

Boletín del Centro Naval



FUNDADO
EN MAYO
DE 1882



REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO 143 - VOL. CXLIII N° 864 ENE / MAR DE 2025

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 IM D. Enrique Luis OLMEDO
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 **864**

ENERO / MARZO DE 2025



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: La Escuadra de Sarmiento, llamada así porque el proyecto de su compra se inició durante su presidencia.

Fueron los primeros buques con que contó la Armada, construidos en Inglaterra en 1874. Óleo de autor anónimo. Obsequio del astillero constructor a la Armada Argentina.

IMAGEN: CORTESÍA DEL MUSEO NAVAL DE LA NACIÓN

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 int. 2107
E-mail: boletin@centronaval.org.ar
www.centronaval.org.ar



ÍNDICE

CARTA DEL DIRECTOR

FUERZAS MARÍTIMAS COMBINADAS, LA COALICIÓN NAVAL DE MAYOR INFLUENCIA EN EL MUNDO

Capitán de Navío Sergio F. Ciminari

4

TURQUÍA Y EL DESARROLLO TECNOLÓGICO: ALGUNAS PERSPECTIVAS SOBRE LA AUTONOMÍA TECNOLÓGICA

Doctor Leandro Ocón

12

ESCENARIOS DE INCERTIDUMBRE: LA CUESTIÓN MALVINAS A 42 AÑOS DE LA GUERRA

Licenciado Facundo Galli Lobo

22

EL DILEMA DE LA ENERGÍA

Profesor Abel González Prefecto General (R) Ítalo D'amico
y Capitán de Navío (R) Javier Valladares

33

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LOS DERECHOS HUMANOS, EL CAMBIO CLIMÁTICO Y LA SUSTENTABILIDAD

Doctora Mónica Vasconi

38

EL FERROCARRIL ESTRATÉGICO DE PUERTO MILITAR

Profesor Luciano Izarra

42

CONTINUIDAD CULTURAL DE LATINOAMÉRICA

Teniente de Fragata (R) Miguel A. Groube

52

ESTELAS AJENAS

EL TRIUNFO DE LA DERROTA: LA GUERRA CON EL BRASIL (1825-1828) GLORIA, CAÍDA Y ESPERANZA EN EL RÍO DE LA PLATA. LA CRUZADA DE LOS 33 ORIENTALES POR LA REUNIFICACIÓN DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Licenciado Carlos E. Biscay

58

NAVEGANTES DE INMENSIDADES

Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez

64

FAUSTO DELGADO

Señor Luis A. Merlo Flores

80

LA MODERNIZACIÓN DE LA ARMADA ARGENTINA 1872-1902

Licenciado y Magister Juan I. Lioi Verde

84

LA MANO DE POSEIDÓN

Capitán de Corbeta Jorge Dotto

91

ELOGIO DEL LICEO NAVAL MILITAR ALMIRANTE STORNI

Doctor Oscar M. Beccaluva

92

EL PESCADOR PORTUGUÉS

Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza

96

- 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:

Con renovada ilusión llegamos una vez más a ustedes, con la esperanza de continuar entregando contenido de calidad. En estas páginas se refleja el compromiso y entusiasmo de los colaboradores por compartir conocimiento, experiencias y reflexiones que contribuyan al enriquecimiento profesional y cultural de nuestra comunidad.

En esta edición, nos embarcamos en un viaje que abarca temas de relevancia estratégica, avances tecnológicos, historias navales que inspiran y análisis profundos que invitan a la reflexión. Nuestro objetivo es que cada artículo sea una fuente de aprendizaje y que, al mismo tiempo, refuerce los valores que nos unen como centro de referencia en el ámbito naval.

El Capitán de Navío Ciminari nos presenta, en el artículo “Fuerzas Marítimas Combinadas, la coalición naval de mayor influencia en el mundo”, una acabada descripción de esta Organización, a la cual nuestro país se ha sumado recientemente. Si bien está concebida para operaciones de baja intensidad, es una clara demostración del ámbito de actuación de las Armadas, que no conoce de límites geográficos y operan allí, donde los intereses nacionales lo requieren, en apoyo a la política exterior.

En el artículo “Turquía y el desarrollo tecnológico: algunas perspectivas sobre la autonomía tecnológica”, su autor, el doctor Leandro Ocón, nos ilustra profusamente acerca del desarrollo tecnológico (particularmente enfocado a la Armada) de este país, así como también lo utiliza como ejemplo para el nuestro, señalando ventanas de oportunidad para una colaboración fructífera entre ambos países.

El licenciado Facundo Galli Lobo, en su nota “Escenarios de incertidumbre: la cuestión Malvinas a 42 años de la guerra”, nos presenta un profuso análisis de esta cuestión, con interesantes datos de los avances y retrocesos de una situación por demás compleja, a la luz de los cambios del tablero estratégico mundial.

“El dilema de la energía”, artículo escrito en colaboración por el profesor Abel González, el Prefecto General (R) Ítalo D’Amico y el Capitán de Navío (R) Javier Valladares, nos presenta una interesante reflexión sobre el equilibrio incierto entre la generación de energía y el cuidado por el medio ambiente, presentando las centrales nucleares flotantes como una alternativa plausible.

Otras notas discurren acerca de variados y apasionantes temas históricos y culturales y, como ya acostumbramos, también unas páginas recogen la historia “pequeña” en forma de anécdotas y algo de humor.

Los invitamos a sumergirse en estas páginas con curiosidad y entusiasmo, y les agradecemos por ser parte de esta comunidad que sigue creciendo gracias al esfuerzo conjunto de sus miembros. Este boletín es suyo, un espacio donde se celebra nuestra historia y se proyecta nuestro futuro: por ello, los animamos 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. Es esta la única manera de poder confirmar o rectificar el rumbo, en función de los intereses y opiniones de quienes se interesen por estas páginas.

Con gran expectativa por los desafíos y oportunidades que nos esperan, agradezco su apoyo continuo y les deseo una grata lectura.

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

FUERZAS MARÍTIMAS COMBINADAS, LA COALICIÓN NAVAL DE MAYOR INFLUENCIA EN EL MUNDO

Capitán de Navío Sergio F. Ciminari



El pasado 4 de septiembre de 2024, por decisión del presidente Javier Milei, el ministro de Defensa, Luis Petri, concretó la incorporación de la Argentina a las Fuerzas Marítimas Combinadas a partir del año 2025. Con esto, el país reafirma su compromiso con las naciones que defienden la paz y la libertad para garantizar la seguridad marítima internacional.

Las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF, por sus siglas en inglés) son una coalición multinacional cuya misión principal es defender el Orden Internacional Basado en Normas (IRBO, por sus siglas en inglés), enfocándose en contrarrestar las actividades ilícitas de actores no estatales en alta mar. Su objetivo es promover la seguridad, estabilidad y prosperidad en una vasta área de más de tres millones de millas cuadradas de aguas internacionales, las cuales engloban algunas de las rutas marítimas más transitadas del mundo.

Las principales áreas de interés de las CMF son la lucha contra el narcotráfico, el contrabando y la piratería; el fomento de la cooperación regional, y la interacción con socios regionales y otros, con el fin de mejorar la seguridad y estabilidad, así como fortalecer la capacidad marítima en la región. Además, pueden responder ante crisis ambientales o humanitarias si es necesario.

Las CMF cuentan con cinco Fuerzas de Tarea (CTF, por sus siglas en inglés):

- CTF 150 (operaciones de seguridad marítima fuera del golfo Pérsico)
- CTF 151 (operaciones de lucha contra la piratería)
- CTF 152 (operaciones de seguridad marítima en el golfo Pérsico)
- CTF 153 (operaciones de seguridad marítima del mar Rojo)
- CTF 154 (capacitación en seguridad marítima)

La coalición está compuesta por 46 naciones: Albania, Argentina, Australia, Baréin, Bélgica, Brasil, Canadá, Colombia, Dinamarca, Yibuti, Ecuador, Egipto, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, India, Irak, Italia, Japón, Jordania, Kenia, República de Corea, Kuwait, Malasia, Países Bajos, Nueva Zelanda, Noruega, Omán, Pakistán, Filipinas, Polonia, Portugal, Catar, Arabia Saudita, Seychelles, Singapur, España, Sri Lanka, Suecia, Tailandia, Turquía, Emiratos Árabes Unidos, Reino Unido, Estados Unidos y Yemen.

Las CMF tienen como Comandante al Vicealmirante de la Armada de los Estados Unidos, George M. Wikoff, quien también se desempeña como Comandante del Comando Central de la Armada de los Estados Unidos (NAVCENT) y de la Quinta Flota de los Estados Unidos. Los tres comandos están ubicados en la actividad de apoyo naval de los Estados Unidos en Baréin.

El Segundo Comandante de las CMF es el Comodoro de la Marina Real Británica Mark Anderson. Los otros puestos de personal superior en la sede de las CMF están ocupados por personal de los países miembros.

El Capitán de Navío Sergio Fabián Ciminari actualmente se desempeña como Asesor Permanente de la Secretaría de Malvinas, Antártida, Política Oceánica y Atlántico Sur del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.

Egresó de la Escuela Naval Militar como Guardiamarina el día 13 de octubre de 1997 y pertenece al Cuerpo Comando, Escalafón Naval. Es licenciado en Sistemas Navales, especializado en Artillería y posee la capacitación en Oficial Control Naval de Tráfico Marítimo.

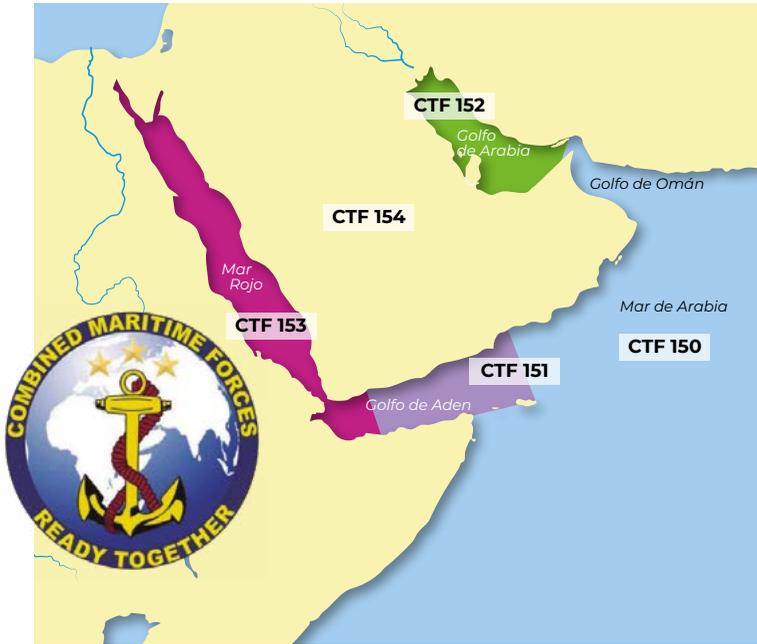
Además, posee el curso de posgrado en Logística (2014) e Historia Naval y Marítima Argentina (2022). Actualmente cursa la especialización en Gestión de los Intereses Marítimos y Fluviales y el Curso Internacional de Gestión Moderna de Puertos.

Entre los comandos ejercidos se encuentran el de la lancha patrullera ARA *Punta Mogotes* durante el año 2005, el del buque oceanográfico ARA *Puerto Deseado* durante el año 2014 y el buque oceanográfico ARA *Austral* durante los años 2019 y 2020, estos dos últimos buques pertenecientes al CONICET.

En los años 2007/ 2008 se desempeñó como Observador Militar y Oficial de Enlace (MOLO) en la Misión Multinacional de Mantenimiento de la Paz desplegada en Chipre (UNFICYP).

Entre los años 2022 y 2023 se desempeñó como Jefe de Operaciones del Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS), organización internacional que integran los países del AMAS (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay).

Fue condecorado en dos ocasiones: en el 2007 por el Secretario General de las Naciones Unidas por ser "Acreedor al Diploma y Medalla de Las Naciones Unidas" y en el año 2022 por el Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur al otorgarle la medalla "Servicio Camas".



Las naciones que integran las CMF comparten el objetivo de mantener el orden internacional: aseguran el libre flujo comercial, mejoran la seguridad marítima y disuaden actividades ilícitas de actores no estatales en las áreas de operaciones de las CMF. En resumen, esta Fuerza Marítima Combinada es una coalición voluntaria, donde las contribuciones de cada país dependen de su capacidad para aportar activos y de la disponibilidad de estos en cada momento.

Las 46 naciones que la conforman no están sujetas a un mandato político o militar fijo, lo que les confiere flexibilidad. Las contribuciones pueden ir desde el envío de un Oficial de Enlace al cuartel general en Baréin, hasta el despliegue de buques de guerra o aeronaves militares de reconocimiento marítimo. También es posible que buques de guerra no sean asignados explícitamente a las CMF, lo que les permite realizar operaciones marítimas nacionales en forma simultánea.



Fuerza de Tarea Combinada (CTF) 150

La CTF 150 realiza operaciones de seguridad marítima (MSO, por sus siglas en inglés) fuera del golfo Pérsico, garantizando que la navegación comercial pueda transitar la región sin ser amenazada por actores no estatales.

Además, contiene los accesos a tres estrechos estratégicos, conocidos como “puntos de estrangulamiento”, donde los buques deben navegar cerca de las costas: el estrecho de Ormuz, Bab al-Mandeb y el canal de Suez.

La misión de la CTF 150 es interrumpir las organizaciones criminales y terroristas y sus actividades ilícitas, limitando su libertad de movimiento en el ámbito marítimo. Las operaciones de la CTF 150 dificultan que estas organizaciones delictivas lleven a cabo sus operaciones o transporten personal terrorista, armas y narcóticos.

El área de operaciones (AOO, por sus siglas en inglés) de la CTF 150 incluye algunas de las rutas marítimas más transitadas mundialmente, abarcando más de dos millones de millas cuadradas, que comprenden el mar Rojo, el golfo de Adén, el océano Índico y el golfo de Omán (sin incluir el golfo Pérsico, que es responsabilidad de la CTF 152). Esta área es una arteria vital del comercio mundial, que conecta el Lejano Oriente con Europa y los Estados Unidos, a partir de miles de movimientos de buques al año, incluyendo más de 27 millones de barriles de petróleo. Además, contiene los accesos a tres estrechos estratégicos, conocidos como “puntos de estrangulamiento”, donde los buques deben navegar cerca de las costas: el estrecho de Ormuz, Bab al-Mandeb y el canal de Suez. Esto significa que allí los barcos tienen limitaciones de maniobrabilidad y son más vulnerables que en aguas abiertas.

La Fuerza de Tarea 150 es una formación de la Armada estadounidense que opera bajo el mando del Comando Central de las Fuerzas Navales de los Estados Unidos (CENTCOM). Tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, se reorganizó como una coalición multinacional para realizar operaciones de combate al terrorismo en el mar, en el marco de la Operación Libertad Duradera (OEF, por sus siglas en inglés). Desde entonces, la coalición ha crecido y se ha adaptado más allá de los límites de esa operación, abarcando y enfrentando una variedad más amplia de amenazas a la seguridad marítima, que incluyen desde actores no estatales ilegales hasta Estados miembros.



Entre los países que participan se encuentran: Australia, Canadá, Dinamarca, Francia, Alemania, Italia, Países Bajos, Nueva Zelanda, Pakistán, España, Arabia Saudita, Reino Unido y Estados Unidos. La dirección de la CTF 150 suele rotar entre los países participantes cada cuatro meses.

Las operaciones de seguridad marítima (MSO) se basan en inteligencia y son meticulosamente planificadas para promover la seguridad en el entorno marítimo. Contribuyen a la estabilidad y prosperidad, tanto a nivel regional como global. Su objetivo es disuadir y prevenir el uso del entorno marítimo por parte de organizaciones criminales y terroristas, así como obstruir sus actividades ilícitas. Estas operaciones complementan los esfuerzos de seguridad de los países de la región en tierra. Se llevan a cabo bajo el marco del derecho marítimo internacional y las convenciones marítimas internacionales para garantizar la seguridad y protección en aguas internacionales, asegurando que la navegación comercial pueda operar con libertad en la región.

Además, los buques de la Fuerza ofrecen asistencia a los tripulantes en situaciones de emergencia y realizan labores humanitarias cuando la situación lo requiere.

Se llevan a cabo bajo el marco del derecho marítimo internacional y las convenciones marítimas internacionales para garantizar la seguridad y protección en aguas internacionales.



Fuerza de Tarea Combinada (CTF) 151

En conformidad con las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y en colaboración con los países costeros de las CMF, la misión de la CTF 151 consiste en llevar a cabo acciones dentro de su área de operaciones para erradicar la piratería fuera de las aguas territoriales de dichos Estados, en coordinación con la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR). Además, busca combatir de manera indirecta el tráfico de personas y la pesca

La piratería moderna en la costa de Somalia aumentó como resultado de los conflictos económicos, sociales y políticos que han asolado el país desde la mitad de la década de 1990.

ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), a través de la recopilación y el intercambio de información. Otro de sus objetivos es aportar a las actividades de información y comunicaciones estratégicas, así como también realizar iniciativas de compromiso con líderes clave y capacitaciones para mejorar la seguridad marítima, con el fin de disuadir a actores no estatales ilegales en alta mar, fortalecer el liderazgo regional y garantizar la seguridad de la comunidad internacional.

La CTF 151 se estableció en enero de 2009 con un mandato específico centrado en la misión contra la piratería, actualmente respaldado por la Resolución 2608 del Consejo de Seguridad de la ONU (2021), para proteger el libre flujo del comercio internacional.

La piratería moderna en la costa de Somalia aumentó como resultado de los conflictos económicos, sociales y políticos que han asolado el país desde la mitad de la década de 1990. Este incremento se puede atribuir directamente a la caída del gobierno en 1991, que llevó a que pandillas operaran bajo la lealtad a clanes locales y líderes de guerra, debido a la falta de gobernanza nacional.

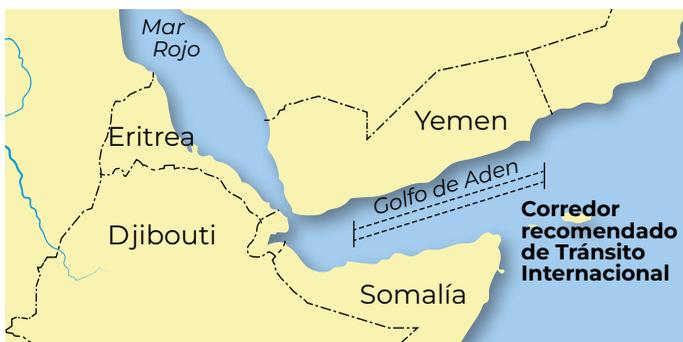
Durante la segunda fase de la guerra civil somalí en el año 2000, barcos extranjeros aprovecharon la falta de una guardia costera efectiva y explotaron ilegalmente los recursos pesqueros de Somalia, además de verter desechos ilícitos que dañaron aún más las existencias de pesca locales. En respuesta, las comunidades formaron grupos armados para disuadir a los intrusos, lo que dio lugar a un negocio lucrativo en el que estos grupos secuestraban buques comerciales y exigían grandes rescates.

El liderazgo de la CTF 151 rota entre las naciones participantes cada tres a seis meses. Algunos países que la han liderado son Baréin, Brasil, Dinamarca, Japón, Jordania, Kuwait, Pakistán, Filipinas, Nueva Zelanda, Corea del Sur, Singapur, Tailandia, Turquía, Reino Unido y Estados Unidos. Diversos países contribuyeron con buques, aeronaves y personal para la Fuerza de Tarea.

En cooperación con la EUNAVFOR, Somalia y buques navales que operan de manera independiente de naciones como China, la CTF 151 participa en la patrulla del corredor de tránsito internacionalmente recomendado (IRTC, por sus siglas en inglés).

La misión militar marítima de la EUNAVFOR, conocida como “operación ATALANTA”, fue establecida por la UE en 2008, en respuesta a la crisis de piratería sin precedentes que afectaba al golfo de Adén y al océano Índico en general. Esta operación colabora con la CMF, la industria marítima y con las misiones asociadas dentro de Somalia, como el Programa Mundial de Alimentos de la ONU y otras organizaciones no gubernamentales.

Se busca que los buques mercantes reduzcan la probabilidad de ser atacados con éxito por piratas o embarcaciones rápidas que utilicen armas de bajo calibre, lanzacohetes portátiles y explosivos.



La Fuerza de Tarea apoya medidas que incluyen mantener una vigilancia activa las 24 horas; reportar actividades sospechosas a las autoridades; eliminar escaleras de acceso; proteger los puntos de entrada más vulnerables; utilizar iluminación en cubierta, redes, alambres de púas, cercas eléctricas, mangueras contra incendios y equipos de vigilancia y detección; llevar a cabo maniobras evasivas y aumentar la velocidad durante un ataque, y en lo posible unirse a tránsitos grupales.



Fuerza de Tarea Combinada (CTF) 152

Establecida en marzo de 2004, esta Fuerza se centra en mejorar la cooperación marítima regional, abordando particularmente a los actores no estatales ilegales en el golfo Pérsico, con especial énfasis en las naciones del Consejo de Cooperación del Golfo (CCG).

La CTF 152 opera en el golfo Pérsico, donde coordina actividades de cooperación de seguridad en el teatro de operaciones (TSC, por sus siglas en inglés) con naciones regionales, realiza operaciones de seguridad marítima (MSO) y está preparada para responder a cualquier crisis que involucre actores no estatales ilícitos que puedan surgir.



Las operaciones de la CTF 152 también tienen un impacto en los eventos terrestres, ya que buscan limitar la libertad de acción de grupos criminales que intentan socavar la seguridad marítima o llevar a cabo actividades ilegales.

Los buques indios *Ranvir* y *Chennai* durante ejercicios militares en el golfo Pérsico (Foto: AFP)

Además, se dedica a proteger a las aguas internacionales de posibles amenazas terroristas, en especial alrededor de infraestructuras marítimas claves, como las plataformas petroleras. Las operaciones de la CTF 152 también tienen un impacto en los eventos terrestres, ya que buscan limitar la libertad de acción de grupos criminales que intentan socavar la seguridad marítima o llevar a cabo actividades ilegales. El golfo Pérsico es un mar interior de 615 millas que separa a Irán de la península Arábiga. Los países que tienen costa en el golfo Pérsico son Irán, Emiratos Árabes Unidos, Arabia Saudita, Catar, Baréin, Kuwait e Irak.

En la actualidad, el golfo Pérsico se considera una de las rutas marítimas más estratégicamente importantes del mundo debido a su papel crucial en el transporte global de petróleo. Contiene aproximadamente 800 billones de barriles de reservas de petróleo probadas, lo que representa casi la mitad del petróleo mundial, además de más de 2800 trillones de pies cúbicos de reservas de gas natural (42,5% del total mundial). Los países que rodean el golfo Pérsico mantienen cerca de un tercio de la capacidad de producción de petróleo del mundo, y la mayoría del petróleo exportado desde esta región se transporta por vía marítima.

El liderazgo de la CTF 152 rota entre los países participantes cada tres a doce meses. Las naciones que han comandado la CTF 152 incluyen a Kuwait, Jordania, Arabia Saudita, Baréin y los Emiratos Árabes Unidos. Además, una variedad de otros países, como Catar, Reino Unido, Estados Unidos y Australia, también contribuyen con buques, aeronaves y personal a la fuerza de tarea.

Fuerza de Tarea Combinada (CTF) 153



Su misión principal es garantizar la seguridad marítima internacional y fortalecer las capacidades en las regiones del mar Rojo, el estrecho de Bab al-Mandeb y el golfo de Adén.



La CTF 153 fue creada el 17 de abril de 2022 y su equipo está compuesto por 15 militares internacionales de los países miembros de la CMF. Cuando no están desplegados en el mar, trabajan desde las oficinas en la sede de la CMF en Manama, Baréin.



Su misión principal es garantizar la seguridad marítima internacional y fortalecer las capacidades en las regiones del mar Rojo, el estrecho de Bab al-Mandeb y el golfo de Adén.



Capacitación en Seguridad Marítima (CTF) 154

Establecida el 22 de mayo de 2023, esta Fuerza se ocupará del entrenamiento de las armadas integrantes de las CMF y mejorará las capacidades operativas para optimizar la seguridad marítima en Oriente Medio.

Esta Fuerza lidera la Capacitación Marítima Multinacional a lo largo de todo el Medio Oriente, lo que permite que las naciones integrantes de CMF participen en cada oportunidad de estas capacitaciones, sin la necesidad de contar con buques ni aviones, particularmente durante los cursos que se efectúan en tierra.

Los eventos de capacitación se organizan en torno a cinco áreas principales: conciencia marítima, derecho marítimo, interdicción marítima, rescate y asistencia marítima y el desarrollo del liderazgo. Cada oportunidad de capacitación está diseñada para satisfacer las solicitudes

de los países integrantes que van desde niveles más básicos hasta los más avanzados.

Centro Conjunto de Información Marítima (JMIC)

El Centro Conjunto de Información Marítima (JMIC, por sus siglas en inglés) se estableció en febrero de 2024 para facilitar el intercambio de información precisa y oportuna sobre los ataques de los hutíes (Yemen) a buques mercantes. Este centro cuenta con la colaboración de diversas partes militares y reúne información no clasificada de fuentes abiertas para proporcionar un servicio confiable y veraz. Su propósito es convertirse en una fuente de referencia para que las empresas navieras puedan evaluar riesgos y apoyen su planificación operativa.



Esta entidad recopila información de diversas organizaciones navales, entre las que se encuentra la Cooperación Naval y Orientación para Transporte Marítimo (NCAGS), y organizaciones comerciales de siete países. En caso de un incidente, el Centro publica información dentro de las 24 horas, ofreciendo además asesoramiento inmediato a la industria marítima. Asimismo, emite reportes semanales que analizan los incidentes recientes y ofrecen datos relevantes.

Se trata de una entidad que opera en estrecha cooperación con las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF). Siempre que sea posible, el JMIC busca la participación de múltiples partes militares interesadas, incluidos expertos del NCAGS y los Centros de Fusión de Información (IFC, por sus siglas en inglés), para fusionar información no clasificada de fuentes abiertas en un servicio de mensajería confiable para la industria marítima.

El JMIC establece que todos los barcos tienen derecho a la libre navegación, y los tripulantes que contribuyen al comercio legítimo no deben ser obstaculizados.

La información proporcionada por el JMIC tiene como objetivo ofrecer asesoramiento y, cuando sea apropiado, orientación militar para ayudar en la evaluación de amenazas y riesgos.

Los objetivos del JMIC son:

- a) Proporcionar información precisa sobre incidentes para permitir que la industria naviera realice una evaluación de riesgos que apoye la planificación operativa y la toma de decisiones.
- b) Proporcionar actualizaciones y orientaciones claras y concisas a la industria naviera, con el objetivo de convertirse en la “fuente autorizada de información” cuando sea posible.

Conclusiones

Participar en las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF), así como formar parte regionalmente desde 1967 del Área Marítima Atlántico Sur, robustece la estabilidad de las líneas comerciales marítimas (LCM), que son la clave para las exportaciones nacionales. Además, asegura productos argentinos en los mercados internacionales y mejora la competitividad al reducir los costos logísticos. Es por eso que la Argentina contribuirá a las CMF y fortalecerá la protección del comercio marítimo en los océanos, convirtiéndose su Armada, una vez más, en una herramienta importante de su política exterior. ■

Su propósito es convertirse en una fuente de referencia para que las empresas navieras puedan evaluar riesgos y apoyen su planificación operativa.

TURQUÍA Y EL DESARROLLO TECNOLÓGICO: ALGUNAS PERSPECTIVAS SOBRE LA AUTONOMÍA TECNOLÓGICA

Doctor Leandro Ocón

El UCAV ANKA-3 de TAI, un avance significativo en tecnología aérea, realiza su primer vuelo, donde demuestra capacidades avanzadas y ambiciones de defensa



Entre los países que reivindican una política de equilibrio respecto de las potencias de ambos hemisferios, Turquía es un caso singular que conjuga un alto desarrollo de tecnologías de defensa con desafíos propios de un país de desarrollo medio («*Turkey's bizarre economic experiment enters a new phase*», 2023). El avance considerable de sus industrias de defensa en las últimas dos décadas ha colocado a Turquía cada vez más en el centro de la escena tecnológica internacional. La guerra de Ucrania ha objetivado ese protagonismo con la acrecentada actividad de drones o UAV (*Unmanned Aerial Vehicles*) comandados por las fuerzas ucranianas y azerbaiyanas.

En este artículo, daremos cuenta de la historia del desarrollo de la industria turca de UAV, satélites y tecnologías aeroespaciales, y de los desafíos geopolíticos y económicos que enfrenta el país en la escena internacional actual. Acosada por problemas de carácter similar, la Argentina puede encontrar en Turquía aprendizajes de lo posible en materia de industrias de defensa y seguridad. Este trabajo identifica algunas ventanas de oportunidad de cooperación de acuerdo con los desafíos de vigilancia de la Argentina sobre su soberanía marítima y la Antártida.

El desarrollo de la industria de defensa turca y los obstáculos de un país medio

Dos cosas pueden decirse inmediatamente acerca de Turquía. La primera de ellas es que el país ha alcanzado, en las últimas dos décadas, un notable desarrollo industrial y tecnológico de sus sectores estratégicos. Cuando a principios de los noventa Turquía comenzó a planificar intensivamente su política industrial, se partió de necesidades bien concretas que configuraron, inicialmente, un dispositivo altamente dependiente de las importaciones extranjeras (Düz, 2020, pág. 8). Como veremos, la industria doméstica de drones —que hoy coloca a Turquía entre los grandes proveedores internacionales— remitíase, entonces, a tareas de abastecimiento de cámaras, sistemas y terminales, subsidiarias aún de los equipos UAV importados. Cómo ha logrado Turquía trascender —desde mediados de 2004 a esta parte— su posición de importador neto y abastecedor de tecnologías secundarias es específicamente lo que concierne a este apartado. En segundo lugar, es igualmente indubitable que Turquía ha tenido que toparse con los contratiempos característicos del desarrollo: alta inflación, devaluaciones periódicas, sangría de reservas, etc. Problemas que, al tiempo que emparentan al país de medio oriente con la Argentina, constituyen verdaderos desafíos para una estrategia de largo plazo que pretenda sostenerse en el desarrollo industrial.

Para dar una instantánea tomada en el fárrago del presente, Turquía alcanzó en 2022 el récord de 4400 millones de dólares en exportaciones militares («*Turkish defense industry sets \$6B export target for 2023*», 2023), lo que constituye un paso más en la dirección del año precedente: el crecimiento de las exportaciones de defensa turcas había registrado un aumento del 42% interanual entre 2020 y 2021 (Turak, 2023). Pero atengámonos a lo cualitativo: tales cifras superan con creces muchos de los presupuestos anuales de defensa europeos. Y con

Leandro Ocón es licenciado en Ciencia Política, magíster en Estrategia y Geopolítica, y doctor en Ciencia Política. Es docente y escritor. Ha escrito libros, artículos académicos y de opinión. Es ensayista y disertante. Es divulgador de temas referidos a geopolítica, economía política y tecnología. Fue premiado por la Academia de Ciencias Morales y Políticas en la competencia sobre defensa y seguridad.

Ha dado conferencias y entrevistas en una gran variedad de medios e instituciones en todo el mundo, en inglés y en español.

claro afán de establecer definitivamente la tendencia, el gobierno turco pretende elevar el total de exportaciones a 6000 millones de dólares en el año presente.

Recuperemos el interrogante que arrojamos antes al pasar: ¿Cómo ha constituido Turquía su poderío tecnoindustrial en un período relativamente tan breve? La posición geográfica de Turquía, en el paso del Mar Negro al Mediterráneo y vinculada a los Balcanes, el Cáucaso y Oriente Medio, es el primero de los factores que se deben considerar para comprender la estrategia de defensa y el desarrollo de la industria turcos (Özli, 2021, pág. 237). Teniendo en cuenta la situación geográfica, para dar con algunas certidumbres, conviene repasar la historia del desarrollo de las industrias de defensa turcas. Centraremos el paneo histórico en el desarrollo de la producción doméstica de UAV, satélites y aeronaves. Además, daremos cuenta de los escollos económicos y financieros con los que el país se ha encontrado en su sendero de desarrollo. Creemos que, al articular los desafíos económicos con las claves de la estrategia geopolítica de Turquía, logramos profundizar en las existentes simetrías que vinculan nuestros dos países.

Para dar una primera aproximación a este interrogante, es preciso remontarse al antecedente inmediato de la actual era industrial de Turquía: la creación de la Oficina de Desarrollo y Apoyo a la Industria de Defensa (SAGEB, por sus siglas en turco), a cargo del Ministerio de Defensa en 1985. La Ley N.º 3238 de constitución del ente se organizó en torno a dos objetivos rectores: dar vitalidad al desarrollo industrial en defensa y modernizar los equipos e infraestructuras de las Fuerzas Armadas. La misma ley que sancionó la creación del organismo estableció los comités, fondos, consejos y presupuestos que conformarían, luego, el núcleo organizativo de la actual Presidencia de Industrias de Defensa. La SAGEB y la Subsecretaría de Industria de Defensa se convertirían en adelante –y no sin vicisitudes– en los motores industriales del Estado turco.

Señalar el momento de la sanción de la Ley N.º 3238 como punto de inflexión en la historia de las industrias de defensa de Turquía no es caprichoso. La política marcó la irrupción de una conciencia completamente renovada acerca de las posibilidades de un aparato industrial doméstico de defensa, de los rubros convenientes de inversión y de las exigencias político-económicas de colocar la infraestructura industrial en el centro del progreso nacional. Indudablemente, allí se constituyó el marco jurídico imprescindible para la dirección y el fomento de inversiones en tecnología, el estímulo al capital extranjero y la tonificación de la estructura industrial. Analizar con cuidado esta época revela las consignas que continúan rigiendo la política tecnológica e industrial turca. Estas son, sobre todo, la exportación de manufacturas altamente refinadas, la competitividad a nivel internacional y la continua adaptación a la novedad tecnológica (Demir, İ., 2020).

Aun así, las idas y venidas de la economía turca –especialmente, en torno al crítico año 2001– llevaron a la proliferación de objetivos insatisfechos y de variedad de planes que no pasaron jamás de las hojas de evaluación. Por tal motivo y por contraste, es correcto afirmar que la intervención más decisiva para la transformación de las industrias de defensa ocurrió en mayo de 2004, con la reunión del Comité Ejecutivo de la Industria de Defensa (SSİK). Si bien la reunión presidida por el entonces primer ministro Recep Tayyip Erdoğan resolvió la cancelación de los proyectos de vehículos aéreos no tripulados (entre otros desarrollos) por su costo presupuestario, implicó también, como escribió Ismael Demir (2020), un nuevo acento en la política de adquisición orientada «al uso máximo de los recursos nacionales y la producción nacional y el diseño original».

Historia del desarrollo de la tecnología aeroespacial turca

Cuando nos referimos al sector aeroespacial turco, es necesaria una distinción en las áreas de tecnología satelital, dron y aeronáutica, rubros en que el país ha experimentado un progreso

...un nuevo acento en la política de adquisición orientada «al uso máximo de los recursos nacionales y la producción nacional y el diseño original».

convergente en las últimas dos décadas. A partir de un paneo metódico en cada una de estas ramas, pretendemos extraer premisas para el desarrollo tecnológico nacional.

En lo específico de la industria del dron, la cronología turca permite una división en cuatro fases: preindustrial, protoindustrial, propiamente industrial y etapa exportadora. A fines de los ochenta, con la importación del BTT-3 Banshee de origen británico, comienza el interés del Estado turco por las tecnologías autónomas, que continuará con las adquisiciones de los Canadair CL-89 alemanes y los Gnat 750 e IGnat estadounidenses, diseñados por General Atomics. Los conflictos que atraviesa Turquía entonces exigen la firma, entre 2007 y 2010, de los contratos con Israel por una serie de drones (Heron MALE Searcher UAV y un Dominator) que van a tener una *performance* deficiente. El cuestionado *partnership* de Turquía con empresas israelíes va a concluir con una nuevamente problemática adquisición de diez UAV Heron en 2010. Las tensiones que ambos países venían arrastrando desde 2007 por la actividad de Israel en Gaza desembocaron en el corte del abastecimiento del equipo entregado por parte de Israel. El comienzo del período protoindustrialista puede ubicarse aquí, puesto que varios de los subsistemas que se acoplaron a la base del Heron, como la cámara ASELFLIR 300T de ASELSAN, el terminal terrestre por satélite de SAVRONIK, y el terminal de vídeo remoto y el sistema portátil de valoración de imágenes de MÍLSOFT, fueron provistos por empresas turcas (Düz, 2020, pág. 9).

La transición al período industrial, en realidad, está determinada por el comienzo de una mayor actividad productiva doméstica en comparación con años previos. Ese inicio va de la mano –lo que es un antecedente común a varias de las ramas de la industria de defensa turcas– de las restricciones «impuestas» desde el exterior a las importaciones de materiales bélicos. Las continuas prórrogas, por ejemplo, del Congreso estadounidense a la aprobación de las operaciones de compra de drones estadounidenses han forzado cada vez más a Turquía, en testimonios de Ismael Demir, presidente de las Industrias Turcas de Defensa, al autoabastecimiento de estos sistemas de defensa. Las repetidas tensiones y las idas y venidas diplomáticas de Turquía con las potencias occidentales, aunque no extrapolables a un país como el nuestro, han sido una de las causas principales del gran salto adelante del país en la utilización y la exportación de UAV a escala mundial. Sin embargo, los primeros desarrollos propiamente turcos de UAV pueden rastrearse tan atrás como 1990 con el UAV-X1, antecesor de los desarrollos como el dron táctico Pelikan-Baykuş de 2003. El punto de inflexión puede, sin demasiada disputa, ubicarse en 2004, con la inauguración del proyecto ANKA Multi-Rol ISR¹ (por sus propósitos de Inteligencia, Seguridad y Reconocimiento), que tendrá sus primeras horas de vuelo en 2010. El ANKA señala la hora de la exportación y especialización de las industrias dron. El año siguiente, 2005, coincide con el lanzamiento del proyecto de la empresa conjunta Kalekalıp-Baykar Makina para la fabricación del mini UAV Bayraktar, que habría de significar, en retrospectiva, una verdadera revolución en la industria del dron. En 2011, Kale-Baykar obtenía el primer contrato de adquisición oficial para la producción en serie del Bayraktar y, en 2012, se inició la producción en serie de su hermano mayor, el Bayraktar Bloque B (TB-2). En el momento actual, estos sistemas Bayraktar TB2, utilizados masivamente en Ucrania con notoriedad internacional, son, de hecho, una variante de aquel mini Bayraktar inaugural. Iniciado su período de investigación en 2007, el sistema TB2 contabilizaba para el año 2021 más de 110 000 horas de vuelo; se había convertido en el primer sistema UAV autóctono en ser exportado a países extranjeros.

El éxito de los sistemas turcos de dron puede explicarse por su bajo costo relativo a los producidos por las compañías de los principales países occidentales, manteniendo, no obstante, altos estándares de calidad. Además, la condición de «no alineado» característica respecto de Turquía en el escenario internacional favorece el comercio y la colaboración en dinámicas de «no subordinación» entre los países. A ello se suma la capacidad técnica de la industria turca para suministrar no solo fuselajes, sino también sensores, municiones, sistemas de lanzamiento y más, integrados a sus propios sistemas.

...la condición de «no alineado» característica respecto de Turquía en el escenario internacional favorece el comercio y la colaboración en dinámicas de «no subordinación» entre los países.

1 El proyecto de drones ANKA sigue vigente y ha ingresado en una fase de diversificación de sus desarrollos. Actualmente, prosiguen las investigaciones para llevar la base del UAV ANKA a un sistema renovado con capacidades de vuelo a gran altitud llamado ANKA +A. También se han diseñado versiones como el ANKA-S, un concepto pensado para su producción en serie, y el ANKA-I, sistema acondicionado a escenarios de guerra electrónica.

En cierta medida, la misma mirada estratégica ha llevado a grandes avances en la aviación militar turca durante la última década. La búsqueda de un caza de producción doméstica llevó al Comité Ejecutivo de la Industria de Defensa a iniciar el programa TF-X en 2010 con las primeras evaluaciones de vuelo estipuladas para 2023. En simultáneo con el ingreso al programa F-35 estadounidense, Turquía decidió esta importante iniciativa para conservar un grado de soberanía tecnológica sobre su aeronáutica². La decisión cobró mayor relevancia luego de la expulsión de Turquía del programa F-35 por la adquisición de los sistemas terrestres de defensa antiaérea S-400 de Rusia.

El TAI TF KAAN es el resultado de este proyecto de largo alcance. Un caza de quinta generación con capacidades sigilosas equiparables a las de los equipos de las primeras potencias. Las Industrias Aeroespaciales Turcas (TAI) además se han encargado de diseñar los fuselajes y los radares de barrido electrónico activo, basados en tecnología de nitruro de galio. El TF KAAN, si bien fue diseñado como un nuevo influjo para el *stock* de aeronaves de la Fuerza Aérea turca (constituida de F-4 modernizados y F-16), se habrá de convertir, según lo previsto, en el primer caza de superioridad aérea y sigilo de quinta generación disponible en los mercados internacionales de armas de la mano de una nación, como dijimos, no alineada (Anderton, 2023).

Continuando en esta observación de la política industrial y tecnológica militar turca, dicho Estado ha dado también grandes pasos en su carrera espacial. En las últimas dos décadas, ha conseguido introducirse en la lista de naciones emergentes con un programa activo de políticas espaciales que integra nuestro país junto con Brasil, Chile, Indonesia, México, Nigeria y otros contendientes globales. Lo ha logrado gracias a un decidido pulso estratégico y a una serie de hitos político-organizativos gubernamentales, priorizando cada vez más enfáticamente la necesidad pública de una política espacial dinámica.

Desde 1993, con el inicio de la Política Turca de Ciencia y Tecnología para 1993-2003, el espacio forma parte de las «tecnologías principales» de Turquía, junto a la nuclear, la informática y otras, comprendidas como actividades con efectos positivos en una diversidad de campos de la economía, la comunicación y la seguridad. La declaración de prioridad estratégica dio sus frutos casi de inmediato. Sucesivamente, desde 1994, Turquía lanzó cuatro satélites de comunicaciones al espacio: Türksat 1B, Türksat 1C, Türksat 2A y Türksat 3A. Más tarde, a partir de la segunda mitad de la década de 1990, el Consejo de Investigación Científica y Tecnológica (TÜBİTAK) fue designado principal organizador de la política espacial turca. Y en 2001, por decisión gubernamental, las Fuerzas Aéreas turcas se establecieron como órgano asesor y coordinador de todas las actividades espaciales.

Cuando en 2001 se presentaron los esbozos para la creación de la Agencia Espacial Turca (que tardaría casi dos décadas más), el país estaba a un paso de dar el impulso definitivo a su carrera espacial. Ese envión llegó en 2004, año crucial para la industria de defensa, como hemos visto, cuando el espacio se convirtió en una de las agendas prioritarias del Programa Nacional Turco. Al año siguiente, TÜBİTAK se encargaba de la redacción del primer Programa Nacional de Investigación Espacial, y Turquía entraba en una nueva fase de su esfuerzo espacial.

