

# Boletín del Centro Naval



FUNDADO  
EN MAYO  
DE 1882



# 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 VGM (R) D. Gustavo Joaquín TUFÍÑO           |
| Secretario        | Capitán de Navío (R) D. Pablo Alberto CORIA                  |
| Tesorero          | Capitán de Navío Cont. (R) D. Héctor Daniel GRILLO           |
| Protesorero       | Capitán de Fragata Cont. D. Ariel Baltazar ATANASOFF         |

## VOCALES TITULARES

|                                                             |                                     |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Contraalmirante (R) D. Jorge Lorenzo CISNEROS .....         | Jefe del Comité Académico           |
| Capitán de Navío IM D. Emmanuel Nicolás TSAQUIS             |                                     |
| Capitán de Navío Bioquímica (R) Dña. Elma Lilia BISCOTTI    |                                     |
| Capitán de Navío (R) D. Mario Enrique FENLEY .....          | Director de Contacto Sede Núñez     |
| 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           |                                     |
| Capitán de Navío VGM (R) D. Mario Hugo FIGUEROA             |                                     |
| Contraalmirante IM VGM (R) D. Oscar Alfredo MONNEREAU ..... | Director de Contacto Sede Olivos    |
| Capitán de Navío (R) D. Félix Eugenio PLAZA                 |                                     |
| Capitán de Fragata IM (R) D. Carlos María GARAT .....       | Comodoro                            |
| Capitán de Navío (R) D. Ronaldo Jorge SYDDALL               |                                     |
| Capitán de Fragata VGM (R) D. Luis Alberto SANGUINETTI      |                                     |
| Capitán de Navío Cont. (R) D. Edgardo Edmundo MARTÍNEZ      |                                     |
| Capitán de Navío VGM (R) D. Fernando Pedro AMORENA          |                                     |
| Capitán de Corbeta (R) D. Enrique Mario GADEA .....         | Jefe de la Delegación La Plata      |
| Capitán de Fragata D. Walter Darío TIGERO .....             | Jefe de la Delegación Mar del Plata |

## VOCALES ADSRIPTOS

|                                                         |                                                   |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Contraalmirante (R) D. Andrés Roque DI VINCENZO .....   | Presidente del Instituto de Publicaciones Navales |
| Capitán de Navío (R) D. Gabriel Oscar CATOLINO .....    | Director del Boletín del Centro Naval             |
| Capitán de Navío VGM (R) D. Miguel Ángel SANTIAGO ..... | Jefe de la Delegación Bahía Blanca                |
| Capitán de Navío IM D. Enrique Luis OLMEDO .....        | Jefe de la Delegación Puerto Belgrano             |

## VOCALES SUPLENTE

|                                                   |
|---------------------------------------------------|
| Capitán de Navío VGM (R) D. Pablo Ramón MARÍN     |
| Capitán de Fragata D. Rodrigo Fernando CABALLERO  |
| Capitán de Navío VGM (R) D. Miguel Ángel SANTIAGO |
| Capitán de Navío (R) D. Marcelo Enrique PRIMO     |
| Capitán de Corbeta D. Martín Ignacio VILLALBA     |
| Capitán de Fragata (R) D. Eugenio Héctor RAMIRO   |

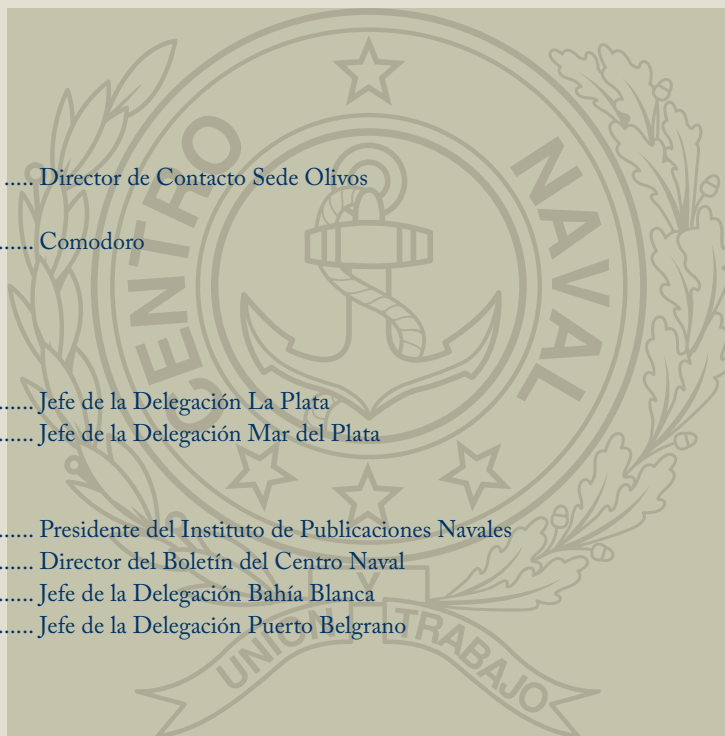
## Comisión Fiscalizadora del Centro Naval

