



# EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO NAVAL ARGENTINO A LO LARGO DE LA HISTORIA

## Parte 1

Guillermo Delamer, Guillermo Oyarzábal,  
Guillermo J. Montenegro, Jorge Bergallo y Haroldo Santillán

*NOTA ACLARATORIA: El presente ensayo no refleja, necesariamente, un punto de vista Institucional.*

*Los currículum de los autores se encuentran al final del artículo.*

**E**l nacimiento de la Patria fue realizado por un grupo de dirigentes que lo concibieron como proyecto. Para llevarlo a cabo fue necesario armar un ejército y una marina, que fueran las herramientas que les permitirían cortar el cordón umbilical de la incipiente nación con su madre patria. Con el advenimiento de la aviación, se crea la Fuerza Aérea, que participa conjuntamente en su defensa, integración y desarrollo a partir de entonces.

Las Fuerzas Armadas, como instrumento militar de la Nación, se rigieron por la legislación vigente y por las decisiones políticas de sus gobernantes, que condujeron al Estado Nacional en cada momento histórico. Ellos trazaron la orientación político-estratégica, que orientó los esfuerzos tendientes a resolver los diferentes conflictos a los que se vio expuesto el país.

Esta investigación académica tiene como objetivo realizar un análisis sistémico de las estrategias que el país fue desarrollando, con el correr de los años, en el ámbito naval. Se ha buscado profundizar el conocimiento de las líneas generales que caracterizaron el "Pensamiento Estratégico Naval Argentino" y extraer un decálogo de conclusiones que pudiera servir de lección y referencia para el futuro.

Para definir el pensamiento estratégico naval se ha recurrido a la historia naval, recordando las palabras del Coronel José Luis Picciuolo cuando decía, que el "objeto de ella (la historia) no se agota en el estudio de batallas o combates trascendentes y en sus consecuencias,



sino que abarca, también, los múltiples aspectos no bélicos vinculados al enfrentamiento armado, ocurridos en tiempos de paz y de guerra. Surge entonces, el interés por conocer la interacción del ámbito militar con el político, el económico y el social”.

El pensamiento estratégico naval es, entonces, una forma de razonar que sintetiza la cultura, los conocimientos científicos, tecnológicos, las reglas de juego, las tradiciones políticas vigentes, las características y las realidades de cada época. El pensamiento es el que siempre guía a la acción y sirve a la conducción superior del Estado, para proporcionar orientación y coherencia en la aplicación de los esfuerzos, a fin de lograr los objetivos fijados por la estrategia nacional. De esta manera, las acciones adquieren sentido, al corresponderse con las decisiones políticas adoptadas dentro de un marco histórico, cuyos criterios podrán o no ser compartidos a posteriori, pero cuya génesis es de origen eminentemente político. Es por esa razón que sus efectos o resultados terminarán por estar sujetos, en última y exclusiva instancia, al “juicio de la historia”.

Otro aspecto a resaltar es la evolución que ha ido sufriendo el pensamiento estratégico, que se modifica y adapta en función de las experiencias anteriores de un actor, de los adelantos tecnológicos que la ciencia va poniendo a disposición del hombre, y de los nuevos problemas que van apareciendo y que una sociedad se ve compelida a resolver. Utilizando una metáfora, una estrategia, utilizada en un momento histórico determinado, es sólo un eslabón de una cadena que mantiene una continuidad histórica institucional que le da sentido, y de allí la importancia de estudiarla, como forma de interpretar el pasado y el presente, de modo de encarar con éxito el futuro.

En síntesis, la razón de ser de este trabajo es “rastrear” en la historia, en busca del pensamiento que diera sustento a los actos que se llevaron a cabo en cada período de la vida del país. No se trata simplemente de una compilación de hechos o circunstancias cronológicas, sino de bucear en los fines que les dieron origen a los hechos que se sucedieron para, de esa manera, llegar a entender por qué se adoptaron ciertas decisiones o se llevaron a cabo ciertas acciones y extraer las lecciones correspondientes. Se procura de esta forma sacar conclusiones válidas de ese análisis, que mantengan una cierta vigencia a través del tiempo. Ellas tienen un valor incalculable, pues están apoyadas en la experiencia propia, que siempre es costosa y que pasa a ser fuente de referencia e inspiración para el futuro.

### **La estrategia en las guerras de la Independencia Nacional**

Desde los albores de la emancipación se ejecutaron sucesivas campañas militares terrestres con una casi recurrente dirección estratégica principal Sur-Norte (hacia Asunción y luego al Alto Perú), con suertes diversas y sin lograr el objetivo político deseado. Mientras tanto, la Escuadra patriota, recién creada y al mando del Almirante Guillermo Brown, luchaba por el dominio del Río de la Plata.

El gobierno patrio, movido por la necesidad estratégica de conquistar Montevideo, centro de gravedad del Virreinato, resolvió modificar su concepción militar, considerando la formación de una escuadra naval que permitiera cerrar la entrada por mar de los realistas. La isla Martín García, que por su ubicación geográfica constituía la llave de acceso a los dos grandes ríos del litoral y un punto desde donde se podían proyectar las operaciones navales, fue el primer objetivo de la campaña. Una vez en poder de los patriotas se lanzó la ofensiva sobre la plaza de Montevideo, baluarte del poder español en la región. Los combates navales desarrollados entre el 14 y el 17 de mayo de 1814 y la victoria decisiva de la escuadra conducida por Brown, más un estrecho bloqueo posterior, permitieron el éxito de las operaciones terrestres y la rendición de la cercada plaza de Montevideo.

La actuación de la escuadra argentina y sus consecuencias fue reconocida inmediatamente. El mismo General San Martín distinguió desde Mendoza, en carta a Tomás Guido, la

magnitud de la empresa: “la victoria naval de Montevideo es lo más grande que hasta el presente ha realizado la Revolución”.

Las fuerzas navales y terrestres habían actuado en un esfuerzo coordinado, merced a una decisión estratégica operacional, que modificó sustancialmente, y para siempre, el desarrollo de la guerra. El valor estratégico de la caída de Montevideo fue que, a partir de entonces, los realistas ya no tendrían de puntos de apoyo en tierra significativos para sus flotas en el Atlántico Sur.

