansiedades propios del combate, firmemente amarrados por lazos de indestructible solidaridad a la Marina de Guerra.³²

En diciembre de 1955 los cadetes recibieron una sorpresa que sintetizaba su particular e inesperado protagonismo durante las jornadas de septiembre de aquel año: cada cadete recibió un diploma firmado por el Contraalmirante Isaac Francisco Rojas, en reconocimiento a su “decidida y patriótica actuación en la Gesta Libertadora del 16 de septiembre de 1955”. ■



Público reunido en el Puerto Nuevo de la Ciudad de Buenos Aires durante la llegada del destructor *Uruguay*. AGN, Departamento Fotográfico, Caja 2889, Inventario 212059.

Durante su estadía en Uruguay, los cadetes fueron considerados auténticas *celebrities*.

³⁰ Testimonio enviado al autor, 14 de junio de 2007.

³¹ *El Plata* (Uruguay, 19 de septiembre de 1955), 42 (14.689): 2.

³² *La Nación* (30 de septiembre de 1955), 86 (30.238): 9.

Ceremonia de homenaje a Sarmiento

11 de septiembre de 2024



Como es costumbre y tradición, el Centro Naval pone especial énfasis en la trayectoria, los logros y la vida de este prócer, tan vigente en nuestra historia naval.



Luego de dar la bienvenida e invitar a entonar las estrofas del Himno Nacional Argentino, el Secretario del Centro Naval, Capitán de Navío (R) Pablo Alberto Coria, presentó al Dr. Mariano Narodowski quien, con el título «Sarmiento y la relación entre el Estado y las familias en la educación», nos ilustró sobre la vigencia que aún mantienen las ideas del gran educador.

Al finalizar, y luego de entonar las estrofas del Himno a Sarmiento, el Capitán Coria hizo una breve introducción en un capítulo especial de la rica historia de nuestro Centro Naval y de cómo se instrumentó un certamen para destacar aquellos trabajos que, elaborados por nuestros socios, incentivaran entre la comunidad la importancia de contar no solo con una rscuadra de mar, sino también de educar y crear conciencia de que la patria no se acota al límite de sus costas.

El resultado de los trabajos premiados en el pasado recibió el reconocimiento formal a través de la entrega de un galardón y, asimismo, fue la base para la ejecución de numerosas obras o acciones vinculadas al engrandecimiento de la Armada Argentina y de nuestro Centro Naval. Esto son, en definitiva, los premios Centro Naval.

Culminado el repaso de los antecedentes de este acto académico, se procedió a dar inicio a la entrega de premios del *Boletín del Centro Naval* 2024.

Premio Almirante Brown

Este premio se entrega al mejor trabajo sobre estrategia, táctica, operaciones, logística y medios navales.

De acuerdo con el asesoramiento del Consejo Editorial, en esta oportunidad se ha hecho acreedor a este premio el Sr. CL VGM (R) D. Luis Alberto De Vincenti por su artículo «Malvinas: la noche de los misiles al Fokker 5-T-21», publicado en el BCN N.º 861.

El citado artículo es un excelente trabajo profesional desarrollado a través de una detallada, interesante y rigurosa crónica de las operaciones llevadas a cabo por la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil durante la Guerra de Malvinas, que constituye un análisis profundo de las acciones tácticas ejecutadas.

En el marco de aquellas acciones, el autor nos relata la hasta ahora nunca revelada acción de combate de la que, sin advertirlo, fue objeto el vuelo realizado en la noche del 2 de junio de 1982 de Río Grande a Malvinas, en el cual el Fokker matrícula 5-T-21 resultó ser blanco designado de tres misiles Sea Dart lanzados por el destructor HMS Candefish durante la maniobra de aproximación a Puerto Argentino, lo



El señor presidente del Centro Naval Capitán de Navío VGM (R) D. Gustavo L. Ottogalli hizo entrega del premio correspondiente al CL VGM (R) D. Luis A. De Vincenti.



cual dio título a un artículo que nos describe con todo detalle no solo la capacidad profesional de sus tripulantes sino una cuota de épica hasta ahora ignorada.