### FISCALIZADORES TITULARES

|                                                       |
|-------------------------------------------------------|
| Capitán de Navío VGM (R) D. Juan José MEMBRANA        |
| Doctor D. Miguel Gerardo RAMA                         |
| Contraalmirante (R) D. Juan Carlos Máximo SAGASTUME   |
| Capitán de Navío VGM (R) D. Oscar Osvaldo BRANDEBURGO |

### FISCALIZADORES SUPLENTE

|                                                           |
|-----------------------------------------------------------|
| Capitán de Navío Bioq. (R) Dña. Graciela Viviana GIORDANO |
|-----------------------------------------------------------|



REPÚBLICA ARGENTINA

# Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **868**

MAYO / AGOSTO DE 2026



## Director

CN (R) Gabriel O. Catolino

## Presidente Consejo Editorial

CN IM VGM (R) Hugo J. Santillán

## Vocales Consejo Editorial

CN VGM (R) Oscar D. Cabral

CN VGM (R) Juan J. Membrana

CL (R) Julio E. Sanguinetti

CN (R) Guillermo M. Tajan

CF (R) Marcelo Barbich

CF (R) Alberto E. Gianola Otamendi



Imagen de portada: Rastreador ARA *Fournier*.

IMAGEN PUESTA EN VALOR CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL.

## Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

## Administración y composición

Norma B. González

## Corrección

Zoe Ledesma

Inés de Jesús

María Laura Arosa



ISSN 0009-0123

Registro de Propiedad

Intelectual DNDA

RL-2023-107802706-APN-DNDA#MJ

Propietario: Centro Naval

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

ISSN 2796-8057

Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina

Teléfono / WhatsApp 11 2404 7605

E-mail: [boletin@centronaval.org.ar](mailto:boletin@centronaval.org.ar)

[www.centronaval.org.ar](http://www.centronaval.org.ar)

# ÍNDICE

## CARTA DEL DIRECTOR

### COMANDO EN EL MAR

Vicealmirante VGM (R) Antonio Torres

## ESTELAS AJENAS

### APORTES Y CONSIDERACIONES.

#### CAUSA PENAL SOBRE EL NAUFRAGIO DEL SUBMARINO ARA SAN JUAN

Contraalmirante Auditor (R) Raúl A. Lachnicht, ex Auditor General de las Fuerzas Armadas de la República Argentina

## ESTELAS AJENAS

### SAN JUAN Y QUEVEDO ANTIGUO

Capitán de Corbeta (R) Sergio Osiroff

### EN BUSCA DE DRAGONES: ARQUEOLOGÍA EN LA ISLA DE LOS ESTADOS

Doctora Alejandra Raies, Licenciado Sebastián L. Ávila, Doctor Nicolás C. Ciarlo, Doctor Carlos G. Landa, Doctora María Paz Martinoli y Doctor Atilio F. J. Zangrando