Neutralizada la amenaza que provenía del “puerto-fuerte” de Montevideo sobre Buenos Aires, capital política del Virreinato, el General José de San Martín quedó en condiciones de iniciar una campaña militar de envergadura, con un esfuerzo principal ofensivo, con una maniobra de aproximación indirecta por el Oeste vía Chile, para proyectarse posteriormente por mar a lo que era el centro de gravedad del poder español en América, ubicado geográficamente en el Perú. Este esfuerzo se complementó con otro secundario defensivo desde Tucumán, Salta y Jujuy, en dirección al Alto Perú, con objetivo de contener al oponente en su intención de avance hacia el Sur.

Paralelamente, el gobierno de las Provincias Unidas instrumentó un tercer esfuerzo secundario ofensivo, mediante una maniobra de desgaste por mar. Firmó para ello un convenio con Brown, que lo convertía en “Comandante Especial” y armador principal de una expedición corsaria, destinada a hostigar el comercio español en el Pacífico. Las instrucciones le permitirían actuar con la necesaria libertad de acción, habilitándolo a hostilizar, apresar e incendiar todo buque con bandera española sobre el Atlántico hacia el Sur, y en el Pacífico hasta los 11° de latitud Norte. Sólo podrían exceder ese límite en el caso de detectar flotas que actuaran en apoyo de Lima. Sus instrucciones políticas disponían que los combates debían iniciarse con el pabellón izado de las Provincias Unidas del Río de la Plata: “blanco en su centro y celeste en sus extremos al largo”. Ello marcaba la intención de llevar adelante una estrategia de desgaste, de control y de presencia efectiva en el mar.

A los cometidos específicos de la guerra de corso se sumaban los de inteligencia en la costa chilena y del Perú, especialmente sobre los puertos de Valparaíso, Coquimbo, Guasco, Atacama, Arica, Arequipa, Pisco y el Callao. Si las circunstancias imponían acciones en tierra, éstas debían sujetarse al “invariable concepto de proteger a los naturales del país y exaltar la opinión en favor del sistema de libertad e independencia de la América del Sur”. De esta forma se establecía claramente el objetivo político, de extender los principios revolucionarios hacia los demás países americanos, ganándose la voluntad de los pueblos para la causa de la independencia.

Resulta ineludible trazar una línea de relación entre el plan de San Martín y la empresa de Brown. Sobre todo, al advertir que el objetivo principal de esta última era interrumpir las comunicaciones de Chile con Lima que, por ser el punto estratégico vital de aquella campaña, debía ser preservado de toda acción de apoyo enemigo. Las campañas de corso no se limitaron únicamente a la acción de Brown; también participó en esta estrategia el marino de origen francés Hipólito Bouchard, a quien el gobierno otorgó patentes de corso con objetivos similares, logrando extender el carácter de la revolución y el nombre de la incipiente República a todas las latitudes, en un viaje que lo llevaría a circunnavegar el mundo.

Con esta estrategia, se buscó apuntalar el proceso de emancipación iniciado en el Cono Sur de América (1817 / 1821), mediante una actitud estratégica operacional ofensiva que, atravesando la Cordillera de los Andes, liberara a Chile y continuara luego con la proyección



Fragata *Hércules*.



La Escuadra Libertadora parte de Valparaíso hacia Perú.

del esfuerzo de guerra por mar, mediante una aproximación indirecta, para obtener la independencia de Lima, capital del Virreinato del Perú y principal enclave político-militar español en América.

San Martín y Brown, junto a otros destacados militares de mar y tierra, unieron así sus esfuerzos en una maniobra estratégica militar de naturaleza esencialmente conjunta, cuyo objetivo ulterior era la erradicación de todo vestigio de dominación española en tierras americanas.

### **La estrategia en las guerras de consolidación nacional**

Ya conseguido el objetivo de la independencia, el siguiente desafío pasó a ser el de consolidar la soberanía como Estado independiente. De esta manera comenzó a surgir una serie de conflictos con los Estados vecinos en la búsqueda de definir sus respectivas líneas demarcatorias. La guerra con el Imperio del Brasil fue el primero en materializarse y tomó nuevamente al país con un poder militar y naval absolutamente desatendido. La situación tenía muchos puntos en común con la que en 1814 había enfrentado a patriotas y realistas. Brasil, al tiempo que ocupaba una vasta porción de la Banda Oriental inclusive Montevideo, bloqueaba el Río de la Plata y hostigaba con sus naves los movimientos de las fuerzas argentinas y sus posibilidades de comercio. La marina argentina, que sólo contaba con dos viejos bergantines y un lanchón, prácticamente nada frente a las poderosas fuerzas navales del Brasil, fue puesta nuevamente bajo las órdenes del Almirante Brown, con la consigna de armar una escuadra de guerra.

Como ya había ocurrido, no era posible concebir una campaña militar de magnitud sin que ésta fuera iniciada con la disputa por el dominio del Río de la Plata, lo que aseguraba el control de los ríos interiores y la cadena de abastecimientos, armas y municiones en apoyo al Ejército, comandado, en esta oportunidad, por el General Carlos María de Alvear.

Los combates que tuvieron como teatro de operaciones al gran estuario fueron, en general, favorables a las fuerzas argentinas, a pesar de la impresionante superioridad naval brasileña y la gran efectividad de su bloqueo a Buenos Aires.

Con una estrategia operacional que aprovechaba las bajas e irregulares profundidades del Río de la Plata y sus afluentes a su favor, Brown pudo enfrentar a los brasileños en Los Pozos y, posteriormente, evitar una derrota severa en Quilmes. Finalmente, en febrero de 1827 la victoria del Juncal, en aguas del río Uruguay, permitió el mantenimiento de las comunicaciones con el ejército de Alvear, que lograría a fines de ese mismo mes el triunfo de Ituzaingó.