El detalle técnico es sobresaliente, y el empleo de fuentes propias y británicas le otorga un valor incomparable a todo el relato. Aporta información de gran valor para comprender la eficiencia de las tripulaciones y su incuestionable coraje personal, lo cual constituye, aún hoy, una herramienta de enseñanza que sirve de inspiración a las nuevas generaciones de personal de la Armada.

Premio Almirante Storni

Al mejor trabajo sobre intereses marítimos argentinos.

De acuerdo con el asesoramiento del Consejo Editorial, se ha hecho acreedor a este premio el Sr. CF (R) D. Alberto Gianola Otamendi por su artículo «Actividades particulares de la Marina Mercante», publicado en el BCN N.º 858.

El artículo presenta una interesante panoplia de las muy distintas actividades que se llevan a cabo en el ámbito de la Marina



El señor director del *Boletín del Centro Naval* Capitán de Navío (R) D. Gabriel O. Catolino hizo entrega del premio correspondiente al Sr. CF (R) D. Alberto Gianola Otamendi.

Mercante. No solo ilustra sobre la variedad de tareas y medios, sino que subraya las falencias de nuestro país en la formación de su gente de mar en varios de los aspectos allí señalados.

Cumple el propósito de reseñar con criterio informativo algunas actividades ligadas al quehacer de la Marina Mercante muy poco conocidas, sobre las que destaca su importancia, vigencia y desarrollo actuales como factores dignos de permanente consideración para los intereses nacionales marítimos en este campo.

Premio Capitán de Fragata de IM D. Pedro Edgardo Giachino

Al mejor trabajo sobre historia y derechos de soberanía nacional de las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur, y las acciones desarrolladas durante la gesta de su recuperación en el año 1982.

De acuerdo con el asesoramiento del Consejo Editorial, se ha hecho acreedor a este premio el Sr. Capitán de Navío VGM (R) D. Rafael Rey Álvarez por su artículo «Recordando al destructor ARA *Bouchard* en 1982», publicado en el BCN N.º 861.

*En un detallado relato sobre la experiencia vivida por el autor, quien siendo Guardiamarina se desempeñaba como Jefe de Navegación del Destructor ARA *Bouchard* (D-26), nos introduce en el modo en que se vivieron las jornadas entre 1.º y el 3 de mayo de 1982.*

*Su buque formaba parte del GT.79.3 que, junto al destructor ARA *Piedrabuena*, integraba la escolta antisuperficie del crucero ARA *General Belgrano* (C-4) en la tarde del 2 de mayo, cuando desde el submarino británico HMS *Conqueror* fueron atacados mediante el lanzamiento de torpedos que causaron el hundimiento del crucero y el presunto impacto de un tercer torpedo que no alcanzó a explotar sobre el casco del destructor ARA *Bouchard*. hizo Con una prosa amena y*



El señor presidente del Consejo Editorial del BCN Capitán de Navío VGM (R) D. Alejandro J. Tierno hizo entrega del premio correspondiente al Sr. CN VGM (R) D. Rafael Rey Álvarez.

*atrayente de los sucesos acaecidos, el autor detalla los arrumbamientos y las cambiantes condiciones de preparación para la acción de los buques, el desarrollo de las operaciones que tuvieron lugar con anterioridad al ataque del submarino inglés y, producido este, las desarrolladas en la escena de la acción hasta la localización de las balsas con los sobrevivientes del crucero ARA *General Belgrano*.*

El artículo resulta ser, en consecuencia, un estímulo superlativo para los lectores, al tomar contacto con hechos que, si bien han sido conocidos por las crónicas de la época o los relatos de algunos de los sobrevivientes, al ser contados por un protagonista directo de ellos, transmiten las emociones que, como joven oficial, le tocó atravesar al inicio de su carrera naval.