### LA PESCA EN LAS ISLAS MALVINAS, GEORGAS DEL SUR, SANDWICH DEL SUR Y LAS JOINT VENTURES ESPAÑOLAS

Licenciada Daiana S. D'Elia

## IN MEMORIAM

### TENIENTE DE NAVÍO DE INFANTERÍA DE MARINA D. JORGE OMAR MAYOL

Teniente de Navío (R) Gerardo Alonso

### LA MIRADA BRASILEÑA DEL ATLÁNTICO SUR

Capitán de Navío de la Armada de Brasil Felipe J. Macieira Ramos

### GLORIA A LOS 74 TRIPULANTES DEL RASTREADOR ARA FOURNIER

Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza

### LA GUERRA ANTISUBMARINA Y LA ASTROFOTOGRAFÍA

Suboficial Mayor Aeronáutico VGM (R) Juan L. Carrera

### RÍOS DE GUERRA: LA DIMENSIÓN ESTRATÉGICA DEL ESPACIO FLUVIAL EN EL CONFLICTO DE LA TRIPLE ALIANZA (1864-1870)

Licenciado y magíster Juan I. Lioi Verde

### EN BUSCA DE LA CULTURA DE LA PAZ.

#### EL PARADIGMA DE LOS CONFLICTOS ARMADOS

Capitán de Fragata Capellán (R) Alberto Zanchetta

### LA VIDA VERSUS LA GUERRA NUCLEAR

Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez

- 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:**

Tengo el agrado de presentar esta nueva edición de nuestro Boletín dedicado particularmente a la entrega que supone la profesión naval, especialmente en el ejercicio del comando.

En tal sentido, el reciente fallo judicial en la causa del naufragio del submarino ARA *San Juan* abre profundos interrogantes acerca de las responsabilidades de los comandantes en el mar. El Vicealmirante VGM (R) Antonio Torres, en “Comando en el mar”, pone de relieve, con afilada pluma y ejemplos de peso, el verdadero alcance de dichas responsabilidades. En estas páginas indispensables repasa la esencia del liderazgo naval, la responsabilidad del mando y las virtudes profesionales requeridas frente al desafío de la mar y la soledad.

En esa misma dirección, en “Estelas ajenas” abordamos esta cuestión desde otras perspectivas. Desde la jurídica, el Contraalmirante Auditor (R) Raúl A. Lachnicht nos ofrece un pormenorizado análisis legal con sus “Aportes y consideraciones. Causa penal sobre el naufragio del submarino ARA *San Juan*”, aportando claridad, sentido común y un interesante repaso de la jurisprudencia acerca del asunto. Por su parte, con la autoridad que brindan muchos años de experiencia en el mar, el Capitán de Corbeta (R) Sergio Osiroff completa la sección con agudas reflexiones sobre el ejercicio del comando en el mar en “San Juan y Quevedo antiguo”.

La investigación científica y arqueológica cobra protagonismo de la mano de un distinguido equipo multidisciplinario integrado por los doctores Alejandra Raies, Nicolás Ciarlo, Carlos Landa, María Paz Martinoli, Atilio Zangrando y el licenciado Sebastián Ávila. Su trabajo “En busca de dragones: Arqueología en la Isla de los Estados” desentraña los secretos del patrimonio arqueológico e histórico en uno de los parajes más desafiantes de nuestra geografía austral.

Asimismo, la geopolítica del Atlántico Sur se aborda en dos trabajos de viva vigencia: la licenciada Daiana S. D’Elia examina con exhaustividad “La pesca en las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y las *joint ventures* españolas”, desglosando el impacto económico y los desafíos soberanos en el área; mientras que el Capitán de Navío Felipe J. Macieira Ramos, de la Armada de Brasil, nos aporta una valiosa perspectiva regional en “La mirada brasileña del Atlántico Sur”. La memoria y el homenaje a nuestros camaradas caídos en el cumplimiento del deber se hallan presentes en páginas de emotivo rigor: el Teniente de Navío (R) Gerardo Alonso recuerda la figura insigne del Teniente de Navío de Infantería de Marina D. Jorge Omar Mayol, fallecido en combate durante la guerra contra la subversión, que enlutara a nuestro país en la triste década del 70. Por otra parte, el Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza tributa un sentido homenaje en “Gloria a los 74 tripulantes del rastreador ARA *Fournier*”.

El espectro se amplía con contribuciones singulares, como la del Suboficial Mayor Aeronáutico VGM (R) Juan L. Carrera, quien entrelaza técnica y observación en “La guerra antisubmarina y la astrofotografía”, y el profundo estudio del licenciado y magíster Juan I. Lioi Verde sobre el teatro fluvial en “Ríos de guerra: La dimensión estratégica del espacio fluvial en el conflicto de la Triple Alianza (1864-1870)”.