Podríamos situar en 2018 la culminación de un proyecto de casi treinta años hacia la soberanía espacial. Ese año se fundó, por fin, la Agencia Espacial Turca como único organismo centralizado encargado de toda la política espacial. Mustafa Varank, Ministro de Industria y Tecnología, sentó las bases de la Agencia sobre objetivos claros.

Turquía ha tenido la singular capacidad de ajustarse con éxito a las demandas multiformes de una política espacial moderna. El país ha extendido la cobertura de funciones espacia-

Turquía ha tenido la singular capacidad de ajustarse con éxito a las demandas multiformes de una política espacial moderna.

² Parte de las condiciones del programa F-35 incluían la no solidaridad sobre los códigos de *software* de las aeronaves. De este modo, los propietarios de las unidades dependen de Lockheed Martin para tratar con el *software*.

les desde las tareas usuales de observación y comunicación hasta el posicionamiento, la temporización, la navegación, la alerta temprana de misiles, la predicción meteorológica, la vigilancia, el reconocimiento y más. En el período que va desde 2003 hasta la actualidad, Turquía ha lanzado:

- 4 satélites de comunicaciones (más): Türksat 4A, Türksat 4B, Türksat 5A y Türksat 5B.
- 1 satélite de microescala nacional y doméstico RASAT en 2007.
- 1 BİLSAT, en aquel año inaugural, que se convirtió en el primer satélite turco de vigilancia terrestre y teledetección.
- 2 satélites de reconocimiento Göktürk en 2012 y 2016.
- 1 satélite de reconocimiento İMECE en 2023.
- 1 satélite cúbico İTÜpSAT1.

Los resultados de la política espacial turca se corresponden con una conciencia estratégica que excede, como hemos visto, toda área de particular. Las autoridades turcas se han mostrado decididas a la hora de marcar el sendero del desarrollo tecnológico y han gozado de una notable perspicacia para identificar activos valiosos para su soberanía nacional. Sostener por más de veinticinco años una consistente voluntad de autodeterminación e independencia tecnológica —a pesar de numerosas dificultades— es lo que coloca en la actualidad a Turquía entre los principales competidores de la esfera aeroespacial.

Desafíos tecnológicos para la soberanía insular y antártica argentina

En el ámbito de la vigilancia, la Argentina se enfrenta a una serie de desafíos que serán determinantes para el futuro de sus políticas de defensa. Observada en el espejo del proceso turco, la Argentina padece déficits en sectores esenciales para la vigilancia marítima que podríamos resumir en tres problemas principales. En primer lugar, la carencia de recursos materiales para el ejercicio de la soberanía, lo que implica una escasez tanto de medios de patrullaje y barcos, así como de sistemas para la vigilancia y el control de las extensiones oceánicas. Una carencia de esta naturaleza se traduce en dificultades para prevenir ingresos ilegales, controlar explotaciones pesqueras no autorizadas y gestionar amenazas de carácter militar. En segundo lugar, la necesidad de instrumentos disuasivos que permitan hacer efectivas las actividades de prevención y la eventual intervención en los casos en que fuere necesario. En tercer lugar, la ampliación de las capacidades productivas en tecnologías autónomas que favorezcan la soberanía tecnológica y la economía nacional. Aun así, al mismo tiempo, la Argentina cuenta con una red público-privada de organizaciones de potencial productivo y con una serie de proyectos vigentes que tienen —y tendrán— un rol importante en cada uno de los frentes que hemos mencionado.

Con una destacada influencia en el sector, CONAE e INVAP SE se erigen como los principales actores en la Argentina, en el desarrollo de tecnologías de punta. En el caso de INVAP SE, la empresa ha logrado consolidarse como el líder indiscutible en el país, en el ámbito de las tecnologías orientadas al control y la vigilancia aeroespaciales, así como en el ámbito de C4ISR (Comando, Control, Comunicaciones, Computadoras, Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento).

Ambas organizaciones, surgidas como resultado de políticas estatales de fomento, han demostrado no solo la capacidad de promover un entorno propicio para la aparición de empresas privadas proveedoras (como es el caso de las empresas líder en *software* y sensores, como FixView o EMTECH S.A), sino también un compromiso sólido con la formación de profesionales altamente capacitados. Colaborando con este esfuerzo, la Argentina cuenta con los institutos técnicos y académicos de las FF. AA. para la formación del personal que

Observada en el espejo del proceso turco, la Argentina padece déficits en sectores esenciales para la vigilancia marítima...

también se encuentra en positiva interrelación con el sector privado. Cabe mencionar el Régimen para el Personal de Investigación y Desarrollos de las Fuerzas Armadas (RPIDFA), el Servicio de Análisis Operativo, Armas y Guerra Electrónica (SIAG), el Centro de Investigación de Tecnologías Aeronáuticas (CITeA), el Centro de Investigaciones Aplicadas (CIA) y el Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas para la Defensa (CITEDEF), entre otros.

CONAE e INVAP SE son producto de la planificación estratégica continuada en el tiempo y respaldada por políticas estatales sólidas. Ejemplos de planificación nacional han sido el Plan Nacional de Radarización (PNR), de 1996, y el Plan Nacional Espacial (PNE), de 1994, que demuestran la potencialidad estratégica que pueden alcanzar las políticas públicas siempre y cuando exista continuidad intergubernamental. En este contexto, además, surgieron entidades clave, como el Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial (SINVICA), el Comando Conjunto Aeroespacial (COCAES) y el Comando Conjunto de Ciberdefensa (CCCD). Y, más recientemente, el FONDEF (Fondo Nacional para la Defensa), creado en 2020, ha ganado un protagonismo indiscutible como garantía de continuidad de proyectos estratégico-productivos.

Particularmente, en materia de políticas, el sector de la vigilancia marítima todavía carece de una legislación propia que concentre la totalidad de sus tareas. La paralización del proyecto de ley por un Sistema Nacional de Vigilancia y Control del Espacio Marítimo (SINVYCEM) continúa inhibiendo potenciales oportunidades productivas por la ausencia de un marco legal para un sistema nacional de defensa, vigilancia y control integral.

De la interacción total de esta red de legislaciones y organizaciones, emergen, en la actualidad, proyectos en áreas clave para sortear los desafíos que encabezarán esta sección. Esas áreas privilegiadas son principalmente tres: radares, satélites y sensores. Veamos cada uno de estos.

El sector de radares en la Argentina se caracteriza por un abanico amplio de capacidades desarrolladas, una capacidad productiva de tecnología autónoma y estratégica, y, de contar con adecuados instrumentos de política pública, por una potencialidad para el posicionamiento comercial a nivel internacional.

INVAP, por caso, ha recorrido un largo trayecto desde los primeros prototipos de radares de control de tráfico aéreo en 2008 y el proyecto de Radar Primario 3D de Largo Alcance (RPA) desde 2014 hasta la actualidad. Otros actores, como el FONDEF, han tenido un rol también fundamental en la adquisición de nuevos radares. Este fondo, por ejemplo, ha financiado el proyecto de los RPA200 de largo alcance, y con otros fondos INVAP podrá fabricar los primeros prototipos de radar de apertura sintética para UAV y también un prototipo de radar antidrones.

Dentro de la amplia diversidad del sector y su producción, se destacan algunas tecnologías particulares que presentan una oportunidad comercial exportadora. La Argentina cuenta con un potencial significativo en este aspecto, especialmente en el campo de los radares tácticos transportables, como la familia de radares antidrones RVT (30, 50 y 80) y los RMF (160 o 200) producidos por INVAP SE. Estos radares pertenecen a la gama de las tecnologías de vanguardia en la industria de la defensa a nivel global (comparables con productos como los radares DaiR de Elbit Systems).

En la actualidad, además, se está llevando a cabo un esfuerzo conjunto entre la Fuerza Aérea Argentina y la Armada para desarrollar radares transhorizonte, conocidos como OTHR (*Over The Horizon*, en inglés), con una capacidad de visualización que supera los 200 kiló-

El sector de radares en la Argentina se caracteriza por un abanico amplio de capacidades desarrolladas, una capacidad productiva de tecnología autónoma y estratégica, y, de contar con adecuados instrumentos de política pública, por una potencialidad para el posicionamiento comercial a nivel internacional.

metros. La FAA, con respaldo financiero del PIDDEF (Programa de Investigación y Desarrollo para la Defensa), está trabajando en tecnologías complementarias para estos sistemas, que permiten el rebote de los haces de radar en la ionosfera.

Otro de los proyectos más ambiciosos y cruciales en este sector es el desarrollo del radar transhorizonte por propagación electromagnética, liderado por la Armada Argentina en colaboración con la Universidad Nacional de Tucumán y financiado por el FONDEF. Este tipo de sensores radar proporcionará la capacidad de visualizar operaciones marítimas en la zona que abarca la milla 200 del Mar Argentino y la extensión marítima de nuestra plataforma continental.

En lo que respecta al campo de la tecnología satelital y digital, la Argentina se encuentra en una posición competitiva, gracias a una red de organizaciones sólidamente establecida. En este contexto, ARSAT desempeña un papel fundamental, con su centro nacional de datos, una infraestructura espacial consolidada y su ambicioso plan de conectividad. ARSAT cumple, por añadido, dos funciones de gran importancia: contribuir al sistema de ciberdefensa nacional y el suministro de la red de telefonía y comunicación en las bases antárticas argentinas.

Al tiempo que ARSAT domina el espectro de los satélites de comunicación (el ARSAT-1 y el ARSAT-2 son dos ejemplos), la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), creada en 1991, ha sido el organismo encargado de producir satélites de aplicación científica (serie SAC) y los posteriores satélites de observación SAOCOM 1A y SAOCOM 1B, en colaboración con INVAP SE. Y también en este caso, el sector privado ha dado muestras de su competitividad, con un crecimiento importante en los últimos años en la industria privada satelital de la mano de empresas como Satellogic, Innova Space o Ascentio.

CONAE tiene en la actualidad un proyecto específico orientado a funciones de vigilancia marítima. La misión SABIA-Mar, con fecha de lanzamiento en 2025, tiene el propósito de recolectar datos esenciales para la investigación científica, el ámbito productivo y la formulación de políticas específicas. El conjunto de estos datos y recursos estará destinado al análisis de la productividad primaria en el océano, el estudio del ciclo del carbono, los ecosistemas marinos, el comportamiento de las corrientes y las aguas costeras, la gestión de los recursos pesqueros y la evaluación de la calidad del agua en estuarios y áreas costeras.

El satélite se encuentra en pleno proceso de desarrollo en el país y cuenta con la colaboración de entidades gubernamentales y empresas pertenecientes al sector científico y tecnológico nacional. Entre ellas, se encuentran INVAP, VENG, la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA), la Universidad de La Plata (UNLP), IMER y Ascentio.

El último sector que trataremos es uno de los más dinámicos y con más presencia de la innovación privada en el escenario nacional: los sensores. Por su rol conjunto con la tecnología satelital y radar para el desarrollo de un sistema integral C4ISTAR, se trata de la tercera tecnología decisiva. En este caso, a la inversa de otros rubros, el sector privado nacional ha consolidado su posición de modo que se encuentra en condiciones de ofrecer soluciones tecnológicas adecuadas a los requerimientos del Estado, lo cual sustituye la exclusiva necesidad de entidades públicas. Casos como la empresa cordobesa FixView o EMTECH S.A. son ejemplos, además, del alto desarrollo local en la electrónica y la ingeniería involucradas en la producción de los dispositivos.

En cuanto a los sistemas y los proyectos en curso, se destaca el sistema giro-estabilizado multisensor FV-300 de FixView, con aplicaciones para monitoreo de tráfico, alerta temprana de desastres naturales, apoyo aéreo en operaciones de búsqueda y rescate, operaciones de manejo del fuego, control fronterizo, vigilancia.

En lo que respecta al campo de la tecnología satelital y digital, la Argentina se encuentra en una posición competitiva, gracias a una red de organizaciones sólidamente establecida.

FixView está llevando a cabo varios proyectos adicionales enfocados en el control de fronteras y la vigilancia marítima y aeroespacial. Entre estos proyectos, se encuentran el FV-POA, el sistema compacto multisensor FV-Sea300, diseñado específicamente para misiones marítimas, el FV-SLT320, el radar óptico aerotransportado (ROAV), así como otros sistemas de vigilancia, como los destinados al control óptico naval (SOVCON). Estas tecnologías también pueden integrarse en sistemas de armas, como se ejemplifica en el caso del FV-SAR, una torreta de tiro que acopla un cabezal electroóptico para su control junto al arma.

En resumen, a raíz de las tendencias globales y las capacidades preexistentes en la Argentina, se abre una ventana de oportunidad significativa para el desarrollo de tecnologías no solo relacionadas a las asignaturas que hemos recorrido, sino también en relación con la inteligencia artificial, el aprendizaje automático y la computación cuántica. La Argentina cuenta con la capacidad necesaria para impulsar la innovación local y la autonomía tecnológica de estos sectores clave para la vigilancia del espacio y la defensa de la soberanía. Promover el desarrollo de la tecnología nacional, fomentar el diseño y la producción del *software* local y proteger la infraestructura de la información son algunas de las acciones imprescindibles en un mundo tironeado constantemente por maleables dinámicas globales. Porque además del reaseguro de las capacidades de defensa nacional, en estos sectores radica un potencial real para la creación de bienes y servicios con oportunidades de comercialización y exportación.

Sin embargo, a causa de sostenidos desafíos financieros y barreras tecno-productivas existentes para la expansión de la producción a nivel nacional, la cooperación para el desarrollo se vuelve imprescindible. De nuestra exposición previa, se deduce que socios como Turquía, que poseen una vasta experiencia y capacidad productiva, ofrecen oportunidades de colaboración muy beneficiosas para las necesidades de vigilancia en el Mar Argentino. Esto es especialmente cierto si se consideran posibles dinámicas de beneficio mutuo y sinergia positiva, en contextos donde no preexistan competencias contrapuestas ni divergencias de intereses políticos o bien económicos. De tal modo, los acuerdos cooperativos con países «no alineados», de desarrollo medio y con desafíos similares resultan una opción preferible. El sendero recorrido por Turquía en su carrera tecnológica se asemeja a la dirección que puede trazar la Argentina para su propio sector tecnológico, lo que vuelve atractiva la posibilidad de proyectos conjuntos para el saneamiento de los tres problemas que identificamos al comienzo.

De tal modo, los acuerdos cooperativos con países «no alineados», de desarrollo medio y con desafíos similares resultan una opción preferible.

Cooperación tecno-productiva de la Argentina y Turquía

A propósito, existen actualmente ciertos antecedentes y proyectos de cooperación de la Argentina dentro del espacio de equidistancia geopolítica que comparte con Turquía. En los últimos años, han surgido dos iniciativas importantes que involucran los sectores de la salud y la tecnología aeroespacial. En junio de 2022, el embajador de Turquía en la Argentina comunicó el comienzo de la producción, en colaboración con la Argentina, de los componentes destinados al satélite de telecomunicaciones Arsat-SG1 que se lanzaría en 2024. Con el acuerdo alcanzado tres años antes, la Argentina y Turquía han creado un organismo conjunto con INVAP y las Turkish Aerospace Industries llamado GSATCOM, que estará a cargo del diseño de la plataforma del satélite. El carácter estratégico del organismo indica, a la vez, la continuación de un plan satelital que la Argentina precisa y las consecuencias provechosas de la cooperación en condiciones de igualdad. Además —y no casualmente—, el proyecto tiene lugar en el momento en que la Argentina y Turquía coinciden en un mismo afán de reforma del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (ONU). Como expresión de la equidistancia y la política de tensión frente a las potencias que hermanan la Argentina con Turquía, ambos están de acuerdo en la necesidad de disputar la preeminencia de las cinco naciones que actualmente dominan el curso de acción del Consejo de Seguridad: China, Estados Unidos, Rusia, Reino Unido y Francia, países que gozan del derecho a voto.

Además, en febrero de 2023, la cancillería argentina dio inicio a las primeras conversaciones para la extensión de la cooperación tecnológica con Turquía a los ámbitos de la medicina y la tecnología nucleares. Durante el encuentro entre el canciller Cafiero y su homólogo turco, Mevlüt Çavuşoğlu, se discutió la posibilidad de desarrollo de instalaciones destinadas a la producción de radioisótopos médicos, útiles, por caso, para la lucha contra el cáncer. La Argentina, por su parte, ostenta un sólido historial de más de setenta años en la aplicación de tecnología nuclear con fines pacíficos³.

Conclusiones

El recorrido que hemos realizado para dar cuenta del desarrollo en las industrias de la defensa turcas, sus desafíos como país de desarrollo medio y sus aciertos, pretenden dar una clave de los mecanismos pertinentes para el desarrollo de las perspectivas productivas nacionales. Enfatizar las condiciones de simetría de los dos países echa luz sobre posibles dinámicas de cooperación en igualdad, equilibrio, para beneficio común. A su vez, haber subrayado los proyectos vigentes y las organizaciones activas en nuestro país junto con la red de políticas públicas enseña que la Argentina tiene una base material y legislativa que no hace impreciso un futuro de alto impacto productivo del sector tecnológico. Nuestro país, en este caso, está en condiciones de optar, en un escenario de grandes cambios geopolíticos como el actual, por favorecer su avance tecnológico con acuerdos estratégicos en espacios de «no alineamiento», donde no se jueguen intereses políticos, económicos o de soberanía contrapuestos. ■

REFERENCIAS

- Anderton, J., 29 de marzo de 2023, *Turkish Aerospace: High Tech and Growing*. Engineering.com. <https://www.engineering.com/story/turkish-aerospace-high-tech-and-growing>.
- Argentina Productiva 2030, 2023. Misión 5. Robustecer la defensa y la seguridad a partir de desarrollos nacionales de alta tecnología. Plan para el Desarrollo Productivo, Industrial y Tecnológico - Ministerio de Economía de la Nación y Fundar.
- Çalışkan, A., 2022, «The Rise of Technological Advancements in Turkey: Opportunities and Challenges», *Medium*. <https://medium.com/@07caliskanaykut/the-rise-of-technological-advancements-in-turkey-opportunities-and-challenges-19ab36c0fb98>.
- Demir, I., 2020, «Transformation of the Turkish Defense Industry: The Story and Rationale of the Great Rise», *Insight Türkiye*, 22(3): 17-40.
- Düz, S., 2020, «The Ascension of Turkey as a Drone Power History, Strategy, and Geopolitical Implications», recuperado de: <https://setav.org/en/assets/uploads/2020/07/A65En.pdf>, consultado el 6 de agosto de 2021.
- Ercan, C., 2017, «Historical space steps of Turkey: It is high time to establish the Turkish space agency», *Acta Astronautica*, 130: 67-74.
- Özülü, H., 2021, «The Foundation and Development of Turkey's Defense Industry in the Context of National Security Strategy», *Perceptions*, 26 (2), 216-240.
- Turak, N., 28 de marzo de 2023, «Killer drones and multi-billion dollar deals: Turkey's rapidly-growing defense industry is boosting its global clout», *CNBC*, recuperado de: <https://www.cnbc.com/2023/03/28/killer-drones-turkeys-growing-defense-industry-is-boosting-its-global-clout.html>.
- «Turkey's bizarre economic experiment enters a new phase», 1 de junio de 2023, *The Economist*, <https://www.economist.com/finance-and-economics/2023/06/01/turkeys-bizarre-economic-experiment-enters-a-new-phase>.
- «Turkish defense industry sets \$6B export target for 2023», 8 de enero de 2023, *Daily Sabah*, recuperado de: <https://www.dailysabah.com/business/defense/turkish-defense-industry-sets-6b-export-target-for-2023>.

Enfatizar las condiciones de simetría de los dos países echa luz sobre posibles dinámicas de cooperación en igualdad, equilibrio, para beneficio común.

3 La trayectoria que culmina en 2016 con el inicio de la construcción del reactor RA-10 para el autoabastecimiento de radioisótopos se inició en 1926, con los primeros experimentos de radiobiología. Para 1949, se realizaban los primeros estudios médicos con radioisótopos en el Hospital Central para determinar las causas del bocio endémico en Mendoza (el primer caso en el mundo de uso de un radioisótopo para estudios epidemiológicos). En 1958, se fundó dentro del Hospital de Clínicas el Laboratorio de Medicina Nuclear que en 1962 devendría Centro de Medicina Nuclear. Como antecedente más reciente, en 1991, la Comisión Nacional de Energía Atómica constituyó la Fundación Escuela de Medicina Nuclear en conjunto con la Universidad de Cuyo y la provincia de Mendoza.

ESCENARIOS DE INCERTIDUMBRE: LA CUESTIÓN MALVINAS A 42 AÑOS DE LA GUERRA¹

Licenciado Facundo Galli Lobo



En el marco de la posguerra con el Reino Unido y, más aún, dentro de un contexto internacional que ha pasado a percibirse cada vez más complejo, incierto y volátil en aceleración, la política exterior hacia Malvinas ha tenido que enfrentar numerosos desafíos para sostener su histórico reclamo de soberanía en la actualidad.

En el presente artículo, que no es más que una versión simplificada y actualizada de una investigación académica preexistente, repasaremos cuáles fueron los retos principales que debió afrontar la diplomacia argentina en este periodo de 42 años, para así, luego, analizar cuáles son los riesgos potenciales que implican las actuales tendencias internacionales sobre la Cuestión Malvinas.

1. Los desafíos de la posguerra

La reversión de la imagen negativa del país

Los primeros esfuerzos diplomáticos para enmendar la imagen de Argentina y reinsertar la Cuestión Malvinas en foros internacionales vinieron con la recuperación de la democracia, a partir de 1983. Entre los primeros logros diplomáticos de la posguerra de Malvinas estuvieron las nuevas Resoluciones 39/6; 40/21; 41/40; 42/19 y 43/25, que reiteraban la petición de la comunidad internacional para que ambas partes involucradas reanudaran las negociaciones y encontrarán “a la mayor brevedad posible una solución pacífica a la disputa de soberanía y sus restantes diferencias referidas a la Cuestión de las Islas Malvinas (*Falklands*)”, en estricta observancia de la Carta de las Naciones Unidas y los principios del Derecho Internacional (Asamblea General de Naciones Unidas, 1984).

Así también surgió el aumento progresivo de la base de apoyos internacionales a los reclamos argentinos, registrados dentro de foros y comités afines de las Naciones Unidas, la Organización de los Estados Americanos (OEA) y el G77, incluyendo a nuevas instancias, como el Mercosur, y a países del África, Europa y Asia, como ser Rusia y China.

La exploración y explotación de los recursos naturales

Las aguas y subsuelo del Atlántico Sudoccidental se caracterizan por ser de las últimas grandes reservas de recursos ictícolas, mineros y de hidrocarburos que no han sufrido (todavía) sobreexplotación económica. Sin embargo, debido a su potencial, no es de extrañar que el tratamiento de estos asuntos estuviese en el centro de los principales procesos de tensiones y acercamientos argentino-británicos de los últimos 40 años. De hecho, los primeros años de posguerra estuvieron marcados por las tensiones en torno a la mutua acusación de acciones unilaterales “agresivas”, empleadas en perjuicio de la contraparte. Desde la promoción de tareas de prospección sísmica por parte de empresas privadas y la venta de licencias pesqueras a buques de terceros países, hasta mencionar el empleo reiterativo de patrullajes de “hostigamiento”².

Facundo Gabriel Galli Lobo es licenciado en Relaciones Internacionales por la Universidad Católica de Salta (UCASAL), con especialización en Análisis Político y de Seguridad Internacional. Actualmente se desempeña como columnista y redactor de notas periodísticas para los medios Radar Austral y Mirada Crítica Salta. Asimismo, cuenta con experiencia como investigador en la Red Federal de Estudios sobre Malvinas (ReFEM 2065), donde fue galardonado con el primer premio del concurso internacional de investigación “Premio Internacional Alfredo Bruno Bologna a la investigación sobre la Cuestión Malvinas” en el año 2022, y obtuvo la 3era mención honorífica en el mismo certamen en el 2018. Previamente a ello, ha realizado pasantías en Fundación para la Democracia Participativa (FUDEPA) y en la Organización Argentina de Jóvenes para Naciones Unidas, asumiendo roles de coordinación, capacitación y redacción de informes.

¹ El presente artículo se basa en el *paper* “La incertidumbre estratégica: una aproximación hacia la Cuestión Malvinas en el 40 aniversario de la guerra”, ganador del primer premio en el Concurso Internacional de Investigación sobre la Cuestión Malvinas “Alfredo Bruno Bologna”, en noviembre de 2022.

² Invocando los acuerdos de pesca de Argentina con Bulgaria y la URSS, el Reino Unido (RU) declaró unilateralmente, en octubre de 1986 la creación de una “Zona Interina de Conservación y Administración Pesquera” (FICZ), por una extensión de 200 millas en torno a las Islas, y casi superpuesta a la Zona de Exclusión Militar (vigente desde el conflicto de 1982).

En el período 1990-2004 ambos países tenían incentivos para cooperar, ya que buscaban evitar la sobreexplotación del Atlántico Sur. Pero mientras Argentina pretendía restablecer las relaciones diplomáticas y discutir la soberanía, el Reino Unido solamente buscaba legitimar su dominio del archipiélago. (Darío, 2015, p.1).

Sin embargo, bajo aplicación del “paraguas de soberanía” y en el marco de su política de acercamiento y “seducción”, el gobierno de Carlos Menem impulsó la cooperación con el Reino Unido (RU), a través de la firma de los Acuerdos de Madrid I y II. Con el propósito de coordinar y limitar las actividades, procurando evitar nuevas escaladas mientras se resolvía la disputa de soberanía, se crearon, por medio de estos mecanismos, las comisiones bilaterales en materia de pesca y de hidrocarburos en el Atlántico Sur, estas siendo la Comisión de Pesca del Atlántico Sur (CPAS) y la Comisión de Hidrocarburos del Atlántico Sur (CHAS). Ambas lograron funcionar hasta 2005 y 2007 (tan solo 15 y 17 años después), cuando la Argentina decidió conveniente retirarse: en el caso de la primera, fue por considerar inadmisibles las maniobras isleñas para continuar vendiendo “cuotas de captura a individuos o empresas privadas” por hasta 25 años, y, en la segunda, por diferencias con el RU respecto de la extensión geográfica que la cooperación debía de tener.

Mientras que la Declaración Conjunta de Cooperación sobre Actividades Costa Afuera en el Atlántico Sudoccidental (1995) establecía que debía realizarse en las “áreas marítimas del Atlántico Sudoccidental sujetas a una disputa de soberanía y jurisdicción (alrededor de 430.000 km²), el RU, por el contrario, pretendía limitar la cooperación con nuestro país a un ‘área de cooperación especial’ de apenas 21.000 km²” (Languasco y Brem, 2015, p. 359).

En el período 1990-2004 ambos países tenían incentivos para cooperar, ya que buscaban evitar la sobreexplotación del Atlántico Sur. Pero mientras Argentina pretendía restablecer las relaciones diplomáticas y discutir la soberanía, el Reino Unido solamente buscaba legitimar su dominio del archipiélago (Darío, 2015, p.1).

La militarización del Atlántico Sur



Ubicación Base RAF Malvinas.

Fuente: Daily Mail, 2021.

Nos referimos a la inauguración de la Fortaleza Malvinas (1985), una pretensión británica incluso preexistente a la guerra y basada en la construcción de un auténtico emplazamiento militar que garantice la presencia permanente de sus fuerzas armadas en el Atlántico Sur. Oficialmente se compone de la Base RAF de Monte Agradable, como epicentro del poder militar, y ubicada a 55.5 km sur-este de Puerto Argentino (reemplazando a su aeropuerto como la principal –sino única– vía de acceso por aire a las Islas). Asimismo, se encuentra a tan solo 11 km sur del puerto de aguas profundas de Mare Harbour, cuya utilización por parte de la Marina Real británica como depósito y punto de anclaje de sus buques lo han convertido en el principal puerto militar del archipiélago. Además la complementan una serie de radares de alerta temprana, distribuidos estratégicamente en diferentes puntos de las Islas Soledad y Gran Malvinas. En cuanto a su personal, aunque varía de forma periódica, se calcula entre 1.200 a 2.000 efectivos militares actualmente (Jefatura de Gabinete de Ministros, 2018, p. 589).

2. Regionalización europea de la ocupación británica

Desde su incorporación a la lista de Territorios de Ultramar de la Unión Europea (UE) en 2009, la Planificación Espacial Marina (PEM) se enfrentó a las consecuencias que implicaba la regionalización europea de la ocupación británica, principalmente a la apertura formal del Mercado Único Europeo (libre de aranceles) y su consolidación progresiva como

destino preferencial para las exportaciones isleñas. Sin embargo, ante la posibilidad de perder esos privilegios con el Brexit (2016-2020), el *lobby* de las Islas maniobró para asegurar sus intereses mediante la obtención de apoyos entre los sectores políticos y mediáticos del Reino Unido.

• Los intentos de consagrar la autodeterminación isleña

Debido a que se oponen continuamente a todo intento de discusión de fondo, la cuestión de los habitantes británicos de Malvinas “plantean el principal obstáculo a las negociaciones sobre soberanía” (Lanús, 2016, p. 345). A decir verdad, desde que se promulgase la Resolución 2065 en 1965, el Reino Unido ha insistido reiteradamente que tanto Argentina como la comunidad internacional llegasen a respetar los deseos de la población como condición inamovible para llevar adelante toda discusión relativa sobre el futuro de Malvinas, siendo su búsqueda por la autodeterminación la ilustración más clara de su voluntad manifiesta. En este sentido, de esta búsqueda se pueden mencionar como ejemplos: a) los intentos frustrados de los británicos para introducir el derecho a la autodeterminación, en el marco jurídico de las resoluciones y comunicados que refieren a la disputa; b) el *referéndum* del año 2013; y c) la confirmación de que aun en el contexto del post-Brexit, el Reino Unido garantiza la defensa y protección de los intereses de quienes viven en estas Islas, conforme ese mismo principio (UK Government, 2021, p. 64).

Desde aquel entonces, y salvo durante los años en que duró la “política de seducción” mememista –la cual les facilitó *de facto* a los isleños incluirse como una suerte de “tercer interlocutor” en las negociaciones–, los gobiernos nacionales restantes procuraron limitar la exclusividad absoluta de las negociaciones a los gobiernos de los dos Estados reconocidos internacionalmente como partes de la disputa.

La población de Malvinas debía ser tenida en cuenta por tratarse de un elemento presente, pero no se la consideraría interlocutora bajo ningún aspecto. En efecto, su intervención podría permitirles acercarse al objetivo de que se reconozca su pretendido derecho a la autodeterminación (Languasco y Brem, 2015, p. 350).

• Proyección de la influencia británica sobre la región

Para construir simpatías y respaldos regionales, el Reino Unido y los isleños han empleado sus capacidades disponibles de *soft power*, principalmente en materia de valores políticos y culturales, para lograr persuadir o influir sobre otros a su favor. Entre ellas, las reiterativas participaciones de los *stands* británicos de Malvinas en ferias agroindustriales del Uruguay y los certámenes de “¿Por qué me gustaría conocer a mis vecinos de las Islas Malvinas?” para promover “el conocimiento sobre las Islas y su gente” entre los sectores productivos y universitarios del Brasil, Chile, Uruguay y Argentina, desde 2018 (*Télam*, 2018).

• El flaqueo de los apoyos regionales

Nos referimos al presupuesto de que los respaldos regionales y del Mercosur hacia la política argentina de promover bloqueos comerciales para obstaculizar el abastecimiento británico de las Islas habría estado disminuyendo en el último tiempo, tomándose como ejemplo los casos de Brasil y Uruguay (los dos países con los que Argentina comparte los márgenes sudamericanos del Atlántico Sur), que habrían estado aceptando nuevamente el ingreso de buques y aviones británicos a sus instalaciones aeroportuarias como puntos de escala desde o hacia Malvinas. Si bien aquellos países han negado posible complicidad con las tareas británicas para el mantenimiento de las Islas, desde Cancillería surgió igualmente la inquietud frente a lo que podría significar cierto grado de desgaste o debilitamiento de los apoyos vecinos a la táctica de bloqueos ideada desde Argentina.

Desde que se promulgase la Resolución 2065 en 1965, el Reino Unido ha insistido reiteradamente que tanto Argentina como la comunidad internacional llegasen a respetar los deseos de la población como condición inamovible para llevar adelante toda discusión relativa sobre el futuro de Malvinas, siendo su búsqueda por la autodeterminación la ilustración más clara de su voluntad manifiesta.



HMS *Clyde*, un buque de patrulla de la Marina Real británica, con base en Islas Malvinas, al que se le negó el permiso para atracar en Río de Janeiro durante enero de 2011. Fue la primera vez que a un buque de la Marina Real se le denegaba dicho permiso (House of Commons, 2011, p. 29).

Entre los principales desafíos que se debieron afrontar, estuvieron casi siempre las acciones unilaterales británicas como principal factor para que acabase frustrado todo intento de cooperación, dando así lugar al desentendimiento bilateral crónico.

frustrado todo intento de cooperación, dando así lugar al desentendimiento bilateral crónico. De hecho, los comportamientos británicos en este sentido, incluyendo el de los habitantes de las Islas, no cesaron ni siquiera durante la vigencia de los acuerdos de Madrid I y II, demostrando, una vez más, la permanente intransigencia que sostiene el Reino Unido para discutir, aun cuando fuese *a posteriori*, la cuestión de la soberanía.³

3. Primeras apreciaciones

En los años de posguerra, la diplomacia argentina alcanzó tres grandes logros: i) consiguió revertir su mala imagen internacional al demostrar su respeto indeclinable a las normas y principios del derecho internacional; ii) supo mantener activo su rol como “objeto persistente” frente a la usurpación británica y las acciones unilaterales de estos, y, finalmente, iii) logró sostener la presencia del reclamo de soberanía entre los principales foros e instancias de gobernanza global.

No obstante, entre los principales desafíos que se debieron afrontar, estuvieron casi siempre las acciones unilaterales británicas como principal factor para que acabase

4. El nuevo escenario internacional

Con el final de la Guerra Fría (1945-1991), las relaciones interestatales sufrieron importantes cambios, a partir de la introducción de los nuevos fenómenos que vinieron con los avances tecnológicos de la informática y la comunicación, como así también de la progresiva multiplicidad de actores del sistema internacional (incluyendo la gran mayoría de naturaleza no estatal). De modo tal que hoy, gracias a la constante interacción entre los elementos todavía subsistentes al anterior orden mundial y los nuevos aspectos que se manifiestan en la realidad internacional, podemos referirnos a un nuevo sistema internacional, diferente de su predecesor, y que se distingue, principalmente, por ser cada vez más complejo, desafiante e incierto.

O bien, como describió el Dr. Ángel Tello, un mundo más complejo con un escenario estratégico “cada vez más aleatorio e indeterminado” (2002, p. 3), y del cual, explicó, es posible advertir el predominio de la incertidumbre generalizada respecto de las consecuencias que pueden tener las acciones de otros, dentro de un marco de relaciones hiperconectadas.

Elementos subsistentes al viejo orden mundial:

La *anarquía*, como principio ordenador del sistema político internacional;

El *Estado*, como principal unidad de interacción internacional y mantenimiento de “relaciones de coordinación”, en ausencia de un gobierno mundial;

La *preocupación* por la propia supervivencia como factor condicionante de la conducta estatal, obligándoles a invertir en los medios que le garnticen su seguridad frente a las amenazas y desafíos dirigidos contra ellos;

La disposición y proyección estatal de Intereses Estratégicos (IIEE): conjunto de necesidades y aspiraciones de un Estado para asegurar su porvenir frente a un dominio “desorganizado” e inseguro respecto de las futuras acciones e intenciones del “otro”.

³ Esto según el espíritu con el que se había ideado y propuesto la fórmula del “paraguas”, en las negociaciones que condujeron a los Acuerdos de Madrid de 1989 y 1990.

Elementos novedosos de la realidad internacional:

La preeminencia de la incertidumbre *urbi et orbe*;

El *debilitamiento* de los Estados frente a los nuevos competidores (no estatales);

Los *cambios constantes* y la *multiplicidad* de actores dificultan la correcta detección e identificación actualizada de los adversarios (reales y potenciales);

La *creciente interconectividad mundial* permite a la naturaleza dialéctica de la acción humana afectar (más) rápidamente a las libertades e intereses del otro;

La pluralidad de “otros”, cuyos desafíos pueden ser novedosos, incluso provenientes de los sitios más inesperados, conlleva a la obligación estatal de inventariar constantemente los riesgos del nuevo entorno en contra de su seguridad y supervivencia.

Fuente: Kenneth Waltz, 1979 y Ángel Tello, 2017

5. Los riesgos adicionales que plantea el predominio de la incertidumbre

Frente al nuevo contexto, las tendencias internacionales demuestran, además, el resurgir de las competencias estatales, la permanencia de los conflictos y el crecimiento en la demanda por los recursos naturales, en especial de aquellos que son considerados estratégicos por parte de los Estados que los han vinculado con su seguridad y estabilidad socioeconómica, tales como ser: los hidrocarburos, los productos alimenticios y ciertos minerales.

De esta forma, cobran mayor relevancia el objetivo de garantizar el acceso y control de las fuentes suministro, como así también la necesidad de promover la seguridad en las vías por las que se transportan estos recursos. Asimismo y, a razón del nuevo contexto global, observamos la progresiva revalorización geopolítica de aquellas regiones que cuentan con reservas cuantiosas de materias primas que poseen mayor demandada internacional.

En el caso del Atlántico Sur, por ejemplo, se puede apreciar un rango cada vez mayor de intereses renovados y “enlaces parcialmente superpuestos de naturalezas, tanto estatales como no estatales, y provenientes tanto desde dentro como de fuera de la región y sus alrededores” (Erthal Abdenur y Marcondes de Souza Neto, 2013, p.170).

Por esta suma de razones, Argentina debe estar especialmente atenta a:

A) La competencia entre China y EE. UU. por la influencia regional

Aunque su inclinación hacia la región dentro de este contexto no ha sido prioritaria, ambos países poseen intereses vinculados a ella. Desde el punto de vista estadounidense, su presencia se justifica principalmente en términos de seguridad hemisférica, mientras que, para China, ansiosa por desconcentrar geográficamente sus dependencias exteriores, la región representa una fuente alternativa, relativamente más segura y confiable para acceder a productos agrícolas, ganaderos y basados en hidrocarburos (Galli, 2023, p. 40), vitales para satisfacer las necesidades de su modelo económico de producción y la demanda creciente de la población por mejores bienes y servicios. No obstante, para los analistas y funcionarios de EE. UU., la presencia regional china tiene ocultos componentes expansionistas, y ven en ello una “amenaza” y “competencia” hemisférica que pone en riesgo la futura estabilidad y seguridad de la región.

A razón del nuevo contexto global, observamos la progresiva revalorización geopolítica de aquellas regiones que cuentan con reservas cuantiosas de materias primas que poseen mayor demandada internacional.

Por ende, una intensificación de su competencia, o aún peor, la proyección hacia la región de los efectos que tendría una posible escalada de tensiones entre China y los EE. UU. podría tener importantes repercusiones para la región, principalmente en cuanto a que más de un país se vería quizás forzado a tener que inclinarse políticamente en favor de uno u otro. Devendría en una problemática históricamente conocida para la política exterior argentina, según la cual nuestro país se vería otra vez desafiado a tener que tomar decisiones, ya sea en términos de alineamientos, neutralidad o distintos niveles de autonomía, con todas las dificultades que cada una de estas categorías implica.

B) Los problemas ecológicos en el Atlántico Sur

Refiere a aquellos que podrían derivar de la continua incapacidad argentina para controlar y restringir la actividad pesquera ilegal, tanto aquella que no está completamente bajo vigilancia (la cual involucra a buques de España, Portugal, China y Taiwán) como así también de aquellas embarcaciones que operan con permisos provenientes de las Islas. Estos se otorgan generalmente sin tener presente los daños potenciales que generan, como, por ejemplo, la pesca por sistema de arrastre, para el ecosistema marítimo. De persistir la escasa voluntad política para invertir en sistemas de control de tráfico, en poco tiempo el Atlántico Sur también podría ser un océano sobreexplotado a nivel global.

C) Nuevas iniciativas unilaterales británicas

En el marco de su intención por fundar una nueva política internacional, la “Global Britain”, el Reino Unido ya ha manifestado la importancia que le confiere a la región, en tanto se la percibe como fuente de importantes oportunidades políticas y comerciales, que debieran aprovecharse para respaldar sus aspiraciones post Brexit.

Posibles nuevos acuerdos comerciales entre las Islas y la Unión Europea

Consumado el proceso del Brexit (2016-2021), los acuerdos resultantes no incluyeron secciones dedicadas a garantizar la continuidad de la relación comercial que tenían hasta entonces (libre de aranceles y cuotas). Sin embargo, poco tiempo después, en 2021, por iniciativa de España y apoyo de Francia, la Unión Europea decidió ex-ceptuar del arancel del 6% (de la OMC) a las capturas de calamar Loligo en aguas circundantes a Malvinas.⁴ Una situación que, aunque condicionado al máximo anual de 75.000 toneladas permitidas, “retrotrae” a las condiciones tarifarias preexistentes y protege parte de los intereses isleños centrados en la pesca. Ahora bien, hechos como este demuestran la posibilidad de que nuevos acuerdos, extensibles a otros productos y sectores productivos de las Islas, puedan llegar a firmarse, lo que requiere una mayor determinación de las autoridades nacionales para resguardar los intereses estratégicos argentinos, sin perder incluso los terrenos que se hubieran ganado, aun cuando estos hayan sido involuntarios. “La Argentina debe tratar con mayor responsabilidad todo lo atinente al Atlántico Sur. Es hora que la política declarativa respecto de Malvinas se convierta en una de acción diplomática menos enunciativa y más efectiva (García Moritán, 2021)”⁵.

Aspiraciones independentistas

Aunque últimamente los británicos de Malvinas han declarado en ocasión del Brexit y la “Global Britain” su intención de revisar los vínculos existentes con el Reino Unido, aquellos todavía declaran estar orgullosos de “ser un miembro de la familia británica”, mostrándose agradecidos por “una relación larga y mutuamente beneficiosa”, con muestras de apoyo continuo. Sostienen que al irse desarrollando como un territorio de ultramar británico “con autogobierno interno y autosuficiencia económica”, la relación ha pasado a estar más bien

Una posible escalada de tensiones entre China y los EE. UU. podría tener importantes repercusiones para la región... Devendría en una problemática históricamente conocida para la política exterior argentina, según la cual nuestro país se vería otra vez desafiado a tener que tomar decisiones, ya sea en términos de alineamientos, neutralidad o distintos niveles de autonomía, con todas las dificultades que cada una de estas categorías implica.

4 MercoPress (19 de junio de 2021). Brussels drops tariffs for 75,000 tonnes of Falklands squid. *MercoPress*. Recuperado de <https://en.merco.press.com/2021/06/19/brussels-drops-tariffs-for-75-000-tonnes-of-falklands-squid>.

5 García Moritán, R. (24 de junio de 2021). Polémico gesto de la Unión Europea a Malvinas. *Infobae*. Recuperado el 24 de septiembre de 2022 de <https://www.infobae.com/opinion/2021/06/24/polemico-gesto-de-la-union-europea-a-malvinas/>.



basada en “una asociación”, motivada por “beneficio mutuo”, particularmente porque le proporcionan a Londres una base para sus Fuerzas Armadas y le representa una serie de oportunidades comerciales y de infraestructuras para sus empresas (FIG, 2018, p. 1).⁶

Así, además, la construcción de bases de apoyo logístico para operaciones antárticas, una británica proyectada en Malvinas y la otra argentina en Ushuaia, abre un nuevo campo de competición entre Argentina y Reino Unido por la influencia regional.