Premio Doctor Collo

Al mejor trabajo sobre temas no encuadrados en los anteriores, pero que posea un valor excepcional.

De acuerdo con el asesoramiento del Consejo Editorial, se ha hecho acreedor a este premio el Sr. CNIN (R) D. Néstor A. Domínguez por su artículo «Revoluciones culturales y científicas de la humanidad. Revolución científica del nuevo paradigma», publicado en el BCN N.º 860.

El autor encara, en este artículo, con su reconocida ilustración en temas filosóficos, una profunda crónica y un detallado análisis de las sucesivas revoluciones científicas desarrolladas por la humanidad.

Este trabajo resulta consistente con citas, referencias, argumentos, inquietudes y fundamentos de anteriores artículos de su autoría, todos ellos en respaldo de ideas que propician una Cuarta Revolución Cultural de la Humanidad, con enfoque biocéntrico.

De lectura medulosa pero sumamente atractiva, exige al lector relacionar el método de análisis con las conclusiones, lo cual orienta a un valioso resumen filosófico.



El señor vicepresidente segundo del Centro Naval CN (R) D. Héctor J. Valsecchi hizo entrega del premio correspondiente al Sr. CN (R) D. Néstor A. Domínguez.



Con esta última entrega, se puso fin a este acto académico y se invitó a continuación a compartir un vino de honor, que se celebró luego de que el Capitán Gianola Otamendi solicitara la atención de la audiencia para hacer hincapié en la reciente desaparición física del profesor de la Escuela Naval Militar y gran colaborador del *Boletín del Centro Naval*, Alfio A. Puglisi, destacando su obra, sus contribuciones y su integridad. ■



Actualice sus datos y elija las formas de recibir el Boletín

Los Boletines se encuentran en formato digital (libre y gratuito) o impreso. Esta última opción depende de su condición de socio o particular, y en especial del lugar de remisión.

Para optar por alguna de las opciones y poner al día los datos les solicitamos completar el formulario que se encuentra en centronaval.org.ar/boletin



Boletín del Centro Naval en la Web

Acceda en pocos pasos y en forma gratuita a los contenidos del Boletín.



Visítenos en centronaval.org.ar/boletin

También estamos incorporando nuestro material a cefadigital.edu.ar

Escriba en el Boletín

Las colaboraciones para el Boletín del Centro Naval podrán ser presentadas por los socios del Centro Naval, por miembros de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, y por personas idóneas en las disciplinas que surgen implícitas de las finalidades del Boletín.

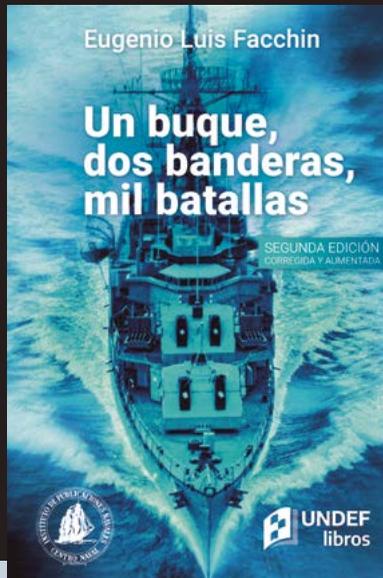
Todos aquellos que quisieran escribir para la revista y por una razón u otra aún no lo han hecho, están invitados a conversar con el Director del Boletín sobre el tema.