Cierran este volumen dos sólidas reflexiones filosóficas sobre la condición humana: el Capitán de Fragata Capellán (R) Alberto Zanchetta explora “En busca de la cultura de la paz. El paradigma de los conflictos armados”, en tanto el Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez aborda con crudeza y vigencia “La vida versus la guerra nuclear”.

Confiamos en que la variedad y profundidad de las colaboraciones vertidas en este BCN 868 renueven el compromiso de nuestra comunidad con el estudio, el debate riguroso y la divulgación del pensamiento naval y marítimo nacional.

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

# COMANDO EN EL MAR

Vicealmirante VGM (R) Antonio Torres

“En todo buque hay un hombre que,  
ante una emergencia o peligro en el mar,  
no puede acudir a otro hombre;  
hay un hombre que es el responsable en última instancia  
de una navegación segura,  
el rendimiento de la maquinaria,  
el disparo preciso  
y la moral de la tripulación...  
Él es el comandante... él es el buque.  
Sus privilegios son ínfimos  
en comparación con sus obligaciones;  
no obstante, el comando es el estímulo  
que ha proporcionado a la Armada sus grandes líderes.  
¡Es el cargo que en todo tiempo ha merecido el más  
alto título en el mundo del marino... COMANDANTE!”  
Joseph Conrad (1857- 1924)

“La responsabilidad del comandante respecto a su buque es  
absoluta y solo cesa en caso de ser relevado por autoridad  
competente” (RGSN, artículo 21.105.002)

**H**e comenzado este artículo con estas dos citas porque representan, a mi entender,  
la importancia que las armadas atribuyen al Comando en el Mar.

Una corresponde al genial escritor Joseph Conrad que, en mi opinión, aun habiendo sido  
marino mercante, describe como pocos el privilegio y la responsabilidad del Comando en  
el Mar.

La segunda cita es una transcripción del Reglamento General del Servicio Naval, Capítulo  
21.105 “DEL COMANDANTE DEL BUQUE”, Artículo 21.105.002 “Responsabilidad  
de la conducción de buques”. Esta versión fue actualizada y corregida después de la Guerra  
de Malvinas. Este Reglamento es “la biblia” de nuestra Armada, pues allí se operacionalizan  
las leyes, disposiciones, ordenanzas, usos, costumbres y experiencias de la Armada Argen-  
tina. Y debo agregar que, teniendo esta Poder Naval Integrado, las mismas consideraciones  
valen para todos sus componentes: Buques de Superficie, Submarinos, Aviación Naval e  
Infantería de Marina.

Estoy escribiendo este artículo para el Boletín del Centro Naval porque, desde 1882, se  
nutre de la producción intelectual de sus socios y colaboradores. Es la voz académica y  
de difusión del Centro Naval para que Argentina piense, estudie y conozca más sobre el  
mar. Me retiré como vicealmirante hace quince años y solo cesaré de ser oficial de marina  
cuando cambie de apostadero para ir al definitivo. Dicho esto, invito a todos los lectores  
a leer proactivamente para que, desde la posición de cada uno, puedan corregir a futuro

El Vicealmirante VGM (R)  
Antonio Torres ingresó a la  
Escuela Naval Militar como  
integrante de la Promoción 103.  
Es oficial de comunicaciones,  
hizo cursos de Operaciones  
y Guerra Electrónica y prestó  
servicios en varios destinos de la  
Flota de Mar. En 1982 fue jefe de  
comunicaciones del ARA *Seguí*.  
Fue comandante del ARA *Canal  
de Beagle*, del ARA *Heroína* y de  
la Primera División de Destruc-  
tores y Flota de Mar. También  
fue director de la Escuela Naval  
Militar. Tuvo cuatro comisiones  
al exterior: Chile (invitado al  
viaje de instrucción), Panamá  
(como subsecretario de la Red  
Interamericana de Comunica-  
ciones Navales), Alemania (como  
parte de la dotación de quilla del  
ARA *Heroína*) y Estados Unidos  
(como asesor militar del embaja-  
dor ante la ONU). Durante los  
tres últimos años de su carrera,  
tuvo a su cargo el primer Ciclo  
de Planeamiento Estratégico  
por Capacidades en el Estado  
Mayor Conjunto. Durante tres  
años, fue edecán del Presidente  
Menem. Cuando pasó a Retiro,  
formó parte del directorio de  
Sociedad Militar Seguro de Vida  
durante ocho años.

las graves consecuencias institucionales del caso San Juan, sobre todo en lo atinente al Comando en el Mar, que es aplicable conceptualmente a todos los comandos y jefaturas de las Fuerzas Armadas.