De esta forma, y pese a lo que pueda llegar a declararse desde las Islas, y por ello a temerse desde Argentina, consideramos que los habitantes británicos de Malvinas aún no estiman como viable la opción por la independencia, especialmente debido a los altos costos que implicaría *per se* (en materia social, de salud, infraestructura y defensa), en perjuicio de su actual cómodo estilo de vida (Galli y Amado, 2021, p.15).

D) Desintegración del apoyo regional

Considerando el desgaste que estarían teniendo los apoyos regionales de Argentina, incluso por falta de incentivos provenientes de nuestro país, desde el Reino Unido se han mostrado optimistas respecto a la inconsistencia que estos respaldos tendrán en el provenir. Asimismo, con gobiernos vecinos de inclinación más liberal, se corre el peligro de que estos países lleguen a optar por mecanismos de comercio por fuera del Mercosur, y que avancen en la celebración o profundización de acuerdos políticos de cooperación con el Reino Unido.

Sin embargo, en el comentario de Matt Ince al RUSI (Royal United Services Institute, por sus siglas en inglés) –“Más allá de la retórica, ¿podría el agudizado debate de Malvinas amenazar los intereses estratégicos británicos en América Latina?”–, se destacó el riesgo de que incluso Estados Unidos, en su necesidad de mantener su influencia continental frente a competidores foráneos, podría llegar a favorecer el reclamo argentino, ya sea “con su apoyo o falta de él”, a la posición argentina sobre Malvinas (Lanús, 2016, p. 386).

[...] el Reino Unido debe primero recuperar la iniciativa y transmitir el mensaje a América Latina, y por supuesto a Estados Unidos, de que la aceptación de las re-

La construcción de bases de apoyo logístico para operaciones antárticas, una británica proyectada en Malvinas y la otra argentina en Ushuaia, abre un nuevo campo de competición entre Argentina y Reino Unido por la influencia regional.

⁶ Data Parliament (septiembre, 2018). Written evidence from the Falkland Islands Government (FIG) (OTS0106). Data Parliament UK. Recuperado el 16 de junio de 2021 de <http://data.parliament.uk/writtenevidence/committeeevidence.svc/evidencedocument/foreign-affairs-committee/the-future-of-the-uk-overseas-territories/written/90462.html>

clamaciones de Argentina sobre las Malvinas no es una estrategia exenta de riesgos. [...], el Reino Unido tiene la oportunidad de dejar claro que apoyar la postura de Argentina tiene un coste, como son unas relaciones menos favorables con el Reino Unido. Pero si el Reino Unido no se pronuncia, se arriesga a permitir que Argentina siga intensificando la disputa, y a hacer más patente la postura argentina, y Gran Bretaña podría perder el acceso económico y militar del que podría haber disfrutado en toda la región durante los próximos años. (Ince, 2012).

E) Modificaciones sustanciales al régimen antártico

Desde su entrada en vigor en 1965, el Tratado Antártico ha regido ininterrumpidamente sobre un continente que ha carecido de población autóctona, pero que ha sido sometido a “geopolíticas exigentes” (Dodds, 2017, p. 200). Aunque no ha estado exento de revisiones, que lo ampliaron o modificaron, su espíritu fundacional ha logrado perdurar, especialmente en lo referente al “congelamiento” de los reclamos de soberanía, la protección de los ecosistemas antárticos y la prohibición de llevar a cabo prácticas militares, en pos del interés científico universal.

Sin embargo, en el contexto de mayor competencia internacional por la exploración y explotación de recursos naturales estratégicos, cada vez más actores como Rusia, Japón y otros “no originales” del tratado, como China, India o Corea del Sur, han estado resaltando las potenciales ventajas de la Antártida y, con ello, invirtiendo considerables esfuerzos en consecuencia. Pero, en lo que respecta a los intereses económicos, Klaus Dodds ha remarcado que tanto China como la mayoría de los actores asiáticos “impulsan una agenda alternativa”, que se enmarca explícitamente en el aprovechamiento de recursos antárticos, lo cual supone un reto al modelo dominante euroamericano de conservación y uso racional (Dodds y Collis, 2017, p. 65).

Igualmente, como también advierte este autor, “grandes actores, como China, ‘astillarán’ el tratado mucho antes” de que, por ejemplo, las disposiciones del Protocolo de Protección Ambiental puedan revisarse en 2048. Esto sugiere que no tiene sentido obsesionarse con las fechas a futuro, cuando en realidad:

Lo que está ocurriendo ahora es una fuente de preocupación, no lo que ocurra en 2048; muchas de estas cosas ya se están revelando”. “Tenemos que dejar de pensar en estos lugares como remotos, sin importancia o desconectados, no lo son: son el centro de la política mundial (Dodds en Hoare, C., 2020).

6. Reflexiones finales: la política exterior Malvinas en tiempos de incertidumbre estratégica

La República Argentina debe considerar seriamente los aspectos que definen el nuevo orden global, sin ignorar los riesgos potenciales que podrían llegar a manifestarse a partir de la preeminencia de la incertidumbre, dentro de un escenario estratégico internacional cada vez más complejo y dinámico.

El papel del Estado en la región

Al día de hoy, y seguramente por mucho tiempo aún, los Estados continuarán siendo un actor de peso fundamental en el sistema político internacional. Por supuesto, no están exentos de nuevos desafíos dirigidos contra su existencia, y, en caso de los países del Atlántico Sur, estos muy

En lo que respecta a los intereses económicos, Klaus Dodds ha remarcado que tanto China como la mayoría de los actores asiáticos “impulsan una agenda alternativa”, que se enmarca explícitamente en el aprovechamiento de recursos antárticos, lo cual supone un reto al modelo dominante euroamericano de conservación y uso racional (Dodds y Collis, 2017, p. 65).



Fuente: Aceprensa, 2023.

seguramente seguirán debiendo hacer frente a los desafíos que les plantea la interacción con agentes no estatales (principalmente foráneos) interesados en la explotación de los recursos allí existentes.

Conflicto de intereses

Pero, en lo que a conflictos de intereses se refiere, en el ámbito regional Argentina ha logrado superar de forma pacífica la mayor parte de los desafíos más importantes que se le presentaron a su seguridad y supervivencia nacional. Sin embargo, debemos señalar, aún perdura la superposición de reclamos territoriales antárticos con Chile, “congelado” en virtud de las disposiciones establecidas por el Sistema del Tratado Antártico (STA). En el aspecto de intereses extrarregionales, Argentina no enfrenta, al menos de momento y en forma abierta, a otro actor que no sea al Reino Unido respecto de sus pretensiones para consolidar posesiones en la Antártida y el Sudatlántico occidental.

No obstante, frente las características que el actual Sistema de Política Internacional (SPI) presenta, dominado por la incertidumbre y anarquía, que acusan la no-desaparición de los conflictos y guerras interestatales, sería un acto de imprudencia descartar totalmente a las posibilidades de que la región se viese afectada nuevamente por competencias de influencia regional o, incluso, por una “confrontación armada de proporciones” entre los principales centros de poder internacional (Tello, 2013, p. 577).

Escenarios de lucha por el poder

En general, no podemos descartar que potenciales escenarios de competencia o proyección de conflictos entre principales centros de poder internacional acaben por afectar al Atlántico Sur. En Antártida, sin embargo, la cuestión es aún más compleja e involucra mayor cantidad de intereses, incluso de revisionistas extrarregionales (particularmente asiáticos, como China y Rusia), que buscan poner en tela de juicio la lógica tradicional de conservación de recursos para impulsar, en su lugar, su explotación legal.

Nuevos actores y perturbadores

Aunque particularmente en el Atlántico Sur no proliferan perturbadores como en otras regiones (como el terrorismo en Medio Oriente o los movimientos secesionistas en Europa oriental), la profundización de las actividades pesqueras ilícitas y los actos unilaterales británicos implican serios desafíos para los intereses estratégicos de Argentina.

Por un lado, las actividades ilícitas de buques extranjeros involucran a un mayor volumen de intereses en el Sud Atlántico y agrava las posibilidades de sobreexplotación ictícola, en perjuicio de los ecosistemas marinos. Por otro lado, las pretensiones post Brexit del Reino Unido para ampliar su influencia en Sudamérica acapara el riesgo de continuar debilitando la unificación regional detrás del reclamo argentino. Inclusive, no debemos olvidar que la sola presencia de una base militar británica con capacidades para proyectarse sobre Sudamérica y la Antártida representa un importante factor de perturbación a las condiciones necesarias para consolidar la paz y seguridad en la región.

En definitiva, la percepción de una realidad internacional compleja, dominada por la incertidumbre y la multiplicidad de intereses obliga a que la política exterior argentina no solamente resguarde los intereses estratégicos nacionales, sino que promueva la capacidad de adaptación política-estratégica. Especialmente teniendo en cuenta las dificultades que actualmente atraviesan los métodos clásicos para la detección correcta y oportuna de adversarios (reales como potenciales). De esta manera, como plantea el Dr. Ángel Tello:

Sería un acto de imprudencia descartar totalmente a las posibilidades de que la región se viese afectada nuevamente por competencias de influencia regional o, incluso, por una “confrontación armada de proporciones” entre los principales centros de poder internacional (Tello, 2013, p. 577).

En definitiva, la percepción de una realidad internacional compleja, dominada por la incertidumbre y la multiplicidad de intereses obliga a que la política exterior argentina no solamente resguarde los intereses estratégicos nacionales, sino que promueva la capacidad de adaptación política-estratégica.

La ausencia de enemigo se transforma así en elemento de doctrina y debemos pensar un futuro abierto a todas las hipótesis de conflicto. Aquí aparecen dos alternativas posibles: una de máxima, o bien necesito todo para protegerme; otra de mínima, nada ocurrirá, por lo tanto, no necesito nada. La habilidad está en encontrar el equilibrio justo entre las dos alternativas, en definir un cuadro aproximado de riesgos, desafíos y amenazas y, desde allí, elaborar un pensamiento estratégico nacional así como los instrumentos que den respuesta a esta nueva situación. (2002, pp. 4-5). ■

BIBLIOGRAFÍA

- Asamblea General de las Naciones Unidas. (1965). Resolución 2065 (XX): Cuestión de las Islas Malvinas (Falkland Islands).
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (1985). Resolución 39/6: Cuestión de las Islas Malvinas (Falkland Islands).
- Castellanos, R. (18 de agosto de 2020). ¿Qué es el poder blando? *El Orden Mundial*. <https://elordenmundial.com/que-es-poder-blando-soft-power/> (Consultado el 15 de junio de 2022).
- Darío, L. (2015). *La segunda Guerra de Malvinas: la disputa por los recursos pesqueros* (Tesis de maestría). Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).
- Dodds, K. J. (2017). Antarctic geopolitics. En K. Dodds, A. Hemmings y P. Roberts (Eds.), *Handbook on the Politics of Antarctica* (pp. 199-214). Reino Unido: Edward Elgar Publishing.
- Dodds, K. J. y Collis, C. (2017). Post-colonial Antarctica. En *Handbook on the Politics of Antarctica*. (pp. 50-68). Reino Unido: Edward Elgar Publishing.
- Erthal Abdenur, A. y Marcondes de Souza Neto, D. (2013). La creciente influencia de China en el Atlántico Sur. *Revista CIDDIOB d' Afers Internacionals*, N° 102-103 169-198. Recuperado de <https://raco.cat/index.php/RevistaCIDDIOB/article/view/269006>.
- Falkland Islands Government. (2018). Written evidence from the Falkland Islands Government (OTS0106). *UK Parliament*. <http://data.parliament.uk/writtenevidence/committeeevidence.svc/evidencedocument/foreign-affairs-committee/the-future-of-the-uk-overseas-territories/written/90462.html> (Consultado el 16 de junio de 2021).
- Foreign Affairs Committee. (2011). *UK-Brazil Relations*. Londres, Reino Unido: The House of Commons, UK Parliament.
- Galli, F. (2023). "La presencia de China en el Atlántico Sur desde la perspectiva británica: Un estudio desde la Incertidumbre Estratégica (2010-2020)."
- Galli, F. y Amado F. (agosto, 2020). *Malvinas en el contexto post-Brexit*. Trabajo presentado para las XIII Jornadas Federales de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas (ReFEM), organizado por el Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas, el Ateneo de Estudios Internacionales de la Universidad Nacional de Río Cuarto, el Departamento del Atlántico Sur del Instituto de Relaciones Internacionales y la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de la Plata. Modalidad virtual.
- García Moritán, R. (2021). Polémico gesto de la Unión Europea a Malvinas. *Infobae*. <https://www.infobae.com/opinion/2021/06/24/polemico-gesto-de-la-union-europea-a-malvinas/> (Consultado 24 de septiembre de 2022).
- Ince, M. (31 de enero de 2012). Beyond Rhetoric: Could the Heightened Falklands Debate Threaten British Strategic Interests In Latin America? *RUSI*. Recuperado de <https://rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/beyond-rhetoric-could-heightened-falklands-debate-threaten-british-strategic-interests-latin-america>.
- Languasco, M. R. y Brem, B. (2015). Política exterior de Argentina y Gran Bretaña desde la guerra de Malvinas hasta la actualidad. En G. E. Barbarán, (Coord.). *La cuestión de las Islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur, en un contexto de rediseño geopolítico mundial* (1ª ed.) (pp. 329-368). Salta, Argentina: EUCASA (Ediciones Universidad Católica de Salta).
- Lanús, J. A. (2016). *Repensando Malvinas: una causa nacional* (1ª ed.). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: El Ateneo.
- Peña, M. (Ed.) (2018). *Informe N° 111*. Jefatura del Gabinete de Ministros de la Presidencia de la Nación. Recuperado de https://www2.hcdn.gob.ar/export/hcdn/secpar/dgpal/inf_info_parlamentaria/dip/archivos/Informe_111_HSN.pdf.
- Télaro, (12 de octubre de 2018). Malestar por un concurso británico que invita a universitarios argentinos a Malvinas. *Télaro*. URL [nota: URL ya no disponible].
- Tello, A. P. (2017). Pensar la Incertidumbre. *Visión Conjunta*, 9(16), 36-41. Recuperado de <http://www.cetadigital.edu.ar/handle/1847939/849>.
- Tello, Ángel P. (2013). *Escenarios mundiales: situaciones y conflictos* (1ª ed.) (p. 582). La Plata, Argentina: EDULP.
- UK Government (2021). *Global Britain in a Competitive Age: The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy*. Londres, Reino Unido: Gobierno del Reino Unido.

EL DILEMA DE LA ENERGÍA

Profesor Abel González
Prefecto General (R) Ítalo D'amico
Capitán de Navío (R) Javier Valladares

La central nuclear flotante
Lomonósov saliendo de los
Astilleros del Báltico. AP



El profesor Abel González es graduado en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. Es miembro de tres academias argentinas y una internacional, y del Comité Científico de la Naciones Unidas para el Estudio de los Efectos de las Radiaciones Atómicas.*

El Prefecto General (R) Italo D'Amico es licenciado en Administración Naviera de la Universidad de Marina Mercante (UdeMM), licenciado en Seguridad Marítima del Instituto Universitario de Seguridad Marítima de la PNA (IUSM) y magíster en Transporte de la Facultad del Ejército (UNDEF).*

El Capitán de Navío (R) Javier Armando Valladares es doctor en Geografía (Univ. del Salvador), licenciado en Oceanografía (ITBA), especializado en Geofísica del Petróleo (UBA), licenciado en Sistemas Navales (Instituto Universitario Naval) y realizó una maestría en Asuntos Internacionales (UB).*

* Los currículos completos se detallan al final del artículo.

En la Academia del Mar convergieron varias comunicaciones académicas coincidentes en la temática de las energías marinas, motivo que justifica el presente artículo de divulgación. Aquí pretendemos compartir una reflexión sobre el dilema que se está generando en relación con los tipos de energía para utilizar, en particular, en zonas costeras y en el transporte marino.

Podemos acordar que el siglo XXI nos enfrenta continuamente con nuevos dilemas, entendiéndolo por ello a las situaciones en que es necesario elegir entre opciones que se pueden apreciar como igualmente buenas o malas. Enfrentamos vertiginosos cambios tecnológicos, especialmente notorios en los sistemas de comunicaciones, como la incorporación de la inteligencia artificial. Es en esta reflexión compartida que pretendemos enfocarnos sobre las fuentes de energía necesarias para mantener este proceso, hacia el desarrollo en el cual está embarcada la humanidad.

Desde el siglo XIX los combustibles asociados al petróleo, carbón y gas, generalizados hoy en día como no renovables (lo que se consume se pierde de las reservas disponibles), han sido la fuente primaria de energía. Paulatinamente, en la medida que la sensibilidad ambiental se extendía en toda la sociedad, se fueron haciendo más notorios los impactos negativos asociados con su uso.

Nuevas fuentes energéticas cobraron importancia, por ejemplo: la hidroeléctrica, la geotermal, la eólica, la solar, las de las mareas, olas y corrientes marinas, y se las diferenció de las otras con el calificativo de renovables (bien administradas no se degradan y su uso puede ser evaluado como sostenible). La mayoría de estas fuentes renovables, salvo en el caso de que su generación sea almacenada en reservorios aptos para su uso diferido, no son de simple adaptación para el transporte. A esto se suma que la eficiencia de su costo-beneficio, en el actual estadio tecnológico, no supera aún a las fuentes no renovables que día a día generan mayor preocupación por su uso.

Los países con importantes reservas de combustibles fósiles (denominación asociada con su origen) procuran utilizar esta energía disponible y relativamente barata antes que aceptar un cambio del paradigma energético que los exponga a una transición radical hacia las energías renovables, perdiendo así el beneficio que hoy tienen con las no renovables.

Es así como estamos viviendo: con medidas de mitigación del impacto de los combustibles no renovables y con una no muy consciente adaptación y convivencia con los riesgos ambientales que se desprenden del uso de estos combustibles contaminantes.

La industria marítima, en particular el transporte marítimo internacional, adoptó el enfoque tendiente a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) a la atmósfera, declamando llegar al 2050 con emisiones nulas o casi nulas. Para esto, el transporte marítimo ha incorporado cambios en las plantas propulsoras de los barcos con el objetivo de mejorar su eficiencia energética, tales como: complementación de la propulsión (motor

de combustión más velas), empleo de combustibles alternativos, navegación más lenta y utilización de energía de línea terrestre en toda la maniobra logística durante su estadía en puerto.

Es en este punto que se abre el dilema energético, porque aún no se observa claramente una fuente energética consensuada como la mejor opción para el futuro, que permita la descarbonización de la flota mundial. Pero exploremos una alternativa que podría dar respuesta a este dilema: la opción nuclear.

Son numerosos los estudios que presentan a la energía nuclear, desplegando centrales nucleares a una escala mayor que la actual, como la alternativa posible en la lucha contra el cambio climático y como respuesta a la creciente demanda energética en todo el mundo.

Desde múltiples foros internacionales se da tratamiento al tema. Por ejemplo, en la Organización Marítima Internacional (OMI), el Comité de Seguridad Marítima (MSC) tiene un punto de su agenda titulado “Elaboración de un marco normativo de seguridad para apoyar la reducción de emisiones de GEI procedentes de los buques mediante nuevas tecnologías y combustibles alternativos”. Allí se refieren las exigencias técnicas que se encuentran en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), Capítulo VIII (“Buques nucleares”), y la resolución “A 491 (XII) Código de seguridad para buques mercantes de 1981”. Es una importante referencia, aunque esta normativa se encuentra pendiente de ser actualizada, ya sea desde la OMI o desde el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), para los nuevos tipos de reactores y sistemas de conversión de energía en buques mercantes.

Veamos brevemente qué es lo que está a la espera de ser actualizado. Se conoce con el acrónimo SMR al “reactor modular pequeño”, aunque se mantiene ambiguo si la “M” corresponde a mediano o modular, dos conceptos distintos, lo que motiva que en algunos sitios como en la Agencia de Energía Nuclear (NEA) de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD) se lo denomine SMMR.

Los SMR en general tienen una potencia eléctrica de hasta alrededor de 300 MW, pueden resultar rápidos y modulares para su construcción, se los puede ubicar en lugares remotos terrestres o flotantes, en áreas que carecen de líneas de transmisión, permitiendo su integración en sistemas de energía híbridos. Constituyen una opción viable para la cogeneración de electricidad y calor de procesos industriales, la viabilidad de la tecnología de desalinización de agua de mar y la producción de hidrógeno nuclear, bajo un concepto general de energía limpia, abundante y accesible.

Estos reactores SMR pueden estar montados en FNPP, es decir, centrales nucleares flotantes no utilizadas para la autopropulsión, por sus siglas en inglés, o también en las TNPP, que son centrales nucleares transportables.¹ Las primeras son centrales nucleares estáticas construidas en estructuras flotantes, las que se transportan hasta un punto costero desde donde, flotando, se conectan al sistema eléctrico disponible en la costa y lo alimentan con energía eléctrica. Por otro lado, las segundas son centrales nucleares relativamente pequeñas, con características modulares, transportables y que pueden ser utilizadas como propulsores navales.

En particular, las FNPP son diseñadas teniendo en cuenta el suministro a la red eléctrica costera para aumentar la energía disponible, apoyando la descarbonización marítima en el puerto y brindando la capacidad de descarbonización en frío, lo que implica que los buques atracados puedan utilizar energía de tierra para sus motores auxiliares en lugar de combustible líquido. Esto contribuye a alcanzar las emisiones netas nulas de gases de efecto invernadero.

Son numerosos los estudios que presentan a la energía nuclear, desplegando centrales nucleares a una escala mayor que la actual, como la alternativa posible en la lucha contra el cambio climático y como respuesta a la creciente demanda energética en todo el mundo.

¹ Estudio sobre TNPP que incluye un análisis de FNPP desplegadas en zonas costeras: *Legal and institutional issues of transportable nuclear power plants: a preliminary study*. IAEA nuclear energy series. ISSN 1995-7807; no. NG-T-3.5. STI/PUB/1624. ISBN ISBN 978-92-0-144710-4, International Atomic Energy Agency, Vienna, 2013.

La central nuclear Académico Lomonósov pasa por las aguas danesas
GETTY IMAGES

La primera FNPP, nominada Akademik Lomonosov, comenzó a funcionar a fines de 2019. Proporciona calor a la ciudad y electricidad al sistema eléctrico regional y es la central nuclear más septentrional del mundo.

La Federación de Rusia inició la explotación comercial de FNPP en 2020. En la actualidad, China, Dinamarca y la República de Corea están desarrollando también centrales nucleares flotantes.

La primera FNPP, denominada “Akademik Lomonosov”, llegó a su ubicación permanente en el puerto de Pevek, en la región de Chukotka, donde comenzó a funcionar a fines de 2019. Proporciona calor a la ciudad y electricidad al sistema eléctrico regional y es la central nuclear más septentrional del mundo. Tiene una eslora de 144 metros y una manga de 30 metros, desplazamiento de 21.500 toneladas, una tripulación marina de 70 personas y aproximadamente 300 operarios. Además, cuenta con dos reactores KLT-40S, derivados de reactores de propulsión de rompehielos, que juntos proporcionan una potencia térmica de 300 MW.

La Federación Rusa ha comenzado una serie de nuevas FNPP. La barcaza de la primera de cuatro unidades se está construyendo en China.

Para el caso de las TNPP, existe un Foro de Reguladores de SMR, que es una entidad independiente, la primera en su tipo facilitada por el OIEA, que intenta proporcionar una plataforma para que los organismos reguladores miembros trabajen juntos para desarrollar posiciones comunes, a partir del consenso sobre cuestiones técnicas y regulatorias desafiantes relacionadas con los SMR.

Por su lado, también el American Bureau of Shipping (ABS) ha introducido las primeras normas integrales para las FNPP (recordemos: centrales nucleares flotantes con fines diferentes a la auto

propulsión), hito importante en la adopción de la tecnología nuclear para aplicaciones marinas. Merece ser recordado que en 1959 el primer buque mercante propulsado por un reactor nuclear, el *NS Savannah*, fue aprobado bajo las Reglas ABS.

Aún estamos lejos de poder superar el dilema planteado, pero claramente la energía nuclear se presenta como una muy buena opción tanto para centrales flotantes como así también para las transportables.

A modo de referencia y cierre podemos mencionar que el reactor CAREM desarrollado en Argentina es un SMR. Podría ser apto para uso en centrales nucleares flotantes (FNPP), que se presentan como una alternativa y solución muy interesante para regiones extensas con grandes distancias entre sus centros urbanos, como nuestra Patagonia. ■

Currículums de los autores

El profesor Abel González se ha graduado en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires con dos tesis, una sobre transformada-Z y otra sobre psicoacústica.

Es miembro de tres academias argentinas y una internacional, del Comité Científico de las Naciones Unidas para el Estudio de los Efectos de las Radiaciones Atómicas, de la Comisión de Seguridad del Organismo Internacional de Energía Atómica, del Comité de Protección Radiológica de la Agencia de la Energía Nuclear de la OECD y, además, asesor *senior* de la Autoridad Regulatoria Nuclear Argentina. También es miembro de la delegación argentina ante la Conferencia General y la Junta de Gobernadores del OIEA.

Fue director del OIEA y vicepresidente de la International Commission on Radiological Protection.

Fue gerente de la Comisión Nacional de Energía Atómica de Argentina (CNEA) cuando su presidente era el Contraalmirante Oscar Quihillait, y director y miembro del Directorio de la CNEA cuando el presidente era el Almirante Carlos Castro Madero. También fue presidente de la Empresa de Centrales Electro-nucleares (Siemens/CNEA).

Es profesor visitante en la World Nuclear University, en la School of Nuclear Law de la Universidad de Montpellier, y en la Escuela Internacional de Gestión Nuclear en el Centro Internacional Abdus Salam de Física Teórica.

Fue profesor visitante en la Universidad Sajaroff de Bielorrusia, en la Facultad de Medicina de la Universidad de Nueva York, en el Stillwater Campus de la Universidad Estatal de Oklahoma, y en la Texas A&M University, en los Estados Unidos de América.

Dirigió varios proyectos internacionales, incluyendo las evaluaciones de los accidentes de Goiânia, Chernobyl, Tomsk y Fukushima, y de las secuelas de los ensayos nucleares en las Islas Marshall, la Polinesia Francesa, Kazajistán y otros sitios.

Ha publicado más de un centenar de trabajos científicos y ha dado más de quinientas clases, alocuciones, charlas, coloquios y conferencias.

Es miembro fundador de la Sociedad Argentina de Radioprotección (SAR), miembro de honor de la Sociedad Española de Protección Radiológica y miembro de la International Radiation Protection Association (IRPA), de la que fue vicepresidente.

Lo han honrado con varias condecoraciones profesionales, incluyendo las siguientes: en 2004, el Premio Sievert, que es la mayor condecoración internacional en la disciplina; en 2005, compartió el Premio Nobel otorgado al OIEA; recibió el Premio del Servicio Distinguido y el Premio al Servicio Especial, ambos del OIEA; el Premio Morgan Lecture de la Sociedad de Física de la Salud (HPS) de los EE. UU. (dos veces); el 28.º Premio Lauriston S. Taylor del National Council on Radiation Protection and Measurements (NCRP) de los EE. UU.; el Premio Marie Curie; la condecoración de la Federación Rusa, Georgyi A. Zedgenidze, y el Premio de Reconocimiento al Servicio del Gobierno Argentino.

El Prefecto General (R) Ítalo D'Amico es licenciado en Administración Naviera de la Universidad de Marina Mercante (UdeMM), licenciado en Seguridad Marítima del Instituto Universitario de Seguridad Marítima de la PNA (IUSM) y magíster en Transporte de la Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF). Desempeñó cargos a nivel de gestión operativa y dirección superior en distintos destinos en tierra y embarcado, donde se ha formado y titulado en distintas especialidades de las ciencias del mar, como oficial de cubierta, inspector y auditor de buques y compañías navieras. Fue asesor técnico de la representación argentina ante la Organización Marítima Internacional (OMI), ejerciendo la presidencia del Grupo Oficioso de Países de Latinoamérica (GRULAC) y participando como auditor líder del Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI. Lideró también la Secretaría del Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto, organismo intergubernamental consultivo ante la OMI. Actualmente se desempeña como asesor marítimo y portuario, y consultor externo de la OMI y la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM).

El Capitán de Navío (R) Javier Armando Valladares es doctor en Geografía (Universidad del Salvador), licenciado en Oceanografía (Instituto Tecnológico de Buenos Aires), especializado en Geofísica del Petróleo (Universidad de Buenos Aires) y licenciado en Sistemas Navales (Instituto Universitario Naval). Además, 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 y 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, integra el Consejo de Administración del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA) y se desempeña como Oficial de *Compliance*.

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LOS DERECHOS HUMANOS, EL CAMBIO CLIMÁTICO Y LA SUSTENTABILIDAD

Doctora Mónica Vasconi

Los derechos humanos poco a poco están siendo cada vez más vulnerados por fenómenos que el propio hombre en el ámbito mundial o local provoca, como es el caso del cambio climático. El derecho a la libertad es su pilar fundamental, pero la voluntad y el discernimiento no bastan si no se ejercen en forma conjunta con un pleno derecho a la información, la cual debe estar ajena a cualquier tipo de interés económico, totalmente imbuida de honestidad y en las antípodas de la corrupción.

Hábitat humano, derechos humanos y cambio climático

El derecho a la dignidad se interrelaciona con una vivienda y un trabajo dignos. El aumento de las temperaturas (tanto a nivel mundial como local) hace imperioso, por lo menos, hacer ciertas inversiones y cambios de tecnología en general, o en la propia construcción de la vivienda o de edificaciones para lugares de trabajo y esparcimiento, entre otros, para poder continuar en ellas con la misma calidad de vida en la cotidianidad. A su vez, los procesos de urbanización y de ordenamiento territorial deberán irse adaptando a los nuevos escenarios.

En muchos casos, en diferentes zonas de la superficie de nuestro planeta Tierra, ante sus consecuencias, como las inundaciones o las intensas sequías, antes desconocidas, no hay otra salida que la migración y, por consiguiente, nuevos esfuerzos para alcanzar la dignidad en otros territorios donde necesariamente se requiere una reinserción social.

Los flujos de agua o los ríos aumentan su caudal e inundan las orillas; los glaciares retroceden: en el Ártico y en la Antártida ocurre lo propio y se desprenden, además, grandes bloques de hielo; el nivel del mar crece y las franjas costeras son invadidas por sus aguas; a su vez, las aguas de los océanos cambian su pH y la biodiversidad marina sufre modificaciones; humedales, lagos y lagunas van desapareciendo y terminan secándose; la pesca u otras actividades de subsistencia ya se tornan impracticables; los incendios forestales son cada vez más frecuentes y se propagan más rápido (sobre todo, cuando el aumento de la temperatura se complementa con las afecciones a la biodiversidad, puesto que también el propio hombre introduce especies no autóctonas, como es el caso de las coníferas en la Patagonia argentina); la materia orgánica se calienta en suelos y subsuelos próximos, lo que produce desmoronamientos de riberas y barrancas, o flujos lentos o rápidos de materiales geológicos en zonas de montaña. Las viviendas se deterioran, se inutilizan o quedan listas para desaparecer, al igual que las posibilidades de desplazamiento y las fuentes de trabajo. Actividades económicas como las agrícola-ganaderas no poseen el sustento ambiental requerido y también deben desaparecer. En concomitancia, ocurre lo propio con materias primas para otras actividades relacionadas, como el turismo, entre otras tantas. Se pierde el derecho al acceso al agua, al saneamiento, a la salud, a la vida, a la alimentación, a la seguridad personal, y no queda otra salida que la migración. Aunque, antes, durante y después de la migración, los derechos a la vida, a la salud, a la dignidad, al trabajo, a la propiedad pueden generalmente observarse en equilibrios muy inestables y, en muchas ocasiones, se deterioran y fenecen.

Mónica Vasconi es abogada (U.B.A., Diploma de Honor), doctora en Geografía, investigadora independiente y asesora en Derecho Civil, Derecho Ambiental, Ordenamiento Territorial, Cambio Climático y Sustentabilidad. Asimismo, es escritora.

Ha realizado las siguientes actividades:

Directora de Investigación e Investigadora del Centro de Investigaciones Geográficas y Empresariales (C.I.G.E.).

Miembro y docente de instituciones académicas, donde realizó tareas de dirección y gestión.

Miembro de la Association Internationale d'Experts Scientifiques du Tourisme, organismo consultivo de la U.N.E.S.C.O., y del Consejo de Europa.

Experta y evaluadora de la Comisión Nacional de Evaluación y Acreditación Universitaria (CO-NEAU) de Argentina y la Agencia Nacional de Evaluación y Acreditación (ANECA) de España en las especialidades Ordenamiento Territorial y Geografía del Turismo.

Dirigido tesis e integrado jurados de tesis.

Evaluadora de publicaciones académicas.

Es autora de la primera Geografía del Turismo de la Argentina.

Las temáticas de sus tesis (con calificaciones sobresalientes), investigaciones realizadas, publicaciones y seminarios dictados son: planeamiento del espacio geográfico (urbano, rural, económico, portuario, turístico), geografía urbana, geografía humana, geografía económica, estudios de impacto ambiental, geografía del turismo, impactos producidos por la actividad turística, ecoturismo, impacto geográfico del excursionismo religioso, «sentidos de los lugares» y el turismo, los «sentidos de los lugares» urbanos, población y desarrollo sustentable, derecho civil, derecho ambiental, derecho internacional privado, derecho del consumidor, ordenamiento territorial, cambio climático y sustentabilidad, entre otras.



Ante las inundaciones o las intensas sequías, antes desconocidas, no hay otra salida que la migración y, por consiguiente, nuevos esfuerzos para alcanzar la dignidad en otros territorios donde necesariamente se requiere una reinserción social.

Especies vegetales y animales en todo el planeta desaparecen, o emigran las endémicas; los ecosistemas sufren grandes cambios que alteran la biodiversidad y, en consecuencia, también la sustentabilidad se ve afectada por todos los efectos (descritos y otros tantos) del cambio climático.

Si nos referimos en particular a la recreación, por ejemplo, así como se derriten los glaciares y los campos de hielo, desaparecerán las pistas de esquí, pero en las ciudades proliferarán megacentros de compras y de gastronomía refrigerados, donde el hombre podrá pasar sus horas de ocio. Ello también es un cambio que requerirá de profundos reajustes en la sustentabilidad mundial y en el ejercicio de los derechos humanos dentro de su marco.

Ya en el Canal de Panamá se manifiestan inconvenientes por la bajante en sus caudales, lo que pone en serio peligro al comercio internacional.

La información es necesaria, tanto a nivel estatal como de los medios de comunicación social, de los cambios climatológicos y en los ecosistemas, así como la participación en los cambios de hábitos, acciones y gestiones que han de realizarse en forma particular o singular y colectiva, y en todos los niveles: social, económico y cultural, atendiendo a todas y cada una de las temáticas que atañen y que se encuentran totalmente interrelacionadas.

Es fundamental que todos los objetivos de las políticas de todos los Estados estén basados en la sustentabilidad consensuada a nivel mundial.

En definitiva, el cambio climático afecta o puede llegar a afectar a todos los derechos humanos, o por lo menos a muchos de ellos, al dejarles de manera correlacionada sus huellas. Sin lugar a dudas, estas se integrarán en los diferentes territorios, por todo lo cual se pueden sumar otras afecciones colaterales o más mediatas, que pueden observarse desde la ruptura de núcleos familiares, los tipos de consumo y hasta los propios valores morales. Y, a su vez, también hay que tener presente que se requerirá legislar y hacer justicia en nuevos escenarios que, de hecho, en todo el proceso que deberá observarse, podrían tornarse de alta complejidad.

Cabe aclarar que estas son solo algunas consideraciones sobre la temática, más allá de las cuales hay y habrá muchísimo para analizar, investigar, vivir, informar...

Conclusiones

La sustentabilidad (en la cual está presente la tríada humanidad-ambiente-economía) constituye el basamento donde deben estar presentes todos y cada uno de los hechos, acciones y procesos, así como las interrelaciones entre todos ellos en el ordenamiento territorial, tanto para el cambio climático como para evitar otros tipos de desequilibrios o de desastres ambientales sobre cualquier territorio. Incluso, ello también es válido y propio para el patrimonio cultural. Hay que aclarar que la sustentabilidad es compatible con los valores, la honestidad, la buena fe, el bien común, e incompatible con la falta de comprensión y las acciones unilaterales o no de las personas espurias, fraudulentas, dentro de la sociedad; de tal forma, al mismo tiempo se protegerán los derechos humanos fundamentales: a la vida, a la salud, a la libertad, a la dignidad, a la vivienda, al trabajo digno, a la alimentación, al agua, al saneamiento, a la información, a poder transitar libremente, a la seguridad personal... así como a compartir el propio desarrollo sustentable. ■

El cambio climático afecta o puede llegar a afectar a todos los derechos humanos, o por lo menos a muchos de ellos, al dejarles de manera correlacionada sus huellas. Sin lugar a dudas, estas se integrarán en los diferentes territorios, por todo lo cual se pueden sumar otras afecciones colaterales.

BIBLIOGRAFÍA

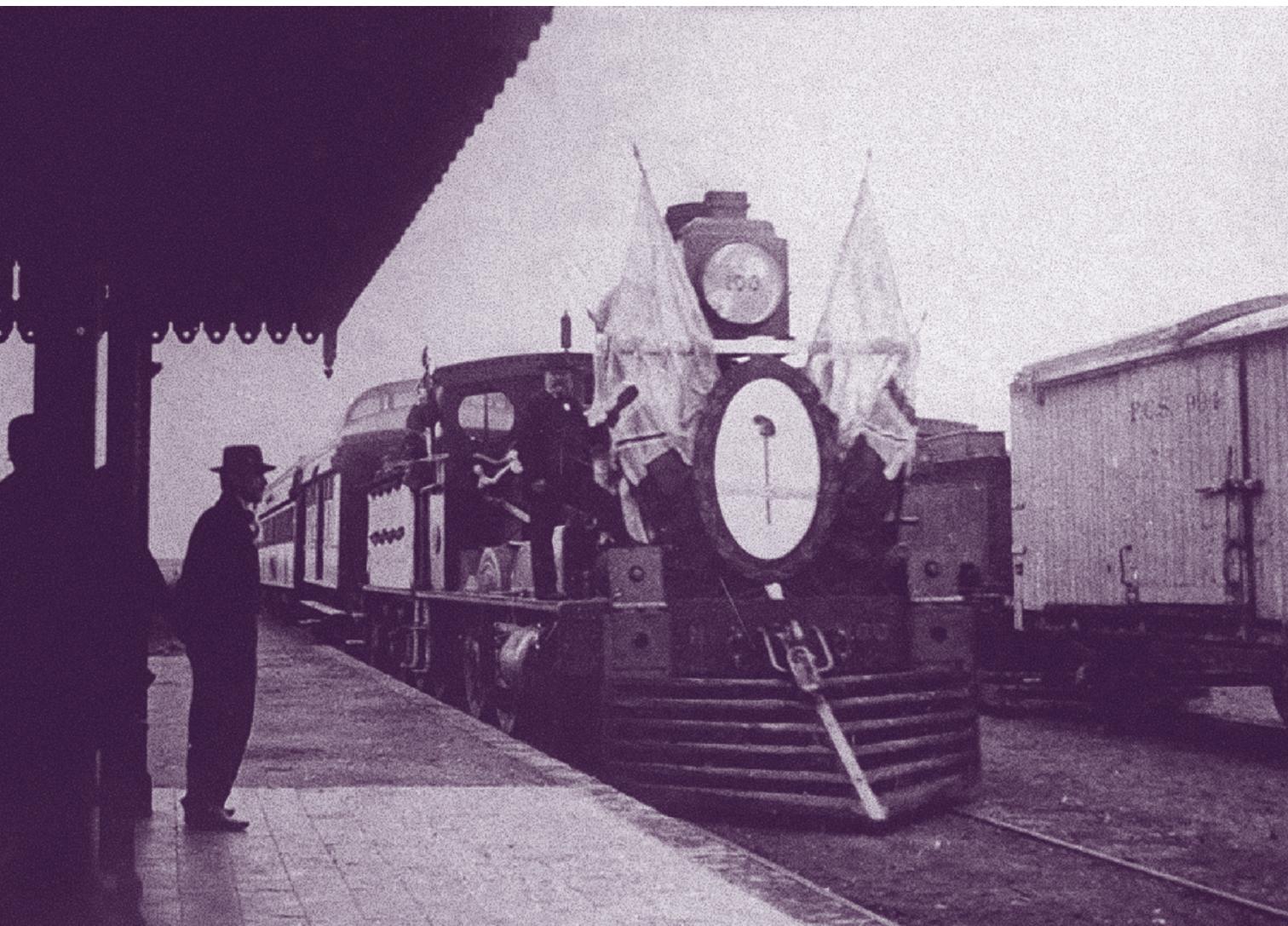
- Constitución de la Nación Argentina, 1994.
 Código Civil y Comercial de la Nación Argentina, 2015.
 COP - Conferencias de las Partes o Cumbres Climáticas, organizadas por las Naciones Unidas, Conclusiones.
 Naciones Unidas, Tratados internacionales relativos a los derechos humanos.
 Negri, Héctor, *Sobre el derecho y los derechos del hombre*, La Ley, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 2000.
 Organización de los Estados Americanos, Pacto de San José de Costa Rica o Convención Americana sobre Derechos Humanos (1978) y demás tratados internacionales relativos a los derechos humanos.
 Vasconi, Mónica, *Condiciones demográficas y económica del área central y norcentral de la provincia del Chubut, Argentina*, (Tesis Universidad de Buenos Aires, inédito), 1981.
 Vasconi, Mónica; Togni, Alberto, *Aproximación a la eficiencia del sistema turístico*, C.I.C.E., Buenos Aires, 1996.
 Vasconi, Mónica, *Geografía del Turismo y Planificación Espacial en la Argentina*, C.I.C.E., Buenos Aires, 1996.
 Vasconi, Mónica, «Población y desarrollo sustentable» en *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, noviembre de 2013, www.eumed.net/rev/cccss/26/ordenamiento-territorial.html.

OTRAS FUENTES:

- Información de todos los medios de comunicación.
 Observaciones propias.

EL FERROCARRIL ESTRATÉGICO DE PUERTO MILITAR

Profesor Luciano Izarra



Inauguración del ramal Grünbein-Punta Alta del FCS, con la llegada a la Estación Punta Alta (30 de agosto de 1898)

Fuente: División Documentación Histórica Base Naval Puerto Belgrano

Las Fuerzas Armadas en tanto componentes de la sociedad y el Estado no escapan a los cambios tecnológicos operados en diferentes períodos de la historia. Es más, muchas veces ejércitos y armadas no solamente echan mano de los nuevos recursos tecnológicos, sino que los propician en aras de la búsqueda constante de los mejores elementos para su tarea específica y de mejorar su capacidad de ataque y respuesta a las agresiones (Montoya Cerezo, 2007).