Para más información sobre cómo presentar los trabajos en nuestra Redacción, consultar centronaval.org.ar/boletin



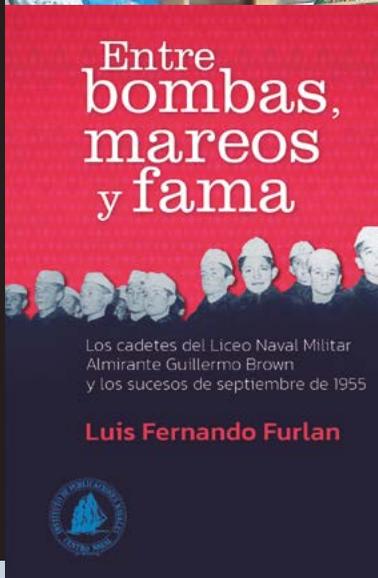
INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Últimos lanzamientos



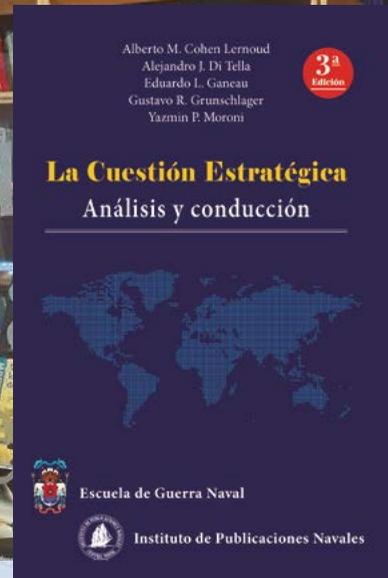
Un buque, dos banderas, mil batallas Eugenio Facchin

Esta obra es el reflejo fiel y apasionante de la historia de un buque de guerra, el destructor ARA *Bouchard*, que contribuyó a marcar un hito en la historia naval mundial. Fue escrita por un oficial de Marina y doctor en Ciencia Política que lo tripuló con profesionalismo y valor, el cual participó del conflicto por Malvinas e investigó en profundidad a lo largo de seis años todo lo concerniente a su trayectoria.



Entre bombas, mareos y fama Luis Furlan

Entre los múltiples aspectos de la historia de Río Santiago, le quedaron al autor especialmente grabados "los acontecimientos del 55": la figura del Cadete Cejas; la participación en combate de los patrulleros *Murature* y *King*; el combate aeronaval del Río de la Plata, donde aviones de la Fuerza Aérea leal al gobierno atacaron a los destructores rebeldes *Cervantes* y *La Rioja*, causando bajas en sus tripulaciones; y algo por ahí de que los cadetes liceanos de entonces habían estado en Uruguay como auténticos héroes.



La Cuestión Estratégica Autores varios

Desde 1983 la Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina encaró el desarrollo de un nuevo enfoque para resolver problemas no estructurables en ámbitos complejos y de gran incertidumbre. Éste no solo contemplaba una teoría, sino también su aplicación práctica para dar lugar a la decisión en distintos ámbitos, tuvieran que ver con lo militar o no. La formalidad dada al lenguaje en esta propuesta metodológica para "hacer" estrategia permite su aplicación en todos los niveles de decisión.

También ventas de cartas náuticas, láminas para enmarcar y souvenirs

SOCIOS DEL
CENTRO NAVAL
20%
DE DESCUENTO

Ventas:

Galería Larreta Local 36
Florida 971, CABA
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43
Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800
info@ipneditores.com.ar

 [ipneditores.oficial](https://www.instagram.com/ipneditores.oficial)

 [IPN.Editors](https://www.facebook.com/IPN.Editors)

 +54 9 1144477674

www.ipneditores.com.ar



Sociedad Militar
"Seguro de Vida"



Sus proyectos
más cerca.

Hasta:

\$12.000.000

Para hacerlos realidad.

- Otorgamiento inmediato
- Hasta 72 cuotas
- Las mejores condiciones crediticias a las que puede acceder el personal de las Fuerzas Armadas.
- **Por Filial Virtual o Filial Móvil, tasa preferencial hasta 60 cuotas.**



Escanee el código QR
para más info.

☎ 0810-222-7678 www.smsv.com.ar

📞 Whatsapp (+54911) 23007678