Paralelamente, las fuerzas imperiales intentaron afectar la retaguardia de las Provincias Unidas mediante una maniobra de envolvimiento estratégico sobre el litoral atlántico. Esta acción implicaba ocupar Carmen de Patagones, con la intención de anularla como base de corsarios y levantar las poblaciones indias en contra de Buenos Aires. La eficaz defensa desarrollada por las fuerzas navales surtas en Patagones llevaron al fracaso del intento brasileño. Estas acciones fueron complementadas con un esfuerzo secundario de desgaste mediante operaciones de corso, que llegaron a extenderse hacia el norte hasta Río de Janeiro, que provocaron pérdidas al oponente y lo obligaron a distraer parte de sus fuerzas para enfrentar esta amenaza.

Hubo de pasar una década hasta que, nuevamente, se hiciera imperativa la necesidad de contar con fuerzas navales organizadas y preparadas para enfrentar exitosamente a los intereses extranjeros. Ante las pretensiones de intervención en la política de la Confederación Argentina por parte de Francia y la resistencia que ofreció el gobierno de Rosas a permitir cualquier intromisión en las decisiones del Estado, el gobierno francés ordenó a sus fuerzas navales destacadas en la región el bloqueo del puerto de Buenos Aires.

Debido a la ausencia de una escuadra naval argentina y frente a la imposibilidad material de organizarla de urgencia, toda la Confederación se vio altamente perjudicada. Particularmente en Buenos Aires, el bloqueo se hizo sentir sobre los tributos aduaneros, obligando al gobierno a aumentar la presión fiscal. La solución alcanzada, después de dos años de privaciones y sacrificios, se consiguió pacíficamente merced a la voluntad inquebrantable de los argentinos y a las diferencias que en este conflicto distanciaron a las dos potencias centrales con marcados intereses en la región: Francia e Inglaterra.

En 1845, al finalizar el conflicto por la independencia de Rio Grande do Sul, los brasileños recuperaron su capacidad para gravitar en la política del Río de la Plata, y ante la inminente amenaza de una alianza brasileña con el partido Colorado uruguayo, su acérrimo enemigo, Rosas ordenó a Brown el bloqueo riguroso de Montevideo.

Este apoyo se consideraba imprescindible para que pudiera operar exitosamente el ejército sitiador, conducido por el líder del partido Blanco oriental, Manuel Oribe. Por tercera vez la Marina Argentina se organizaba, sintomáticamente, al mando del Almirante Brown, para actuar en el control del Río de la Plata y asegurar los movimientos del ejército de tierra. En efecto, la escuadra respondía directamente a la estrategia de Rosas, que buscaba precipitar la caída de Montevideo, para evitar la intervención directa del Brasil y la de sus potenciales aliados europeos: Francia e Inglaterra.

Pero la actitud de Buenos Aires, que despertó agudas protestas extranjeras al ver perjudicado su comercio, contribuyó en última instancia a consolidar la enemistad con las principales potencias de la época, apurando la alianza anglo-franco-brasileña. Los aliados decidieron enfrentar a la Confederación Argentina con las mismas armas, declarando el bloqueo a Buenos Aires.

La escuadra de Brown, situada frente a Montevideo, fue obligada a rendirse por las fuerzas superiores de los aliados, perdiéndose así el dominio del gran estuario, con notables perjuicios para la Nación. La escuadra anglo-francesa intentó remontar el Paraná para introducir sus productos en los puertos de los ríos interiores, pero las disposiciones defensivas argentinas, con baterías en tierra y provisiones para dificultar la navegación, les negaron toda posibilidad.

El conflicto quedó restringido a un bloqueo, que perjudicó los intereses económicos de la Confederación pero que, simultáneamente, debilitó sin beneficios a los aliados. Después de casi tres años Inglaterra levantó unilateralmente la medida, forzando las negociaciones de paz. Una vez más se imponía la existencia de una escuadra para defender los intereses nacionales contra las ambiciones de las demás potencias, que veían en el Río de la Plata una vasta fuente de riquezas y posibilidades comerciales.

Nuevamente se hará notar la falta de previsión, al estallar la guerra con el Paraguay. La Argentina no estaba preparada para una movilización de tamaño magnitud; a las carencias del Ejército se le sumaban las, todavía mayores, de la Armada. Por esta razón y para suplir las necesidades de la guerra, el Estado apeló a la contratación de buques mercantes, que alistaba con ingentes esfuerzos.

Por ello, en este conflicto, la actividad naval argentina se limitó a la ejecución de misiones logísticas y de control, con el objeto de impedir las comunicaciones al adversario, apoyar operaciones anfibias, capturar presas y evitar el contrabando, además de transportar tropas, pertrechos y abastecimientos y llevar a cabo tareas de evacuación de enfermos y heridos. Las acciones principales militares de combate fueron desarrolladas, en cambio, casi exclusivamente por la marina imperial brasileña, con más de un centenar de unidades, entre navíos acorazados, fragatas, corbetas y cañoneras, tripuladas por un número muy próximo a los 7.000 hombres. Como consecuencia, Brasil ocupó un papel relevante en los diferendos de límites y negociaciones que se llevaron a cabo posteriormente.

Los arreglos finales de la Guerra de la Triple Alianza con el Brasil tuvieron consecuencias

preocupantes. Las discusiones fueron muy serias, en especial en lo que hace a los límites de las Misiones, y fue por ese motivo que la Argentina continuó manteniendo una alta prioridad en la defensa del Río de la Plata.

Nuevamente se había puesto en evidencia el papel vital de los medios navales para dirimir conflictos internacionales y la necesidad de contar con unidades armadas previamente, de modo de asegurar el control ribereño y apoyar en fuerza a las operaciones militares terrestres y a las negociaciones posteriores.

### **Estrategia de ocupación territorial**

Las innovaciones tecnológicas que ocurrieron hacia mediados del siglo XIX cambiaron rápidamente el diseño de los buques y mantuvieron expectantes a los pensadores estratégicos. Esta experiencia ajena y las consecuencias de su aplicación en otras naciones, que siempre actuaron como centros difusores de conocimientos, influyeron y guiaron el diseño del poder naval argentino de la época.