Si bien el ferrocarril no nació como una necesidad primordial de defensa (antes bien, hubo causas económicas y sociales que explican su aparición y desarrollo), pronto los ejércitos del mundo hicieron uso extensivo de él como medio idóneo por su rapidez y su capacidad de carga para el traslado de tropas y de pertrechos. Del mismo modo, las marinas de todos los países se valieron del tren para abastecer sus unidades en tierra (puertos militares, arsenales, etc.).

El caso que nos ocupa, el del denominado Ferrocarril Estratégico que está emplazado en Puerto Belgrano, es un acabado ejemplo de lo dicho anteriormente: la utilización de los adelantos tecnológicos para la defensa de las costas y el litoral marítimo argentinos. A lo largo de las siguientes páginas, plantaremos, por un lado, la necesidad del tren para las exigencias inmediatas de la construcción del entonces llamado Puerto Militar (hoy Base Naval Puerto Belgrano) y las mediatas vinculadas a la logística del establecimiento naval; y, por el otro, el uso de las innovaciones tecnológicas que la época ofrecía, principalmente en materia de tracción. También se hará hincapié en el papel relevante que le cupo a la Armada, y al ferrocarril que le era auxiliar, en el poblamiento y el desarrollo del área conocida como Punta Alta, con el surgimiento de un pueblo a la vera de Puerto Militar con el consiguiente crecimiento de actividades productivas en una región hasta ese entonces poco poblada y escasamente desarrollada en su potencial.

Importancia del Ferrocarril del Sud en el sudoeste bonaerense

Había por esos años en todo el mundo una visión mística e idealizada que equiparaba el ferrocarril a la inmigración en su poder transformador de la Argentina. La locomotora lograría la unidad quebrada por décadas de guerras civiles y haría desaparecer las distancias despobladas del país. A partir de ese entonces, los ferrocarriles avanzaron su red tentacular a través de La Pampa y las principales ciudades del interior.

Entre fines del siglo XIX y principios del XX, la zona próxima a Bahía Blanca dependía del capital de origen británico, que, tendiendo rieles y muelles portuarios, había comenzado la tarea de integrar el sudoeste bonaerense a la economía agroexportadora. El Ferrocarril del Sud, artífice máximo de este proceso de integración de la economía regional a la internacional, fue una compañía de capitales británicos que, desde Buenos Aires, abarcó con su red el centro y el sur de la provincia de Buenos Aires, y extendió sus rieles a partir de fines del

Luciano Izarra es profesor de Historia y maestrando en Historia por la Universidad Nacional de Tres de Febrero, Técnico Superior en Archivos por el Instituto Superior de Formación Docente N.º 8 de La Plata y diplomado en Gestión Social y Cultural por la Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Desempeña funciones como jefe de la División Documentación Histórica de la Base Naval Puerto Belgrano. Es profesor de Tradiciones e Historia Naval en la ESSA. También es jefe del Departamento de Patrimonio Histórico de la Municipalidad de Coronel Rosales. Se ha especializado en la temática naval y regional, y coordinado varios proyectos de investigación y extensión.

Ha participado de varios seminarios, congresos y cursos, y se presentó como ponente en numerosos encuentros académicos. Asimismo, es autor de numerosos libros y artículos sobre su especialidad.

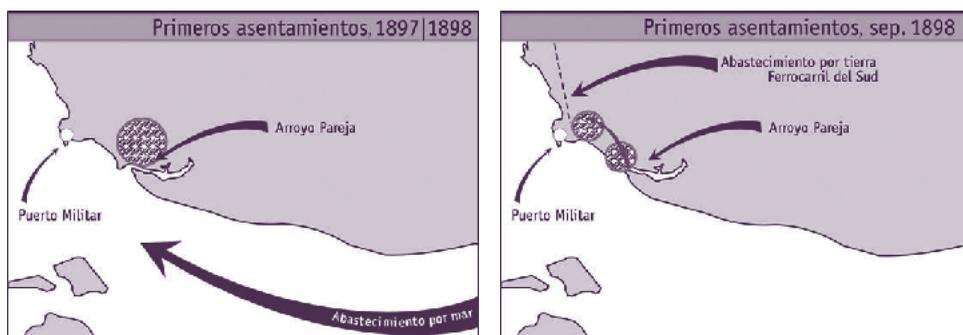
siglo XIX al valle de Río Negro y Neuquén. Su llegada a Bahía Blanca en 1884 marcó un hito fundamental en el desarrollo posterior de la ciudad como polo económico, político y poblacional del sudeste bonaerense. Con su puerto cerealero de Ingeniero White, el Ferrocarril del Sud se constituyó prácticamente en el epicentro en torno al cual giraba la economía de la región (Chalier, 2003).

El Ferrocarril del Sud y la construcción de Puerto Militar

A unos 30 km al este de la ciudad de Bahía Blanca y a orillas de la bahía homónima, el gobierno argentino proyectó construir, en 1896, un puerto militar que sirviese de abrigo y de avituallamiento a la flota de mar en momentos en que recrudecía la tensión diplomática con Chile a raíz de los límites en la Patagonia.

La construcción del complejo naval estuvo vinculada a ciertas concepciones geopolíticas internacionales del siglo XIX que ponían el acento en la importancia del poder naval para el desarrollo de las naciones (Oyarzábal, 2003). Esta idea también fue tomada por la Argentina para desarrollar su Marina. El peligro real que representaba el conflicto existente con Chile en relación con el trazado de los límites fronterizos marcó la necesidad de contar con un puerto militar que permitiera a las naves estar más cerca del territorio que debían controlar, además de ocuparlo efectivamente. Desde la mezquina idea inicial de hacer una serie de diques de carena contiguos al Río de la Plata, se avanzó, merced a la prédica incesante del Capitán Félix Dufourq, a la construcción de un vasto complejo naval situado en aguas de la Bahía Blanca (Oyarzábal, 1999). Ese territorio era inhóspito en la época, pero de gran potencialidad, según la visión de Dufourq. Sus ideas se plasmarían finalmente el 30 de noviembre de 1896, cuando el Congreso Nacional, mediante la ley secreta N.º 3450, autorizó al Poder Ejecutivo la construcción de un puerto militar debidamente equipado en aguas de la Bahía Blanca. Este punto de la costa fue posteriormente ratificado por el ingeniero Luis Luiggi, especialista italiano en construcciones portuarias contratado por el gobierno argentino para las obras de Puerto Militar (Oyarzábal, 1999). Los trabajos preliminares comenzaron en 1897, cuando empezó a construirse lo que hoy es la Base Naval Puerto Belgrano, en ese entonces llamada sencillamente Puerto Militar.

«El peligro real que representaba el conflicto existente con Chile en relación con el trazado de los límites fronterizos marcó la necesidad de contar con un puerto militar que permitiera a las naves estar más cerca del territorio que debían controlar, además de ocuparlo efectivamente».



Primeros asentamientos de los obreros de Puerto Militar en Arroyo Pareja (1897-1898)

Fuente: Informe sobre los orígenes y el desarrollo del casco histórico de la ciudad de Punta Alta. AHMPA.

El paraje donde se instalaría Puerto Militar era denominado Punta Alta. A la sazón, este era un lugar alejado, sin vías de comunicación rápidas y seguras ni con la ciudad de Bahía Blanca ni con el resto del país. Si no era por mar, el trayecto que mediaba con la cercana ciudad debía hacerse a caballo o en carruajes, a campo traviesa, entre médanos, salitrales y humedales. En esas condiciones, se hacía complicado acercar trabajadores, materiales de construcción y aprovisionamiento para las obras del puerto y los operarios. Si bien las tareas preliminares habían comenzado ya a fines de 1897, la empresa contratista Dirks, Dates & Van Hat-

ten (de capitales neerlandó-argentinos) inició formalmente los trabajos previstos en Puerto Belgrano, en mayo de 1898. El obrador principal se construyó en la zona de Arroyo Pareja, lugar ideal por su fácil accesibilidad por mar que permitía el abastecimiento al campamento obrero que llegó a albergar, en los momentos álgidos de la construcción, cerca de un millar de hombres. Este campamento era un conjunto de unas quince manzanas, compuesto por algunas casillas de madera y chapa y por carpas para los trabajadores.

Por eso, el ingeniero Luigi Luiggi, nombrado por el gobierno argentino Director General de las Obras, dispuso entre los trabajos complementarios y urgentes que había que desarrollar el tendido de una vía férrea que conectase Puerto Belgrano con el resto de la red ferroviaria nacional. Como ya se dijo más arriba, los primeros trabajos en el futuro Puerto Militar comenzaron a mediados de 1897, y las autoridades se contactaron con el Ferrocarril del Sud a través de su comisión local, por ser la mayor del país y porque sus vías eran las que más cerca pasaban de Puerto Militar, a fin de efectuar los estudios correspondientes. El 2 de junio de 1898, se firmó el decreto que autorizaba la construcción de un ramal de Grünbein a Punta Alta, tal como aparece transcrito en la compilación efectuada por Eduardo Schlatter:

Vista la nota y los planos presentados por la comisión local del F.C. del Sud para la construcción de un ramal entre la Estación Grünbein (sic) y Punta Alta o Arsenal de la Armada, y teniendo en cuenta la conveniencia que existe por razones de orden militar en que dicho ramal se construya á la brevedad posible,

el Presidente de la República, en acuerdo de Ministros, decreta:

Art. 1.º: Autorízase al F.C. del Sud para construir un ramal férreo y telégrafo, que partiendo de la Estación «Grünbein» (sic) termine en «Punta Alta» aprobándose al efecto los planos, bases, pliegos de condiciones y especificaciones presentadas por la empresa constructora.

Art. 2.º: Encárgase á la Dirección de Ferrocarriles para que vigile é inspeccione las obras que por este decreto se autorizan, como asimismo fáculase á esta Repartición para que apruebe los planos, pliegos de condiciones y especificaciones de todas las modificaciones que durante la construcción se resuelva introducir en el proyecto definitivo, de acuerdo con la dirección de las Obras de Puerto Militar (1904, pág. 429).

Como se desprende del documento, el Estado no dejaba a las empresas privadas al libre arbitrio, sino que se reservaba el papel de inspeccionar la marcha de los trabajos. No obstante, debido a la ideología marcadamente liberal de los gobiernos de fines del siglo XIX y por ser un Estado aún en formación, existían organismos de control que, de forma más o menos eficiente, fiscalizaban la observancia de los pliegos de licitatorios y de todo lo pactado entre el gobierno y las empresas.

Se eligió la Estación Grünbein como lugar de empalme del desvío hacia los obrajes. El proyecto estuvo a cargo del ingeniero sueco Carl Malmén (1842-1927), quien había llegado a la Argentina en 1868 y que trabajaba para el Ferrocarril del Sud. Es de destacar que Malmén también fue el responsable del tendido del ferrocarril desde Bahía Blanca hasta Zapala, que se construyó en forma paralela con el que nos ocupa. De ese modo, ante el peligro de una guerra abierta con Chile, quedaba asegurado el transporte de tropas hacia la Cordillera de los Andes y el enlace rápido entre Puerto Militar y Zapala.

Dada la urgencia por terminar las obras (un conflicto con Chile parecía inminente), estas se concretaron en el menor tiempo posible. Tal es así que, apenas a los cuarenta y ocho días de comenzados los trabajos, se colocaba el último riel del tramo entre Grünbein y la estación llamada Punta Alta, donde hoy funciona el Museo Naval Puerto Belgrano.

«...apenas a los cuarenta y ocho días de comenzados los trabajos, se colocaba el último riel del tramo entre Grünbein y la estación llamada Punta Alta...».

Si se piensa que las labores comprendían no solamente el tendido de las vías en sí (con durmientes y balasto incluidos), sino la nivelación del terreno, la construcción de terraplenes, la instalación de señales y la obra civil del edificio de la estación, se entenderá en forma cabal lo que esos cuarenta y ocho días implicaron.

La estación fue bautizada Punta Alta, conforme al paraje donde se construyó. No obstante, unos meses después, el 19 de junio de 1899, el Gobierno emanó un decreto por el que se sustituía el nombre de la estación Punta Alta por el de Puerto Militar, según los documentos aportados por Schlatter:

Habiendo manifestado la Dirección General de Puerto Militar la conveniencia que habría de cambiar el nombre de las estaciones «Punta Alta» y «Puerto» del F.C. del Sud, así como las Oficinas Nacionales situadas en ambos puntos, por otros que eviten las confusiones á que estos dan lugar, y no existiendo inconveniente alguno que impida aceptar, las que en sustitución propone la mencionada Dirección,

El Presidente de la República decreta:

Art. 1.º: Sustitúyese los nombres de las estaciones del F.C. Sud «Punta Alta» y «Puerto» por las de «Puerto Militar» é «Ingeniero White», respectivamente, previas formalidades del caso que llenará la Dirección General de Vías de Comunicación (1904, pág. 430).

«[En Punta Alta], rápidamente se levantaron edificios de todo tipo. Al principio, eran de madera y chapa, pero en seguida fueron sustituidos por los de ladrillos...».

No se sabe a ciencia cierta cuáles fueron las «confusiones» que menciona la norma y que llevaron a realizar estos cambios de nombres. Pero lo cierto es que, en Punta Alta la gente siguió llamando a la incipiente población conforme al nombre original de la Estación, que era de antigua data.

En el mes de agosto de 1898, corrió el primer tren desde la Estación Grünbein para transportar los grandes cañones que se emplazarían en las baterías. El 26 de septiembre de 1898, comenzó a funcionar el servicio de carga y, el 1.º de noviembre, el de pasajeros.

El pueblo que crece en torno a las vías

A partir de ese entonces, se mejoraron sustancialmente las condiciones de comunicación y de aprovisionamiento del área. A tal punto que el grueso de los obreros abandonó el campamento de Arroyo Pareja y se trasladó a las proximidades de la flamante estación. Al pueblo naciente, Luiggi lo llamó Uriburia, en homenaje al presidente José Evaristo Uriburu, factor de las obras en Puerto Belgrano. Pero la costumbre impuso la denominación más sencilla de Punta Alta, como el nombre inicial de la estación de ferrocarril, que derivaba del accidente geográfico próximo. Rápidamente se levantaron edificios de todo tipo. Al principio, eran de madera y chapa, pero en seguida fueron sustituidos por los de ladrillos y conforme a las normas edilicias de casas y comercios sólidos.

Un tiempo después, puede decirse que Punta Alta ya presentaba las características de un pueblo asentado: aparte de casas, contaba con fondas, hospedajes, hoteles, almacenes y comercios de variada índole. Además, no eran solamente obreros de la construcción quienes lo habitaban, sino también quienes venían a tentar fortuna, abasteciendo el creciente mercado local. Sus orígenes eran diversos, por lo que en las calles se mezclaban argentinos, italianos y españoles en su mayoría, con minoritarios franceses, holandeses, alemanes.

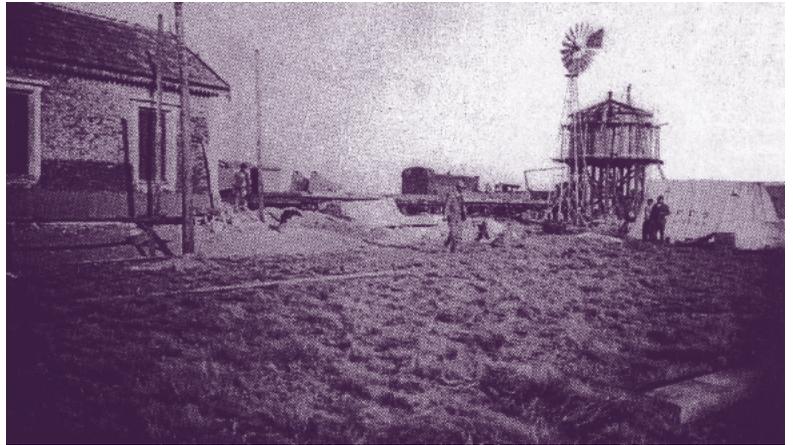
Al principio, las construcciones se alinearon a lo largo de la calle Progreso (futura Avenida Colón), que corría paralela a las vías, y en la denominada calle Transvaal (hoy, Bernardo de



Varadero con acopio de materiales en Arroyo Pareja (septiembre de 1898)

Fuente: Museo Naval Puerto Belgrano

Irigoyen), que cortó en ángulo recto el trazado ferroviario y desembocó directamente en la estación. Estos dos ejes organizadores se delinearón a partir de un elemento nuevo como lo era el complejo ferroviario, lo cual determinó en parte la traza urbana de la ciudad. En efecto, el diseño no respetó la orientación catastral que poseían los terrenos: las nuevas calles que se abrieron paralelas a Progreso y a Transvaal siguieron la alineación de los puntos cardinales, lo cual provocó innumerables inconvenientes, como sol de frente en horas del amanecer o del crepúsculo, vientos encontrados, etc.



Estación Punta Alta del FCS, en Puerto Militar (1898)

Fuente: Departamento de Estudios Históricos Navales

A raíz de la acción de la construcción de Puerto Militar y del elemento dinamizador representado por el ferrocarril, la población puntaltense creció a un ritmo espectacular en su primera década de vida: los 790 habitantes registrados en 1901 se volvieron 7500 para 1906 y casi 10 000 para 1914. Punta Alta se reafirmaba en la senda del progreso que, en ese entonces, se pensaba indefinido y vinculado a la maravilla del tren. De allí que el nombre dado a la calle que se extendía, polvorienta, junto a las vías (Progreso) haya expresado no ya un deseo, sino una realidad que se evidenciaba palpable en los rieles que cortan médanos, salitrales y humedales. Puede decirse que la Base le dio al pueblo su razón de ser, pero que el ferrocarril contribuyó a su fisonomía urbana. Más adelante, vendrían otros capitales (de origen francés) a trazar otros rieles que vincularían Punta Alta y Puerto Belgrano con Rosario primero y (en abierta competencia con los ingleses) con Bahía Blanca después (Chalier, 2014). A partir de allí, se abrió otro capítulo de redefinición del espacio regional en el sudoeste bonaerense.

Este ramal que iba desde Grünbein a Punta Alta y que generó el pueblo a su vera era el que tanto civiles como militares tomaban libremente para viajar a Bahía Blanca o a Buenos Aires, y quedaría explotado por el Ferrocarril del Sud.

Sin embargo, el proyecto no se agotaba en la conexión Grünbein-Punta Alta. Era útil a las comunicaciones, pero evidentemente la línea no contemplaba las necesidades operativas que tendrían el arsenal y el puerto militar en lo concerniente al traslado de tropa, personal, pertrechos y demás necesidades relativas a la defensa o al mantenimiento de las unidades surtas en la dársena del puerto militar. Por ello, estaba previsto el tendido de unas vías internas, con finalidades exclusivamente militares, que pasarían por algunos puntos del asentamiento naval considerados importantes. El trazado ferroviario, contemplado por Luiggi, consistía en una circunvalación que alcanzaba los muelles y la zona de Polvorines, en el extremo noroeste de la zona militar (Schlatter, 1911, pág. 717). El tendido de este ramal fue llevado a cabo con la dirección del ingeniero Juan Amézola del Ministerio de Obras Públicas. Una vez finalizado, fue entregado al Ministerio de Marina el 29 de octubre de 1906 y puesto en servicio inmediatamente (Schlatter, 1911, pág. 818).

No obstante, el ferrocarril de uso militar más importante de la zona fue el denominado Ferrocarril Estratégico, que unía Punta Alta con Baterías, y cuyo desarrollo se explica a continuación.

El Ferrocarril Estratégico a Baterías

El puerto militar debía contar con un sistema defensivo que guarneciera sus instalaciones de cualquier ataque enemigo. Protegido por el sur por las islas y bancos de la Bahía Blanca, el

«A raíz de la acción de la construcción de Puerto Militar y del elemento dinamizador representado por el ferrocarril, la población puntaltense creció a un ritmo espectacular en su primera década de vida».

único punto vulnerable lo constituía la entrada de la bahía. Por lo tanto, se decidió montar una serie de baterías en un lugar próximo a la boca del accidente costero.

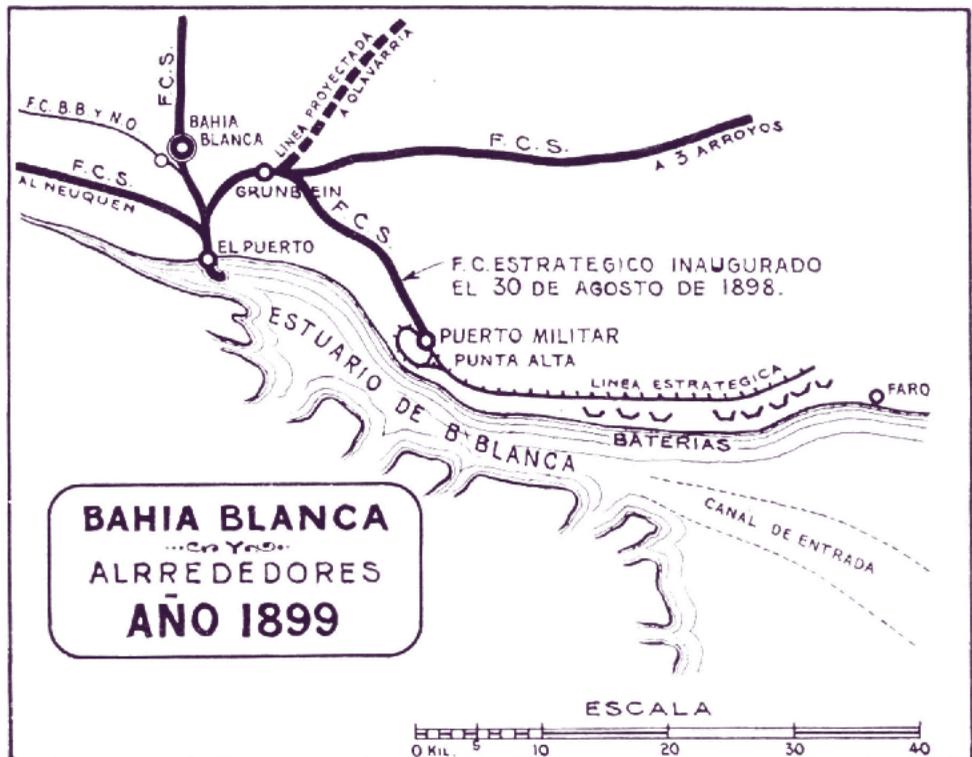
De este modo, quedó constituido el sistema defensivo costero de Puerto Militar, que consistió en la construcción de cinco fortificaciones, denominadas baterías, distantes a 14 kilómetros al este en el paraje conocido como Punta sin Nombre (o Congreso). Numeradas III, IV, V, VI y VII, el conjunto se extendía a lo largo de unos de 11 kilómetros de costa. Originalmente, el proyecto preveía la construcción de más baterías (incluso sobre las islas del estuario), pero no llegaron a materializarse, fundamentalmente por causa de los recortes presupuestarios que sufrió la obra (Martel, 2008). Los cañones fueron adquiridos en 1889 a la casa Krupp de Alemania, a un valor de un millón de pesos. En un principio, se pensó en instalarlos para la defensa del Río de la Plata, pero dificultades de orden técnico hicieron inviable el proyecto, por lo que fueron depositados en el arsenal de Zárate (Martel, 2008).

Los planos generales y la ubicación de las baterías estuvieron a cargo del ingeniero mayor de Artillería de Costas J. B. Villavecchia, bajo la dirección del ingeniero Luiggi. La obra fue adjudicada a la empresa constructora Dirks, Dates & Van Hattem, la misma que trabajaba en los arsenales (Oyarzábal, 1999).

La obra de Punta Sin Nombre era la que mayor confidencialidad y secreto debía guardar, dado el clima de tensión y amenaza bélica por causa del conflicto internacional existente con el país trasandino y la importancia misma de los trabajos destinados a defender Puerto Militar. Prueba de esto es que, desde la ciudad de Bahía Blanca, se organizaban viajes en carruaje para recorrer el conjunto de obras que se estaban desarrollando, pero estas excusiones no comprendían las baterías, donde solo se admitía la entrada a personas con carácter oficial (Oyarzábal, 1999).

La instalación de las baterías de defensa de Puerto Militar en Punta sin Nombre representaba un gran problema logístico que debía atenderse. La construcción de las casamatas y las bases de los cañones, y el montaje de las piezas de artillería fueron, sencillamente, una obra

«La instalación de las baterías de defensa de Puerto Militar en Punta sin Nombre representaba un gran problema logístico que debía atenderse».



Trazado del FCS en la Bahía Blanca, donde se pudo observar el ramal estratégico (1898)

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta

titánica, pues a la precariedad de medios y herramientas debieron sumárseles las grandes distancias y la desolación del terreno.

Las autoridades dispusieron el traslado de los cañones a las Baterías desde su emplazamiento original en Zárate (Crespi Valls, 1941), pero el desplazamiento no era para nada fácil, dado lo precario de las comunicaciones. Hasta mediados de 1898, los bloques de piedra para el revestimiento de las casamatas se transportaban por ferrocarril desde Sierra de la Ventana mientras que las piezas de artillería eran embarcadas también en tren, en Buenos Aires. Ambos materiales llegaban a la estación Grünbein, donde eran recogidos por carretas. Estos pesados vehículos eran tirados por cinco yuntas de bueyes, y los 40 km que mediaban entre la estación de ferrocarril y el paraje Baterías eran cruzados en varios días, ya que en oportunidades lograban avanzar hasta dos kilómetros diarios. Afortunadamente, con la habilitación del llamado ramal estratégico, en agosto de 1898, los trabajos pudieron adquirir mayor vigor.

El contrato firmado entre el Poder Ejecutivo y el Ferrocarril del Sud comprendía también la construcción de un ramal estratégico desde Punta Alta hasta Punta Sin Nombre, que se tendería en forma simultánea con el ramal Grünbein-Punta Alta. El artículo 9 del contrato entre el Gobierno y el Ferrocarril del Sud explicitaba:

El Ferro-carril del Sud construirá, además, por cuenta del Poder Ejecutivo, un ramal estratégico desde la Estación Arsenal (Punta Alta) hasta el paraje conocido por «Punta Sin nombre», y tres ramales secundarios, de acuerdo con el plano, presupuesto y especificación que apruebe el director de las obras de Puerto Militar ¹.

También el artículo siguiente exigía un desvío hacia las canteras de Sierra de la Ventana, para empalmar a la altura de Tornquist con la red principal del Ferrocarril del Sud y, así, poder trasladar las piedras más rápidamente:

Art. 10.º: También construirá un desvío, por cuenta del Poder Ejecutivo, desde la estación Tornquist hasta la cantera, con una extensión de más o menos cuatro kilómetros ².

El proyecto de construcción del ramal Punta Alta-Baterías fue realizado por dos ingenieros que colaboraban desde el principio con Luiggi en las obras de Puerto Militar, Oreste Vulpiani y Antonio Burgoni.

La extensión total de las vías era de unos 23 km, además de contar con varios empalmes. Recorría terreno accidentado y cruzó Arroyo Pareja a través de un puente de 220 m de longitud construido al efecto. Las vías corren siempre detrás de los médanos de la costa, para quedar ocultas desde el mar y dificultar, de este modo, su destrucción eventual por un ataque enemigo. Al igual que el Ferrocarril del Sud, posee trocha ancha, con rieles de acero de 27 kg por metro lineal, durmientes de quebracho y balastro de conchilla y tierra arcillosa. Su construcción comenzó en Arroyo Pareja, en forma simultánea en dirección a Punta Alta y a las Baterías, mientras se tendía el puente.

Según consignaba *La Nueva Provincia* del 14 de agosto de 1898:

Muy adelantados están los trabajos de construcción del ramal férreo de Grünbein a Punta Sin Nombre. El miércoles debe quedar concluido completamente el ramal. Ayer llegaba la punta de rieles al arroyo Parejas y los terraplenes a Punta Ancla. En arroyo Parejas se ha construido un puente provisorio para pasar los materiales. Diariamente corren trenes con materiales, a punta de rieles, activándose los trabajos de un modo extraordinario (pág. 2).

«La extensión total de las vías era de unos 23 km, además de contar con varios empalmes. Recorría terreno accidentado y cruzó Arroyo Pareja a través de un puente de 220 m de longitud construido al efecto».

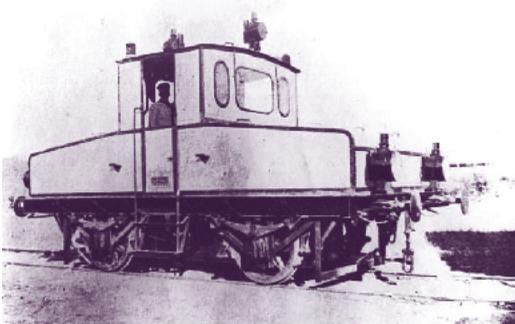
1 Contrato entre el Gobierno nacional y el Ferrocarril del Sud para tendido de un ramal entre Grünbein y el Arsenal de Puerto Militar, Archivo General de la Armada, caja 67.

2 Ídem.

El 20 de septiembre de 1898, circuló el primer tren de prueba, e inmediatamente lo hicieron los convoyes que llevaban los cañones a su emplazamiento definitivo. Este ramal, como los internos de Puerto Militar, estaba bajo jurisdicción del Ministerio de Obras Públicas (MOP). En 1906, todos ellos pasaron a jurisdicción del Ministerio de Marina.

Es de destacar que el Ferrocarril Estratégico era manejado por personal de la Armada debidamente especializado en estas tareas y que muchas de las reparaciones de su material rodante, tanto vagones como locomotoras, fueron realizadas en los Talleres del Arsenal Puerto Belgrano.

Locomotora eléctrica en Baterías



Locomotora eléctrica que funcionó en Baterías (c. 1906)

Fuente: Archivo Héctor Guerreiro

El 2 de julio de 1906, comenzó a funcionar en el Ferrocarril Estratégico la locomotora que llevaba el número de fábrica 225. Fue la primera locomotora eléctrica que se utilizó en la Argentina, alimentada por batería, según lo consignado por *La Nueva Provincia* en su edición del 3 de julio de 1906 (pág. 1). La máquina fue comprada en Inglaterra y era parecida a las utilizadas en Alemania para el movimiento de tropas y pertrechos entre unidades de la artillería de costa, sin producir ruido, humo ni resplandor de fuego que delata

su presencia al potencial enemigo. Esta locomotora no era demasiado veloz: alcanzaba los 25 km por hora, pero contaba con capacidad para arrastrar hasta 30 toneladas. La fuerza motriz, como ya se dijo, provenía de unas baterías o acumuladores eléctricos recargables. Para proceder a las recargas, se instalaron, en el kilómetro 14, dos grupos generadores de marca Siemens, acoplados a motores de 50 HP cada uno, que eran alimentados con gas pobre (Guerreiro, 2011). Esta carga servía para un recorrido diario de unos 60 km, vale decir, para dos viajes de ida y vuelta entre Puerto Militar y Baterías.

Esta locomotora, que representaba una gran innovación tecnológica, fue puesta en servicio en el marco de la visita efectuada a Ingeniero White, Puerto Militar y Arroyo Pareja por el Ministro de Obras Públicas, ingeniero Miguel Tedín, y su homólogo de Marina, Contraalmirante Onofre Betbeder (*La Nueva Provincia*, 30 de junio de 1906, pág. 1).

La locomotora en cuestión pudo entrar en funcionamiento gracias a que las Baterías ya contaban con provisión de electricidad a raíz de la reciente inauguración de la usina y las instalaciones eléctricas. La inauguración de la locomotora eléctrica fue objeto de una nota en el *Boletín del Centro Naval*:

Como estas instalaciones, aparte del servicio ordinario a la población, etcétera, han sido hechas para llenar necesidades en caso de guerra, ha sido indispensable colocar motores cuya fuerza toda no es posible aprovechar totalmente en épocas normales, pero para subsanar ese inconveniente se dispone de una locomotora eléctrica destinada al Ferrocarril Estratégico que recorre la zona. Por medio de una batería de acumulación de esta locomotora, se consigue mantener constantemente la carga completa sobre la dinamo (sic), de manera que el motor a gas puede trabajar constantemente con su máximo de rendimiento. Esta locomotora conduce las tropas de guarnición de las baterías y provisión diaria de víveres a Puerto Militar, y entra de

«El 2 de julio de 1906, comenzó a funcionar en el Ferrocarril Estratégico [...] la primera locomotora eléctrica que se utilizó en la Argentina, alimentada por batería».

noche a la usina para cargar su batería con el exceso de fuerza de los motores. En tiempo de guerra, esta máquina de tracción ofrece ventajas indiscutibles con relación a la de vapor, por cuanto no proyecta luz ni humo de ninguna clase que la pudieran hacer visible (1906, pág. 346).

Conclusión

Las páginas precedentes muestran la rápida incorporación de tecnologías al quehacer naval, que no se limitan solamente al mar, sino también a las instalaciones en tierra; el tren en la Argentina, si bien comenzó en 1857, no tuvo su despegue demostrando todo su potencial sino unos diez o quince años después, a tal punto que el ingeniero Ricardo Ortiz pudo decir que, en la Argentina, todo lo que se hizo y lo que no se hizo es debido al ferrocarril. Efectivamente, en un país tan extenso, las vías férreas sirvieron para integrar el territorio, abrir nuevos mercados, potenciar áreas y facilitar obras de infraestructura.

En este sentido, un proyecto del tamaño y las características de Puerto Militar no hubiese podido desarrollarse sin contar previamente con una red ferroviaria moderna capaz del traslado de materiales de construcción y demás implementos, y que sirviera, además, de vía de comunicación para la creciente población de civiles y militares. Asimismo, las funciones militares dentro del apostadero naval y entre este y Baterías requerían de un conjunto de instalaciones ferroviarias para trasladar de manera eficiente municiones, armamentos y hombres a distintos puntos alejados entre sí (Chalier, 2021).

La Armada hizo uso de las nuevas tecnologías –como el ferrocarril– destinadas a optimizar la defensa: la incorporación por parte del Estado de la primera locomotora que funcionó en el país no movida por la fuerza del vapor marca un hito en la historia ferropuertaria argentina, no suficientemente valorado ni conocido.

Por último, se debe resaltar la íntima relación entre ferrocarriles y puertos (sean estos de uso civil o militar). En el caso que nos ocupa, el Ferrocarril Estratégico de Puerto Belgrano fue una pieza clave para la construcción y el funcionamiento de Puerto Militar, y operó como factor de gran importancia en el poblamiento y el desarrollo regionales. ■

«Puerto Militar no hubiese podido desarrollarse sin contar previamente con una red ferroviaria moderna capaz del traslado de materiales de construcción [...] y que sirviera de vía de comunicación para la población de civiles y militares».

BIBLIOGRAFÍA

- Anónimo, «Instalaciones eléctricas en Puerto Militar», en *Boletín del Centro Naval*, 24, pág. 346, julio de 1906.
- Chalier, G., *La primera locomotora eléctrica de Argentina funcionó en Baterías*. Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, 2021.
- Chalier, G., *La Punta de la Historia. Punta Alta y su historia. Bahía Blanca*. Ediluns, 2014.
- Chalier, G., «Ferrocarril Sud. Eje generador de la ciudad de Punta Alta», *El Archivo*, 7, págs. 2-7, julio de 2003.
- Guerreiro, H., *Los ferrocarriles en Bahía Blanca (1884-1949)*, t. 2. Bahía Blanca, Argentina: Del autor, 2011.
- La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 1898 y 1905.
- Martel, F., «Baterías. Histórica artillería de costa», *El Archivo*, 20, págs. 2-6, noviembre de 2008.
- Montoya Cerezo, A., Prólogo, en *Tecnología y Fuerzas Armadas (s/p)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, Fundación Sagardoy, 2007.
- Oyarzábal, G., *Argentina hacia el sur. Construcción social y utopía en torno a la creación del primer P. Militar de la República (1895-1902)*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1999.
- Oyarzábal, G., *Los Marinos de la generación del 80. Evolución y consolidación del poder naval en la Argentina (1872-1902)*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.
- Schlatter, E. (compilador), *Leyes, contratos y resoluciones referentes a los Ferrocarriles y Tranvías á tracción mecánica de la República Argentina*, tomo 4, Buenos Aires, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1904.
- Schlatter, E. (compilador), *Leyes, contratos y resoluciones referentes a los ferrocarriles y tranvías á tracción mecánica de la República Argentina*, tomo 6, Buenos Aires, Establecimiento Gráfico La Unión, 1911.

CONTINUIDAD CULTURAL DE LATINOAMÉRICA

Complemento del artículo publicado en el Boletín N.º 863,
julio-diciembre 2024

Teniente de Fragata (R) Miguel A. Groube



Es razonable considerar que en temas sociales todo descubrimiento es mutuo, y si los europeos descubrieron a los indios, también es cierto que los indios descubrieron a los europeos y se preguntaron quiénes eran estos hombres blancos de comportamiento brutal con sus armaduras y espadas.

Antes de continuar, entiendo conveniente repasar el concepto de indio/indígena. Esta idea, utilizada constantemente, es difícil de definir tanto en términos científicos como sociales. ¿Es una raza, un sentimiento de pertenencia, una clase social, una clase marginada? Sin duda, la categoría “indio” surge en América con el orden colonial: antes no había indios, sino pueblos diversos con identidades propias. Frente al europeo, indio es el colonizado, el diferente, el que hay que “civilizar” y “evangelizar” para justificar su denominación. La categoría india no hace referencia a la especificidad, a la diversidad. Es una definición supraétnica que englobaba pueblos concretos, sean aztecas, nahuas, tobas o araucanos.

La hazaña de Cristóbal Colón fue mayúscula, ya que, en contra de toda evidencia, apostó a favor de su hipótesis y ganó: si la Tierra es redonda se puede llegar a Oriente navegando hacia Occidente. Se equivocó en su geografía y no fue esta la primera ni la última “desorientación” occidental. Creyéndose en Oriente llamó a nuestras tierras las Indias, pero se encontró con un territorio desprovisto de la riqueza asiática que esperaba y, deseoso de justificar su expedición, la inventó en sus cartas a la reina católica. Junto con la riqueza de la tierra, exaltó también la inteligencia y la mansedumbre de sus habitantes.

Desde Américo Vespucio, quien nos bautizó, le ofrecieron al mundo la idea de América como **Edad de Oro**, sociedad libre, natural e incorrupta. Sin embargo, enseguida Colón negó su propio paraíso recobrado, atacando a los hombres que un minuto antes había descrito como desnudos, desarmados y amistosos. Les dio cacería, los esclavizó y, en muchas ocasiones, los envió encadenados a España. El continente dorado se convirtió así en el continente hostil, pero también en el continente vacío: un continente que para los europeos debía aparecer desprovisto de historia, aunque se esperaba, también, lleno de oro.

En este contexto no podemos dejar de considerar particularmente al pueblo Azteca, el cual ocupaba el Valle Central de México y extendía su influencia en una vasta región de Mesoamérica durante la llegada de los conquistadores españoles (1519). Los rasgos más salientes que revelan el nivel de desarrollo de esta civilización son su notable densidad demográfica y sus realizaciones urbanísticas y arquitectónicas. Se estima que su capital, Tenochtitlán, reunía unos 300.000 habitantes, en la misma época en que la mayor ciudad española, Sevilla, apenas sobrepasaba los 100.000. Contradiciendo otros cálculos, que no tuvieron en cuenta el enorme retroceso demográfico producido por la conquista, las investigaciones de J. F. Cook y W. Borah los condujeron a estimar la población del México precolombino en unas 25.000.000 de personas.

Desde entonces América ha vivido entre el sueño y la realidad: la separación entre la buena sociedad que deseamos y la sociedad imperfecta en la que vivimos. Nos sentimos obligados a mantener la idea de la utopía americana, en primer lugar y desde hace más de 500 años, para compensarle a Europa su propia contradicción entre los ideales humanistas del renacimiento y las realidades de corrupción y conflicto religioso y económico que los assolaban. Y más tarde, a partir del siglo XIX, para convencernos a nosotros mismos de que nuestra historia independiente y republicana también era un capítulo, parte de la historia del desarrollo humano. Ambas persistencias nos han costado caro. Los números pueden ganar, pero la evidencia nos dice que la población descubierta por Colón en el Caribe en 1492 había desaparecido totalmente en 1550.

Los historiadores de la experiencia colonial de América, Bárbara y Stanley Stang, estimaron la población del norte de América Central al iniciarse la conquista en veinticinco millones,

El Teniente de Fragata (R) 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).

pero en 1605 solo había un millón de habitantes. En los Andes Centrales del Sur, incluyendo el Perú actual, el Alto Perú, Atacama y Titicaca, una población de cerca de seis millones en 1525 había descendido a un millón y medio en 1561. Las razones de este desastre demográfico fueron complejas, acumulativas y brutales: trabajos forzados –la encomienda y la mita–, enfermedades europeas, cuestiones inmunológicas, pero también –es difícil imaginar hasta qué grado– la desesperación cultural.

No son los números lo más importante. Una sola muerte injusta, un solo ser humano esclavizado sirve, como el pájaro enjaulado de William Blake, para desatar el escándalo del cielo. La violencia con que Europa implantó su poder en América –trátese de españoles, portugueses, ingleses o franceses– es apenas el índice estadístico de muertes irreparables: la muerte de grandes civilizaciones americanas que, como se ha demostrado elocuentemente, poseían un sistema educativo, un mundo moral y artístico y una forma de relación humana en continua evolución creadora.

Al lado del poder, del sacrificio humano, del universo místico y guerrero, otras maneras de ser, jóvenes prometedores, entre otros, fueron arrancados de su tallo, aunque no de su raíz, por el descubrimiento y la conquista. Con ello no solo perdió América, sino también Europa, pues al caer las civilizaciones americanas desaparecieron **augurios alternativos** de relación e imaginación que nuestras sociedades, y quizá también las europeas, acaso necesitasen y seguramente necesitarán para darle la cara y el corazón a problemas para los que la modernidad occidental no tiene respuestas adecuadas: la relación con la naturaleza, por ejemplo, y la relación con la muerte. “Todo está caído, regado y perdido para siempre”, dice Bernal Díaz del Castillo, el cronista de la conquista de Centroamérica. En verdad, sí, en un sentido, sí.

Nunca sabremos cuál hubiera sido la evolución propia de las civilizaciones indígenas sin interferencias extrañas. Un destino interrumpido nunca es justo, pero sí lo es que el de la América perdiera su evolución autónoma.

Nunca sabremos cuál hubiera sido la evolución propia de las civilizaciones indígenas sin interferencias extrañas. Tampoco sabremos nunca, es cierto, cuál hubiera sido la de la Iberia de Viriato o la Galicia de Vercingetórix sin la conquista romana, o la de Inglaterra sin la invasión normanda. Un destino interrumpido nunca es justo, pero sí lo es que el de la América perdiera su evolución autónoma. También es cierto que la brutalidad misma de la conquista puso de manifiesto la capacidad para sobrevivir en contra de los peores desastres.

La cultura india de las Américas no pereció, aunque tampoco prevaleció, sino que **sobrevivió** y se convirtió en parte inseparable de lo que varios autores llaman la **contraconquista**: la respuesta local, primero, y africana después, a lo puramente europeo en América.

Se trata de una pureza que duró menos que la primera noche de amor entre un español y una indígena (la relación sexual inmediata distingue a la conquista ibérica de otras colonizaciones de contacto físico repugnante). Mucho se ha hablado del asombro del universo local cuando apareció el desconocido europeo, y sobre todo cuando ese desconocido encarnó el cumplimiento de mitos anunciados. Hernán Cortés desembarcó en Veracruz en el tiempo previsto para el regreso del Dios Quetzalcóatl, la serpiente emplumada, el Dios blanco y barbado.