En mi artículo “Código de Disciplina puesto a prueba por el naufragio del ARA *San Juan*”, publicado en el Boletín del Centro Naval 862, prometí compartirles una nota sobre el impacto que el Consejo de Disciplina por el hundimiento del citado submarino podría tener a futuro sobre la idiosincrasia de los oficiales de comando de la Armada Argentina. Todo lo que sigue es mi opinión, que les comparto con cierta subjetividad inevitable, mayormente basada en mi experiencia de cuarenta años de actividad en la Armada, pero también teniendo en cuenta antecedentes de otras armadas del mundo.

En el artículo arriba mencionado les comenté mi experiencia sobre la aplicación del Código de Disciplina aún vigente, siendo yo Asesor Militar de Confianza del señor Contraalmirante Luis López Mazzeo.

En el Consejo de Guerra efectuado entre el 25 de noviembre de 2020 y el 22 de marzo de 2021, **nunca** se pudo demostrar cuál o cuáles fueron las causas del siniestro del submarino ARA *San Juan*.

Se barajaban a nivel técnico y operativo varias hipótesis, que legalmente eran la prueba más cabal de que no se sabía exactamente qué sucedió entre la última comunicación del submarino y su hundimiento en el fondo del mar, donde se encontraron diseminados sus restos.

En realidad, jamás podrá saberse la verdadera causa del siniestro, pues, a diferencia de los incidentes en aviones, aquí no hay una caja negra que analizar. Tampoco hay sobrevivientes ni testigos que puedan ampliar lo que se sabe hasta ahora.

Explicé en el número 862 del Boletín del Centro Naval por qué el caso ARA *San Juan* fue juzgado en el ámbito militar por un agrimensor, un general y un brigadier. Solo para refrescarlo: fue porque se excusaron las autoridades navales del momento, salteándose así la instancia naval imprescindible para un hecho de esta naturaleza.

Durante el Consejo de Guerra expliqué ampliamente ante el tribunal lo que significa en todas las armadas del mundo el concepto de Comando en el Mar, desde que los buques zarpaban por meses o años sin contacto ni comunicaciones con sus autoridades hasta la actualidad, donde los comandantes deben tomar decisiones en cuestión de segundos, que muchas veces marcan la diferencia entre la vida y la muerte.

Explicé que eso hizo a lo largo de la historia que las autoridades de cada país dieran a los Comandantes en el Mar un poder enorme, lo que es mucho más una responsabilidad que un privilegio.

Las armadas del mundo pasan no menos de veinte años de carrera para asignar el comando de una unidad submarina o de superficie, seleccionando a unos pocos de entre muchos candidatos, más por su liderazgo, criterio y temple para actuar ante una crisis que por sus calificaciones académicas. Y esto es así porque siempre se espera de ellos la mejor decisión para cumplir su misión, alistando y operando con idoneidad su buque y adiestrando a su personal para lograr resultados eficientes y con seguridad en un medio hostil y con alta incertidumbre.

El Comandante en el Mar, aun si cuenta con los mejores adelantos tecnológicos, debe lograr no solo que su gente pueda hacer el mejor uso de ellos, sino, y por sobre todas las cosas, que trabaje en equipo y con adecuados niveles de ejecución y supervisión.

En el Consejo de Guerra efectuado entre el 25 de noviembre de 2020 y el 22 de marzo de 2021, **nunca** se pudo demostrar cuál o cuáles fueron las causas del siniestro del submarino ARA *San Juan*.

El comandante de un destructor MEKO 360, a modo de ejemplo, debe conocer su buque, sus armas y sensores, además de su aplicación al arte de la guerra. Y, sobre todo, debe conocer a doscientos suboficiales y a veinte oficiales, que, trabajando en equipo, harán que ese buque sea eficiente y seguro, aun ante amenazas con preaviso de pocos segundos. Solo imaginen que desde que se detecta un misil aproximándose al buque hasta que impacte pasarán menos de cuarenta segundos, en los cuales deben cumplirse exitosamente muchas medidas automáticas y humanas perfectamente coordinadas para evitar que nos hunda. Lo mismo sucede con los torpedos o el ataque de aeronaves. Debemos tener la mejor orquesta, con los mejores instrumentos, los mejores músicos y, ante todo, el mejor Director.