Durante la presidencia de Domingo F. Sarmiento (1868-1874) se tomaron las medidas concretas para la organización definitiva de la Armada. Apoyado en sus conocimientos de la guerra de secesión norteamericana y de la evolución de las armas durante ese conflicto, favoreció la compra de las primeras unidades navales de hierro y vapor, al tiempo que formaba la primera escuadra de torpederas y ordenaba la construcción del primer arsenal de marina en Zárate. No satisfecho nunca y consciente de la necesidad de contar con personal idóneo para las nuevas unidades de guerra, creó en 1872 la Escuela Naval Militar.

Sarmiento, de la misma manera que los hombres de Estado de esa época, se afirmaba en el esquema geopolítico tradicional, que fundaba la seguridad de la Nación en la ocupación de su territorio, en poblarlo y educarlo, mientras se resguardaban las entradas marítimas del país hacia su interior.

Su figura concilió el pensamiento estratégico de su generación, al haber sumado a su natural clarividencia civilizadora la dura experiencia militar que se había vivido desde la Independencia. Por lo tanto, la visión que de ello resultaba no podía ser otra que aquella que, sin desconocer la importancia de los confines de la Patria, ligaba sus intereses fundamentales a la región del Río de la Plata, centro político y organizador, fuente principal de distribución de recursos y tradicional teatro de operaciones de la mayor parte de los conflictos pasados.

Sobre la base de estos principios, fue organizándose y creciendo nuestra Marina de entonces, aunque también orientados por el pensamiento estratégico y el desarrollo tecnológico de otras potencias marítimas de la época. De esa manera se vio modificada la estrategia naval nacional, que hizo cambiar en la Armada aquellos conceptos con que fuera conformada inicialmente.

En 1874, con la Ley de Armamentos Navales del presidente Sarmiento, se crea un batallón de marineros de 400 plazas para el servicio de la escuadra, medida que va gestando lo que llegaría a ser más tarde el cuerpo de Infantería de Marina. La Armada empezaba a tener un carácter orgánico y moderno, con la incorporación de nuevas unidades como: monitores, bombarderas, cañones y avisos.

Durante la última etapa del gobierno de Nicolás Avellaneda (1874-1880), el General Julio A. Roca ocupó la cartera de Guerra y Marina y, desde allí, fue modificando los criterios geopolíticos, estratégicos, técnicos y tácticos, cultivados hasta ese momento. Su antecesor en el Ministerio, Adolfo Alsina, era partidario de una estrategia defensiva estática respecto del indio y de mantener un perfil muy bajo con las acciones políticas, que pudieran afectar la relación con otros actores en el marco internacional.

En relación con el desarrollo de un pensamiento estratégico naval, Roca tenía la convicción, muy adelantada para su época, de que el Estado debía apoyarse firmemente en el mar, de modo de asegurar la prosperidad de su producción y comercio y proyectarse al exterior, a fin de sostener el papel de la República en la política americana y mundial.

Vio así, en las posibilidades del mar, la capacidad de multiplicar los recursos económicos en bien del desarrollo humano. Por eso enfatizó, con energía, el papel de la Armada en cuanto hacía a la ejecución de grandes y pequeños proyectos, centrados en la compleja gama de actividades marítimas que el país naciente debía realizar. Estudios hidrográficos, canalizaciones, balizamientos, iluminación de costas, vigilancia sanitaria y policial, protección de intereses nacionales más allá de las fronteras, conservación del orden y comunicaciones seguras con puntos excéntricos del territorio eran, según él, “asuntos de importancia vital y permanente para un país que tuviera señalado un alto rango entre las naciones modernas”.

Pese a que Chile había comprado dos blindados, el *Cochrane* y el *Blanco Encalada*, y poseía desde 1879 el acorazado peruano *Huáscar*, capturado al Perú durante la Guerra del Pacífico, la Argentina no se dejó empujar hacia una carrera armamentista y dejó claro que tenía otras prioridades en lo nacional en general, y en lo marítimo en particular.

Entre 1874 y 1879 aún se incorporan algunos buques a vela de alta velocidad y excelente maniobrabilidad, muy aptos para la acción de policía y actividades portuarias, como ser el traslado de pilotos, inspecciones sanitarias, etc. Con ellos se procura materializar la presencia del Estado Argentino en sus espacios marítimos del sur. Buques como la goleta *Cabo de Hornos*, incorporada en 1878, o el cúter *Santa Cruz*, incorporado en 1879, son las unidades que comenzaron a hacer cumplir las leyes nacionales en una parte de su territorio, que aún no controlaba efectivamente.

Es con esta fuerza naval y con esta concepción estratégica que nuestro país consolida la integración de la Patagonia al resto de su territorio. La Argentina no tenía capacidad para proyectar fuerzas alejadas de sus aguas adyacentes, pero tampoco tenía incorporada esta opción dentro de su visión estratégica.

Chile percibió que sus intereses nacionales se veían afectados por el accionar argentino y reaccionó en consecuencia. Intensificó su presencia en la zona, por medio de asentamientos terrestres y operaciones de policía marítima, además de presentar fuertes reclamos a Buenos Aires.

El gobierno argentino no sólo mantuvo su política, sino que dio evidencias claras de su determinación a ejercer sus derechos soberanos. Un ejemplo de ello lo constituye la expedición naval a Santa Cruz, en diciembre de 1878, bajo el comando del Comodoro Py, con una reducida unidad del ejército embarcada que la acompañaba, que constituyó un hito de gran trascendencia para la Nación, tanto que el Ministro de Guerra y Marina, General Julio Argentino Roca, llegó a expresarse, en la exposición de la memoria anual del Departamento Marina en 1879, diciendo: “Hace apenas un año no era conocido el poder marítimo de la República, pues sus buques habían permanecido hasta entonces encerrados dentro de los ríos. Hoy tenemos una Escuadra que ha probado ser capaz de sostener el dominio de sus mares desde el Plata hasta el Cabo de Hornos”.