Pero el asombro es doble. Hay un asombro indígena y también un asombro europeo. Los cronistas de Indias y su imaginación medieval, fabuladora, aunada a su imaginación renacentista, voluntariosa, reflejaban el asombro de Europa en América. “Y otro día por la mañana”, escribe nuevamente Bernal Díaz, “llegamos a la calzada ancha que iba a México y nos quedamos admirados y decíamos que parecía a las cosas y encantamientos que cuentan en el libro del Amadís. Y aún alguno de nuestros soldados decían que si aquello que aquí veíamos no era entre sueños”.

El sueño del conquistador, su asombro, pronto se convirtió en la pesadilla del mundo indígena. De esa cosa de encantamiento que era Tenochtitlán no quedó piedra sobre piedra. El soñador se convirtió en el destructor.

Pero en medio, no olvidemos, también fue el buscador. Complejo de ser, fama y oro, espacio y energía, imaginación y fe. Es decir, **no hay deseo inocente** porque no solo queremos poseer, sino transformar siempre el objeto de nuestro deseo. El descubrimiento desemboca en la conquista. Queremos al mundo para cambiarlo. La melancolía de Bernal Díaz del Castillo es la de un peregrino que encuentra la visión del paraíso y enseguida se ve obligado a destruirla. El asombro se convierte en dolor y él –acaso el primer escritor en este sentido– solo puede salvar ambos mediante la memoria. El asombro de Iberia en América toda es nuestro asombro, pero también nuestro dolor. La asombrosa concomitancia del tiempo español que sacrifica su vocación policultural, cristiana, mora y judía, centro de inclusiones en España, en el instante en que descubre y es descubierto por lo radicalmente otro: la cultura propia de las Américas.

Asombrosa simultaneidad también entre el apogeo y decadencia del Imperio español sobrentendido, excesivo, carente de la inteligencia administrativa que él mismo había exhibido al expulsar de España a judíos y moriscos, y genialmente inspirado, desde el primer momento de su gloria imperial, para compensar las derrotas de la historia con los triunfos de la santidad y del arte del Imperio.

Pero, sobre todo, asombrosa fraternidad entre la muerte de las civilizaciones originarias y el nacimiento de las civilizaciones hispano-americanas. Somos todos nosotros en Iberoamérica los testigos del acto terrible de nuestra propia muerte y renacimientos posteriores inmediatos. Tenemos, ante la mirada del presente, el acto que nos gestó en el pasado.

También son testigos eternos de nuestra propia creación los descendientes de españoles nacidos en América. Saben que la conquista fue un hecho sangriento, cruel, criminal y catastrófico, pero no fue un hecho estéril. Se solía considerar que una catástrofe solo era verdaderamente destructiva si de ella no se desprendía algo que la rescatara, algo que la sobrepasara. Se poseía un pensamiento trágico, no melodramático, y eran conscientes de la necesidad del tiempo para transformar la experiencia en conocimiento. No permanecemos en el desastre simplemente porque nacimos en él. De la catástrofe de la conquista nacimos todos nosotros, los indoamericanos.

Y fuimos inmediatamente mestizos, casi todos hablábamos mayoritariamente español y, creyentes o no, nos criamos en la cultura del catolicismo, pero un catolicismo sincrético, incomprensible sin sus máscaras indias primero y negras después. Somos el rostro de un “Occidente extremo”, como lo ha llamado Alain Rousquier, un extremo Occidente rayado de moro y azteca, y en realidad de judío y de africano, de romano y de griego.

Somos producto de dos culturas de la muerte. De ellas nació una cultura de la vida. Ni utopía ni crimen, solamente la conquista y la colonización fueron algo más: un acontecimiento trágico. Lo importante es que no permanecemos en el desastre porque nacimos de él, y desde el primer momento nos hicimos las preguntas de la identidad: ¿quiénes somos? ¿Cómo se llama este río? ¿Cómo se llamaba antes esta montaña? ¿Quiénes fueron nuestros padres y nuestras madres? ¿Reconocemos a nuestros hermanos? ¿Qué recordamos? ¿Qué deseamos? Y nos hicimos también desde el principio las preguntas de la justicia: ¿a quiénes pertenecen legítimamente estas tierras y sus frutos? ¿Tienen tan pocos tanto y tantos tan poco?

Sobre estas preguntas se construyó la civilización iberoamericana, se edificaron nuestras ciudades y nuestra cultura urbana. Hay un rosario incomparable de verdaderas urbes indoafro-iberoamericanas: San Francisco y Los Ángeles, San Juan de Puerto Rico y La Habana, Cartagena de Indias, Lima, Buenos Aires y Santiago del Nuevo Extremo. Nadie, nunca, sobre territorio tan vasto, ha construido tanto, con tanta energía y en tan poco tiempo como en la América Española. Ciudades con escuelas para jóvenes, escuelas para niños, universidades para edades intermedias, parques y museos, salas de teatro y conciertos, pintores y poetas.

Somos producto de dos culturas de la muerte. De ellas nació una cultura de la vida. Ni utopía ni crimen, solamente la conquista y la colonización fueron algo más: un acontecimiento trágico.

También ciudades con injusticia; ciudades cuya energía, contraste e imaginación han constituido una desesperada compensación de los desaparecidos. Sobre estas preguntas se creó un arte nuestro, inicial, el arte del **Barroco Americano**, refugio del vencido donde el indio primero, y más tarde el negro, encontraron un espacio para sus antiguas creencias y para siempre dejaron su huella en las iglesias y arquitectura civil, los oficios, las artes y las literaturas de un continente donde el barroco fue más que en Europa.

Suele ser respuesta a preguntas esenciales: ¿cuál es nuestro lugar en el mundo? ¿A quién le debemos complicidad y alianza, a nuestros padres europeos o a nuestras madres quechuas, mapuches, araucanas, mayas o aztecas? ¿A quién debemos orarle, a los viejos dioses o a los nuevos? ¿Y qué lengua debemos hablar, la de los conquistadores o la de los conquistados?

Nada expresó mejor la ambigüedad de estas preguntas que el arte del Barroco Americano, arte de la paradoja, arte de la abundancia basada en la necesidad, en la carencia. Arte de la proliferación basada en la inseguridad, que rápidamente fue llenando los vacíos de nuestra historia personal y colectiva después de la conquista, con todo lo que encontró a la mano. El barroco, un arte mudable como la imagen misma del tiempo, espejo en el que pudimos ver nuestra identidad en cambio, en flujo, en mutación constante.

Un arte dominado por el hecho sencillo, aunque imponente, de que estábamos capturados entre el mundo indígena destruido y el mundo africano esclavizado, y un nuevo universo tanto europeo como indígena, africano y, al cabo, americano. Más allá del mundo del imperio, entonces, más allá del poder y del oro, más allá de las guerras de religión y dinastías, un valiente mundo nuevo se estuvo formando en las Américas después de la conquista, con manos y voces americanas desde un principio. Una sociedad nueva, una nueva fe, con su propia lengua, sus propias costumbres, sus propias necesidades. España había de renovar su vocación cultural, que ha consistido siempre en ser centro de incorporación, no de exclusión de cultura. España celta, ibérica, fenicia, griega y romana, cristiana, judía y árabe, y ahora india, negra y americana. Pero, claro está, la cuestión más importante, surgida de la nueva cultura afro-indo-iberoamericana, tuvo que ver con elementos fundamentales de la justicia, y ello también le da a España un carácter singular en la historia de las colonizaciones del Nuevo Mundo. Desde el sermón de Antonio de Montesinos en Santo Domingo durante la Navidad de 1511, “¿No son estos, hombres? ¿No poseen un alma racional?”, hasta la promulgación de la legislación de Indias en 1542, pasando por la campaña de Fray Bartolomé de las Casas, “¿Qué habéis hecho de las Indias?”, continuando con la negación de la humanidad del indio por Ginés de Sepúlveda y su afirmación, por Francisco de Vitoria.

Durante un siglo España fue el único imperio de la época, y el primero de la historia, que debatió consigo mismo acerca de la naturaleza y los errores de su política de colonización. ¿Qué hizo? ¿A quiénes sojuzgó, evangelizó, educó, explotó? ¿Quiénes y qué son estos hombres y mujeres? ¿Son seres humanos y no bestias de carga? Tienen alma, pero ¿también tienen propiedad? Y más aún, ¿hay guerras justas e injustas? ¿Se justifica alguna vez el derecho de conquista? Solo España lo hizo, no lo hicieron las otras potencias coloniales como Inglaterra, Francia, Portugal, Holanda, cuyos crímenes de exterminio y esclavitud son comparables a los de España, pero sin la duda, el debate, el discurso, y a veces, incluso, el humor que le permitió a un Vitoria, desde la cátedra de Salamanca, preguntarle a sus estudiantes españoles: ¿qué habrían pensado ustedes, que habrían hecho ustedes si, en vez de conquistar a los indios americanos, hubieran sido los indios americanos los que conquistaron España y nos trataran a nosotros como nosotros los estamos tratando a ellos? Pues, si Ginés de Sepúlveda acusaba a los indios de canibalismo, Vitoria acusó a los europeos de genocidio, destrucción y guerra injusta.

De este debate, que duró un siglo, nació el concepto moderno del derecho internacional, fundado en la Universidad de los Derechos Humanos que Francisco Suárez, discípulo de

Durante un siglo España fue el único imperio de la época, y el primero de la historia, que debatió consigo mismo acerca de la naturaleza y los errores de su política de colonización. ¿Qué hizo? ¿A quiénes sojuzgó, evangelizó, educó, explotó? ¿Quiénes y qué son estos hombres y mujeres?

Vitoria, hizo explícito al situar el origen de toda autoridad en el pueblo, siendo, por ello, todo pueblo legalmente invulnerable a la conquista por otros. Están en América, de esta manera, universalizadas las ideas de los derechos humanos. Y la legalidad, con todas sus imperfecciones, es una práctica superior a la utopía, de un lado, o el crimen, del otro, que sin embargo continuaron sus largas existencias en el Nuevo Mundo. La protección legal de la corona a los pueblos del vasto interior agrario de América fue sin duda insuficiente. El cacique llenó los vacíos de poder local y la encomienda fue perfeccionada, de hecho, por el peonaje por deuda, es decir, la hacienda, el fundo; pero también se puede alegar que más derecho tuvieron las comunidades campesinas sobre sus aguas, sus bosques y sus tierras durante el régimen colonial que durante el régimen independiente. La identificación del liberalismo económico con el progreso y de la cultura indígena y agraria con la barbarie –idea compartida por Marx, Sarmiento, Roca, etc.– motivó a nuestros gobiernos republicanos para arrebatarnos a las comunidades sus derechos aborígenes y hasta coloniales.

Despojándolos de la identidad jurídica que poseyeron bajo el régimen colonial, las repúblicas independientes les impusieron los valores del libre mercado a los indios y campesinos indefensos. La teoría era que, en un sistema de libre competencia, rápidamente se convertirían en los verdaderos propietarios y explotadores de sus tierras. En realidad, las haciendas, los fundos y las grandes corporaciones los destruyeron.

Sobre esta injusticia se levantaron las insurrecciones campesinas modernas, que no hicieron sino reclamar los derechos que les había reconocido la corona en la época colonial. Sin embargo, actualmente, la conquista no terminó, sino que se ha transformado en una lucha comercial y financiera.

Nosotros, los iberoamericanos de los siglos anteriores, nos hemos comportado con tanta crueldad hacia el indio como lo hicieron Cortés o Pizarro, y con menos compasión que Las Casas o Vitoria. No me refiero solo a las campañas de exterminio que durante el siglo XIX y principios del XX perpetraron los gobiernos de Argentina, Chile y México contra la población indígena, no solo al desprecio cultural que llevó a escritores como Carlos Bunge a bendecir el alcoholismo, la viruela y la tuberculosis porque gracias a ello se diezaba la población indígena y africana de las Américas; me refiero más bien a la indiferencia diaria, a nuestra opresión por el olvido, a nuestra marginación constante del destino de los pueblos de las Américas.

En este punto, como en casi todos, la reflexión actual debe dirigirse más hacia el futuro que hacia el pasado. Dentro de doscientos años intentaremos preguntarnos: ¿quedará un solo indio vivo en el hemisferio occidental? A nosotros nos corresponde decidir si sabremos respetar los valores de las culturas pasadas, del sentido de la comunidad, de lo sagrado, la memoria, la muerte, la intensidad ritual, la presencia del misterio o la capacidad del auto gobierno, haciendo nuestro, en términos propios, el valor del “otro” que vive entre nosotros. En definitiva, nuestra peculiaridad como pueblo no debe pensarse en términos absolutos. Esta se inserta en una construcción mancomunada de lo latinoamericano, que responde a una múltiple conformación en la que se entrecruzan el contenido aborigen, el ibérico clásico y el europeo-estadounidense moderno.

También nos corresponde decidir si podemos respetar esos valores sin condenarlos al abandono, pero salvándolos de la injusticia. No seremos hombres y mujeres justos si no compartimos la justicia con ellos. Y creo que no llegaremos a ser hombres y mujeres satisfechos si no compartimos el pan con ellos, pues hay poca solidaridad y poco pan en el Nuevo Mundo iberoamericano, más de quinientos años después de Colón. Y esta injusticia, esta insatisfacción nos obliga a preguntarnos: ¿en 2025 tenemos algo que celebrar? La respuesta parecería negativa si observamos desde el Río Bravo (Río Grande) a la Tierra del Fuego, los estragos de la inflación y el desempleo, los índices crecientes de pobreza y enfermedad, lo decreciente del ahorro, la baja productividad, los salarios y las esperanzas. ■

...hay poca solidaridad
y poco pan en el Nuevo
Mundo iberoamericano,
más de quinientos años
después de Colón.

BIBLIOGRAFÍA

- Cook, J. F. y Borah, W. (1963). *The Aboriginal Population of Central México on the eve of the Spanish conquest*. Berkeley: University of California Press.
- Grünberg, G. (Coord.) (1972). *La situación del indígena en América del Sur*. Montevideo: Tierra Nueva.
- Aínsa, F. (1997). El desafío de la identidad múltiple en la sociedad globalizada. *Cuadernos Americanos*, 3(63): 60-78.
- Recondo, G. (1997). *Identidad, integración y creación cultural en América Latina*. Buenos Aires: Ediciones UNESCO/Editorial Belgrano.
- Bonfil Batalla, G. (1984). *Los indios y la antropología en América Latina*. Buenos Aires: Bósqueda.
- Bonfil Batalla, G. [Comp.] (1981). *Utopía y revolución: el pensamiento político contemporáneo de los indios en América Latina*. México: Nueva Imagen.

El triunfo de la derrota: la guerra con el Brasil (1825-1828)

Gloria, caída y esperanza en el Río de la Plata.
La cruzada de los 33 Orientales
por la reunificación de la República Argentina

Licenciado Carlos E. Biscay

Contexto histórico

En el siglo XX se produjo la campaña militar de Malvinas, cuyo objeto fue la recuperación de un territorio argentino en manos inglesas. En el siglo

XIX, de la misma manera, se había desarrollado una campaña aún más prolongada, por la recuperación de otro territorio argentino: la Provincia Oriental del Río de la Plata, que estaba en manos del Imperio del Brasil, también en colaboración con Inglaterra.



El juramento de los Treinta y Tres (1878), óleo sobre tela, 3,11 × 5,64 m. Museo Juan Manuel Blanes.

Dicha ocupación había sido iniciada por la fuerza en 1817 y resistida por Artigas hasta su derrota en la batalla de Tacuarembó, en 1820. Para 1825 el Imperio del Brasil había completado la ocupación y el control total del territorio, renombrado entonces como “Provincia Cisplatina”.

La campaña de recuperación de la Provincia Oriental está prácticamente olvidada por los argentinos “occidentales”, aunque no así para los “orientales” (uruguayos), que recuerdan cada 19 de abril, desde 1825, el desembarco de un pequeño grupo de patriotas al mando de Lavalleja, quien había partido de las costas de San Isidro en la provincia de Buenos Aires, y cuya consecuencia fue la guerra entre el Imperio del Brasil y las Provincias Unidas del Río de la Plata (hoy República Argentina) entre 1825 y 1828.

Lo primero que hay que decir es que esta campaña no es un proyecto uruguayo de independencia nacional, como fue sugerido en los libros escolares de historia. “No se trata –dice Vázquez Franco–, como se presenta uniformemente a los lectores y a los alumnos, de una lucha entre dos Estados por dominar un tercer territorio en disponibilidad, pequeño, fértil y limítrofe. No. Argentina entró en la guerra para recuperar la integridad de su propio espacio histórico, frente a un Brasil invasor”.

Se trata de la campaña de un grupo de aproximadamente 45 argentinos de diferentes provincias (incluido un mozambiqueño), con una importante cantidad de hombres de la Provincia Oriental (lo que es obvio, al tratarse de su propia provincia). Su objetivo era devolver ese territorio a la hermandad de las demás provincias, tal como fue el operativo Rosario en abril de 1982 para el caso de Malvinas, y que se verá muy claro en las importantes leyes del 25 de agosto de 1825 en el congreso de la Florida, del que hablaremos más adelante. “No hay ningún oriental, anterior a 1828, que haya luchado, de ninguna manera, por la independencia de la Provincia Oriental” (Vázquez Franco, 2021).

La cruzada de los 33 Orientales

La cruzada de los 33 Orientales fue una campaña añorada y cuidadosamente preparada por años, que contó con el apoyo económico de algunos ganaderos y saladeristas de las provincias de Buenos Aires y la Oriental.

La primera reunión para iniciar un movimiento armado se realizó en 1820, cuyos partícipes fueron Manuel Oribe e Ignacio Oribe, el saladerista oriental Pedro Trápani y Simón del Pino, Luis Ceferino de la Torre y Manuel Meléndez.



Monumento en San Isidro, Provincia de Buenos Aires, desde donde partió la expedición libertadora.



A principios de 1823 Lavalleja encomendó a Gregorio Sanabria, quien en 1825 sería uno de los Treinta y Tres, que desde Buenos Aires pasara a Colonia, San José y Soriano, donde contactó con varios patriotas, preparando la gesta libertadora. Durante todo el año de 1824 los patriotas trabajaron con intensidad, impulsados fundamentalmente por Lavalleja, Oribe y Trápani. Contactaron a muchos orientales exiliados en 1825 a Buenos Aires, y consiguieron el concurso de muchos de ellos, como Pablo Zufriategui, Manuel Oribe, Atanasio Sierra, Basilio Araujo, etc. Entre ellos se ataron fidelidades con los caudillos de las luchas anteriores, que estaban en las provincias del litoral o en la misma Banda Oriental, como Tomás Gómez de Soriano o Andrés Latorre de Entre Ríos. Llegaron también a comunicarse con algunos líderes continentales, Bolívar entre ellos.

Juan Manuel de Rosas fue uno de los representantes más caracterizados de ese grupo de ganaderos, que además realizó actividades de inteligencia previo a las operaciones en el territorio de la provincia ocupada.



Monumento en la Playa de la Agraciada, donde desembarcaron las tropas al mando del Gral. Lavalleja.

Los ricos hacendados Pascual Costa, Juan José de Anchorena, Julián Pacheco de Melo, Miguel Riglos, Ramón Larrea, Félix de Álzaga, Juan Pedro Aguirre y Mariano Fraguero, entre otros, también financiaron la campaña.

En 1868 Rosas brindaba, desde su exilio en Southampton, datos curiosos acerca de esa expedición: “Recuerdo, al fijarme en los sucesos de la Provincia Oriental, la parte que tuve en la empresa de los 33 patriotas”. Refiere el itinerario y el objeto aparente de su viaje, tal como queda narrado, y agrega:

Ello crea una trampa armada a las autoridades brasileras en esa provincia (la Oriental) para que no sospecharan el verdadero importante objeto de mi viaje, que era conocer personalmente la opinión de los patriotas, comprometerlos a que apoyasen la empresa, y ver el estado y número de las fuerzas brasileras. Así procedí de acuerdo en un todo con el ilustre don Juan Antonio Lavalleja; y fui también quien facilitó una gran parte del dinero necesario para la empresa de los Treinta y Tres Orientales...

Este compromiso por parte del sector saladerista se debía principalmente a la necesidad de este incipiente mercado de contar con la gran riqueza pecuaria de la Banda Oriental, que tradicionalmente era una de sus fuentes básicas de materia prima. Desde la invasión luso-brasileña las vacas orientales eran robadas y vendidas masivamente al sur de Brasil, donde funcionaba una próspera industria saladeril.

El gobierno de las Provincias Unidas simuló todo lo que pudo su neutralidad mientras se iban gestando los preparativos de la expedición, pese a las protestas brasileñas. En simultáneo, el gobierno realizó acciones diplomáticas en el intento de lograr la devolución de la provincia, tratando de evitar la guerra, aunque resultaron infructuosas.

Posiblemente los conspiradores decidieron pasar a la acción a partir del 21 de enero de 1825, cuando el General Sucre derrotaba las últimas fuerzas realistas en la batalla de Ayacucho y culminaba el proceso de la independencia anticolonial. De esta manera, el frente norte quedaba liberado de la necesidad de tropas y defensa.

El punto cúlmine de la primera etapa de la campaña libertadora fue justamente el 25 de agosto de 1825, cuando un congreso reunido en la Florida (Uruguay) declaró, en sus famosas leyes, la independencia del Brasil y su decisión de formar parte de las Provincias Unidas.

De esta manera, el éxito coronaba el comienzo de la campaña, cuya proclama a los “argentinos orientales” había iniciado la lucha. Desde ese momento la Argentina se había reunificado.

Quienes somos desde hace dos siglos el Uruguay fuimos la frontera en disputa, que configuró su autonomía en esa pulseada bifronte culminada en una guerra que nos dio, en realidad, la independencia de Brasil (no de España, ni de la Argentina, a la que nos habíamos adherido). (Sanguinetti, 2023)

Leyes de la Florida del 25 de agosto de 1825

La Ley de Independencia declaraba:

(...) írritos, nulos, disueltos y de ningún valor para siempre, todos los actos de incorporación, reconocimientos, aclamaciones y juramentos arrancados a los Pueblos de la Provincia Oriental, por la violencia de la fuerza unida a la perfidia de los intrusos poderes de Portugal y el Brasil (...) libre e independiente del Rey de Portugal, del Emperador del Brasil y de cualquier otro del universo y con amplio y pleno poder

para darse las formas que en uso y ejercicio de su Soberanía, estime convenientes.

La Ley de Unión declaraba:

La H. Sala de Representantes de la Provincia Oriental del Río de la Plata en virtud de la soberanía ordinaria y extraordinaria que legalmente reviste para resolver y sancionar todo cuanto tienda a la felicidad de ella, declara: que su voto general, constante, solemne y decidido es, y debe ser, por la unidad con las demás Provincias Argentinas a que siempre perteneció por los vínculos más sagrados que el mundo conoce.

Por tanto, ha sancionado y decreta por ley fundamental la siguiente: Queda la Provincia Oriental del Río de la Plata unida a las demás de este nombre en el territorio de Sud América, por ser la libre y espontánea voluntad de los Pueblos que la componen, manifestada con testimonios irrefragables y esfuerzos heroicos desde el primer período de la regeneración política de dichas Provincias.

Dado en la Sala de Sesiones de la Representación Provincial, en la villa de San Fernando de la Florida, a los veinticinco días del mes de agosto de mil ochocientos veinticinco.

La Ley de Pabellón establecía, como enseña de la provincia:

[un pabellón] compuesto de tres franjas horizontales, celeste, blanco y punzó, por ahora, hasta tanto que, incorporados los diputados de esta Provincia a la soberanía nacional, se enarbole el reconocido por el de las unidades del Río de la Plata a que pertenece.



Bandera original de los 33 Orientales y de la Provincia Oriental.



Escudo de la Provincia Oriental del Río de la Plata

Lo segundo que también hay que decir es que jamás estuvo en la mente de nadie, y menos de Artigas, la idea de una independencia y soberanía absoluta. No se puede pensar tampoco que todos los orientales lo considerasen su jefe y estuvieran de acuerdo con sus ideas y lo apoyaran. Cuando Artigas, por ejemplo, abandonó el segundo sitio de Montevideo con algunos regimientos, otro Artigas (Manuel Francisco) y Pagola se quedaron.

El conflicto ideológico y de poder no estaba entre una orilla y la otra, no había uruguayos y argentinos en disputa

territorial, sino que era transversal a esa sociedad de las provincias, entre quienes buscaban el centralismo (unitarios) y los que buscaban un sistema federal.

Ley de reincorporación del 25 de octubre de 1825

También un 25, pero de octubre del mismo año, el Congreso Nacional argentino reconocía por ley la reincorporación de la Banda Oriental a las Provincias Unidas, apoyando la solicitud y declaración que en esos mismos términos había efectuado el 25 de agosto el Congreso Oriental de la Florida.

En la misma sesión, y para no dejar dudas de su posición, el Congreso de Buenos Aires aprobaba los diplomas de Javier Gomensoro, diputado electo por la Banda Oriental.

El 17 de noviembre de 1825, el Gral. Lavalleja dio a conocer un “manifiesto a los orientales”, en el que les confirmó la resolución de incorporarse “a la gran Nación Argentina”:

¡Pueblos! Ya están cumplidos vuestros más ardientes deseos: ya estamos incorporados a la gran Nación Argentina por medio de nuestros representantes: ya estamos arreglados y armados. Ya tenemos en la mano la salvación de la Patria.

Pronto veremos en nuestra gloriosa lid, las banderas de las provincias hermanas unidas a la nuestra. Ya podemos decir que reina la dulce fraternidad, la sincera amistad, la misma confianza. Nuestro enemigo está aterrado al ver que no tiene poder para variar el augusto destino a que la Providencia nos conduce. (Acevedo, 1933)

Finalmente, y para completar la secuencia, se reconoce como legítima la representación del Congreso de 1824.

La H. Sala de Representantes, etc.:

La Provincia Oriental del Uruguay reconoce en el Congreso instalado el 16 de diciembre del año pasado de 1824, la representación legítima de la Nación y la Suprema Autoridad del Estado. San José. 2 de febrero de 1826. (Berra, 1895)

Un actor tan calificado como Fructuoso Rivera lo dice diáfanoamente, descontando que alguien haya pulido la frase haciéndola inteligible: “La Provincia de Montevideo hace mucho tiempo ha declarado pertenecer a la República Argentina, con la cual está íntimamente ligada con lazos indisolubles e identificada por su idioma, costumbres, religión y leyes” (Vázquez Franco, 2021). Además, cita a José Pedro Ramírez en su afirmación: “abandono ignominioso que hizo Buenos Aires de la Provincia Oriental, su política para con el Estado oriental fue débil y desleal”.

La guerra con el Brasil

Estas acciones desencadenaron la reacción del Imperio del Brasil, que declaró la guerra a las Provincias Unidas el 10 de diciembre, aceptada el 1 de enero por el Congreso argentino.

El emperador del Brasil, Pedro I, estimando avasallados sus derechos de posesión sobre estos territorios, le declaró la guerra a las Provincias Unidas y, a los pocos días, naves brasileñas bloquearon el Río de la Plata, iniciando así una guerra que duró más de tres años.

En esta guerra jugó un papel central el Reino Unido de Gran Bretaña, que desde un inicio pergeñó una solución ajustada a sus intereses. El 28 de febrero de 1826 George Canning (Ministro de Relaciones exteriores de la Gran Bretaña) nombró a John Ponsonby como veedor británico de la guerra, con asiento en Buenos Aires y título de ministro plenipotenciario en las Provincias Unidas.

Sus instrucciones lo prevenían de pasar primero por Río de Janeiro para someter al gobierno imperial a la “independencia de la ciudad y territorio de Montevideo en

situación algo similar a la de las ciudades hanseáticas en Europa”, dándole copia de las palabras de George Canning a Itaboyana (Ministro de Brasil en Londres), sobre la urgencia de hacer la paz en esas condiciones. (Rosa, 1965)

Después, en Buenos Aires, dispuso el nombramiento de un diplomático argentino para que firmase la paz con Brasil con esa condición (Rosa, 1983).

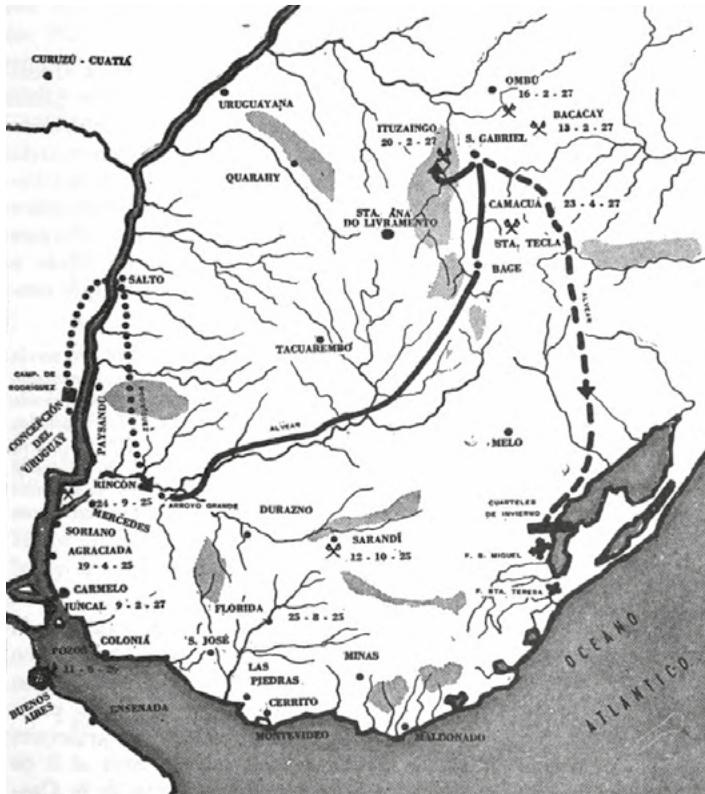
Canning hizo que ambos contendientes ganasen la guerra: los argentinos echaron a los brasileños de la Provincia Oriental, y los brasileños a los argentinos de la Provincia Cisplatina, prestigiándose así el Emperador y Rivadavia.

Como en la fábula, los dos que disputaban se quedarían con las cáscaras gloriosas, y el mono se comería la nuez alimenticia. Sin perjuicio, con ayudas y retaceos dosificados con tino, Canning buscó que ambos estuvieran agradecidos y aumentasen los privilegios comerciales británicos (Rosa, 1983).

Para lograr esto y poner fin a la guerra hubo dos intentos, dos Convenciones Preliminares de Paz. El resultado de la primera, en 1827, fue de tal espanto que hizo



Territorio de la Provincia Oriental y de las Misiones orientales.



Campaña terrestre de las tropas del Ejército Republicano.

caer al gobierno de Rivadavia. La guerra continuó hasta 1828, cuando finalmente se produjo la segunda Convención Preliminar de Paz, menos mala que la segunda, pero igualmente infame.

Partamos de la base de que la consigna diplomática argentina original de Rivadavia, en acuerdo con Ponsonby, fue mandar a Manuel J. García a Río de Janeiro a concluir la “paz a cualquier precio”. De ahí salieron las conclusiones de la primera convención. Remontarla con los mismos actores fue prácticamente imposible. (Rosa, 1965) ■

Principales fuentes consultadas

- Acevedo, E. (1933). *Anales históricos del Uruguay* [Tomo I]. Montevideo: Casa Barreiro y Ramos S. A.
- Congreso de la Florida en Castellanos, 1977. A. *La cispalatina, la independencia y la república cuadrilesca*. Montevideo, Ed. Banda Oriental.
- Congreso de la Florida. Vázquez Franco, G. 2021. *Traición a la Patria*. Ediciones Mendrugro. Y José María Rosa, *Historia Argentina*, tomo 4, Editorial J. C. Granda, 1965.
- La Cruzada Libertadora. Ana Ribeiro, 2021. Recuperado el 27 de diciembre de 2024. <https://www.gub.uy/ministerio-educacion-cultura/desembarco-treinta-tres-orientales>
- Rosa, J. M. (1965). *Historia argentina* [Tomo 4]. Editorial J. C. Granada.
- Rosa, J. M. (1983). *Historia Argentina* [Tomos III y IV]. Editorial Oriente.
- Sanguinetti, J. M. (29 de julio de 2023). El Brasil que precisamos. *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/opinion/el-brasil-que-precisamos-nid29072023/>.
- Teledoce. [Desayunos Informales] (19 de abril de 2016). *El desembarco de los Treinta y Tres Orientales* [video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=Lq8Eazn5R7Q>.
- Vázquez Franco, G. (2021). *Traición a la Patria*. Ediciones El Mendrugro.

Carlos Emilio Biscay es empresario y ensayista, nacido en Mendoza, Argentina. Se graduó como licenciado en Sistemas en la Universidad CAECE y ha desarrollado su carrera profesional en el ámbito de la educación y las nuevas tecnologías. Es el fundador y CEO de e-ABC Learning (empresa de servicio de e-learning). Su formación académica, incluye, además, estudios de posgrado en Didáctica y Estadística aplicada a la investigación humana en la Universidad de Buenos Aires (UBA). Su trayectoria docente abarca los tres niveles de enseñanza, incluyendo posgrados en diversas instituciones educativas.

Se encuentra finalizando una diplomatura en Historia Argentina en el CUDES, donde su trabajo final se trata sobre la Independencia de Uruguay. Su interés particular histórico se centra en la investigación sobre las relaciones entre Uruguay y Argentina entre 1810 y 1830.

Es miembro activo de la Comisión Directiva del Círculo de Excadetes del Liceo Militar General San Martín.

NAVEGANTES DE INMENSIDADES

Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez

Dedicado a la aventura de haber podido apreciar con el espíritu los horizontes celestes y blancos del mar y de la vida, marcados por miles de soles que nacieron y murieron continuamente, cada día y todos los días, en la infinitud de su línea de espacio y tiempo...

Entre el 20 de junio de 1938 y el 29 de enero de 2019.

Por el autor, 20 de junio de 2020.

Allá por el África Oriental comenzó un proceso muy singular hace millones de años. Ese proceso fue conduciendo a la aparición del *Homo erectus*, un antropoide que elevó su mirada en busca de horizontes cada vez más lejanos. Un animal que se fue transformando en un “habitante de inmensidades”, con inquietudes de conocimiento que lo llevaron a hurgar en los límites de ellas, en los inalcanzables horizontes que nunca llegó a ver ni tocar. Su “navegación”, motivada por esa búsqueda, lo ha hecho acreedor del calificativo que le he endilgado de “navegante de inmensidades”.

Durante los cincuenta milenios transcurridos desde el inicio de su expansión por el mundo (Wade, 2008¹ y Domínguez, 2008²), el *Homo* sufrió una transformación interna, subjetiva, motivada por su creciente y variado contacto con la naturaleza a través del uso de herramientas, que lo convirtió en el *Homo faber*, ese constructor de realidades artificiales.

En la inmensidad de los espacios se pierde la noción del tiempo físico y de la ubicación geográfica; sólo queda el latir de nuestro corazón, que nos marca el transcurrir del tiempo vital. Es así como aparece el horizonte temporal de una muerte que siempre se ve como lejana, pero que, a diferencia de los horizontes espaciales, se nos viene encima, sin saber qué hacer con nuestro espíritu. Cabe entonces preguntarse por una vida ultramundana en el seno de casi todas las religiones humanas.

Los navegantes de inmensidades conjugaron lo infinitamente grande (telescopio) con lo infinitamente pequeño (microscopio), y con lo infinitamente complejo (macroscopio de Pierre de Rosnay). Lo hicieron al ver las estrellas, al hurgar en el polvo que estaba bajo sus pies y realizar una introspección en su propio espíritu. El hombre en sí es infinitamente complejo y la dicotomía que expresa “El hombre frente al cosmos”, del filósofo Max Scheller, que dio origen a la antropología filosófica (1943)³, parece poner el *todo* ordenado, del cosmos griego, frente al *todo* desordenado, que es el cosmos en su imagen actual. El resultado fue la consciencia de que Dios, en realidad, juega a los dados con nuestra vida y destino, y que el cosmos no existe, ni en las estrellas ni en los granos de arena del desierto.

Me pregunto por qué los árabes inventaron el juego indeterminable del ajedrez y el por qué los gauchos han sido afectos al juego de la taba o de los dados. Ambas indeterminaciones tienen su fundamento en la misma indeterminación del desierto y de la pampa.

También me pregunto por su amor por la música, poesía y filosofía. Encuentro respuesta en que sus experiencias extremas entre el todo y la nada sólo pudieron ser expresadas a través de sonidos, metáforas o reflexiones en torno a un horizonte al que, en verdad, nunca se accedió.

Lo mismo pasa con los marinos lanzados tras inalcanzables horizontes y sujetos al juego de las olas que, en el azar de las tempestades, puede constituir la lápida azul de su propia tumba.

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 sistémico 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.

Los árabes del desierto, los gauchos de la pampa y los navegantes del mar fueron los “navegantes de inmensidades” en épocas de Sarmiento y él lo advirtió a su manera (Domínguez, 2012⁴). Pero ha sido la misma modernidad, que Sarmiento admiró, la que fue marcando la gradual atenuación de los efectos de su literatura y de su reflexión filosófica, en el seno de una sociedad argentina que él quiso educar y proyectar hacia un futuro mejor. La tecnología fue brindando recursos que alejaron al hombre de sus ámbitos naturales, pero hizo surgir otros navegantes de inmensidades con el ropaje de los aviadores, astronautas y cibernautas. Todos ellos deben reflexionar de manera parecida a sus ancestros en cuanto a otros ámbitos inmensos.

El caso de los cibernautas es particular, pues los suyo no es espacial; se trata de un espacio de información tan infinito como el desierto, la pampa o el mar, que deben navegar montados en el conocimiento. Esta es la única manera de tener un rumbo y llegar a buen puerto, creando nuevos conocimientos para que otros los usen con el mismo objetivo de interpretar la información y conocer la realidad.

Como una reflexión final de esta introducción, cabe decir que el afán de descifrar el cosmos, como un todo ordenado y que pretende la ciencia, no es más que otra navegación en otro desierto. La cuestión radica en que el *todo* no está ordenado, que Dios juega a los dados, y que nunca podremos ganarle la partida. Esto no es así porque haya cargado los dados, sino porque tienen infinitas caras y ruedan al azar en el universo.

Evolución histórica de estos navegantes

Los Tuareg

Los Tuareg cuentan con muy pocas cosas y las valoran con simpleza y profundidad. Nadie sueña con llegar a ser algo porque ya lo son. Son ellos mismos.

Luego de los primeros *Homo erectus*, quizás los árabes del desierto fueron los primeros en enfrentarse con la inmensidad de la naturaleza que nos rodea. La suya fue y es una inmensidad de granos de arena; granos que pueden expresar la pequeñez extrema de su espacio y del tiempo en las clepsidras. En el desierto parecen convivir todo el espacio y el tiempo, en la imagen del mundo que puede tener un Tuareg.

En la entrevista a uno de ellos, Moussa Ag Assarid, actualmente alumno de la Universidad de Montpellier, expresó aspectos de su vida en el desierto que contrastan fuertemente con nuestra vida ciudadana normal. Dijo que el término “Tuareg” significa “abandonado”, pero uno se pregunta realmente si esos 3.000.000 de seres que constituyen su población están abandonados cuando ellos piensan que están en “un lugar sin lugar”. Así es el desierto, y ello consiste en una manera de hallarse a ellos mismos. Cuentan con muy pocas cosas y las valoran con simpleza y profundidad. Nadie sueña con llegar a ser algo porque ya lo son. Son ellos mismos.

Cuando se pierden, el camello, que les sirve para navegar por el desierto, los lleva hasta donde hay agua. Se orientan, como los marinos, por el sol y las estrellas. La diferencia estriba en que ellos “navegan” hacia el agua por la arena, y los marinos lo hacen por el agua hacia la arena de las playas. Siempre el agua dulce es especialmente valorada por los Tuareg, como pasa con los náufragos.

Con sus camellos, los árabes unieron Oriente con Occidente desde mucho antes que Alejandro Magno difundiera la cultura griega, a través del proceso de helenización del Mundo Antiguo, desplegado entre Egipto y la India, y del nacimiento de Jesucristo. Él ansiaba unir Oriente con Occidente, un sueño que, pasados más de 2.200 años, no hemos logrado concretar.



El árabe y su camello, el sol y el horizonte como guías. IMAGEN: PEXELS / NOUREDDINE BELFETHI

Los “navegantes de inmensidades desérticas” entregaron sus conocimientos y experiencias a los “navegantes del mar”, y los grandes espacios vacíos fueron vencidos por el hombre a través de intereses, que fueron tanto comerciales como bélicos.

Los avances matemáticos y astronómicos necesarios para cruzar los desiertos y llegar a destino dieron inicio al pensamiento abstracto de la filosofía presocrática. En esto puedo mencionar a Thales de Mileto, el primer filósofo presocrático y creador de un teorema luego aprovechado en la geometría euclidiana, que perduró por miles de años. Además, sus adelantos astronómicos permitieron que los “kubernetes” que piloteaban naves en el Mediterráneo pudieran llegar a puerto luego de largas travesías. Los “navegantes de inmensidades desérticas” entregaron sus conocimientos y experiencias a los “navegantes del mar”, y los grandes espacios vacíos fueron vencidos por el hombre a través de intereses, que fueron tanto comerciales como bélicos.

Si imagináramos estar en el desierto y disponer de tres espejos, uno frontal y dos paralelos laterales, construidos en base a su misma arena como componente principal, podríamos tener una imagen frontal que nos muestre quiénes somos e infinitas laterales que nos darían la idea de estar en todas partes y en todos los tiempos. “Uno y el universo”, diría Ernesto Sábato (1948⁵). Yo y Dios en sendas imágenes. Pero la sensación, sin espejos, es que no somos nada ante la visión simultánea del desierto y las estrellas. Podemos ser infinito y cero, el Uno y el cero, alternativamente. Esto disuelve el “ser digital” de Nicholas Negroponte, basado en un silicio que también es arena y que reina en el Valle del Silicio (Silicon Valley) en EE.UU. de Norteamérica.

Los árabes, como todos los antiguos navegantes de inmensidades, además de astronomía y matemáticas, hicieron poesía. ¿De qué otra manera, que no fuera metafórica, podría ser expresada nuestra relación con la inmensidad? Alí Ahmad Said (según una traducción de María Luisa Prieto del árabe al castellano) expresó:

“El espacio es un límite que se debilita,
una ventana que se aleja,
y el día son hilos
que se cortan en mis pulmones
y cosen el cielo,
una piedra bajo mi cabeza,
todo cuanto he dicho de mi vida y de su muerte
se repite en su silencio”.

Nos remite al horizonte del desierto, siempre borroso e inalcanzable. Le pesan los días que el cielo incesantemente le marca, y el silencio reinante se nutre de todo lo que dijo sobre su vida y la muerte. Una vida y una muerte que sus arenas encierran. Sólo queda el silencio y el difuso horizonte. Esta es tan sólo una expresión poética de la vida del beduino o del Tuareg en el desierto, pero lleva tiempo lograr comprenderlos.