En el caso de un submarino, el desafío es aún mayor, pues su desplazamiento es tridimensional y en un entorno de enormes presiones sobre el casco y obstáculos en la superficie, en el fondo y en todos los niveles. Navega a ciegas y a puro oído la mayor parte del tiempo. Una simple válvula mal operada puede resultar en una catástrofe; hasta accionar indebidamente el inodoro del baño puede ser riesgoso.

La permanencia en superficie de un submarino es su mayor vulnerabilidad y representa en las tormentas la peor calidad de vida para su tripulación.

La mayor parte del tiempo, un submarino opera solo, con un intercambio de comunicaciones espaciado y, en general, sin confirmación de recepción.

Además, existe la figura del Comandante en Escena, que es el oficial más antiguo de comando en el lugar de la acción. Se da por sentado que el Comandante en Escena es el que está en mejores condiciones para evaluar la situación y decidir en consecuencia. Es altamente improbable que una autoridad en tierra tenga mejor información que el Comandante en Escena en una emergencia, pero asimismo podría intercambiar información y sugerir acciones. Si el Comandante en el Mar, conociendo su buque, a su tripulación y las condiciones reinantes, decide actuar según su criterio personal, lo hará y responderá más adelante por sus decisiones.

Es por todo lo explicado que la responsabilidad del Comandante en el Mar es **absoluta** y solo cesa con su relevo en medio de la emergencia, medida inusual, extrema y de graves consecuencias operativas y disciplinarias.

Lo que acabo de afirmar no implica en modo alguno que esté culpando del siniestro al comandante del submarino. Por el contrario, estoy convencido de que el comandante del ARA *San Juan* y su tripulación estaban altamente calificados e hicieron lo mejor que supieron y pudieron para la seguridad de su buque y de ellos mismos. Aun así, el submarino se hundió y colapsó y nunca sabremos con certeza por qué. Solo nos queda aceptar con tristeza y dolor que las tragedias ocurren y que sus 44 valientes tripulantes, que eligieron una profesión de riesgo, nos honran con su entrega y quedarán en patrulla eterna en nuestro mar...

Voy a hacer ahora una recapitulación de los principales hechos del hundimiento del submarino ARA *San Juan*:

1. Se hundió el 15 de noviembre de 2017, habiendo ido a inmersión antes de las seis de la mañana, después de enviar mensajes tranquilizadores sobre un principio de incendio controlado, sin heridos y con malas condiciones para navegar en superficie. Pocas horas después, a las 10:51 horas, el submarino implosionó y sus restos quedaron esparcidos a una profundidad de 907 metros. Nunca sabremos exactamente qué sucedió en ese tiempo y cuáles fueron las causas de la tragedia.

Se da por sentado que el Comandante en Escena es el que está en mejores condiciones para evaluar la situación y decidir en consecuencia. Es altamente improbable que una autoridad en tierra tenga mejor información que el Comandante en Escena en una emergencia, pero asimismo podría intercambiar información y sugerir acciones.

2. Tres años después, el 25 de noviembre de 2020, se inició un Consejo General de Guerra en el ámbito del Ministerio de Defensa, porque la Armada, a través de sus máximas autoridades, se excusó de hacer un Consejo de Guerra Naval. Esto causó que las faltas disciplinarias por el caso se decidieran en ese nivel después de casi cuatro meses de sesión permanente. Reitero que este consejo fue presidido por un agrimensor y los vocales fueron un general y un brigadier. Esto no lo menciono peyorativamente, pero es un dato objetivo importante que permite inferir la **nula presencia naval** en las enormes decisiones disciplinarias adoptadas. El resultado fue:

- Almirante Srur: 45 días de arresto por acusar a subordinados sin pruebas suficientes.
- Contraalmirante López Mazzeo: 60 días de arresto riguroso por encontrarse procesado en la causa en el juzgado de Caleta Olivia.
- Capitán de Navío Villamide: destituido por no haber ordenado al comandante del submarino permanecer en superficie. No se pudo probar y jamás se probará que por sus hechos u omisiones haya causado o contribuido de manera alguna a su hundimiento.
- Capitanes Alonso y Correa: 30 días de arresto riguroso por considerarse que sus conductas no fueron lo suficientemente diligentes.