En 1879 el entonces Presidente Nicolás Avellaneda da vida orgánica a uno de los componentes del Poder Naval: el Cuerpo de Artillería de la Armada, con dependencia de la Comandancia General de Marina.

Un año después, en Concepción del Uruguay, se crea una fuerza de infantería de marina de 330 plazas que se denominó Batallón Provincial de Entre Ríos. A fines de 1880, es transferido al gobierno nacional y se transforma en Batallón de Infantería de Marina. En 1884, por un Decreto del ya presidente Julio A. Roca, este batallón termina denominándose Regimiento de Infantería de Marina.

En la década de 1880, ya lejos de la concepción geopolítica sostenida por más de medio siglo, que restringía las operaciones fundamentalmente al Río de la Plata y a sus afluentes, se fue consolidando una visión estratégica de criterios más amplios y pretenciosos, proyectando vigorosamente el interés nacional hacia los vastos territorios del Sur y su extensa costa atlántica.

Ella se vio materializada con un reforzamiento de las unidades navales destinadas a la defensa de la flamante Capital Federal, y además con la adquisición del acorazado *Almirante Brown*, de características similares a los blindados que ya poseía Chile.

Esta unidad podía operar en alta mar y atacar con muchas posibilidades de éxito a cualquier incursor en nuestros espacios marinos. El *Brown* era un buque muy poderoso, pero el único de esas características que poseía la Argentina. Esta circunstancia, la autonomía del buque y la falta de algún buque logístico para abastecerlo, si se decidía a operar alejado de los puertos argentinos, son evidencia clara de que imperaba una Concepción Estratégica Naval eminentemente defensiva.

Con motivo de la incorporación del *Brown*, el Ministro de Guerra y Marina, General Benjamín Victorica, plasma, en la Memoria de 1882, la nueva Concepción Marítima Argentina: “[...] no es exagerado afirmar que la Armada entra de lleno al camino que le está trazado por nuestra posición geográfica”. Y continuaba diciendo, refiriéndose a los sentimientos de orgullo nacional despertados con la llegada del buque a Buenos Aires: “Y eran motivados esos sentimientos no sólo por satisfacer las nobles aspiraciones del patriotismo, en cuanto al honor nacional puesto al abrigo de un ultraje inesperado, sino también porque así entraríamos a ocupar el puesto que nos corresponde entre los Estados marítimos del continente”.

Ni bien se produce la decisión política de proyectar el poder del Estado Argentino hacia el Sur, se consolida la necesidad de contar con un servicio de transporte marítimo regular. Así, el gobierno nacional encargó la construcción en Europa de un transporte, para hacer frente a la necesidad de contar con una comunicación asegurada con la zona patagónica. Este buque, bautizado con el nombre de *Villarino* llegó, en su primer viaje al puerto de Buenos Aires en mayo de 1880, trayendo los restos del General San Martín.

El 30 de diciembre de ese mismo año, por decreto del Presidente Julio A. Roca, se creó el “Servicio de la Costa Sur”. El citado transporte comenzó a unir los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca y Carmen de Patagones en forma regular, iniciándose así, de manera permanente, el Servicio de Transportes Navales. Al *Villarino* se agregaron, paulatinamente, otros buques que constituyeron, desde ese momento y hasta bien entrado el siglo XX, la única vía de apoyo efectivo a los pobladores patagónicos, que se distribuían a lo largo de la costa hasta la misma ciudad de Ushuaia.

Vale la pena destacar que el pensamiento estratégico de este período fue claro y pragmático: unidad de comando, determinación y obtención del objetivo estratégico fijado, alta concepción de la maniobra y coordinación de fuerzas, llevada a cabo mediante una primigenia acción militar conjunta de las Fuerzas Armadas Argentinas de aquel entonces. Estos fueron los ingredientes constitutivos de una estrategia militar, que supo resolver eficazmente las graves amenazas a la soberanía nacional y contribuyó simultáneamente al logro de los objetivos políticos de “Consolidación del Estado” y a la “Unión e Integración Nacional”, fijados oportunamente por el gobierno nacional.

Al finalizar su presidencia en 1886, Roca había incorporado o tenía en construcción varios buques, que significaron un gran desarrollo del poder naval, pero lo más importante fue que construyó y consolidó una clara concepción estratégica, que se fundamentaba en las experiencias europeas y en la producción literaria de los pensadores europeos.

Esta nueva visión estratégica naval se sintetiza de la siguiente manera: una fuerte y concentrada defensa del Río de la Plata y una firme determinación de proyectar fuerzas sobre las



costas propias del Sur, para defensa del territorio. Por otra parte la disponibilidad ahora de dos cruceros (*Brown* y *Patagonia*) permitiría sostener una defensa aceptable, en el caso de un potencial conflicto con Chile y/o Brasil.

Roca debió actuar de esta manera ya que, si bien se había firmado el Tratado de Límites de 1881, Chile había terminado la Guerra del Pacífico con una victoria aplastante sobre Perú y Bolivia. Su fervor patriótico se encontraba altamente potenciado, y se lo percibía con una fuerte motivación como para embarcarse en otra guerra. Por otra parte, también había quedado clara la manifiesta disconformidad de La Moneda con los términos del Tratado de 1881 y con los problemas que se generarían cuando se avanzara en la fase del trazado del límite fronterizo en el terreno.

La concepción estratégica defensiva contenía un ingrediente vital: la voluntad manifiesta del empleo de la fuerza, si fuera necesario llegar a utilizarla.

Las operaciones desarrolladas en las costas patagónicas constituían un claro mensaje gestual, que se enviaba a todos los actores que tuvieran intereses en la zona austral. La contundencia que reflejaba -transmitido por medio de la expedición, que ya mencionáramos del Comodoro Py a la desembocadura del río Santa Cruz- no dejaba duda alguna. También, otras acciones de policía, como el control de asentamientos loberos o de explotación del guano, que terminaban con el levantamiento de éstos y el izado del pabellón argentino, constituían la materialización de la estrategia que se perseguía.