El marino siente y piensa lo mismo frente al mar: avanza siempre hacia el horizonte mirando la proa de su embarcación con la esperanza de intuir su futuro, un futuro de aire y sal que alimenta sus pulmones y sana sus heridas.

Los filósofos

Los históricos esfuerzos de los filósofos a través del tiempo tienen mucho que ver con esto: cuanto más sabio es un hombre, más sensación de ignorancia tiene.

No por nada los primeros filósofos, los presocráticos, fueron árabes y semitas que varios siglos antes de Cristo se ubicaron en polis costeras del Mediterráneo, donde se juntaban las inmensidades del desierto y el mar.

Fue así como uno de los filósofos presocráticos, Anaximandro de Mileto, resumió la naturaleza toda en la expresión en griego ático το ἀπειρον, “lo infinito, lo inmenso, lo que todo incluye, lo que todo gobierna” (Pabón S. De Urbina, 1967⁶). Otros lo hicieron con los cinco elementos: la tierra (Empédocles de Acragas), el agua (Tales de Mileto), el aire (Anaxímenes de Mileto), el fuego (Heráclito de Éfeso) y el éter (Anaxágoras de Clazomene y, luego, Aristóteles).

El desierto y el mar eran para ellos una continuidad infinita hacia horizontes que los unían con el cielo; el sol durante el día, y las estrellas durante la noche.

El primer filósofo propiamente griego de Atenas, Sócrates, conocido a través de los escritos de Platón, condensó su filosofía en las siguientes palabras: “Sólo sé que no se nada”. Por esta expresión fue reconocido por el oráculo de Delfos como “el más sabio de los hombres”. Me imagino a este gran filósofo antiguo parado en un desierto de ignorancia, mirando al horizonte de la verdad y tratando de alcanzarla. Tales impulsos le costaron la vida y, a partir de entonces, fueron demasiados los hombres que perdieron la vida en sus intentos de saber algo y huir de ese desierto de la ignorancia.

Lo expresado verbalmente por Sócrates también me lleva a considerar algo escrito muchos siglos después por John R. Pierce, en el prefacio de su obra *Ciencia, arte y comunicación* (1971⁷), titulado “En elogio de la ignorancia”. Dice allí lo siguiente: “El libro no eliminará la ignorancia del lector de ninguna manera. Espero que aumente su conciencia de lo que no sabe y de lo que no comprende; es decir que amplíe su ignorancia”. Los históricos esfuerzos de los filósofos a través del tiempo tienen mucho que ver con esto: cuanto más sabio es un hombre, más sensación de ignorancia tiene. La búsqueda de la verdad traza un horizonte de líneas abiertas al que todos ellos desean llegar, aunque saben que nunca lo lograrán. Al avanzar hacia él crecen sus ansias de alcanzarlo hasta que la muerte los sorprende, y deja de latir un corazón que alimentaba un cerebro privilegiado por sus insondables deseos de conocimiento y sabiduría. Esta es la razón por la cual incluyo a los filósofos entre los “navegantes



Fuente: *La Escuela de Atenas* de Rafael Sanzio (Galería Vaticana). En el centro de la escena, Platón apunta hacia arriba, hacia el Mundo de las Ideas, y Aristóteles, con su “Ética a Nicómaco” en la mano izquierda, le habla de las cuestiones terrenales de la *δoξα* (“el saber popular”). Allí están también Sócrates, Parménides y todos los filósofos antes mencionados. Todos ellos tuvieron grandes horizontes para un pensamiento sin límites y sintieron la nada en sus cuerpos.

de inmensidades”; el medio en el que se desplazan es el de la ignorancia y el horizonte es el de la verdad; su sed de conocimiento no tiene límites y su “camello” es la razón. Al igual que los otros navegantes, saben que nunca llegarán al horizonte de la verdad, pero siguen avanzando sobre la ignorancia y gracias a ella.

René Descartes usó la duda metódica para dar pasos firmes en ese ambiente esquivo de la ignorancia y, a partir del cogito “pienso, luego existo” (1945)⁸, llegó a conocimientos que aún hoy son válidos a través, del impulso que nos dio la modernidad.

Nuestro filósofo, Santiago Kovadloff (2009)⁹, escribió:

“Así como todos los océanos
 Son un solo océano, así también el hombre
 Y la Tierra son un solo ser. El destino de
 Uno es el del otro. La gracia de la Tierra
 Ha sido también la gracia del hombre.
 De igual modo, la desgracia de la Tierra
 Y su agonía son nuestra desgracia y agonía”.

Y con sus pensamientos, me hacen recordar algo que ya escribí hace años (Domínguez, 1996)¹⁰.

La búsqueda de la verdad traza un horizonte de líneas abiertas al que todos ellos desean llegar, aunque saben que nunca lo lograrán. Al avanzar hacia él crecen sus ansias de alcanzarlo hasta que la muerte los sorprende...

Los gauchos

El gaucho fue un navegante de las inmensidades de la pampa argentina, que, montado en su caballo, la recorrió sin los límites alambrados del progreso. Cuando este trajo los alambres para proteger las propiedades rurales su libertad se vio limitada. Esto fue algo que no pasó con sus primos hermanos, los árabes: no hay propiedades en el desierto salvo que abajo haya petróleo.

Decía José Hernández, en *Martín Fierro* (1967)¹¹, un libro que expresa las vivencias y sentimientos de los gauchos argentinos:

“Mi gloria es vivir tan libre
como el pájaro del cielo;
no hago nido en este suelo
ande hay tanto que sufrir,
y naides me ha de seguir
cuando yo remuento el vuelo”.

En épocas en que estábamos más preocupados por los ríos que por el mar, Estanislao del Campo, poeta gaucho, escribió, en su obra *Fausto* (1844)¹², las siguientes impresiones del gaucho Anastasio “El Pollo”:

“¿Sabe que es linda la mar?
- ¡La viera de mañanita
Cuando a gatas la puntita
¡Del sol comienza a asomar!
Usté ve venir a esa hora,
Roncando la marejada,
Y ve la espuma encrespada
Los colores de la aurora”.

Pero, como lo expresó Domingo Faustino Sarmiento, los gauchos tenían gran respeto por el mar. Él mismo pensaba que nuestra flota de guerra debía defender los ríos para evitar bloqueos como los que ya habían ocurrido. Luego, la evolución de la Marina de Guerra, a la que él mismo dio impulso, incursionó por los mares del sur en paralelo con la Campaña del Desierto del General Julio Argentino Roca y, al unir ambos desiertos, el pampeano patagónico con el marino austral, dio inicio al logro de que la Patagonia fuera argentina (Dominguez, 2012)⁴. Muchos de los flamantes marinos argentinos fueron gauchos que antes habían transitado las pampas y, algunos, habían captado su lindeza, como lo hizo Anastasio “El Pollo”.

Todo esto sirve de introducción a los siguientes navegantes tradicionales:

Muchos de los flamantes marinos argentinos fueron gauchos que antes habían transitado las pampas y, algunos, habían captado su lindeza, como lo hizo Anastasio “El Pollo”.

Gaucho argentino, orgulloso de su caballo y su apero. IMAGEN: PEXELS / MERVE SULTAN

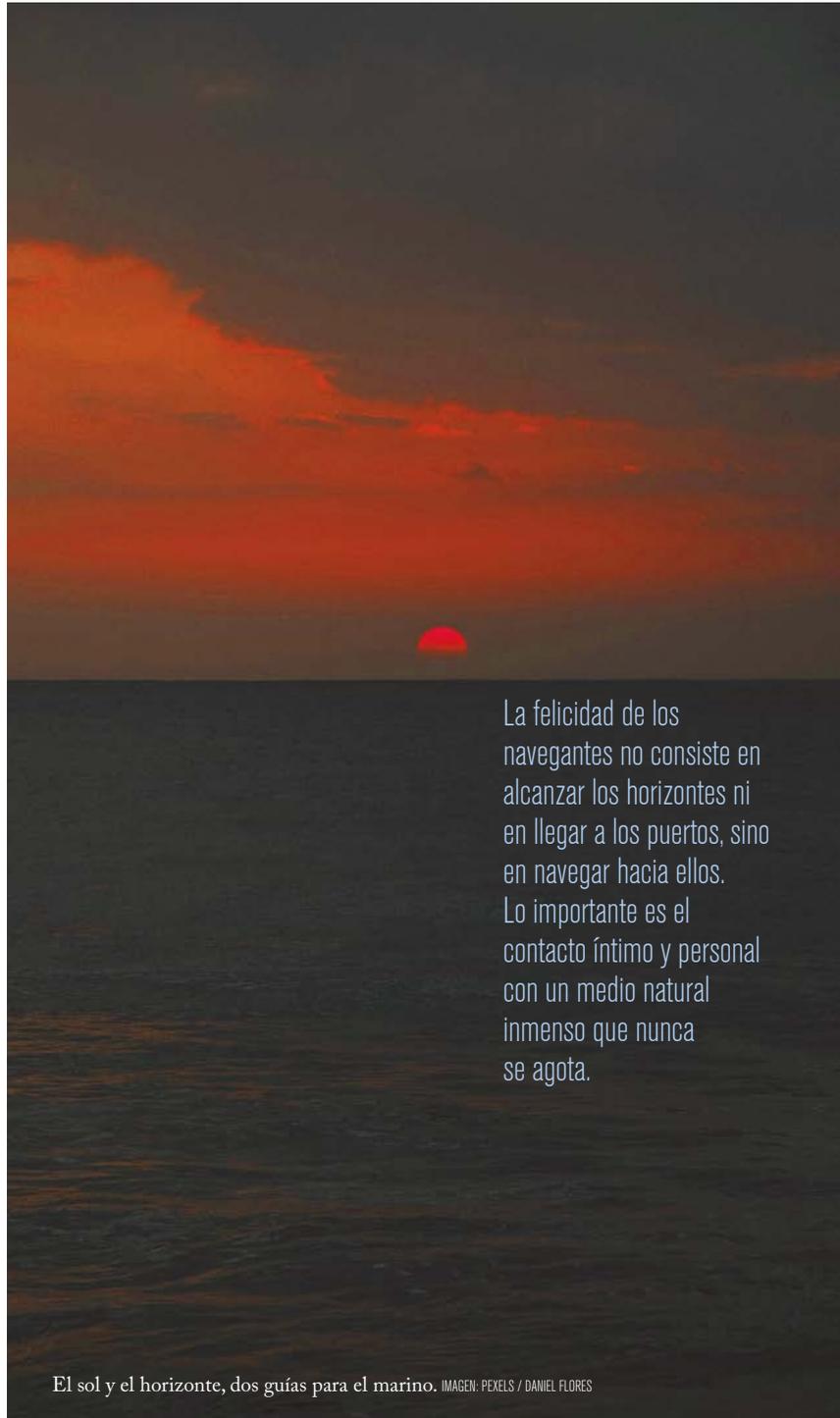
Los marinos

El verbo *navegar* se originó en el contacto del hombre con el mar en búsqueda de nuevos horizontes. Los horizontes nunca fueron alcanzados, y lo mismo pasa y pasará con los horizontes que buscan los nuevos navegantes. La felicidad de los navegantes no consiste en alcanzarlos ni en llegar a los puertos, sino en navegar hacia ellos. Lo importante es el contacto íntimo y personal con un medio natural inmenso que nunca se agota.

Los marinos siempre han querido saber con exactitud su posición en el mar, saber dónde están y, a partir de ello, saber dónde ir. El Sol, la Luna y las estrellas han sido sus aliados para resolver la cuestión junto con las matemáticas, la astronomía y los instrumentos, cada vez más precisos: el sextante y el cronómetro marino fueron determinantes. Luego hubo recursos electrónicos y, finalmente, satelitales, para resolver la cuestión.

Otro aspecto a considerar fue el de comunicarse con los afectos lejanos que quedaron en el puerto o en otros lugares del mundo. Los primeros esfuerzos del ingeniero Guillermo Marconi fueron orientados a comunicar a los navegantes entre sí y con los afectos lejanos en tierra. En esto, cabe recordar su influencia en el rescate de los naufragos del desastroso hundimiento del transatlántico *Titanic* (Reggini, 1998)¹³.

Pienso que todos los oficiales de marina, lectores de este Boletín del Centro Naval, tienen esto bien claro: son navegantes de inmensidades, aunque no se hallan percatado de ello, y comulgan con los sentimientos que me invaden e impulsan a escribir este artículo. Es a ellos a los que prioritariamente dedico este artículo, porque sé lo que vienen sufriendo y lo que han sufrido los que patrióticamente han combatido por nuestra independencia, libertad y el colonialismo aún vigente. No puedo olvidar en particular nuestra Revolución Libertadora, en la que combatí en el destructor ARA *Cervantes* (año 1955), siendo entonces cadete de 4º año de la Escuela Naval Militar, y el crucero ARA *General Belgrano*, que tripulé 12 años antes de su hundimiento, y, ya en el siglo XXI, el hundimiento del submarino ARA *San Juan*, que visité en el año 2004 con mis compañeros ya retirados, y otros compañeros y sus mujeres del Ejército y la Fuerza Aérea.



La felicidad de los navegantes no consiste en alcanzar los horizontes ni en llegar a los puertos, sino en navegar hacia ellos. Lo importante es el contacto íntimo y personal con un medio natural inmenso que nunca se agota.

El sol y el horizonte, dos guías para el marino. IMAGEN: PEXELS / DANIEL FLORES

Quizás sea la poesía la que pueda hacerlo mucho mejor, a través de lo expresado por el poeta Luis E. Prieto, desde la Playa de Barrosa, en Cádiz (España), quien escribió en el año 2000 lo siguiente:

“Cuando el sol
acaricia el horizonte de tu cuerpo
y la brisa se esconde
a dormir en la penumbra de las dunas,
poco antes de que lo oscuro
te acune y te proteja,
en el mágico intervalo de minutos
en que el día se viste
con el negro hondo de la noche,
entonces, mi mar, entonces,
me sobran las palabras
y me hago de espuma y de salitre...”

Los aviadores

A diferencia de los navegantes del desierto y del mar, sus experiencias en el aire son cortas de tiempo y eso hace que muchas veces no puedan disfrutar adecuadamente de la inmensidad. La gran cantidad de aparatos y controles que los rodean distraen su atención respecto a la enormidad que enfrentan desde sus cabinas de comando. Hay poco tiempo para la meditación y para dejarse llevar por el éxtasis...

Los aviadores, al igual que los submarinistas, navegan en tres dimensiones. Ellos ven el horizonte mucho más lejos, y hasta llegan a apreciar la curvatura de la Tierra. También su velocidad es muy superior que la de los móviles terrestres y de ello depende su sustentación en el aire. Ese aire que el hombre usa para respirar, pero que no puede usar para volar. En el mar, por lo menos, puede nadar por un tiempo.

En la medida que aumenta la altura, el aire se enrarece y falta la sustentación. Esto hace que las alturas alcanzables sean limitadas.

A diferencia de los navegantes del desierto y del mar, sus experiencias en el aire son cortas de tiempo y eso hace que muchas veces no puedan disfrutar adecuadamente de la inmensidad. La gran cantidad de aparatos y controles que los rodean distraen su atención respecto a la enormidad que enfrentan desde sus cabinas de comando. Hay poco tiempo para la meditación y para dejarse llevar por el éxtasis que sí prodigan el desierto y el mar en los largos tránsitos, sobre todo cuando son nocturnos. A veces el piloto automático les da más tiempo para sumirse en estas experiencias, pero siempre el sentido de la responsabilidad por sus pasajeros y el mismo avión que lo sustenta lo tienen presente.

Algunas frases de un ilustre navegante francés de las inmensidades del aire, Antoine de Saint-Exupéry (1900-1944), nos permiten introducirnos un poco en sus reflexiones de piloto y escritor, en relación con nuestro tema:

“El mundo entero se aparta cuando ve pasar a un hombre que sabe adónde va”.

“Lo que embellece al desierto es que en alguna parte esconde un pozo de agua”.

“Sólo se ve bien con el corazón; lo esencial es invisible para los ojos”.

“El hombre se descubre cuando se mide con un obstáculo”.

“Para ver claro basta con cambiar la dirección de la mirada”.

“El fracaso fortifica a los fuertes”

“Si al franquear una montaña en la dirección de una estrella, el viajero se deja absorber demasiado por los problemas de la escalada, se arriesga a olvidar cual es la estrella que lo guía”.

“La huida no ha llevado a nadie a ningún sitio”.

Todas estas frases nos revelan las inquietudes espirituales de un gran buscador de horizontes aéreos.

Los astronautas

No cabe duda de que las experiencias de los astronautas son muy especiales. Ellos, más que ver los horizontes de la Tierra, la han llegado a ver como otro astro en el universo, el cual pareciera ser su horizonte.

Sus velocidades son incomparables con las desplegadas en el ámbito de la Tierra y todo ello los ha llevado a expresarse de manera muy singular. Oportunamente se celebró el Día de la Tierra, recordando las frases que dijeron los astronautas al ver la Tierra desde el espacio:

- “Es el único color que puedes ver en el Espacio” - Bill Anders, Apollo 8;
- “A 360.000 km aprecias lo frágil que es...” - Jim Lovell, Apollo 8 y 13;
- “Una belleza tan pura que se me saltaron las lágrimas” - Anousheh Ansari, el turista espacial;
- “Ves lo fina y delicada que es la atmósfera que nos permite vivir” - John Glenn, primer astronauta norteamericano;
- “Por favor, cuidado de la nave espacial Tierra”, del astronauta Wally Schirra.



Antoine De Saint-Exupéry en su avión.



La Tierra en el horizonte de la Luna desde la singular visión de un astronauta. IMAGEN: NASA

Los astronautas vieron “nuestro todo”, que en realidad es de la naturaleza terrestre, y no me cabe duda de que se sintieron como algo muy pequeño frente a tal inmensidad.

Ellos vieron “nuestro todo”, que en realidad es de la naturaleza terrestre, y no me cabe duda de que se sintieron como algo muy pequeño frente a tal inmensidad. Carl Sagan, que trató a la Tierra como un “punto azul pálido” (Sagan, 1994)¹⁴, podría haber dicho que ellos y sus naves espaciales no fueron más que algo mucho más diminuto que un punto orbitando alrededor de otro punto. Esta es la realidad del hombre en un espacio ultraterrestre que vanidosamente pretendemos considerar como de “Patrimonio Común de la Humanidad” (Domínguez, 2014)¹⁵.

Los cibernautas

Son los que navegan más rápido, pero no pueden mirar al costado, sino sólo a su destino.

Carlos Guyot, en un corto artículo curiosamente titulado “Aprender a aprender en un océano de data” (2012)¹⁶, nos dice que el “tsunami de los datos”, según IBM, consiste en que cada día generamos 2,5 quintillones (un uno seguido de 30 ceros) de bytes. Los que cada uno de nosotros genera, alguno los registra y los guarda. Es así como el 90% de los datos generados en el mundo lo fueron en los últimos 24 meses y así siguiendo...

En otro artículo, “Internet será tres veces más rápido”, José Cretaz (2012)¹⁷ nos extiende un espectro de capacidades de memoria que va de 1 kilobyte (10 bytes)³ hasta 1 zettabyte (10 bytes)²¹, apuntando a yottabytes (10 bytes)²⁴ y pasando por los más conocidos, megabyte, gigabyte y terabyte, y nos promete velocidades de 8 megabytes por segundo para la navegación en Internet del año 2016. Evidentemente, estamos y estaremos cada vez más implosionados de datos y seremos cada vez más incapaces de asimilarlos.

Su selección nos sumirá en un espacio de ignorancia cada vez más profundo, y será necesario, más que nunca, que alguien piense en nuestro futuro con amplitud de miras. En cualquier navegación, cuando se va muy rápido, se hace preciso tener muy claro los rumbos a adoptar y, sobre todo, cuál es el puerto de llegada.

Así se emprende y desarrolla la navegación de los cibernautas, en un eterno “tsunami de datos”, que ni siquiera los moja, pero que los desconcierta. Entre tales volúmenes de bytes buscan sólo unos cuantos, y lo maravilloso es que los encuentran. Así están informados de algo que pasó y pueden incluir esa información en un conocimiento creciente, o sólo interesarse en acumularla por un instante, o algo más, en el tiempo. Luego, se empeñan tan sólo en actualizarla de la misma manera y sin dar un sentido a tamaña “navegación” en tan grande “océano”.

Desde un punto de vista ético, sus “puertos” pueden ser buenos o malos, constructivos o destructivos, etc. Pueden aportar información con fines estéticos e imaginativos, o ser parte de algo totalmente alejado de tales fines. En general, podemos decir que tal navegación, por un mundo virtual y fácilmente manipulable, los puede conducir al enriquecimiento o a la perversión del mundo real que los rodea. Esto ya no será fácilmente modificable; aparecerá una valla difícilmente superable entre el mundo real y el virtual del ciberespacio.

Todos los navegantes de inmensidades han deseado llegar a “puerto”. El problema está en cuál es la categoría del puerto al que arriban y en la velocidad con que lo hacen.

En la descripción histórica que he encarado, se han incrementado tanto los abanicos de opciones “portuarias” como lo han hecho las velocidades de arribo. Los marinos sabemos que todo esto hay que seleccionarlo adecuadamente para ajustar la derrota y los correspondientes rumbos para no hundirnos, al chocar con un muelle real o una piedra, o quedar atrapados en una varadura. Los algoritmos son apetecibles (Harari, 2016)¹⁸, pero nunca podrán

Todos los navegantes de inmensidades han deseado llegar a “puerto”.

El problema está en cuál es la categoría del puerto al que arriban y en la velocidad con que lo hacen.

ocupar nuestro lugar en el mundo. La realidad no es manipulable con botones: los famosos “modelos” de computación con los que se quiere representar la realidad natural y social no son más que expresiones de un mundo virtual, parecido al mundo de las ideas platónico o a las veleidades políticas de todo nivel. Platón decía que el mundo real era una mala copia de su mundo ideal, y ello llevó a múltiples desajustes durante la Edad Media temprana (como la disputa por “los universales”), hasta que en el siglo XIII se impuso la filosofía aristotélica, y se dio cabida a las universidades y a la ciencia moderna.

Algunas expresiones de cibernautas que no se dieron a conocer versan así:

“Cibernautas: navegáis por el espacio interactivo, pero no olvidéis que además de ser virtuales, somos seres humanos” (autor anónimo).

“Los cibernautas realizan los viajes más solitarios, con la falsa esperanza de encontrar una tripulación” (autor anónimo).

“Los viajes más solitarios son realizados por los cibernautas” (autor anónimo).

Así se concibieron las llamadas “42 frases típicas de los cibernautas”; las originaron algunos de ellos que se han sentido solos en el ciberespacio y no han querido enemistarse con sus colegas. Si bien la cibernautica ha permitido avanzar hacia el desiderátum de las telecomunicaciones que, en una acepción libre, expresa que es la posibilidad de que cualquier ser humano ubicado en cualquier lugar pueda telecomunicarse casi instantáneamente con otro ubicado en otro sitio, el problema es que el desiderátum de la comunicación nunca podrá ser alcanzado de la misma manera, y ello es tan humano como limitativo. Plantea la diferencia entre la telecomunicación, mediada por máquinas, respecto a la comunicación humana, que es directa y natural. Esto tiene que ver con la inalcanzable globalización que muchos dan por hecha, pero que nunca llegará a producirse completamente. Mejor que así sea luego de la “globalización” del COVID-19, empleando los buques y aviones que usamos para “globalizarnos”.

Pero debemos admitir que el tsunami de información que permanentemente afrontan los cibernautas muchas veces es motivado por el amor, y este sentimiento es tan fuerte que no hay distancias, velocidades o inclemencias marinas o aéreas que los intimiden.

Si queremos sobrevivir en esta Tierra debemos admitir que somos naturales, y que debemos cumplir con las limitaciones que la naturaleza nos impone, junto con las leyes que una legislación global debiera imponer a los “ciudadanos del mundo”.

Conclusiones

Salvo el caso de los filósofos, que usaron la tecnología sólo para pensarla, el devenir histórico de los navegantes de inmensidades estuvo signado por un uso creciente de recursos, primero animales y luego tecnológicos.

Las expresiones de las experiencias vividas también vinieron cambiando de un lenguaje poético, enriquecido con imágenes y metáforas, hacia otro propio de una prosa sujeta a las normas del lenguaje, según las cuales debe haber cierta lógica en la estructura gramatical de las oraciones, y las imágenes y metáforas usadas pierden intensidad poética por ser necesario que sean más evidentes dentro del contexto.

La “navegación” de los árabes en sus camellos, y de los gauchos en sus caballos, es servida por el impulso natural de los seres vivos que se desplazan. La navegación de los mari-

Debemos admitir que el tsunami de información que permanentemente afrontan los cibernautas muchas veces es motivado por el amor, y este sentimiento es tan fuerte que no hay distancias, velocidades o inclemencias marinas o aéreas que los intimiden.

nos, aviadores y astronautas se hace gracias a una “caparazón tecnológica” (Domínguez, 1990)¹⁹, que consiste en una máquina que cubre y protege al hombre, a la vez que lo va apartando crecientemente del medio natural que los envuelve. Los recursos tecnológicos y las velocidades alcanzadas pueden ahogar las sensaciones, percepciones directas y la inspiración poética que ellas suelen engendrar en los espíritus artísticos, y lo espiritual se va muriendo en aras de lo tecnológico. Las musas se mueren y se apela a recursos metatécnicos (Vallanilla, 1993²⁰ y Domínguez y Bloch, 2010²¹), que amplían tanto nuestro mundo que nuestros sentidos se ven rebasados y condicionados por teorías científicas y tecnologías que bullen en nuestros cerebros. Todo eso tiene poco de poético y es así como los espíritus sensibles, de estos tres tipos de navegantes, recurren cada vez más a la prosa antes que a la poesía, y usan términos propios de las ciencias y tecnologías para expresarse. Lo humano queda encapsulado en su correspondiente “caparazón tecnológica”. En esto, como en todo, hay honrosas excepciones.

El desiderátum de este cambio lo hemos producido los cibernautas por el simple hecho que ya estamos totalmente fuera de la naturaleza, y nos desplazamos a tal velocidad, por el ciberespacio, que ya no sabemos ni donde estamos ni para que nos estamos comunicando. Las nociones del espacio geográfico y del tiempo se diluyen en velocidades que exceden nuestras capacidades perceptivas y, muchas veces, cognitivas. La naturaleza que vemos en nuestras pantallas aparece como algo totalmente irreal y manipulable. La poesía, si bien puede ser consultada, se ausenta de los espíritus y la prosa se simplifica e inunda de una jerga que atenta directamente contra la sensibilidad y la comprensión humana.

Los árabes y sus camellos usan y usaron aproximaciones astronómicas y matemáticas para orientarse en el desierto, pero son las capacidades de ubicación y desplazamiento de sus camellos los que, aparte de sus capacidades personales, les permiten y permitieron encontrar siempre el camino. En esto no hubo tormentas de arena y otros cambios naturales que pudieran afectar su sentido de orientación. Algo parecido ha sucedido con los gauchos y sus caballos.

Los marinos fuimos incorporando más tecnología, observaciones astronómicas y conocimientos matemáticos más amplios para resolver nuestros problemas. La cuestión de la longitud geográfica estaba ligada a un conocimiento del tiempo con una precisión que costó mucho alcanzar a través de cronómetros marinos confiables. Los sentidos de orientación naturales propios no pudieron conjugarse con los de su medio de transporte; las embarcaciones, los barcos y los buques ya no fueron recursos naturales con capacidad de orientación propia, sino recursos tecnológicos producidos por las ingenierías naval, mecánica, eléctrica y electrónica de complejidades crecientes.

Los aviadores siempre estuvieron más jugados por la tecnología aeronáutica; el volar es algo distinto que el flotar, el hombre puede flotar, pero no volar de por sí. De todas maneras, tanto el mar como el aire son medios naturales bastante impredecibles, y en esto se diferencian del desierto. El aviador agrega una tercera dimensión que, en algunos casos, le resulta fatal.

Los astronautas aparecen como totalmente jugados en manos de la tecnología espacial y la complejidad de las naves espaciales, y su control es tal que muchos aspectos de su navegación ya no dependen de ellos, sino de recursos externos operados desde centros espaciales. Las velocidades y los tiempos puestos en juego requieren de una precisión antes desconocida para poder operar según las leyes de la dinámica, la electrónica y la termodinámica a carta cabal. Pequeños desajustes pueden atentar contra su vida, y la corta historia espacial tiene muchos ejemplos al respecto.

Los cibernautas ya dependen casi totalmente de la tecnología. La electrónica, la computación digital, la telemática, la geomática y muchas otras disciplinas, ampliamente relacionadas

La “navegación” de los árabes en sus camellos, y de los gauchos en sus caballos, es servida por el impulso natural de los seres vivos que se desplazan. La navegación de los marinos, aviadores y astronautas se hace gracias a una “caparazón tecnológica” que consiste en una máquina que cubre y protege al hombre, a la vez que lo va apartando crecientemente del medio natural que los envuelve.

entre sí, los sumen en un mundo virtual del cual ya es bastante difícil salir. La cibernautica es como una droga que a veces se la consume para huir de la realidad cruel del mundo actual.

Como vemos, los navegantes de inmensidades vienen pasando desde ámbitos puramente naturales a otros virtuales; de lo analógico natural a lo digital virtual, del ser analógico al ser virtual, del mundo real aristotélico al virtual del mundo de las ideas platónico.

Todos estos navegantes y habitantes de las inmensidades, de alguna manera, lograron conjugar en sí mismos el todo que enfrentaban con la nada que se sentían ser en el mundo. Esa era y es su imagen del mundo dentro de su inmensa variedad de formas individuales que tienen tales imágenes. En definitiva, un punto en el universo de todos los puntos: el infinito y el cero; el Uno de Parménides (Kirk y Raven, 1981)²² y la nada de los nihilistas (Massuh, 1976)²³. No por nada fueron los árabes los que tomaron el cero, concebido por los indios (de la India), para su sistema decimal, a diferencia del sistema numérico romano que contaba a partir del uno. Al cumplirse los 2.000 años de la era cristiana, nos preguntábamos si había que esperar un año más para festejar el año 2000 porque supuestamente se le había asignado el “I” romano al nacer.

El mundo digital de infinitos ceros y unos del “ser digital” de Nicholas Negroponte (1995)²⁴ se disolvió, ya en el pasado, en los pies clavados en la arena del desierto de los tuaregs. Todos los navegantes de inmensidades vieron y verán los grises y todos los colores; respiraron y respirarán como los dioses, el éter de la inmensidad, y murieron y morirán mezclando sus cenizas entre el polvo cósmico. Ellos conjugan el ser con el deber ser y viven en un escenario que es la belleza en sí. Viven en un amplísimo lugar en que la metafísica, la ética y la estética se unifican en una única verdad. Su reflexión es la de toda la filosofía porque, aún sin quererlo, conviven con la verdad.

Su vida, como todo lo efímero, navega por el río de Heráclito (Kirk y Raven, 1981)²⁵, cambia permanentemente como el río y también lo hace el que lo navega, hasta que la aceleración de los tiempos los corrompe y disgrega en los vórtices de las mismas aguas que le permitieron la vida. Pero esa vida es sólo la biológica, no así la espiritual que los trasciende.

Hay algo en todo esto que esconde la clave de la infinitud que los navegantes de inmensidades logran presentir. Hay horizontes que nadie logra traspasar para ver que hay más allá. Son líneas abiertas y difusas que escapan a la geometría y a la razón: son cuadros sin marco que ningún pintor pudo ni podrá pintar, universos que ningún escritor logrará describir nunca, ni con sus mejores metáforas. Parece que se oye una música de esferas celestes que ningún músico podrá interpretar...

La imagen de Dios o de la naturaleza surge por detrás de los horizontes, y muchos navegantes de inmensidades se arrodillan y rezan con la esperanza de seguir viviendo en el más allá de un horizonte que nunca alcanzaron y en el que, de seguro, serán arrastradas las cenizas de sus cuerpos por el río de un Heráclito que, no por nada, llamaron “el Oscuro”.

Estas incursiones cada vez más amplias nos crean la ilusión de llegar a los límites del universo, al horizonte de todos nuestros horizontes, que contiene un todo equilibrado y limitado, según Albert Einstein, que nos plantea otra pregunta sobre el más allá del mismo universo. Son la ciencia y la tecnología las que nos han permitido avanzar hacia lo infinitamente grande, hacia la inmensidad, y en un camino que parece no tener retorno, como lo marcan los telescopios y el tiempo.

Simultáneamente, hemos avanzado hacia lo infinitamente pequeño tras la luz y la visión de los microscopios, y esto nos plantea otra “navegación hacia las inmensidades de universos cada vez más pequeños”, en los que la biología, la ingeniería genética, la nanotecnología, etc.,

Todos los navegantes de inmensidades vieron y verán los grises y todos los colores; respiraron y respirarán como los dioses, el éter de la inmensidad, y murieron y morirán mezclando sus cenizas entre el polvo cósmico.

y la misma filosofía, buscan otros nuevos horizontes. Esto no lo trato aquí y quizás lo haga en un escrito posterior.

Pero ocurre que las navegaciones a las grandes y las pequeñas inmensidades nos han permitido abrir las puertas de una naturaleza que se nos muestra como infinitamente compleja y desordenada. Nuestras pretensiones de orden se ahogan en imprevistas manifestaciones de un caos que se debate entre el orden y el puro azar. Para esta nueva investigación, Joel De Rosnay (1977)²⁶ nos sugiere el macroscopio, un raro instrumento para hurgar en la complejidad. Surgen así las ciencias y las tecnologías que pretenden ordenar la complejidad del mundo: la sistémica, la cibernética, la teoría del caos, los fractales, la nanotecnología, etc.

La dimensión tiempo, esa cuarta dimensión que tiene que ver ni con las tres infinitudes antes marcadas (de lo grande, lo pequeño y lo complejo), la tenemos siempre presente, porque pone frente a nosotros la inexorabilidad de la muerte y la remembranza del pasado que fue. Influye en todo espacio, desde el año luz hasta el ángstrom (A°), y más allá y más acá, mediante la arbitrariedad de los millones de años y el picosegundo (10^{-12} de segundo). Esta dimensión tiene que ver con otra de las ciencias de la complejidad: la prospectiva (François, 1992)²⁷. Según esta nueva ciencia, que tiene más de arte que de ciencia, debemos tener una actitud proactiva. Esto no significa sólo tomar la iniciativa, sino asumir la responsabilidad de hacer que las cosas sucedan; decidir en cada momento lo que queremos hacer y cómo lo vamos a hacer, y asumir las consecuencias futuras de lo hecho. Debemos hacerlo desde cada presente para construir el futuro de manera adecuada. Para esto, no podemos tener un objetivo que sea propio de una actitud moderna antropocéntrica, sino que deberá responder a una actitud biocéntrica, en la que todas las formas de vida del planeta sean tenidas en cuenta, incluyendo, por supuesto, la humana (Domínguez, 1996)¹⁰.

El verdadero navegante encuentra su satisfacción en apuntar hacia horizontes que sabe que no puede alcanzar; es así como siempre desea seguir navegando hacia ellos sin parar. Lo suyo no es llegar a un puerto, sino disfrutar de la navegación, ser feliz navegando.

El problema general radica en hasta donde pensamos llegar con nuestra indagación sobre el mundo en que vivimos y sobre nosotros mismos. En esto es la filosofía, la religión y la sistémica junto con sus historias las que tienen la palabra. En particular, es la antropología filosófica la que investiga sobre nuestro ser en el mundo a partir de “El puesto del hombre en el cosmos”, de Max Scheller (1943)³. Platón marcó el camino de lo infinitamente grande y Aristóteles el de lo infinitamente pequeño (ver el cuadro de Rafael Sanzio *La Escuela de Atenas*, de la Galería Vaticana, en el que Platón apunta hacia el cielo y Aristóteles lo hace hacia la Tierra), y muchos filósofos posteriores reflexionaron sobre la complejidad creciente del mundo en que vivimos y, entre ellos, fue Scheller el que se preguntó “¿qué haremos ante un todo ordenado?”. La cuestión radica ahora en ¿qué haremos ante un todo desordenado que pretendimos ordenar? Se trata de otra antropología filosófica a desarrollar, y que debe partir de la base de que la naturaleza es desordenada, y que no podemos hacer otra cosa que aceptarla tal cual es, porque no hay duda de que somos parte de ella: los navegantes de inmensidades siempre lo han afirmado.

Quizás a algunos lectores les habrá quedado un punto sin aclarar: el de la definición de lo que son los “navegantes de inmensidades”. En principio, debo decir que son múltiples las inmensidades a las que el hombre puede aspirar a alcanzar, entre ellas, puedo mencionar las siguientes: sabiduría, conocimiento, poder, dinero, posición social, triunfo profesional, etc. Cualquiera de ellas es un puerto de llegada y una satisfacción personal, pero cualquier persona que pueda ser un navegante en sentido amplio se preguntaría: ¿y después qué? El verdadero navegante encuentra su satisfacción en apuntar hacia horizontes que sabe que no puede alcanzar; es así como siempre desea seguir navegando hacia ellos sin parar. Lo suyo no es llegar a un puerto, sino disfrutar de la navegación, ser feliz navegando.

Alguien podrá decir que eso a nadie lo satisface, sino que el verdadero interés humano está en alcanzar una determinada posición en la vida. Se equivoca: por suerte, hay seres humanos que son auténticos navegantes de inmensidades, y no me caben dudas de que la sociedad los

necesita, pues son los que siempre tienen proyectos y que no aceptan la posición de *dasein*, de estar “yecto” en el mundo, lo que nos informa la sabiduría de Martin Heidegger en su relación con el hombre común (1977)²⁸. Es así como los “navegantes de inmensidades” son tan ilimitados e indefinibles como los horizontes que persiguen; siempre les preocupa el futuro que tratan de construir y que no saben cómo resultará su obra, aunque piensan que debe ser buena para la humanidad de la cual están investidos.

Llegados a este punto, puedo arriesgar una definición brumosa que sería la siguiente: “es navegante de inmensidades quien puede imaginar el todo y la nada al verse en presencia de un escenario portentoso e incommensurable”.

Seguiremos pues escribiendo poesía y filosofía, buscando en el arte y la reflexión las claves de un mundo que se nos escapa, a través de las ideas que tenemos de Dios y de nosotros mismos. ■

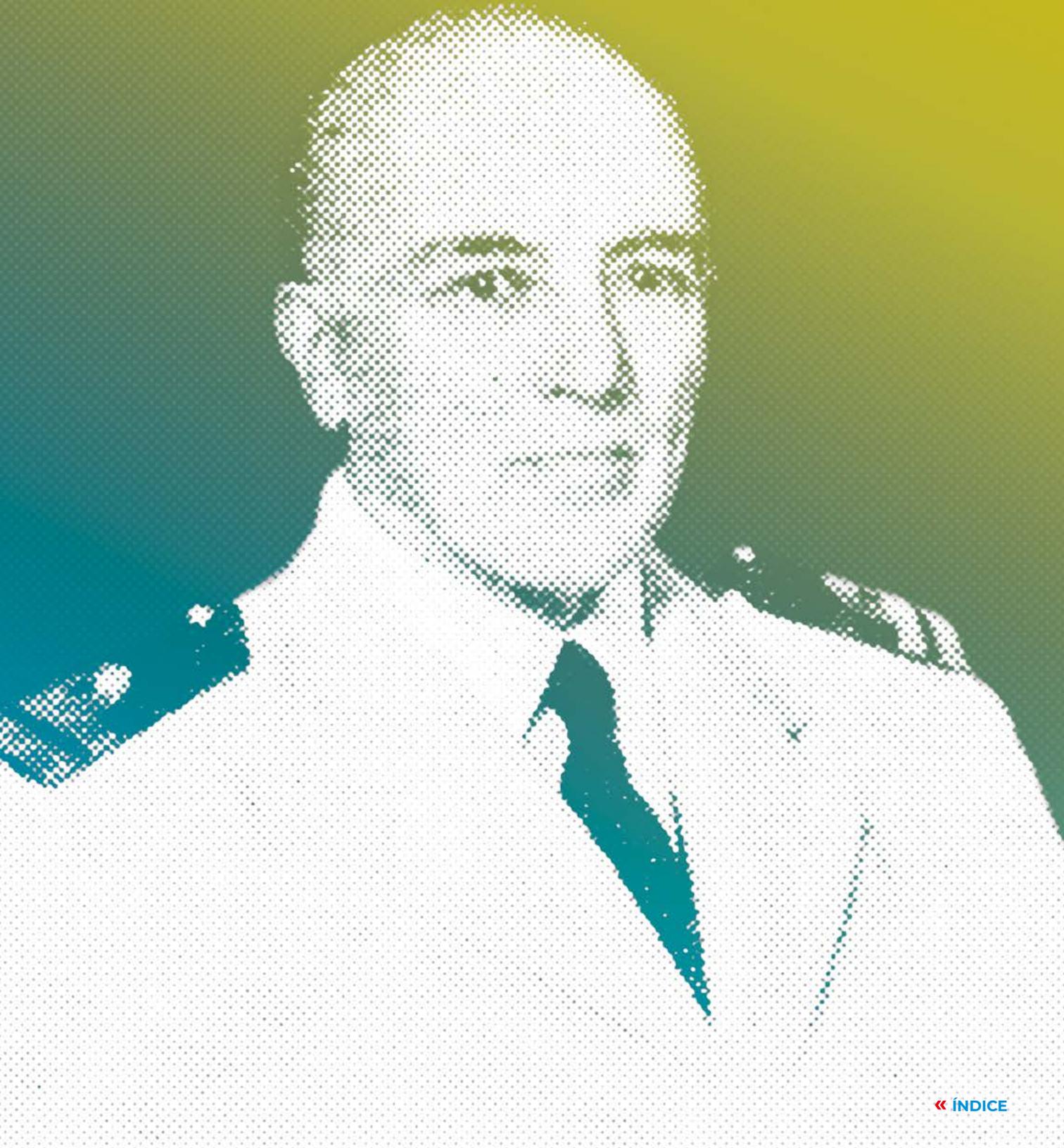
BIBLIOGRAFÍA

- (1) Wade, N. (2008). *Before the dawn*. Nueva York, EE. UU.: Penguin Random House.
- (2) Domínguez, N. A. (2008). Comentario del libro: *Before the dawn*. *Boletín del Centro Naval*, N° 820.
- (3) Scheller, M. (1943). *El puesto del hombre en el cosmos*. Buenos Aires, Argentina: Losada.
- (4) Domínguez, N. A. (2012). *Sarmiento, los ríos y el mar argentinos*. Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.
- (5) Sábato, E. (1948). *Uno y el universo* (2^{da} ed.). Buenos Aires, Argentina: Sudamericana.
- (6) Pabón, S. De Urbina, J. M. (1967). *VOX: Diccionario Manual Griego-Español*. Barcelona, España: Editorial Biblograf S. A.
- (7) Pierce, J. R. (1971). *Ciencia, arte y comunicación*. Buenos Aires, Argentina: EUDEBA.
- (8) Descartes, R. (1945). *Obras filosóficas*. Buenos Aires, Argentina: El Ateneo.
- (9) Kovadloff, S. y Lichter, A. (2009). *Un manifiesto por la vida del mar*, ilustrado por Liniers (1^{era} ed.). Buenos Aires, Argentina: El Ateneo.
- (10) Domínguez, N. A. (1996). *Hacia un pensamiento ecológicamente sustentable*. Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.
- (11) Hernández, J. (1969). *Martín Fierro*. Buenos Aires, Argentina: Cultural Argentina S. A.
- (12) Del Campo, E. (1844). *Impresiones del gaucho Anastasio El Pollo*. Buenos Aires, Argentina: Publicación en favor de los hospitales militares.
- (13) Reggini, H. (1998). *Los caminos de la palabra. Las telecomunicaciones de Morse a Internet*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Galápagos.
- (14) Sagan, D. (1994). *Un punto azul pálido. Una visión del futuro humano en el espacio*. Barcelona, España: Planeta.
- (15) Domínguez, N. A. (2014). *Por una civilización ecoética*. Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.
- (16) Guyot, C. (27 de mayo de 2012). Aprender a aprender en un océano de data. *La Nación*. Buenos Aires, Argentina.
- (17) Cretaz, J. (31 de mayo de 2012). Internet será tres veces más rápida. *La Nación*. Buenos Aires, Argentina.
- (18) Harari, Y. N. (2016). *Homo Deus. Breve historia del mañana*. Barcelona, España: Penguin Random House.
- (19) Domínguez, N. A. (1990). *Satélites Tomo 1: 1^{ra} etapa tecnológica naval y su incidencia en la Guerra de Malvinas*. Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.
- (20) Mainz Vallerilla, E. (1993). *Fundamentos de la meta-técnica* (1^{era} ed.). Barcelona, España: Gedisa.
- (21) Domínguez, N. A. y Bloch, R. (2010). *Una imagen espacio-política del mundo*. Colaboración de M. J. Espona y F. J. Ohanessian (1^{era} ed.). Buenos Aires, Argentina: Dunken.
- (22) Kirk, G. S. y Raven, J. E. (1981). *Los filósofos presocráticos* (1^{era} ed.) (3^{ra} reimp.). Madrid, España: Gredos, Biblioteca Hispánica de Filosofía.
- (23) Massuh, V. (1976). *Nihilismo y experiencia extrema*. Buenos Aires, Argentina: Sudamericana.
- (24) Negroponte, N. (1995). *Ser digital*. Traducción de Dorotea Plaking. Buenos Aires, Argentina: Atlántida.
- (25) *Op. cit.* (21)
- (26) De Rosnay, J. (1977). *El macroscopio. Hacia una visión global*. Madrid, España: Editorial AC.
- (27) François, C. (1992). *Diccionario de Teoría General de Sistemas y Cibernética, Conceptos y Términos*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones GESI y Asociación Argentina de Teoría General de Sistemas y Cibernética (División argentina de la International Society for the Systems Sciences).
- (28) Heidegger, M. (1977). *El ser y el tiempo* (párr. 35-40). Ciudad de México, México: Fondo de Cultura Económica.

Es navegante de inmensidades quien puede imaginar el todo y la nada al verse en presencia de un escenario portentoso e incommensurable.

FAUSTO DELGADO

Señor Luis A. Merlo Flores



Tendría unos nueve años cuando iba tan feliz por la acera de la calle Florida caminando de la mano de mi padre. Nos dirigíamos hacia la Dirección General del Personal Naval —que se encontraba en la esquina de Florida y Viamonte— donde era el jefe.

El hecho es que yo iba muy distraído con todo lo que sucedía a mi alrededor cuando mi padre se detuvo de pronto, y debió de haberme dado un tirón de la mano para que yo hiciera lo mismo.

Había visto a una persona que venía por la misma acera caminando en sentido contrario, a quien saludó con gran deferencia. Se trataba de un hombre más bien menudo, de mayor edad que mi padre, y me pareció que tenía gran placer de encontrarse con él.

Se pusieron a charlar, y yo me desentendí de ambos y me concentré en observar al resto de los transeúntes. Luego, me arrepentí de mi desatención, porque si hubiera sabido quién era dicho señor, lo hubiera mirado con detenimiento y hubiera prestado atención a sus palabras.

De cualquier manera, ambos estuvieron un buen rato hablando, lo suficientemente largo para que me cansara de observar pasantes y deseara continuar con nuestro camino.

Al cabo de un buen rato, se despidieron. Mi padre y yo reanudamos nuestro camino, y su amigo siguió en sentido contrario. En cuanto nos alejamos lo suficiente, mi padre se inclinó y me preguntó: «¿Has entendido bien de quién se trataba?», a lo cual no pude menos que responderle que no tenía la menor idea.

Con un tono en el que se vislumbraba su admiración y respeto por el personaje, me dijo: «Ese señor que acabas de ver es Fausto Delgado». Efectivamente, algo había yo escuchado sobre Fausto Delgado y, al enterarme que de él se trataba, volví la cabeza para ver si aún podía verlo, pero desgraciadamente ya se había alejado.

Insté a mi padre a que me hablara sobre Fausto Delgado, pero poco pudo decirme, porque ya casi estábamos en la Dirección del Personal, donde debió entretenerse con otros temas.

Sin embargo, al liberarse de su trabajo, me dijo: «Ahí donde lo ves, es posiblemente el hombre más condecorado en el ámbito internacional por salvatajes en alta mar». Y agregó: «Muchos países le han otorgado su público reconocimiento por acciones donde él ha salvado muchas vidas a riesgo de la suya»;

«En la actualidad, ya hace años que se encuentra retirado de la Marina, pero es una auténtica leyenda viva para todos quienes lo hemos conocido»; «Fausto Delgado ya era teniente de fragata cuando yo egresé como guardiamarina en 1916. Calculo que me debe llevar unos diez años»; «Estoy convencido de que es el hombre con más coraje que jamás haya conocido»;

El Señor Luis Arturo Merlo Flores pasó la mayor parte de su niñez en Puerto Belgrano. Estuvo en la Escuela Naval Militar desde 1945 hasta 1949.

Estudió en la George Washington University (EE. UU. 1949-1951), es Ingeniero Civil de la UBA (1951-1957) y Oficial de la reserva aeronaval (Instr. Tte. Urtubey, 1954), Columbia University postgrado (EE. UU., 1957).

Se desempeñó como Ammann&Whitney Design Engineer (NYC, 1957-1958), Caterpillar Tractor Co. Service Engineer (1958-1961), Galion Iron Works International Marketing Manager (1962-1965), Allis Chalmers Marketing Manager Western Europe and Africa (1965-1977), Presidente Grove Cranes International Bruselas (1977-1980), VP automóviles Fiat Concord BAires (1980-1981), Consultor de empresas y aprendiz de escritor.

sus hazañas son realmente increíbles y fueron llevadas a cabo en el Atlántico Sur, es decir, en el mar más violento y peligroso que existe en la Tierra».

Pasaron muchos años desde aquel encuentro casual hasta que conocí algunos fragmentos de la historia de Fausto Delgado.

Por alguna razón, mi padre, que había pasado veinte años de su vida en los mares del sur, rara vez contaba sus inevitables aventuras y las anécdotas de esa vida en la frontera del mundo. Incluso en su libro *Lobos de Mar* se le quedaron en el tintero la mayoría de sus hazañas.

En ese encuentro casual, Fausto Delgado le habló de sus penurias económicas, ya que, con la inflación, su pensión de la Marina apenas le alcanzaba para comer y no muy bien.

Para mi padre, era inadmisibles que uno de los grandes héroes de la Marina tuviera problemas económicos, de manera que, ese mismo día del encuentro, en cuanto llegó a su oficina, emitió un nombramiento de Inspector General de Faros a nombre de Fausto Delgado. Con ese cargo, dispondría de un ingreso más que suficiente para vivir decentemente.

Pasaron unos años; mi padre ya era capitán de navío antiguo y postulado para ascender a contraalmirante cuando se enteró de que la Marina había despedido a Fausto Delgado. Furioso, fue inmediatamente a ver al nuevo Jefe de Personal y lo increpó porque se habían atrevido a dar de baja a Fausto Delgado.

El Jefe le dijo: «La razón primordial es que, desde que usted lo nombró, no inspeccionó ningún faro». Papá, indignado, le contestó: «Yo no lo nombré para que inspeccionara ningún faro, sino porque es inadmisibles que un hombre como él esté pasando apuros».

El Jefe le respondió: «Comprendo su parecer, yo también lo admiro, pero la orden viene del Ministro de Marina, y no puedo hacer nada».

Mi padre dejó la Dirección del Personal y fue directamente al Ministerio donde, aunque no tenía cita previa, fue recibido en seguida por el Ministro. Cuando le informó la razón de su visita, el Ministro le repitió lo que ya le había dicho el Jefe del Personal Naval: que el Tte. Delgado no había visitado ni un solo faro.

Entonces, mi padre, en ese momento capitán de navío, le contestó: «Fausto Delgado es una leyenda viva en la Marina, y cualquier otro puede inspeccionar los faros. Cuando lo nombré, no esperaba que visitara ningún faro. La Marina no puede permitirse que un hombre de su envergadura se encuentre pasando penurias económicas. Señor Ministro, si no reintegra a Fausto Delgado a su cargo, ya puede darme de baja a mí también».

Fausto Delgado retomó su cargo y pudo vivir tranquilo el resto de su vida.

Cuando años después del episodio de la calle Florida me interesé por conocer algo más sobre Fausto Delgado, contacté a la Base de Ushuaia para preguntar sobre él, pero había pasado mucho tiempo, y no pudieron ayudarme.

Sin duda, fue un personaje con un inmenso coraje. Estuvo varios años destinado en Ushuaia, en aquella época, una de las zonas marítimas con mayor número de naufragios.

En una ocasión, recibió en la Base la llamada de socorro de un barco de pesca que se iba a pique al otro lado del Canal de Beagle, y los pescadores estaban tratando de refugiarse en unas rocas, pero no habían podido ponerse su ropa contra el frío extremo y necesitaban que los rescatasen.

Sin duda, fue un personaje con un inmenso coraje. Estuvo varios años destinado en Ushuaia, en aquella época, una de las zonas marítimas con mayor número de naufragios.

Pidió que le trajeran la embarcación de salvamento, pero le dijeron que estaba en dique seco, en reparaciones. Solicitó, entonces, que le dieran cualquier embarcación que le permitiera ir en auxilio de los náufragos, pero en ese momento no había nada en el puerto. Finalmente, encontró un pequeño velero con el cual se largó solo al rescate.

Al extremo del canal, había un cabo que no lograba superar, porque el viento fuerte y arrachado lo empujaba para atrás. Después de varias tentativas, regresó a la playa más cercana y escribió una nota que dejó en una botella que introdujo en un palo clavado en la arena de manera que se viera desde el agua. La nota decía: «El viento me ha rechazado cuatro veces y no me ha permitido pasar, pero esta será mi última tentativa: o paso o muero».

Logró pasar y, finalmente, llegó a la roca donde se habían refugiado los pescadores, a quienes encontró muertos por hipotermia. No podía llevar consigo todos los cadáveres que serían peso muerto en su pequeña embarcación, entonces decidió llevarse aquello que consideraba la parte más destacada del ser humano: cortó las cabezas y las llevó consigo para darles cristiana sepultura en Ushuaia.

Fausto Delgado no solo era un hombre de gran valentía, también era un incurable romántico. Luego de Ushuaia, su próximo destino fue como oficial de la fragata *Sarmiento*, que todos los años daba la vuelta al mundo con los cadetes de la última promoción. El barco zarpó de Buenos Aires e hizo escala en Ushuaia, luego en Punta Arenas y, a continuación, recaló en Valparaíso. Allí, en una de las recepciones, conoció a una multimillonaria que estaba dando la vuelta al mundo en su yate. Fue un enamoramiento a primera vista, y cuando la fragata zarpó, Fausto Delgado no estaba a bordo, se encontraba en el yate de su enamorada.

La *Sarmiento* siguió su travesía, que incluía un recorrido por el Mediterráneo. Al salir de él, hizo escala en Tánger y, para sorpresa de todos, se encontraron que en el muelle los estaba esperando Fausto Delgado quien, aparentemente, había roto con su millonaria.

Se reincorporó al barco y reasumió sus funciones, incluso hubo a bordo una confabulación de toda la tripulación de acallar el episodio de su escapada, pero al final se dieron cuenta de que no era posible, debido a la gran cantidad de gente que conocía el hecho.

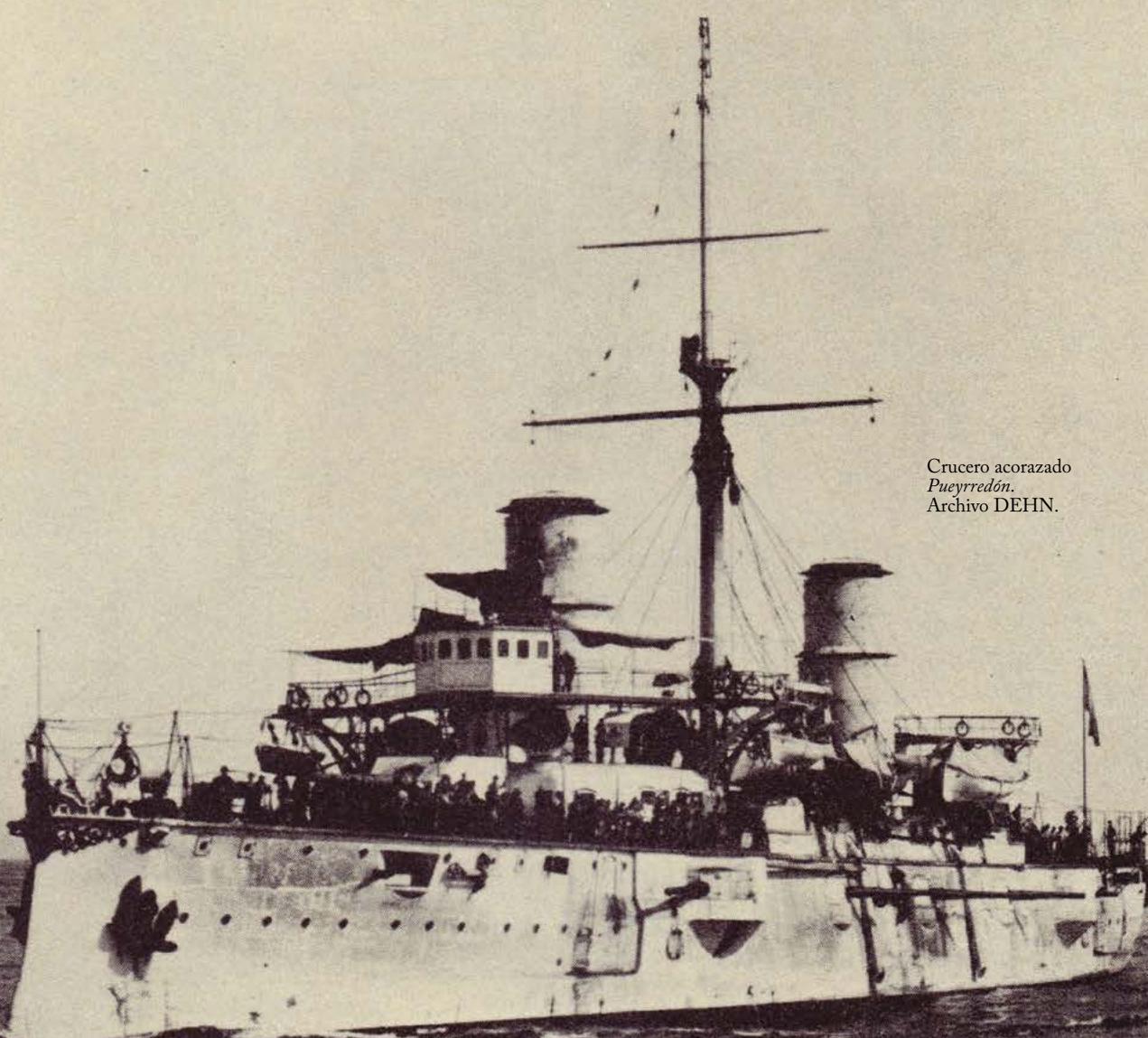
De esta manera, en Buenos Aires, se le hizo un juicio y fue dado de baja de la Marina, aunque, considerando su prestigio, fue una baja honorable y con su pensión de teniente de fragata.

Finalmente, el *Boletín del Centro Naval* publicó, en ocasión de su fallecimiento, una nota de marinos ilustres, donde se habla del gran número de salvatajes que llevó a cabo en condiciones precarias y se publica la única foto que conozco. ■

Después de varias tentativas, regresó a la playa más cercana y escribió una nota que decía: «El viento me ha rechazado cuatro veces y no me ha permitido pasar, pero esta será mi última tentativa: o paso o muero».

LA MODERNIZACIÓN DE LA ARMADA ARGENTINA 1872-1902

Licenciado y Magíster Juan I. Lioi Verde



Crucero acorazado
Pueyrredón.
Archivo DEHN.

El propósito de este informe es examinar el proceso de modernización de la Armada Argentina con el objetivo de comprender y de destacar los fundamentos político-ideológicos que impulsaron dicho desarrollo. La pregunta central que orienta esta investigación es la siguiente: ¿Cuáles fueron los factores determinantes que llevaron al poder político, en la segunda mitad del siglo XIX (1872-1902), a implementar una política efectiva destinada a modernizar, profesionalizar e institucionalizar la Armada Argentina?

El período seleccionado abarca desde la promulgación de la Ley N.º 498 el 27 de mayo de 1872, la cual autorizó la adquisición de tres buques de guerra acorazados, hasta la firma de los Pactos de Mayo el 28 de mayo de 1902, acuerdo entre la República Argentina y Chile que puso fin a las tensiones territoriales existentes. Este recorte temporal enmarca la modernización en eventos significativos, como la Guerra del Paraguay, la campaña al sur del territorio argentino y el conflicto limítrofe con Chile, lo cual refleja un contexto internacional marcado por la tensión y los conflictos constantes en las fronteras.

Las fuentes utilizadas para este análisis van más allá de los apuntes de clases; también incluyen documentos e informes disponibles en la página del Ministerio de Defensa y del Colegio de la Armada. Además, se han consultado obras de autores relevantes en el campo, como es el caso de Lucas Codecido. Este enfoque integral garantiza una base sólida y diversificada para abordar el proceso de modernización de la Armada Argentina. La inclusión de estas fuentes variadas y confiables fortalece la validez y la amplitud del análisis, y ofrece una perspectiva más completa y precisa del proceso en cuestión.

Antecedentes

La Armada Argentina, gestada en los albores del siglo XIX durante el proceso de independencia, no alcanzó estándares de excelencia e institucionalidad sino hasta el período de organización nacional, marcado por las presidencias fundacionales de Mitre, Sarmiento y Avellaneda (1862-1880), en la segunda mitad del siglo XIX.

Un hito crucial en la independencia argentina fue la creación de la primera flota nacional por la Junta de 1810. Este acto no solo simbolizó la consolidación del poder pos-Revolución de Mayo, sino que también demostró una perspicaz comprensión de la importancia estratégica de contar con una fuerza naval propia. Sin embargo, factores como la inestabilidad política y militar, las disputas internas y la escasez de recursos económicos y tecnológicos contribuyeron al fracaso a largo plazo de este intento en el primer cuarto del siglo XIX.

El punto de inflexión para la Armada Argentina se dio durante la Guerra de la Triple Alianza (1864-1870), también conocida como la Guerra del Paraguay. En este conflicto, la flota argentina desempeñó un papel significativo, pero quedó en evidencia la insuficiencia de sus capacidades de fuego y de maniobra en el mar. Compuesta mayoritariamente por

Juan Ignacio Lioi Verde es Licenciado en Historia por la Universidad Católica de Córdoba y Magíster en Historia Naval y Marítima Argentina. Actualmente, ocupa el cargo de vicedirector del nivel secundario en el Colegio Beato Luis María Monti, Santa Fe, y es profesor en el ISPI 4031 Fray Francisco de Paula Castañeda y en la Universidad Católica de Santa Fe, donde imparte cursos en Historia, Relaciones Internacionales y Ciencias Sociales.

En 2016, fue becario en Yad Vashem, Jerusalén, donde se especializó en el estudio del Holocausto judío en la Universidad de Jerusalén. Su trayectoria docente incluye la enseñanza de Historia Argentina, Historia Europea, de Asia y África, y Problemática de las Ciencias Sociales en diversos niveles educativos.

Ha publicado trabajos sobre temas históricos y sociales, como la huelga ferroviaria de 1917 y el Holocausto, en revistas especializadas como *Magíster* y *Alas Maestras*. Su participación en simposios incluye la ponencia sobre la tiranía en *Antígona* y el dictado de cursos y charlas sobre temas clásicos y contemporáneos. También ha capacitado a docentes en temas relacionados con el Holocausto, la Shoá y la alteridad.

buques de vela y algunos pocos de vapor, la flota enfrentó diversos problemas logísticos y operativos debido a la improvisación del personal y a la falta de planificación estratégica. La Guerra del Paraguay destacó las limitaciones tecnológicas y estructurales de la Armada Argentina. Los buques de vela, aunque tradicionales, no podían competir eficazmente contra las naves de vapor más modernas en términos de velocidad y de maniobrabilidad. Además, la escasez de buques de vapor en la flota argentina subrayó la necesidad urgente de modernización y de adaptación a las nuevas tecnologías navales de la época. Los problemas logísticos también desempeñaron un papel crucial en la exposición de las debilidades de la flota. La falta de personal capacitado y la improvisación en la organización y el suministro de recursos necesarios para las operaciones navales complicaron aún más la situación. La Armada Argentina tuvo que enfrentar desafíos significativos para mantener la operatividad de sus buques y la eficacia de sus misiones durante el conflicto.

De esta manera, si bien la contienda permitió sumar algunas victorias e incursiones positivas, tales como la Batalla del Riachuelo (1865), la Batalla de Paso de la Patria (1865), el bloqueo de Corrientes y el bloqueo de Asunción (1865-1866), daría cuenta de la necesidad de modernización. Esto se debía a que la flota argentina de esa época, compuesta por barcos de guerra y de transporte, reflejaba la tecnología naval del momento, con fragatas, corbetas, cañoneros y transportes. Aunque tenía cierta potencia de fuego, estaba limitada principalmente al transporte de tropas y de suministros. La guerra también reveló la importancia de las cañoneras fluviales en aguas poco profundas, utilizadas tanto para el combate como para el transporte.

La lección clave de la Guerra del Paraguay fue la necesidad de una escuadra moderna.

La lección clave de la Guerra del Paraguay fue la necesidad de una escuadra moderna. Durante la presidencia de Sarmiento en 1874, se constituyó la primera escuadra de guerra moderna con un enfoque hacia operaciones marítimas y, así, se sentaron las bases para la soberanía argentina en el Atlántico Sur. Aprendiendo de las lecciones de la Guerra del Paraguay, la nueva flota se diseñó para superar las limitaciones de las flotas fluviales, incorporando tecnologías más avanzadas y buques adecuados para maniobras en mar abierto. Esta modernización fue un paso crucial para que la Argentina pudiera defender eficazmente su soberanía marítima y proyectar su poder naval en la región. Este proyecto político buscó en las Fuerzas Armadas un factor de orden, con la disciplina interna y el respeto jerárquico como pilares para unificar el país.

Este enfoque nacional se apropió de atribuciones y de ámbitos de actuación de las provincias y de diversas instituciones civiles. Desde una perspectiva weberiana, la construcción del Estado argentino se asoció con el tránsito hacia el monopolio de la violencia legítima, utilizando el Ejército nacional como instrumento para avanzar sobre las autonomías provinciales y consolidar el poder del Estado nacional (Oszlak, 1982). La Armada Argentina, en su evolución, se convirtió en un elemento clave en la afirmación de la soberanía y la unidad nacionales.

En efecto, a partir de allí y a lo largo de los años, esta institución fue consolidando un papel multifacético que fue más allá de simplemente asegurar las fronteras marítimas y fluviales. Su presencia y sus actividades fueron pensadas para la defensa de los intereses argentinos tanto en el ámbito nacional como en el internacional. En primer lugar, la Armada Argentina se encargó de proteger las aguas territoriales del país, salvaguardando y asegurando la soberanía sobre estas áreas. En segundo lugar, se buscó sistematizar la presencia y la actividad de la Armada en diferentes regiones del país como un símbolo tangible de la presencia del Estado.

La modernización de la Armada Argentina en el contexto geopolítico

Guillermo Delamer y Guillermo Oyarzábal¹, entre otros autores, sostienen que la comprensión del pensamiento estratégico de un Estado implica entender cómo las acciones adquieren

¹ Guillermo Delamer, Guillermo Oyarzábal, Guillermo J. Montenegro, Jorge Bergallo y Haroldo Santillán. «Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia», 2010, *Boletín del Centro Naval*, Número 828.

Escuadra de Sarmiento, 1874.
Óleo sobre tela, de origen inglés,
de autor anónimo.
Museo Naval de la Nación.



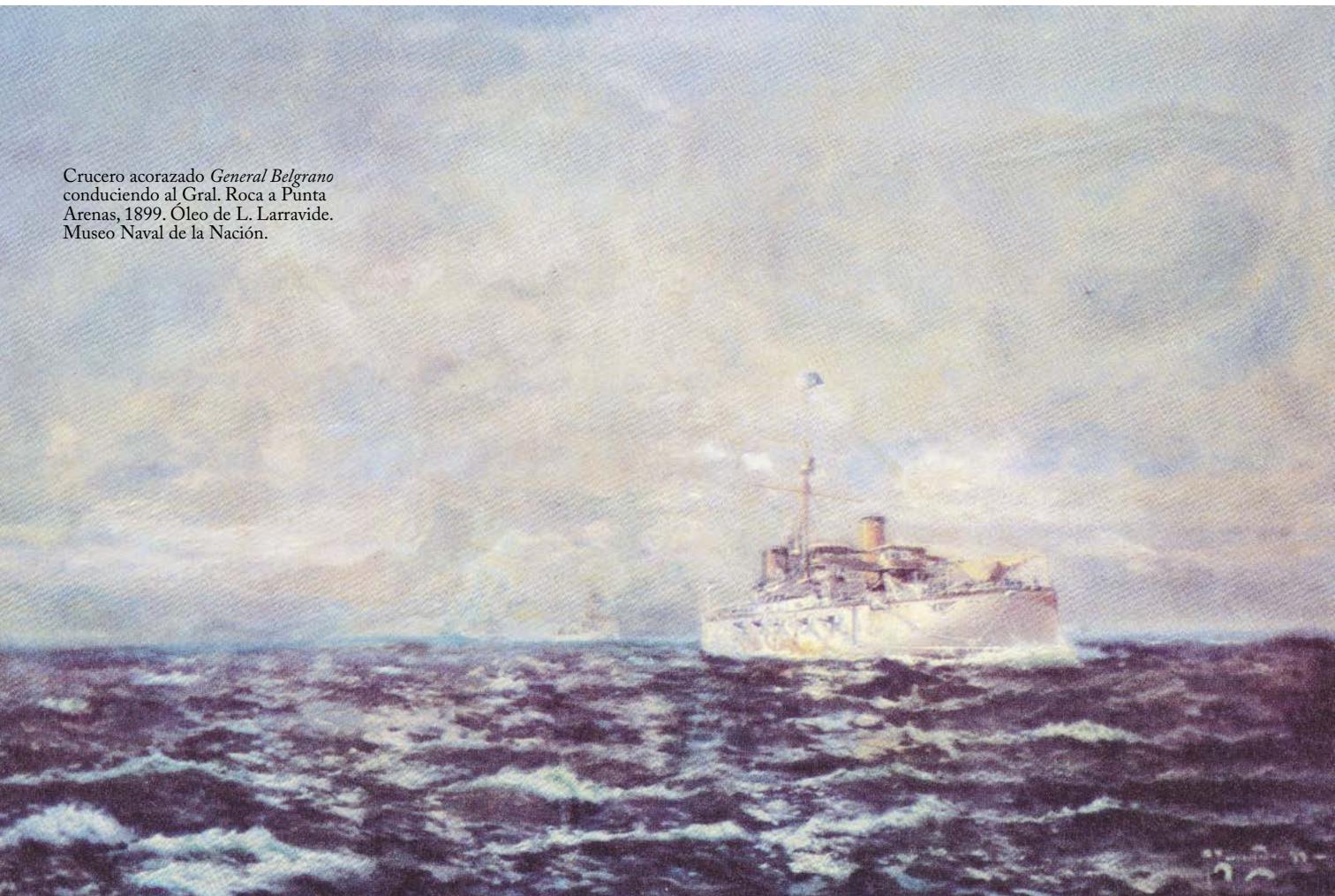
sentido en relación con las decisiones políticas adoptadas en un contexto histórico. Estas decisiones, aunque puedan ser objeto de controversia posterior, tienen su origen en consideraciones eminentemente políticas. Según estos autores, el pensamiento estratégico naval se configura como un tipo de razonamiento que amalgama la cultura, los conocimientos científicos y tecnológicos, las reglas de juego, las tradiciones políticas y las realidades de cada época.

En el ámbito de los factores geopolíticos, las transformaciones en la estructura naval argentina se explican como respuestas a las demandas de un entorno dinámico, marcado por conflictos regionales y avances navales a nivel global. La modernización de la Armada Argentina, que abarcó la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del xx, tuvo su génesis durante la presidencia de Sarmiento y se prolongó hasta los Pactos de Mayo en 1902. Este proceso estratégico se reveló como fundamental para el desarrollo del Estado argentino, especialmente después de los años de guerras civiles y conflictos internacionales que impactaron en el país.

Luis Buján (1995) destaca que, durante este período, las Fuerzas Armadas transformaron su finalidad, pasando de actuar como un poder político autónomo y de carácter provincial a convertirse en el brazo armado del gobierno de turno. Este cambio se manifestó en la asecuración de situaciones provinciales favorables al gobierno y en el respaldo a interventores. Al concluir la Guerra del Paraguay, la Armada Argentina era apenas un proyecto con escasos buques y recursos insuficientes para operaciones de gran envergadura. Influenciado por la generación del '37, Sarmiento consideraba el Río de la Plata el epicentro de los intereses argentinos y abogaba por una modesta escuadrilla de acorazados de río, y centraba en el uso del torpedo la solución para la defensa naval argentina. Comprendía que la configuración de la Armada requería no solo estudios tácticos, sino que también una comprensión geopolítica y una visión estratégica.

Influenciado por la generación del '37, Sarmiento consideraba el Río de la Plata el epicentro de los intereses argentinos y abogaba por una modesta escuadrilla de acorazados de río.

Crucero acorazado *General Belgrano* conduciendo al Gral. Roca a Punta Arenas, 1899. Óleo de L. Larravide. Museo Naval de la Nación.



La visión estratégica de Sarmiento abarcaba muchas amenazas, principalmente fluviales, lo que llevó al fortalecimiento de puntos defensivos claves en el Río Paraná, Uruguay y el litoral patagónico.

Para lograrlo, propuso la creación de la Escuela Naval Militar de la Nación en 1872, que se enfocó en la formación táctica y en la comprensión de la geopolítica y la estrategia².

En 1872, el Poder Ejecutivo nacional promulgó la Ley 498, conocida como la Ley de Armas, que autorizaba una inversión significativa para modernizar y fortalecer la Armada argentina. Según García (2015), esta ley marcó un hito importante con la creación de una nueva escuadra bajo el liderazgo de Sarmiento, que permitió la adquisición de buques como monitores, cañoneras y bombarderas. La visión estratégica de Sarmiento abarcaba muchas amenazas, principalmente fluviales, lo que llevó al fortalecimiento de puntos defensivos claves en el Río Paraná, Uruguay y el litoral patagónico.

Sin embargo, a fines de la década de 1870, las tensiones con Chile por la ocupación de la Patagonia se intensificaron y culminaron en conflictos, como la captura de la barca francesa *Jeanne Amélie*. Ramírez (2018) destaca que la opinión pública argentina presionó al gobierno para actuar contra la intromisión chilena, lo que resultó en una expedición militar para expulsar a los chilenos. En este contexto, la Armada desempeñó un papel crucial en las acciones colonizadoras y en la protección de los intereses nacionales en el Mar Argentino. Aunque la ocupación de Santa Cruz se llevó a cabo pacíficamente, las pretensiones territoriales chilenas siguieron siendo una amenaza (Pérez, 2020). De este modo durante la presidencia de Roca (1898-1904), el contexto geopolítico cambió. Según López (2017), esto llevó a una visión estratégica más amplia, con un enfoque que centró la mirada en llevar adelante no solo la ocupación efectiva de los nuevos

² Buján, Luis Oscar, «El Ejército Argentino desde la formación de las milicias en 1806 hasta la Ley de Supresión de Milicias Provinciales en 1880», en Luna, Félix, *Historia Integral de los Argentinos*, Buenos Aires, Planeta, 1995, pág. 22.

territorios, sino también en mantener una fuerte presencia militar en los vastos territorios del sur y su extensa costa atlántica. Como señalan Delamer (2016) y Oyarzábal (2019), este nuevo pensamiento estratégico se materializó en acciones concretas para asegurar la defensa y la presencia efectiva del Estado en sus territorios extensos. En 1881, el Tratado de Límites entre la Argentina y Chile resolvió los conflictos territoriales y estableció un nuevo límite en el paralelo 52° S, siguiendo la cordillera de los Andes (Delamer, 2016). Este tratado permitió a la Argentina ocupar pacíficamente las costas y tierras patagónicas, y redefinir la configuración territorial, lo que facilitó una nueva etapa en la política territorial del país (Oyarzábal, 2019).

Al mismo tiempo, el Estado argentino intensificó sus esfuerzos para modernizar y fortalecer las Fuerzas Armadas. Se realizaron inversiones significativas en armamento y tecnología militar, como rifles, ametralladoras y otros equipos avanzados (Pérez, 2020). Además, se construyeron fuertes y fortalezas en las fronteras, lo que evidenció el compromiso con la defensa del territorio y la modernización de las instalaciones militares para mejorar la capacidad operativa de las fuerzas (García, 2015). Esta política de modernización y fortalecimiento militar no solo buscaba garantizar la defensa efectiva del territorio nacional, sino también proyectar la presencia y la soberanía argentina en sus amplios dominios, tanto en las fronteras terrestres como en las costas. En respuesta a un entorno geopolítico en constante cambio, estas acciones estratégicas fueron fundamentales para asegurar los intereses argentinos en la región sur y su extensa costa atlántica.

Como afirman Guillermo Delamer y Guillermo Oyarzábal en las Memorias del Ministro de Guerra y Marina de 1892 firmadas por el General Levalle, se destacaba la necesidad de fortalecer la Armada y se sugería la creación del Ministerio de Marina. A pesar de contar con recursos poderosos, se enfrentaban limitaciones logísticas móviles. Se recomendaba la adquisición de buques carboneros para acompañar la escuadra, lo que indicaba un cambio en la estrategia naval hacia la proyección de fuerzas.

A partir de 1893, las tensiones con Chile se intensificaron debido a disputas fronterizas, exacerbadas por la prensa y por ciertos sectores legislativos inclinados al conflicto armado. En paralelo, la influencia del libro *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* de Alfred Thayer Mahan en los Estados Unidos coincidió con el aumento de la tensión limítrofe. Mahan promovía el concepto de «dominio del mar» como clave para el poder nacional, que influía en la Argentina y en la región. Este pensamiento estratégico, combinado con cambios en el gobierno argentino, impulsó la adquisición de cruceros y de buques logísticos, y marcó un cambio significativo en la estrategia naval.

El acuerdo de límites con el Brasil permitió a la Argentina concentrarse en el escenario sur, manteniendo apoyo en la Patagonia y mostrando capacidad militar. La construcción de la Base Naval Puerto Belgrano y otros apostaderos respondieron a esta estrategia. En 1898, se aprobó la creación del Ministerio de Marina, que reflejó la importancia asignada a la temática naval. La Armada Argentina se convirtió, así, en una herramienta clave para la defensa y las relaciones internacionales del país, evidenciada por eventos como la compra de la fragata *Sarmiento* y el «Abrazo del Estrecho» entre presidentes.

En 1899, se fortificó la Base Naval Puerto Belgrano con la instalación de baterías de artillería, que marcó el inicio de la Artillería de Costas. En 1905, se estableció definitivamente la Infantería de Marina mediante la Ley 4.856.

Conclusión

En un análisis inicial, se evidencia que tanto Sarmiento como otros líderes de su época seguían el esquema geopolítico convencional, que basaba la seguridad nacional en la protec-

En respuesta a un entorno geopolítico en constante cambio, estas acciones estratégicas fueron fundamentales para asegurar los intereses argentinos en la región sur y su extensa costa atlántica.

ción del territorio y en la educación de la población, especialmente en los cuerpos de oficiales militares. En este contexto, se daba prioridad a resguardar las entradas marítimas hacia el interior del país, con un enfoque particular en el Río de la Plata y las zonas interiores.

Sin embargo, el cambio geoestratégico más significativo ocurrió durante las gestiones del General Julio A. Roca, tanto como Ministro de Guerra y Marina en el gobierno de Nicolás Avellaneda (1874-1880) como durante su presidencia (1880-1886). Roca tuvo una influencia determinante al modificar los criterios geopolíticos, estratégicos, técnicos y tácticos establecidos anteriormente. Con una visión adelantada a su tiempo, Roca sostenía que el Estado debía apoyarse decisivamente en el mar para garantizar la prosperidad de la producción y el comercio, y proyectarse al exterior para mantener el papel de la República en la política americana y mundial.

La visión estratégica de Roca al modernizar las Fuerzas Armadas argentinas se centraba en la consolidación de la unidad nacional, la pacificación interna, la profesionalización militar y el fortalecimiento del poder central para garantizar la estabilidad y el desarrollo del país. Su primer objetivo era consolidar el poder central del gobierno nacional sobre las provincias. La modernización de las Fuerzas Armadas desempeñó un papel crucial en este proceso al asegurar que el gobierno central tuviera la capacidad de mantener la autoridad y la cohesión nacional.

Un análisis detallado de este período revela que tanto Sarmiento como Roca desempeñaron funciones esenciales en la modernización de la Armada Argentina, adaptando la estrategia a las demandas geopolíticas y a la evolución de la sociedad. Mientras Sarmiento se centraba en la defensa fluvial y la creación de una escuadrilla de acorazados de río, Roca amplió esta visión hacia el sur, proyectando el interés nacional hacia la Patagonia y su extensa costa atlántica.

El cambio geoestratégico más significativo tuvo lugar durante las gestiones de Roca, quien sostenía que el Estado debía apoyarse en el mar para garantizar la prosperidad de la producción y el comercio, y proyectarse hacia el exterior para mantener el papel de la República en la política americana y mundial.

En conjunto, la modernización de la Armada Argentina representó una respuesta estratégica efectiva a los desafíos geopolíticos de la época, y estableció las bases para la presencia y la defensa soberanas en la región. Este proceso reflejó la evolución del pensamiento estratégico y la adaptación a las necesidades cambiantes del país en un contexto internacional dinámico. La modernización no solo buscó garantizar la seguridad territorial sino consolidar el poder central sobre las provincias, lo cual contribuyó a la estabilidad y el desarrollo del país en un período crítico de su historia. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Codesido, Lucas. *Armar el Estado, construir la Nación. La nacionalización de las Fuerzas Armadas en la Argentina y su vinculación con el proceso de construcción del Estado*. La Plata, 2016.
- Delamer Guillermo, Oyarzábal Guillermo (y otros). «Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia». 2010. *Boletín del Centro Naval*. Número 828.
- Miles Diego. *Costa Brava y Arroyo Grande. Errores de los mandos militares enfrentados a la Confederación Argentina*.
- Delamer, J. (2016). «La geopolítica de los tratados fronterizos en el siglo XIX». Editorial del Sur.
- García, A. (2015). «La modernización de la Armada en la presidencia de Sarmiento». Editorial Naval.
- López, R. (2017). *Roca y la proyección estratégica del sur argentino*. Universidad Nacional de la Patagonia.
- Oyarzábal, C. (2019). «Estrategias y conflictos en la Patagonia: Un análisis histórico». Ediciones Patagónicas.
- Pérez, M. (2020). «La defensa del Mar Argentino y la Armada Nacional en el siglo XIX». Editorial Histórica.
- Beltrán, V. (2020). «El Ejército y los cambios estructurales de la Argentina en el siglo XX: Primera aproximación». Editorial Los Libros.
- Buján, L. O. (1995). «El Ejército Argentino desde la formación de las milicias en 1806 hasta la Ley de Supresión de Milicias Provinciales en 1880». en F. Luna (Ed.), *Historia Integral de los Argentinos*.

La visión estratégica de Roca al modernizar las Fuerzas Armadas argentinas se centraba en la consolidación de la unidad nacional, la pacificación interna, la profesionalización militar y el fortalecimiento del poder central para garantizar la estabilidad y el desarrollo del país.

La mano de Poseidón

Capitán de Corbeta Jorge Dotto

Es muy posible que cada carrera que la gente elige tenga temas recurrentes de conversación. Supongo que los médicos contarán las vidas que salvaron, los escritores, sus libros publicados o los políticos, en cuánto mejoraron sus finanzas personales.

Nosotros, los marinos, amamos contar las tormentas que atravesamos en el mar.

Cada buque de guerra que tripulé capeó algún temporal que me quedó grabado en la memoria. Afortunadamente, el movimiento acompasado de los buques nunca me afectó, y pude sentir, en mi cuerpo y en mi alma, la furia y la potencia de todas y cada una de esas tormentas.

No he vivido otra expresión de la naturaleza que me generara más adrenalina. Un temporal en el mar del sur de nuestro país puede manifestarse de muchas maneras, y todas ellas me han hecho sentir el ser más insignificante en medio del mar y, al mismo tiempo, el humano más poderoso del universo con mis espaldas al resguardo de Poseidón en persona.

Cuando vientos de setenta nudos azotan la superficie del mar durante cierto tiempo, se generan olas enormes que, salvajemente, sin piedad y sin descanso, golpean el casco de la embarcación. El buque vibra y hace sonar su estructura con crujidos que, por momentos, te dejan sin palabras cuando creés que se está por partir en mil pedazos. Casi de inmediato, recuperarás la respiración cuando la proa sale de abajo del agua, te levanta hasta parecer que estás flotando y cae nuevamente a un abismo salvaje sin saber cuándo se va a detener en su caída. Así, durante horas y más horas y más... atravesando paredes de agua que parecen interminables.

Salir al alerón del buque se torna, muchas veces, una tarea que no se puede posponer. Hay que respirar hondo, ajustarse el cinturón, quitarse la gorra para que no sirva de alimento a alguna criatura del mar, tomar coraje y salir. En ese momento, te sentís el ser más insignificante. La naturaleza te golpea con toda su furia en el rostro. El viento quiere tirarte al piso y te inclinás para que no te arrastre. Millones de gotas de lluvia y de agua salada tratan de atravesar tu piel para empapar tu alma aventurera y hacerte claudicar en tu intento. Es una lucha que ningún marino quiere perder. Caer al mar en esas condiciones te asegura una fría y húmeda muerte.

No obstante, rendirse no es una opción.

Tus manos se sujetan de cada saliente del casco que te permita sostenerte. Los músculos del rostro se deforman al compás del ulular del viento, las lágrimas de los ojos se mezclan con los fluidos nasales, y la tormenta los junta en tu nuca hasta que desaparecen en un instante, en dirección al mar.

Hacés tu tarea. Tomás una marcación, mirás el número de una boya, explorarás el horizonte en busca de algo en el mar...