La evolución de los medios materiales acompañaba adecuadamente a la evolución del pensamiento estratégico. No obstante se mantenía una seria deficiencia en la incorporación y formación de las tripulaciones. Ante esta situación el gobierno argentino decidió adquirir dos cruceros. Uno para la Escuela Naval y otro para la formación de los suboficiales. Es así como en 1883 se adquirió al Imperio Austro-húngaro la corbeta *La Argentina*, para satisfacer al primer objetivo. No se pudo comprar el segundo buque, pero a los mismos fines, un viejo vapor fue sometido a profundas reparaciones y modificaciones y se lo rebautizó como *Chacabuco*.

*La Argentina* debía servir de buque-escuela y también para “mostrar la bandera” en todas las latitudes del mundo, tal como lo había hecho ya en su momento Bouchard, como contribución a la “acción diplomática”, y como lo continúan haciendo aún hoy las naciones marítimas más importantes del mundo.

La Argentina podría haber optado por comprar buques más poderosos, con capacidad para desarrollar operaciones ofensivas. Sin embargo, coherente con su pensamiento estratégico, seguía manteniendo una actitud eminentemente defensiva.

### **Estrategia defensivo-ofensiva. La influencia de la “Jeune Ecole” en el pensamiento naval argentino en el último cuarto del siglo XIX**

La evolución del pensamiento estratégico naval francés del último cuarto del siglo XIX tomó forma en la llamada “Jeune Ecole”, que sostenía que para una potencia mediana era más fácil contar con una Armada que pudiera defender sus puertos y costas, que desarrollar una poderosa flota para ser arriesgada en una sola batalla decisiva. Flota, que tampoco creían que garantizaba el éxito de los esfuerzos terrestres.

Su teoría priorizaba las opciones defensivas, operando en proximidades del litoral propio, recurriendo al torpedo como arma más adecuada y efectiva. Postulaba que no era necesaria la destrucción de la flota enemiga. Proponía una guerra de costas, encarada con una combinación de actitudes estratégicas defensivo-ofensivas. La primera protegiendo el litoral y recurriendo a los torpederos y poco más tarde al submarino. La faz ofensiva se desarrollaría

por medio de cruceros rápidos o ligeros (“swift cruisers”) atacando al comercio marítimo del oponente, en una guerra de desgaste.

Desde la presidencia de Roca, la Argentina adhiere a esta línea de pensamiento estratégico y mantiene la compra de buques, cuyo principal sistema de armas sería el torpedo, y tal como ya dijéramos, contaba con cruceros que podrían amenazar las líneas de comunicaciones marítimas de sus potenciales adversarios.

Por otra parte, a partir de 1889 se promulgan leyes orientadas a fomentar la actividad marítima comercial que también satisfacen la demanda del aspecto militar. Las leyes autorizaban el establecimiento de líneas de navegación con Estados Unidos, Europa y, por supuesto, con nuestro litoral marítimo patagónico. Dejaban especialmente señalado que los buques afectados a estas tareas debían tener un porcentaje de tripulación militar, a los fines del adiestramiento, y debían estar construidos de manera tal que pudieran convertirse en cruceros auxiliares.

Dentro de esa estrategia de la “Jeune Ecole”, la Argentina intentó desarrollar un submarino propio. Europa se había lanzado también en esta línea y, si bien se encontraba en una etapa de investigación y pruebas de diseño en el mar, aún existían muchas dudas acerca de la conveniencia de su empleo. Su utilización seguía respondiendo a un concepto eminentemente defensivo de los puertos, o puntos costeros de interés. Los intentos argentinos por fabricar un submarino no prosperaron y se perdieron los informes y trabajos de investigación que llevara adelante el ingeniero Jorge Bolthausen, en los Talleres de Marina del Tigre.

Pese a este fracaso, la Argentina mostraba su voluntad de continuar avanzando y completaba, de esa manera, la aplicación concreta de su pensamiento naval nacido bajo la influencia de las teorías francesas.

### **Estrategia de proyección del poder. La influencia de las teorías estratégicas norteamericanas de Mahan**

En las Memorias del Ministro de Guerra y Marina correspondientes a 1892, firmadas por el General Levalle, hacía notar que se estaba estructurando una gran Armada, a tal punto que sugiere la creación del Ministerio de Marina, pero que pese a contar con medios poderosos, su utilización se veía limitada debido a la falta de un adecuado sostén logístico móvil. Por ello solicitaba que se compraran, al menos, dos buques carboneros que pudieran acompañar a la escuadra.

Estos conceptos eran el indicio de que se estaba delineando, nuevamente, una actualización de la concepción estratégica naval. Esta vez se procuraba contar con capacidad para la proyección de fuerzas.

A partir de 1893, tal como se lo había previsto, la relación con el país trasandino se iba a agravar debido a serias desavenencias entre las comisiones periciales, y por ende entre sus gobiernos, sobre los criterios para trazar los límites fronterizos. Este cuadro de situación, ya de por sí difícil, se complicaba aún más con la activa participación de la prensa y de algunos sectores de legisladores, proclives al enfrentamiento armado.

Por otra parte, en 1890 se publicaba en los Estados Unidos: *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, de Alfred Thayer Mahan, que rápidamente se constituye en una obra de referencia en el pensamiento estratégico naval de todas las marinas del mundo, y su influencia llega a nuestro país, coincidentemente, con el incremento de la tensión limítrofe con Chile.

Mahan proponía el concepto de “dominio del mar” como paradigma, que debía mante-

ner una nación que pretendiera constituirse en potencia. Combinaba esta idea con juicios geopolíticos que impactaron en la Argentina y en la región. El dominio del mar, decía, se lograba por medio de una poderosa fuerza naval, capaz de imponer su voluntad a cualquier otra que se le opusiera.

La influencia de esta línea de pensamiento estratégico y la coincidencia de determinados cambios en el gobierno argentino, tanto de ministros como de presidente, logra que sin descartarse definitivamente los aspectos defensivos que había influenciado la “*Jeune Ecole*”, en especial en el uso del torpedo, nuestro país inicie una serie de compras de cruceros, cruceros acorazados (*Garibaldi, San Martín, Pueyrredón*, entre otros) y buques logísticos, que implicaban de hecho un cambio sustancial en el pensamiento estratégico naval de la época.

El acuerdo definitivo por los límites de “las Misiones”, alcanzado con Brasil, le permite a la Argentina mantener concentrado su esfuerzo en el escenario Sur. Allí continuaría manteniendo el apoyo a las poblaciones patagónicas, desarrollando actividades de investigación, materializando de diversas maneras una presencia permanente del Estado Argentino y mostrando la capacidad material y la decisión de recurrir a la fuerza, si se viera forzado a hacerlo.

Efectivamente, la dinámica de los cambios aceleró la llegada de modificaciones sustanciales. Las discusiones sobre el papel de la Armada se centraron en el desarrollo y adquisición de unidades, capaces de proyectarse al Océano Atlántico y de custodiar la larga y rica línea costera, hasta los límites más australes del país, incluyendo las lejanas islas del Atlántico Sur. El comienzo de la construcción, en 1898, del principal puerto militar luego bautizado Base Naval Puerto Belgrano; la instalación de apostaderos navales en Puerto Madryn, Puerto Deseado, Santa Cruz y Ushuaia, y la adquisición de un número considerable de cruceros-acorazados, que conciliaban radio de acción, blindaje, poder de fuego, velocidad y capacidad de maniobra, respondían a dicha concepción estratégica.

En 1898, exactamente un día antes que el General Roca asumiera por segunda vez la Presidencia de la Nación, se aprobó la ley que disponía la creación del Ministerio de Marina, mostrando la importancia que se le quería dar a la temática naval.

Hacia el final del siglo XIX, la Armada Argentina, siguiendo una línea de pensamiento que contribuiría a la Estrategia Nacional, se constituyó en una poderosa herramienta para la defensa y para el respaldo de las relaciones internacionales del país. La compra de la fragata *Sarmiento* y el llamado “Abrazo del Estrecho” entre los presidentes argentino y chileno embarcados en las aguas australes, en un marco absolutamente naval, son dos de los signos evidentes del derrotero transitado por nuestra Armada, en cumplimiento de una gran estrategia delineada por el gobierno nacional.

En 1899, el ingeniero Luigi instala las piezas de 240 mm en la III Batería que servirá de defensa de la Base Naval Puerto Belgrano. La Artillería de Costas queda definitivamente incorporada a la creciente actividad del Puerto Militar. Finalmente, en 1905 se produce la creación definitiva de la Artillería de Costas mediante la Ley 4.856, reglamentada un año más tarde. A partir de entonces este cuerpo sería reconocido como el de Infantería de Marina.

El incremento del Poder Naval argentino se producía simultáneamente con el de su par chileno. Este armamentismo naval en los dos vecinos consiguió ser frenado por el acuerdo de desarme conocido como los “Pactos de Mayo”, verdadero antecedente internacional sobre el control de armamentos, que transmitieron tranquilidad a ambas naciones y que tuvo su origen en aquella reunión de mandatarios que se mencionara anteriormente, llamada el “Abrazo del Estrecho”, realizado a bordo del *O’Higgins*, en febrero de 1899, frente a la ciudad de Punta Arenas.

Durante su extensa carrera en la Armada Argentina, Guillermo Delamer transitó por toda una gama de unidades navales, ejerciendo el comando en el mar en tres oportunidades y participando en el conflicto de Malvinas en 1982. Entre 1977/79 se desempeñó como inspector de electrónica durante la construcción del rompehielos ARA Almirante Irizar, en el astillero Wartsila de la ciudad de Helsinki, Finlandia. Fue Jefe del Estado Mayor del Comando de la Flota de Mar. Estudió en el Instituto Universitario Naval, graduándose de Licenciado en Sistemas Navales. Efectuó posteriormente el curso de posgrado en Ciencias Políticas, Economía y Relaciones Internacionales en la Universidad de Belgrano. Entre los años 1989/90, fue destinado al U.S. Naval War College, en la ciudad de Newport, Estado de Rhode Island, U.S.A., primero como alumno del curso internacional, para pasar luego al Centro de Estudios Estratégicos de la U.S. Navy, como investigador (research fellow) e instructor. En el mismo período cursó, a título personal, la carrera de posgrado en la Universidad de Salve Regina de la ciudad de Newport, graduándose como Master of Science in Management. Ha tenido una variada experiencia en el área educativa / académica. Ocupó, como Oficial Superior, el puesto de Jefe del Departamento Análisis Estratégico de la Jefatura de Política y Estrategia de la Armada. Se desempeñó, por varios años, como Director de la Escuela de Guerra Naval y ya, como Contraalmirante, como Director de Educación Naval y Rector del Instituto Universitario Naval. Ha sido autor de libros dedicados a la temática de la Estrategia y sobre Guerra Electrónica, así como de artículos en revistas especializadas del país y del extranjero y participó en varios eventos y seminarios internacionales. Fue condecorado por el Honorable Congreso de la Nación a los Combatientes en Malvinas (Ley 23.118) y por el Gobierno de Colombia por su desempeño académico en la Escuela de Guerra Naval. Se retiró del servicio activo a su solicitud en el año 2001. Actualmente se desempeña como consultor de empresas.

El Capitán de Navío de la Armada Argentina Guillermo Andrés Oyarzábal es Oficial de Estado Mayor, licenciado, profesor y doctor en Historia. Egresó de la Escuela Naval Militar en el año 1979. En 1983 obtuvo la especialización Artillería en la Escuela de Oficiales de la Armada, y en 1998 cursó la Escuela de Guerra Naval. Recibió las medallas del Congreso de la Nación Argentina y de la Armada Argentina a los combatientes de Malvinas y las Palmas Sanmartinianas, por su labor académica. Es miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia, de la Academia Nacional Sanmartiniana, del Instituto Nacional Browniano y del Instituto de Historia Militar Argentino. Autor de los libros Argentina hacia el Sur. La utopía del primer puerto militar (Instituto Nacional Browniano 1999 e Instituto de Publicaciones Navales 2002); Los Marineros de la Generación del Ochenta - Evolución y consolidación del poder naval de la Argentina (Instituto de Publicaciones Navales 2003 y Editorial EMECE 2005), Guillermo Brown (Librería Histórica, 2006), traducido al inglés con el título William Brown. An Irish seaman in the River Plate (2008) y de los capítulos sobre las Fuerzas Armadas y el Mar Argentino en la colección de la "Nueva Historia de la Nación Argentina", de la Academia Nacional de la Historia (Planeta 1999-2003). Actualmente se desempeña como miembro asesor del comité de doctorado y profesor titular en las cátedras de Historia Argentina e Historia de América, de la Universidad Católica Argentina. Es Subdirector de la revista Temas de Historia Argentina y Americana, y Jefe del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina.