Volvés al puente chorreando agua. La furia del alerón desaparece por arte de magia. La quietud del puente de comando restablece tu confianza, a pesar de ver la proa bajo el agua por enésima vez y la furia del temporal que quiere atravesar los vidrios.

Sentís nuevamente la mano de Poseidón sosteniendo tu buque.

Aunque, alguna vez, Poseidón se olvida de nosotros. ■

ELOGIO DEL LICEO NAVAL MILITAR ALMIRANTE STORNI

Doctor Oscar M. Beccaluva



Parte del cuerpo de cadetes formados para un acto en el Liceo Storni, en la década de 1980.

Estamos a poco tiempo de que comience un nuevo año lectivo; sin embargo, mientras estoy escribiendo este texto, jóvenes de trece o de doce años ya están atravesando su período de selección preliminar en el Liceo Naval Militar Almirante Storni, bajo la instrucción de los más experimentados cadetes de quinto año, con la intención de convertirse, para marzo, en cadetes navales de primer año. Así, pasarán a convivir juntos en la institución y a vivir una experiencia inigualable. Adolescentes de todas las clases sociales, orígenes, credos y, vale la aclaración, mayoritariamente del nordeste argentino, puesto que el Liceo, tal y como los que pasamos por sus aulas lo llamamos, tiene su asiento en Posadas, capital de la provincia de Misiones.

Este año es una ocasión especial para escribir sobre el segundo Liceo Naval existente aún en la Argentina, el primero y el más antiguo —quizá, el más reconocido cuando se dice «Liceo Naval» es el Brown, con asiento actual en Vicente López, Buenos Aires. ¿Por qué ahora? Este año se cumplen cincuenta años de la iniciativa que creó la segunda escuela de nivel medio dependiente de la Armada Argentina. Esta nació por una iniciativa del Comando General de la Armada del 16 de diciembre de 1974, que luego fue refrendada por la Ley 21.213 del Congreso de la Nación Argentina, bajo una iniciativa del entonces gobernador justicialista Miguel Ángel Alterach y el senador radical Mario Losada, con el apoyo de otros senadores de distintas provincias y partidos¹. No es un dato menor: como misionero, doy cuenta del cariño que la provincia siempre tuvo a las Fuerzas Armadas, sobre todo a nuestra marina de guerra en una zona que, si bien es cierto que no hay mar, es una zona fluvial importante, donde nuestro país se conecta con nuestros hermanos paraguayos y brasileños. El cariño es transversal, va desde las familias más acomodadas hasta las más humildes, que no solo ven el Liceo como una institución de excelencia formativa, sino que comprenden la misión de nuestras Fuerzas Armadas.

No pretende este texto ser una sucesión de hechos y de leyes, decretos y disposiciones. Por ello, no voy a extenderme mucho sobre cómo, en 1977, inició sus tareas el Liceo. Simplemente diré que se llegó a un acuerdo entre el gobierno provincial de entonces y la Armada para dividir los gastos a fin de adecuar las instalaciones: una pequeña porción de la guarnición de la Brigada de Monte XII del Ejército Argentino que estaba sin uso. Recuerdo que algún que otro egresado solía bromear que, más que querer integrar la reserva naval —en teoría, misión principal de todos los liceos, proveer a la nación de reservistas— era una forma legal de evitar el servicio militar.

El Liceo resistió varios embates: primeramente, en la década de 1990, inició un proceso de cierre por cuestiones presupuestarias. El mismo destino correrían en esos años, con excepción del Brown, los otros liceos navales, como el Liceo Naval Militar Francisco de Gurruchaga de la ciudad de Salta, que tuvo la innovación de incorporar exclusivamente mujeres, algo aún inédito en las Fuerzas Armadas argentinas, y el Liceo Naval Capitán de Fragata Carlos María Moyano, con asiento en la ciudad de Necochea. El cariño de la sociedad misionera, además de que el Liceo ya era para entonces un símbolo de la Armada en la provincia de Misiones, detuvo el proceso de cierre. Aunque reformado y con un arancel de por medio para las familias que podían pagarlo, el Liceo volvió a incorporar cadetes.

El Doctor Oscar M. Beccaluva se formó en el Liceo Naval Militar Almirante Storni (2010-2013) y cursó en el Colegio del Salvador, Buenos Aires (2014), de donde egresó como bachiller en Ciencias Sociales.

Se graduó de abogado en la Universidad de Buenos Aires (2015-2020) y actualmente cursa el profesorado en Ciencias Jurídicas.

¹ Siempre se destaca, incluso lo hacen los gobernadores adherentes al gobierno de Néstor Kirchner y de Cristina Fernández de Kirchner, que el Liceo Storni nació en democracia. Al respecto, puede leerse la defensa de la institución del entonces gobernador Mauricio Closs en *Clarín*. Disponible en: https://www.clarin.com/politica/gobernador-Misiones-cambios-liceos_0_r1H4L5wQx.html

Sin embargo, la década de 1990 quizá trajo cambios positivos, aunque, realmente, ello depende de dónde se mire. Cuando yo ingresé, cerca de febrero de 2010, el período de selección preliminar se había acortado a diez días, en comparación con el mes entero original, y pasó a ser mixto; el uniforme era más liviano —representaba una ventaja a la hora de la instrucción no usar los pesados borceguíes— y al régimen de internado se le sumó el externo, es decir, había cadetes que entraban a primera hora de la mañana puntualmente y se retiraban a la tarde, una vez finalizadas todas las actividades, para dormir en sus casas. Claro, mis antiguos oficiales al mando eran nostálgicos del sistema tradicional, que se asemejaba más a la Escuela Naval Militar. También entre nosotros, en medio de nuestros sueños aventureros de adolescentes, la típica discusión era: ¿por qué no volver a tener el sistema anterior? Algunos queríamos experimentar la experiencia completa, otros agradecían que fuese más liviana, si puede llamarse así.

El cariño es transversal, va desde las familias más acomodadas hasta las más humildes.

El otro embate llegó durante las presidencias de Néstor Kirchner y Cristina F. de Kirchner.



Año 1978.
El segundo director del Liceo Storni CN Juan Carlos Gómez hablando durante un acto.

El otro embate llegó durante las presidencias de Néstor Kirchner y de Cristina Fernández de Kirchner, que al principio querían cerrar los liceos de todas las fuerzas. Según informa un artículo de *La Nación* de la época, la idea fue desactivada gracias al entonces gobernador mendocino Julio Cobos, en aquella época amigo cercano del presidente Kirchner y egresado del Liceo Militar General Espejo de su provincia, quien afirmó: «Con tantas cosas que funcionan mal, quieren aplicar cambios en las pocas cosas que funcionan bien»². La solución salomónica para evitar el cierre fue introducir —decisión de la entonces ministra de defensa Nilda Garré— una especie de materia que era una suerte de fusión de educación cívica e historia argentina con la realidad nacional, y que tenía un título rimbombante («Problemáticas Ciudadanas en la Argentina Contemporánea») que, en los liceos dependientes del Ejército en donde se dictaba obligatoriamente educación religiosa a todos los cadetes, la reemplazó. Asimismo, las instrucciones de tiro y las prácticas militares se limitaron a lo mínimo, y se permitió solo el uso ceremonial de armas en desfiles para los cadetes de quinto año, que serían los únicos que llegarían alguna vez a tener clases de tiro. Para ser honesto, en mi caso, jamás disparé ni un solo tiro en mi vida en cuatro años de instrucción³. Bueno, alguna vez sostuve una carabina del año 1930, que parecía más un objeto de museo⁴.

Quien escribe estas líneas era un cadete que solía estar entre los mejores promedios, pero nunca se destacó especialmente en las prácticas deportivas o en las actividades militares. Un poco díscolo, a los trece años había leído *La ciudad y los perros* del gran escritor peruano Mario Vargas Llosa (creo que muchos de los que atravesamos por instituciones militares lo hemos leído y nos hemos identificado con algún personaje). Para mí, fue una revolución. No voy a hacer una reseña del libro, pero deja un mensaje interesante. En mi caso, me pregunté: ¿para qué existen los liceos militares?, ¿qué sentido tienen estas cosas? ¿es tal o cual cosa honorable? Finalmente, por circunstancias personales, terminé pidiendo mi baja voluntaria

2 El Gobierno dio marcha atrás con los cambios en los liceos. *La Nación*, 30 de mayo de 2006. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/politica/el-gobierno-dio-marcha-atras-con-los-cambios-en-los-liceos-nid810252/>

3 Liceos militares: genera resistencia una reforma que impulsa el Gobierno. *La Nación*, 25 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/politica/liceos-militares-genera-resistencia-reforma-impulsa-gobierno-nid2460318/>

4 No recuerdo el modelo de la carabina, pero era una especie de Hafidasa C-4 modificada, que también utilizaban los cadetes del Brown.

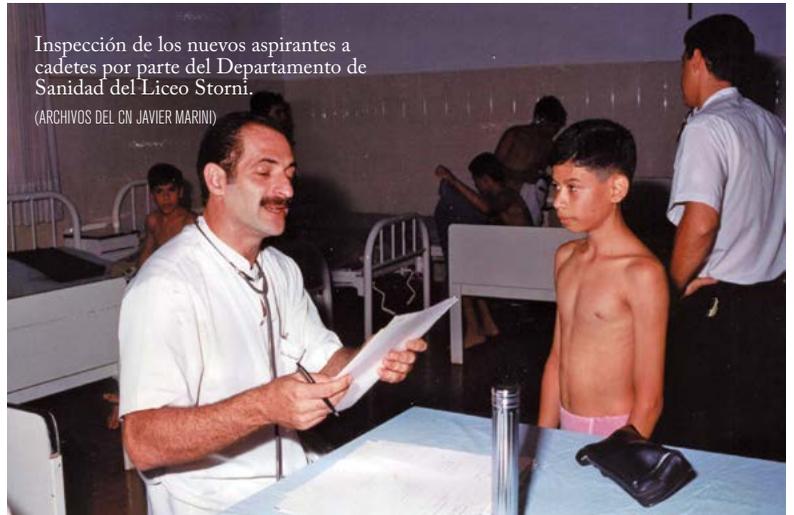
en cuarto año y finalizando los estudios secundarios en el Colegio del Salvador de la ciudad de Buenos Aires.

Hoy en día, soy abogado, pero puedo responder ciertas de esas preguntas. Lo importante es que el Liceo me dio una formación inigualable, me hizo vivir experiencias que jamás podría haber vivido en otros institutos. Pero, sobre cualquier otra cosa, me hizo un mejor ciudadano, me inspiró a ser una persona culta, siempre interesado en las cuestiones de actualidad que nosotros vivíamos como meros espectadores cuando éramos cadetes y comentábamos en alguna formación, me hizo comprender que nuestra política exterior y la defensa de nuestros intereses nacionales jamás pueden ir separadas de unas fuerzas armadas preparadas y bien equipadas. Me hizo aprender que nuestro país, con el que solemos ser tan duros a veces, fue escenario de grandes hazañas, posibles gracias a las fuerzas armadas con su gran capacidad técnica y, especialmente, a nuestra valiente muchachada de la Armada. Si tengo que referirme a ello, me extendería párrafos y párrafos, pero comenzando en la batalla de Montevideo, podemos hablar del rescate de la expedición Nordenskjöld con la corbeta ARA *Uruguay*, de todas las cosas que se han hecho para reafirmar nuestros derechos soberanos en la Antártida, de las grandes hazañas de los pilotos de los Super Étendard en Malvinas que hacían que de pequeños soñáramos, si es que elegíamos la carrera militar —ya que siempre tuvimos en claro que después del Liceo cada uno seguía con su vida—, con ser aviadores navales. Ni qué decir de la importancia de la protección de nuestro extenso mar y de nuestros recursos naturales.

En fin, el Liceo no es ni mejor ni peor, no es ni bueno ni malo, es distinto, y quizá de adolescente costaba verlo, pero hoy en día puedo ver que la formación en lo intelectual fue excelente, de lo mejor que tuve, no solamente en cuestiones navales, sino también en literatura (que haya citado a Vargas Llosa no es casual), historia y otras tantas materias. El Storni naufragó por varios problemas, que no son ajenos a los que atraviesa el país, pero aun así sigue siendo una institución excelente. Actualmente, puedo decir con orgullo que fui cadete naval y explicarles a mis amigos, que quizá no entienden mucho del asunto cuando ven la fragata ARA *Presidente Sarmiento* anclada como museo en Puerto Madero, la importancia de la Armada Argentina y de sus funciones, y los insto a que se interesen por cuestiones navales o asuntos de interés estratégicos para el país.

Para finalizar, quiero destacar que, en estos años, el Storni ha dotado a la provincia de excelentes profesionales en todas las áreas de la sociedad civil. Sin embargo, dados los tiempos que corren, quiero hacer especial mención de mi amiga —no camada, por ser más antigua—, Cesia Brambilla, que pasó por el Storni y sirvió en el Ejército Israelí durante cinco años en el Batallón Caracal, unidad exclusiva para mujeres. ■

A todos mis camaradas, amigos y, en especial, a Cesia.



Inspección de los nuevos aspirantes a cadetes por parte del Departamento de Sanidad del Liceo Storni.

(ARCHIVOS DEL CN JAVIER MARINI)

Me hizo aprender que nuestro país [...] fue escenario de grandes hazañas. . . .

El Liceo no es ni mejor ni peor, no es ni bueno ni malo, es distinto.



Entrega de uniformes, realizada el año 2023.

(FOTOGRAFÍA DE GACETA MARINERA)

EL PESCADOR PORTUGUÉS

Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza



Escultura en homenaje a los pescadores de Matosinhos y sus familias víctimas del naufragio la noche del 1 al 2 de diciembre de 1947, realizada a partir de una pintura del maestro Augusto Gomes que representa de manera superior la «tragedia». Escultura de José João Brito. Fotografía de Víctor Oliveira

Dice una voz marinera: ¿Quién me presta una patera, para poder rescatar a marineros que en faena no pudieron regresar?
Y siempre de madrugada, quién lo iba a imaginar, salieron de tierra firme «Reina y Señora del Mar»,
Tú que vas por esos mares, quiero cantando rezarle, a esa gente de la mar.
Diles Virgen Divina, que desde que faltan, dentro de mi corazón, llevó clavada esa espina.
Y hoy yo les quiero cantar: Virgen del Mar Señora, quiero cantar en memoria de los que en el cielo están.

Saeta ibérica de la gente de mar a la advocación de la Virgen del Mar

Portugal, un balcón al Océano Atlántico

Decir «Portugal» nos hace pensar en un pueblo marítimo. Un país pequeño, pero con una larga costa, una enorme plataforma oceánica y una tradición de gente marinera. La relación de Portugal con el mar siempre ha sido muy fuerte y motor del desarrollo del país a lo largo de los siglos.

Desde el siglo xv, los portugueses establecieron rutas de comercio hacia todo el mundo, conocido e ignoto. Competieron con los españoles, ingleses y holandeses en la posesión de esas rutas utilizando su importante flota de barcos. Con puertos al norte y al sur del país, Portugal facilitó el comercio con el continente americano y con los países de la costa occidental africana.

El mar está arraigado en prácticamente todos los ámbitos de la vida cotidiana: la gastronomía aprovecha mariscos y pescados, las artes se inspiran en motivos marítimos, la música se inspira en el océano e incluso la literatura está llena de referencias al mar y su gente.

Las zonas costeras de Portugal viven, en gran medida, de actividades como: pesca, acuicultura, turismo, arte y deporte. El mar es un aliado indispensable para diversos tipos de negocios: en la primavera, ir a ver ballenas azules y ballenas Sei en su peregrinar anual por las Azores; en el invierno, surfear las mayores olas del mundo en Nazaré; en el verano, bucear con delfines en la desembocadura del río Sado, frente al complejo vacacional de Troia.

No obstante, hubo una época en que la actividad se restringía a abrir rutas a nuevos mundos y a pescar. La pesca fue y es base de su economía.

En el siglo XVI, se firmó el primer acuerdo con Inglaterra para ir a pescar en aguas inglesas; del mismo modo y en la misma época, se firmó con el rey de Noruega para autorizar la presencia de los barcos de pesca portugueses en las aguas nórdicas. Fueron los portugueses quienes descubrieron los ricos bancos de bacalao en Terranova, y hacia ahí apuntaron su flota.

Lo que voy a relatar son dos historias de pescadores —gente simple de gran valor— dispuestos a todo para llevar el alimento a sus hogares. Las familias eran socias en esta aventura: cuidaban del hogar, trabajaban sus huertas para sobrevivir y rezaban a la Virgen para que protegiera a sus seres amados. Cuando alguno no regresaba, el resto de las familias del pueblo apoyaba a quienes habían sufrido la pérdida.

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 Callegos. Es autor del libro *El problema de la seguridad en la pesca*. Ha publicado tres libros de cuentos marinos, *Cuentos de Mar Calmo*, *Un Mar Tormentoso* y *Cuentos de Mar Gruesa*.



Tragedia en el mar de Matosinhos

Cuando todo parecía perdido, sorprendentemente las vieiras emergieron del fondo del mar en cantidades tan grandes que, adheridas a los cuerpos de Cayo y su caballo, permitieron llevarlos a ambos sanos y salvos a la playa.

Tiago Dalmeida nació en 1930 en Matosinhos, puerto en el norte de Portugal, cerca de Oporto. Su familia pertenecía a la gente de mar de las comunidades pesqueras de Póvoa, de Varzim y de Vila do Conde.

Las gentes de esa comunidad vivían de los barcos y de las tradiciones rurales de las tierras de Maia. Lo religioso estaba muy concientizado en esa gente, tan así era que un gran grupo de los que hoy peregrinan a Santiago de Compostela salen de esa ciudad.

Existe una leyenda que es la «Cayo Carpio», que relata que en el año 44 d. C., cuando el cuerpo de Santiago Apóstol fue transportado de Judea a Galicia por el mar, al pasar frente a la costa de Oporto se produjo un extraño suceso o milagro, como quieran llamarlo:

Cayo Carpio y Claudia Lobo, matrimonio romano gobernantes del lugar que celebraban una fiesta en la playa, hoy llamada Matosinhos, propusieron un juego a los invitados: ganaría quien consiguiera hacer que el caballo se adentrara más en el agua.

En ese momento, Cayo vio cerca de donde estaban un barco. Inesperadamente, su caballo corrió y avanzó hacia el mar, sin ahogarse. Cayo Carpio encontró una vasija de piedra que él desconocía, que transportaba el cuerpo decapitado del apóstol Santiago. Al regresar a la playa, Cayo y su caballo se hundieron en el mar. Cuando todo parecía perdido, sorprendentemente las vieiras (pequeños bivalvos abundantes en la zona) emergieron del fondo del mar en cantidades tan grandes que, adheridas a los cuerpos de Cayo y su caballo, permitieron llevarlos a ambos sanos y salvos a la playa.

Al llegar a tierra, según lo informado por la tripulación del barco, Cayo se enteró de que la vasija llevaba los restos de Santiago Apóstol y se convirtió al cristianismo. Este hecho se denomina «el Milagro de las Vieiras».

Además, esta misma leyenda también se asocia al uso de vieiras por parte de los peregrinos en el Camino de Santiago. «El apóstol Santiago el Mayor había sido el encargado de iniciar la conversión de la Península Ibérica al cristianismo; a su regreso a Judea acabó asesinado por Herodes. Entonces, sus discípulos decidieron trasladarlo por mar y enterrarlo en el noroeste de la Península».

Transcurría la Edad Media cuando los pescadores, en el lugar donde había ocurrido el supuesto milagro de Santiago, un día de temporal mientras trataban de llegar con sus barcas a la orilla, vieron la imagen de Jesucristo crucificado en el mar.

Como presumiblemente se salvaron todos de morir en el mar, en agradecimiento construyeron una capilla memorial, que sería destruida por los conquistadores musulmanes a las órdenes de Al Manzur durante la ocupación mora de Portugal. Luego de la liberación, sobre los restos de la capilla se construyó el monasterio de Bouzas, donde está el santuario del Señor de Matosinhos.

Cuando nació Tiago, su padre era carpintero de ribera en el importante astillero que funcionaba en Vila do Conde, cercano al Monasterio de Santa Ana. En ese astillero, se construían pesqueros y goletas para navegación de cabotaje.

En el monasterio, funcionaba una escuela donde fue alojado como alumno Tiago al cumplir los seis años. Le agradaba estudiar, pero su verdadera vocación era el mar. Su abuelo pescador ya retirado le contaba apasionantes historias de la vida de marino. Cuando podía, se escapaba con otros niños al muelle de pescadores de Leixões para ver entrar y salir los pesqueros.

Tantas cercanías con la Iglesia también moldearon su carácter, y se convirtió en un devoto de la Virgen María, Señora del Mar. Su padre, con la destreza del artista, talló en madera una imagen de la Virgen, que le fue obsequiada a Tiago en su primera comunión.

Leixões es el puerto de la ciudad, un importante complejo de movimiento de grandes barcos, costeros y de pesca. En las mismas instalaciones, funciona la capitanía de puertos que regula las salidas de los barcos y limita los movimientos de acuerdo con las condiciones meteorológicas, que suelen ser muy duras.

Allí también funciona una escuela de pescadores, a donde Tiago decidió concurrir al terminar sus estudios primarios, con el apoyo de su abuelo y el disgusto de su padre, que deseaba verlo estudiar en la escuela técnica para ser carpintero de barcos como él.

Se destacó como estudiante en la escuela de pescadores y en las maniobras a bordo de las barcas que enseñan a los jóvenes el arte de la pesca. Así, con quince años, ya estaba listo para embarcar en la flota pesquera y lo hizo en un bou, el *María Miguel*.

Transcurría la Edad Media cuando los pescadores, en el lugar donde había ocurrido el supuesto milagro de Santiago, un día de temporal mientras trataban de llegar con sus barcas a la orilla, vieron la imagen de Jesucristo crucificado en el mar.

Cuando se embarcó y acomodó sus pertenencias a bordo en la taquilla del sollado de la tripulación, guardó celosamente la imagen en madera de la Virgen de los Marineros.

El domingo anterior a la primera zarpada al mar, concurrió con su madre a la misa del Señor de Matosinhos e imploró su protección.

Así corrieron los meses y un año de buena y mala pesca, pero siempre con la alegría de regresar al hogar hasta que, el primero de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete, los pesqueros comenzaron a arribar a Leixões con poco pescado en las bodegas, decididos a no volver a salir, porque las condiciones meteorológicas eran adversas. Los barógrafos bajaban rápidamente, y el viento del oeste empezaba a sacudir la terminal marítima.

El capitán del puerto de Leixões, ante tal meteorología, debería haber cerrado las operaciones de salida aduciendo el mal tiempo, pero por incapacidad o miedo a la reacción de los más de cien capitanes de barcos pesqueros arrastreros que operaban en zona, no dio la orden. Millas afuera, en el Atlántico, se iba formando una tormenta perfecta.

La suma de varios fenómenos atmosféricos se convierten en una bomba meteorológica, un evento climático potencialmente peligroso, que se hace más grave por una combinación extraña de circunstancias. Suelen ser inusualmente severas, ya que suceden cuando coinciden estos tres factores: aire caliente de un sistema de baja presión, un cruce de flujo de aire frío y seco, y un sistema de humedad generada por un huracán. Eso se estaba gestando, y el océano se iba a convertir en un infierno.

Pasado el mediodía de ese fatídico día, llegó un pesquero cargado al tope de sardinas; los demás capitanes, que venían de mala pesca esperando una buena captura, llamaron a su tripulación y comenzaron a aprovisionar las naves para otra salida.

Durante esa tarde, a pesar de haber varios avisos de tormentas, más de cien pesqueros se hicieron a la mar y se dirigieron hacia el banco de sardinas. En aquella época, el espectro del hambre era mayor que el de la prudencia. Además, estaba el prestigio de los capitanes y de las tripulaciones de por medio.

Por las escolleras de Leixões, pasaban en apretada navegación los barcos a medida que estaban listos con proa a la oscuridad de la tormenta. Al cabo de unas horas, no quedaba pesquero operativo en el puerto, solo los rotos, los desarmados y los que no tenían tripulantes.

Hacia las 19.00 horas, el tiempo cambió radicalmente, con los pesqueros envueltos en una inmensa tormenta. Las fuertes olas alcanzaron los 15 metros, mientras el viento giraba hacia el noroeste y el aire se enfriaba drásticamente. Algunos barcos deciden regresar a Leixões, pero la gran mayoría decide continuar.

Al avanzar la noche, el cielo se volvió negro, sin estrellas ni luna; pesadas nubes cubrían completamente el mar, y los vientos se tornaban en temporal. Ya todos intentaban escapar de la tormenta, forzando al máximo los motores, buscando desesperadamente un puerto donde refugiarse, mientras el mar se llevaba a los marineros por la borda y llenaba de agua las bodegas.

Durante toda la noche, en tierra, la gente corría desesperada hacia la arena de la playa de Matosinhos. En la cabecera del muelle sur del puerto de Leixões, las esposas e hijos de los marineros se agolpaban al vislumbrar las luces de navegación de los pesqueros que se acercaban desesperados al puerto.

Durante esa tarde, a pesar de haber varios avisos de tormentas, más de cien pesqueros se hicieron a la mar y se dirigieron hacia el banco de sardinas. En aquella época, el espectro del hambre era mayor que el de la prudencia.

Tan pronto como los primeros pesqueros llegaron a puerto, dieron la mala noticia: se habían visto cuatro barcos navegando en una situación preocupante muy cerca de la costa, y eso, a pesar de que algunos capitanes habían intentado avisarles que no arribaran hacia tierra. Hicieron el aviso por radio, con sirenas, señales y hasta gritos; pero no pudieron hacer nada, pues la violencia de la tormenta fue tan grande que les impidió lograr sus objetivos.

A bordo del *María Miguel*, el capitán había perdido el control del barco y se encerró en el puente a esperar la muerte o un milagro que no iba a ocurrir; mientras tanto, el inexperto Tiago, en lugar de buscar la salvación en el mar, bajó al sollado y puso a la Virgen de madera que le había tallado su padre bajo su camisa, al lado del corazón. Luego subió a la cubierta como pudo y, en ese instante, un golpe de mar literalmente lo arrojó al agua y tumbó el barco, que se hundió con las vidas de quienes se encontraban a bordo.

Ya en el agua, Tiago, con un par de brazadas, alcanzó un esquife (barco pequeño que se lleva en el navío para usos múltiples y que va calzado en cubierta) que se había desprendido de su base y estaba flotando vacío. Se trepó por la borda para evitar tumbarlo y se tiró sin fuerzas sobre el fondo del bote.

En aquella oscura y siniestra madrugada del 2 de diciembre 1947, se hundieron los arrastreros *D. Manuel*, *Rosa Faustino*, *María Miguel* y *S. Salvador*; hubo un total de 152 marineros desaparecidos, entre los que murieron en el hundimiento y los que cayeron por la borda.

De los cuatro arrastreros que se hundieron, solo seis marineros se salvaron: uno apareció en la playa a bordo de un esquife, dormido abrazado a la Virgen del Mar; era Tiago Dalmeida. Sus padres corrieron a la playa a abrazarlo y a agradecer a la Virgen por la vida de su joven hijo.

De los desaparecidos, aproximadamente más de la mitad de ellos eran casados, y quedaron huérfanos un centenar de niños. Fue la mayor tragedia que sufrió una comunidad pesquera en Portugal.

Los arrastreros que navegaban más lejos de la costa lograron salvarse, aunque con algunas dificultades, pero los que se acercaron a la costa, por desorientación o porque los motores no tenían suficiente potencia o se averiaron, fueron arrojados contra las rocas.

Cuando pude apreciar la escultura de las familias en la playa esperando a sus seres queridos, no pude más que rezar por sus almas, mientras gruesas lágrimas escapaban de mis ojos.

Los lugares blanco: bacaladeros portugueses de Terranova

Los portugueses descubrieron el caladero de bacalao de Terranova durante el siglo xv y practicaban la pesca utilizando anzuelos, en pequeñas embarcaciones fondeadas en aguas muy próximas a la costa; luego, transportaban a tierra el pescado que se elaboraba en las propias chalupas.

Ya en el siglo XVI, los pesqueros que iban a Terranova de campaña durante seis meses eran de unas 100 toneladas de bodega y llevaban de 15 a 20 tripulantes. Pescaban a mano con anzuelo, y los rendimientos eran de entre 25 y 200 bacalaos por marinero y día. Usaban artilugios para no caerse por la borda a las aguas heladas.

Cuando estas embarcaciones llegaban a los caladeros de Terranova, cargaban sus velas y se dejaban derivar lentamente bajo la acción del viento y las corrientes para comenzar la pesca.

En aquella oscura y siniestra madrugada del 2 de diciembre 1947, se hundieron los arrastreros *D. Manuel*, *Rosa Faustino*, *María Miguel* y *S. Salvador*; hubo un total de 152 marineros desaparecidos, entre los que murieron en el hundimiento y los que cayeron por la borda.

Poco después mejoraron el sistema de pesca, pero empeoraron las condiciones de seguridad de la gente: utilizaban un buque nodriza ubicado en el lugar apropiado mientras que en el mar se depositaban pequeñas embarcaciones que empleaban los pescadores para lanzar las artes.

Sin embargo, el mayor progreso se derivó de la utilización de una especie de chinchorros ligeros llamados «doris» o «dorys», de los que se tienen noticias desde el siglo XVII. Se caracterizaban por tener de cuatro a cinco metros de eslora y bañera poco profunda; la proa y la popa eran muy arrufadas.

Estaban dotados de buenas condiciones marineras, sumamente estables, aun con mar arbolada. Admitían únicamente un tripulante, pero tenían la gran ventaja de su ligereza, que permitía izarlas a bordo con facilidad y conservarlas en cubierta, encajadas unas sobre otras, ocupando poco espacio. Algunas naves contaban con más de veinte dorys.

Las dorys y sus tripulantes, una vez depositados en el mar por la nave principal, con alimentación para toda la jornada, se alejaban del barco. Los tripulantes de las dorys utilizaban aparejos de anzuelo, en largas brazoladas, que recogían al final de la pesca para recuperar los bacalao.

Los riesgos que asumían estos pescadores eran muy elevados por los fuertes temporales e intensas nieblas. Además, el trabajo a destajo, que se medía por el número de piezas de bacalao que conseguían, obligaba a faenar incluso en condiciones muy adversas.

Los riesgos que asumían estos pescadores eran muy elevados por los fuertes temporales e intensas nieblas. Además, el trabajo a destajo, que se medía por el número de piezas de bacalao que conseguían, obligaba a faenar incluso en condiciones muy adversas.

He escuchado a pescadores españoles de arrastreros en Terranova que recogieron en numerosas ocasiones a tripulantes portugueses de dorys perdidos en el mar.

Los bacaladeros portugueses mantuvieron esta técnica de pesca hasta 1972, año en que el velero de cuatro mástiles *Creuola*, con veinte marineros y cincuenta y siete pescadores, completó su último viaje entre Lisboa y Terranova. Actualmente, es un barco escuela lusitano.

Con esta breve explicación he tratado de ponerlos en tema sobre esta flota y sus tripulaciones. Voy a contar lo que he escuchado de un marino mercante que, en los años sesenta, navegaba un barco de la empresa española Marítima del Norte, que cubría la línea comercial que unía Europa con América y Groenlandia a través del Océano Atlántico. Mi amigo se llamaba Antonio.

Los barcos de Marítima del Norte provenían de Azores, y el primer puerto continental europeo era Lisboa, donde coincidían con la flota pesquera de Terranova, que operaba desde esa ubicación o de Aveiro.

Entrando a este último, ubicado cerca de Oporto tuvo oportunidad de ver la flota bacaladera de zarpada para Terranova y Groenlandia. La observaba desde el puente de su barco que, a órdenes del práctico, tomaba puerto.

Eran magníficos buques de vela de cuatro palos, con aparejo de goleta. Todos estaban pintados de blanco con hermosas banderas portuguesas y de la compañía de cada propietario. Le llamó la atención que, en la cubierta de dichos veleros, se destacaban unos extraños bultos que, vistos con prismáticos, resultaban ser pequeños botes estibados unos encima de otros en grupos de, más o menos, media docena. Estaba presenciando los dorys.

Dijo Antonio:

«Interrogué al práctico sobre la naturaleza de dichas naves y por él tuve conocimiento de la peculiar forma de pescar el bacalao que tenían los marinos portugueses de la



Pintura al óleo de un pescador de bacalao con su dory (1885).

época. En síntesis, se me dijo que aquellos veleros se disponían a zarpar hacia las aguas de Terranova y Groenlandia para una campaña de pesca que se prolongaría hasta una fecha indeterminada de otoño, ya que no regresarían hasta conseguir llenar sus bodegas con aproximadamente quinientas toneladas de bacalao cada barco.

«Lo relatado me impresionó vivamente. Si bien yo era un joven oficial de cubierta, había cruzado el océano tres veces en ambos sentidos entre Europa y los Estados Unidos y Canadá. Sabía ya muy bien cómo se enfurece el Atlántico Norte, cosa que hace con bastante frecuencia.

«Imaginaba a aquellos bravos pescadores portugueses haciendo frente a un mar siempre agitado, a temperaturas extremas, a las nieblas nada infrecuentes, al riesgo de desorientarse o de tener un encuentro infeliz con una ballena, todo en un pequeño chinchorro y durante una jornada entera de trabajo; ello me creaba una imagen de dolor y de angustia.

«Estando en Aveiro, asistí a la zarpada de la flota, ciento de mujeres vestidas de negro y niños llorando en el muelle despedían a estos héroes anónimos que iban a ganar el sustento anual de la familia.

«Quiso la casualidad que mi barco debió ir a San Juan de Terranova o St. John's, como le dicen los canadienses, quince días después de la zarpada de los lugres portugueses con sus dorys. Debíamos llevar material para la flota bacaladera.

«Ya en aguas de Terranova, en el camino cruzamos uno de los lugres, el *José Alberto*, gareteando sobre un banco de peces y los dorys distribuidos a su alrededor, hasta ocupar una milla de distancia del lugre nodriza; se me ocurrió una plegaria: "Dios asista a esta gente que no levante temporal".

«Con la flota portuguesa, había un barco de rescate y auxilio por la cantidad de accidentes ocurridos, era el *Setúbal*, un barquito con propulsión mecánica que poseía una pequeña estación meteorológica y un par de pateras a motor para zarpar en caso de necesidad a auxiliar los dorys o a los lugres, de ser necesario. También tenía un radar, muy antiguo, pero un radar al fin. Cuando las condiciones eran malas, tocaba una sirena y por radio avisaba a los lugres que recogieran los dorys. Nosotros llegamos a San Juan de Terranova, que era la base de todos los pescadores de bacalao en esos tiempos».

Hasta aquí, la historia narrada por Antonio. Yo quiero aclararles qué tipo de puerto era St. John's, en inglés; Saint-Jean de Terre-Neuve, en francés; Sãm Johão, en portugués

Con la flota portuguesa, había un barco de rescate y auxilio por la cantidad de accidentes ocurridos; era el *Setúbal*, un barquito con propulsión mecánica que poseía una pequeña estación meteorológica y un par de pateras a motor para zarpar en caso de necesidad a auxiliar los dorys o los lugres, de ser necesario.

y San Juan, en español. Actualmente, es la capital provincia canadiense de Terranova. Con tantos nombres, se imaginan la diversidad de gente de mar que buscaba abrigo en ese puerto.

La ciudad fue fundada por pescadores que la denominaron San Juan de Pasajes, como figura en un mapa lusitano del año 1504. En 1583, se tomó posesión de la región para la reina de Inglaterra Isabel I, y la ciudad se convirtió en asentamiento británico, pero nunca tuvo una población permanente.

El asentamiento cambió varias veces de dueño entre Francia e Inglaterra, hasta pasar a ser definitivamente británico en 1762. En 1907, Terranova pasó de ser una colonia británica a un dominio semiautónomo. Fue el último territorio en unirse a la Confederación Canadiense en 1949. En los tiempos de mi relato, el puerto de Sam João era el único nexo entre los pescadores portugueses y el mundo civilizado.

«Nosotros tomamos puerto y empezamos la descarga de aprovisionamiento», continuó Antonio con su historia.

«Un anochecer muy húmedo, con una niebla cerrada que hería la vista por el viento y la aguanieve, empezó a sonar la alarma del faro. Este estaba comunicado con el barquito *Setúbal* por medio de la radio.

«Cuando yo, atento a la señal de emergencia, llego al puente de mando de mi barco, el capitán me avisa que uno de los lugres, el *José Alberto*, informaba que, al llamar a regreso a los dorys, cuatro de ellos no aparecían y las condiciones iban empeorando.

«Según el *Setúbal*, la última posición del *José Alberto* eran las siguientes coordenadas: latitud: 57° 40' N y longitud: 58° 42' W (el mar de Labrador, camino al Estrecho de Davies, que separa Canadá de Groenlandia).

«Pedían ayuda a todos los barcos en condiciones de poder asistir. La posición del *José Alberto* era poco precisa, dado que, desde hacía un par de días, no podían tener buenas rectas de altura, por la niebla.

«Nuestro capitán, sin dudar, ordenó poner el barco a son de mar y zarpar de inmediato. También lo harían con nosotros un par de remolcadores que estaban de guardia en puerto.

«Dada la cerrazón del puerto por la niebla, acordamos salir a popa de uno de los remolcadores que conocía perfectamente la costa y el canal, aun con esa niebla; el otro remolcador, por nuestra popa.

«Al llegar a la posición del *Setúbal*, planificaríamos la búsqueda a partir de que encontráramos el lugre que había emitido el pedido de auxilio. Así hicimos, y todos los barcos, que ahora éramos cuatro, navegamos hacia el norte penetrando en el mar de Labrador donde se suponía que estaba el *José Alberto*.

«Esa mañana levantó la niebla, y nos esperaba la imagen blanca del lugre con sus velas extendidas navegando en búsqueda de los botes perdidos. Uno de los remolcadores que había zarpado con nosotros encontró el primer dory, pero estaba dado vuelta y sin señales de vida; nosotros encontramos dos dorys que se habían amarrado para soportar el frío y ser detectados más fácilmente.

«Estaban semicongelados los tripulantes, así que marineros nuestros bajaron a auxiliarlos y armamos una maniobra con camilla para subir a los dos tripulantes a bordo.

«Nuestro médico improvisó un quirófano, porque debieron amputar a uno de los pescadores un pie congelado y, al otro, los dedos de la mano izquierda, pero con todos los cuidados se recuperaron poco a poco.

«Al cuarto bote, al tercer día de búsqueda, lo dimos por perdido, porque, aunque se hubiera salvado, ese hombre estaría congelado.

«Siempre me quedó la imagen de esos dos pobres pescadores que querían

Esa mañana levantó la niebla, y nos esperaba la imagen blanca del lugre con sus velas extendidas navegando en búsqueda de los botes perdidos. Uno de los remolcadores que había zarpado con nosotros encontró el primer dory...



agradecemos por haber salvado sus vidas; espero que, desde San Juan, hayan podido embarcarlos rumbo a Portugal para rehabilitarse junto a los suyos».

Hasta aquí, el relato de mi amigo Antonio. Yo quedé marcado como hombre de mar, y ahora, ya jubilado, habiendo pasado los setenta años, viajo seguido a Portugal por razones familiares, voy a la playa a la puesta del sol y, al mirar el océano y ver volar las gaviotas que acompañan los atardeceres, siempre pienso que esas aves son las almas de los marinos y pescadores que no pudieron regresar a tierra firme. ■

Siempre me quedó la imagen de esos dos pobres pescadores que querían agradecernos por haber salvado sus vidas...

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 el lugar de remisión.

Para optar por alguna de las opciones y poner al día los datos les solicitamos completar el formulario que se encuentra en centronaval.org.ar/boletin



Boletín del Centro Naval en la Web

Acceda en pocos pasos y en forma gratuita a los contenidos del Boletín.



Visítenos en centronaval.org.ar/boletin

También estamos incorporando nuestro material a cefadigital.edu.ar

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.

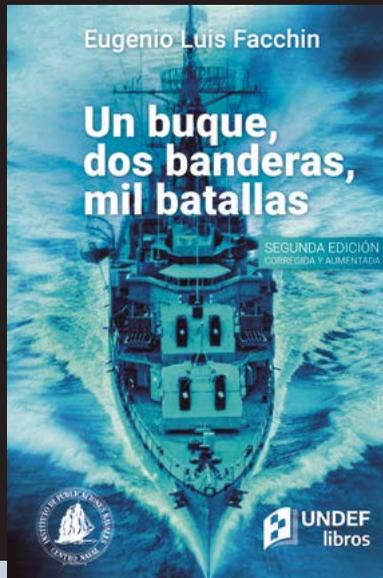
Todos aquellos que quisieran escribir para la revista y por una razón u otra aún no lo han hecho, están invitados a conversar con el Director del Boletín sobre el tema.

Para más información sobre cómo presentar los trabajos en nuestra Redacción, consultar centronaval.org.ar/boletin



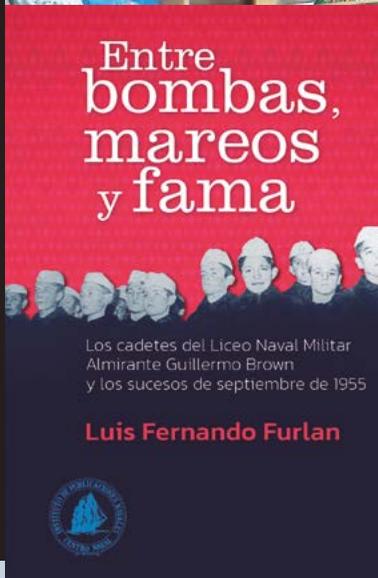
INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Últimos lanzamientos



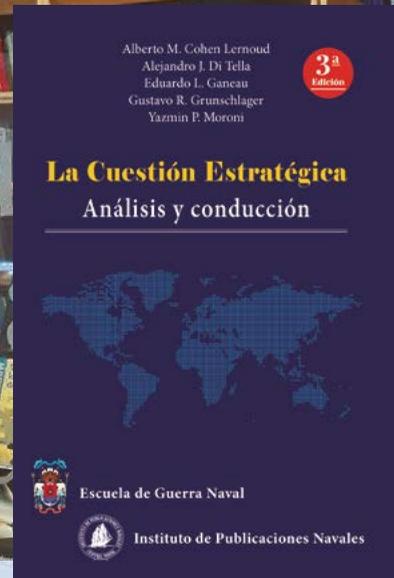
Un buque, dos banderas, mil batallas Eugenio Facchin

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.official

 IPN.Editores

 +54 9 1144477674

www.ipneditores.com.ar

Sociedad Militar
"Seguro de Vida"

Obtenga su tarjeta SMSV Global 300.

Con una cuenta remunerada que le
RINDE INTERESES DIARIAMENTE.



y la posibilidad de transferir sus fondos fácilmente.

UN PRODUCTO ÁGIL, PRÁCTICO E INNOVADOR.



Escanee el código y descúbrala

📞 0810-222-7678 www.smsv.com.ar

📱 Whatsapp (+54911) 23007678



Todos los servicios de SMSV se brindan EXCLUSIVAMENTE a sus asociados. Sociedad Militar "Seguro de Vida" - Institución Mutualista - Domicilio Legal Casa Central Av. Córdoba 1674 - CABA CUIT: 30-52751673-7 Conf. Ley 20.321 Ley 11.723 - Ley 22.362. Resol. 78g/g8. Mercosur 45/06