Guillermo J. Montenegro ingresó a la Armada Argentina en 1950. Pasó a retiro en 1985. Comandante del Submarino ARA Santiago del Estero (S-22) (1974). Director de la Escuela de Submarinos (1975). Comandante del Submarino ARA Salta (S-31) (1977). Miembro de la Misión Naval Argentina en Paraguay (1978-79). Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos (1980). Magíster en Relaciones Internacionales, Universidad de Belgrano (1997). Licenciado en Sistemas Navales, Instituto Universitario Naval (1998); Doctor en Ciencia Política, Universidad de Belgrano (2002). Profesor en la Escuela de Guerra Naval desde 1985. Director de Carrera de la Maestría en Estudios Estratégicos desde 1995. Jefe del Departamento Maestrías desde 2008. Ejerció la docencia en instituciones nacionales del área de Defensa y en universidades privadas. Trabajos publicados en el país y en Alemania, Canadá, España, EE.UU., Gran Bretaña y Polonia. Concurrer a Seminarios, Simposios, Conferencias y Congresos en el país y en el extranjero. Consejero Adjunto del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada Argentina desde julio de 1988, y desde julio de 2000 miembro del Consejo Superior designado por Resolución del Jefe del Estado Mayor de la Armada. Miembro de Número de la Academia Sanmartiniana y de los Institutos Nacionales Belgraniano y Browniano.

El Capitán de Navío Jorge R. Bergallo efectuó los estudios secundarios en el Liceo Militar General San Martín. Ingresó en la Escuela Naval Militar el 2 de febrero de 1967, egresado con el grado de Guardiamarina el 16 de noviembre de 1970. En 1974 adquirió la capacitación en Comunicaciones y en 1975 se especializó en Submarinos. Tripuló unidades de la Flota de Mar y de la Fuerza de Submarinos. Fue Jefe de la Base Naval Mar del Plata, Director de la Escuela de Submarinos y ejerció el Comando del cazaminas ARA Formosa, del submarino ARA San Juan y de la fragata ARA Libertad. Fue Director de la Escuela Naval Militar y Director de Educación Naval. Durante los años 2000 y 2001 se desempeñó como Representante Argentino ante la Organización Marítima Internacional en la ciudad de Londres. Desde el punto de vista académico, desarrolló el Curso de Comando y Estado Mayor de la Escuela Naval en 1988, y al año siguiente efectuó el posgrado en la misma escuela. Es Licenciado en Historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata, Magíster en Relaciones Internacionales y Doctor en Ciencia Política. Integró la Junta de Gobernadores de la Universidad Marítima Mundial en Malmo (Suecia) hasta febrero de 2002. Actualmente es docente en la Universidad del Salvador, en el curso de Estado Mayor y Curso Superior de la Gendarmería Nacional, Consejero del CEE e integra el Consejo Asesor de la Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura (FECYC), además de otras actividades privadas. Ha publicado diversos trabajos en diferentes revistas y publicaciones en historia y relaciones internacionales.

Haroldo Santillán egresó de la Escuela Naval Militar el 26 de noviembre de 1970 con el grado de Guardiamarina de Infantería de Marina. Actuó durante las acciones del Beagle (1978) y en el Atlántico Sur, del año 1982. Cursó la Maestría en Relaciones Internacionales en la Universidad de Belgrano (UB), es Analista en Informática Orientación Sistemas, egresado de la Universidad Argentina de la Empresa (UADE) y posee el título de Licenciado en Sistemas Navales de Infantería de Marina, otorgado por el Instituto Universitario Naval. Como oficial jefe, fue profesor de la materia Comunicaciones en la Escuela de Oficiales de la Armada y en la Escuela Nacional de Náutica. Entre los años 1994 y 1997 fue destinado en la Presidencia de la Nación. Desde febrero del año 1997 hasta enero 2002 prestó servicios en el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, en el cargo de Jefe del Departamento Políticas Internacionales. Durante esos años organizó y participó en numerosas reuniones militares bilaterales en el país como en el extranjero. Para las mismas preparó y desarrolló diversos temas relacionados a Defensa y Seguridad, tanto regional, hemisférica como en el marco del Mercosur Político como Zona de Paz. Impulsó el conocimiento en el exterior de las políticas argentinas en el área de defensa y de las FF.AA., entre otros temas de interés estratégico-militar. Asimismo participó en numerosos foros bilaterales y multilaterales continentales, como el Grupo de Trabajo Bilateral - (ARG-EE.UU.), el Comité Permanente de Seguridad COMPERSEG (ARG-CHI), el Mecanismo de Análisis Estratégico (ARG-BRA), y las III y IV Conferencias de Ministros de Defensa de las Américas, llegando a participar, en la última edición, como asesor militar del Ministro de Defensa. Además actuó en diversos foros nacionales, en calidad de expositor, en la Escuela de Guerra Aérea, en la Secretaría de Inteligencia del Estado, en la Escuela de Defensa Nacional, en el Curso Superior de las FF.AA. y en el Curso para Agregados militares extranjeros. Intervino, además, en el III Encuentro Nacional de Estudios Estratégicos desarrollado en la Escuela de Defensa Nacional, en calidad de expositor y panelista. Desde el año 2002 es Docente Universitario de la actual Sede de Investigación y Estudios Estratégicos Navales del Instituto Universitario Naval. Pasó a retiro voluntario el 1º de septiembre de 2002.