3. Juicio oral penal, que tuvo como imputados a cuatro de los cinco oficiales navales mencionados arriba por “incumplimiento de deberes” y “estrage culposo”. Se inició en Río Gallegos el 3 de marzo de 2026 y se espera el veredicto para mediados de julio del mismo año. El 22 de junio se difundió la noticia de que el Ministerio Público Fiscal solicitó las siguientes penas:

- Contraalmirante López Mazzeo: 5 años de prisión.
- Capitán de Navío (destituido) Villamide: 5 años de prisión.
- Capitán de Navío Alonso: 4 años de prisión.
- Capitán de Fragata Correa: 3,5 años de prisión.

En resumen, cuatro prestigiosos oficiales navales, sin que haya una sola prueba concreta (solo hipótesis y datos de mantenimiento irrelevantes) de que sus hechos u omisiones hayan causado el hundimiento del submarino ARA *San Juan*, llevan casi nueve años transitando una larga agonía respondiendo con sus vidas, prestigio y patrimonios personales y los de sus allegados a todas las requisitorias. Como ya dije antes (y lo reiteraré hasta el cansancio porque es la clave de la injusticia cometida), no sabemos y **jamás sabremos** qué ocurrió en el submarino desde su última ida a inmersión por decisión de su comandante, hasta su colapso horas después.

Yo me hago tres preguntas al respecto:

- ¿Dónde quedó el principio de justicia “in dubio pro reo”?
- ¿Enviar a prisión a todos o alguno de estos cuatro oficiales navales solucionará algo?
- ¿Cómo afectará todo esto el futuro de la Armada y la formación de los actuales y futuros oficiales?

La primera pregunta quedó develada al expedirse el Tribunal Oral Federal de Río Gallegos. Impuso tres años de prisión en suspenso al excomandante de la Fuerza de Submarinos, Capitán de Navío (destituido) Villamide, por considerarlo responsable de los delitos de “estrage culposo agravado por la muerte de los 44 tripulantes e incumplimiento de los deberes de funcionario público”. López Mazzeo, Alonso y Correa fueron absueltos.

El presidente del Tribunal Oral Federal de Santa Cruz leyó el 8 de julio de 2026 el veredicto, aclarando previamente: “La resolución que tomamos fue absolutamente con libertad de criterio, sin ningún tipo de presión o influencia de ninguna naturaleza. Es el convencimiento de cada uno de los magistrados sobre la solución que debía darse al

En resumen, cuatro prestigiosos oficiales navales, sin que haya una sola prueba concreta de que sus hechos u omisiones hayan causado el hundimiento del submarino ARA *San Juan*, llevan casi nueve años transitando una larga agonía respondiendo con sus vidas, prestigio y patrimonios personales y los de sus allegados a todas las requisitorias.

caso. Reconocemos nuestra naturaleza humana y, si pudimos haber cometido algún error, pedimos disculpas”.

Al respecto daré mi opinión como ciudadano argentino informado. No soy abogado, pero “la solución que debía darse al caso” debió ajustarse al principio “in dubio pro reo” y, en este caso, no hay una sola prueba que pueda asociar hechos u omisiones de Villamide al hundimiento del submarino, sencillamente porque no se sabe ni se sabrá que ocurrió desde que este fue a inmersión.

Bienvenidas las disculpas por si pudieron haber cometido algún error, pero, como explico a lo largo de todo este artículo, este veredicto, sumado al del Consejo de Guerra, causarán un daño enorme sobre los cimientos de la profesión naval —el Comando en el Mar, con responsabilidad **absoluta** sobre su buque— y sentarán un precedente que tendrá consecuencias gravísimas en la formación e idiosincrasia de los futuros comandantes. Asignarle la responsabilidad del submarino al comandante de fuerza por no haberse opuesto, sin información válida, a la decisión del comandante de la unidad de ir a inmersión implica subestimar ofensivamente la capacidad de este último, sin que hubiera un motivo para hacerlo. **Con el diario del lunes, cualquiera sabe el resultado de los partidos de fútbol del día anterior.**

La realidad es que ni los integrantes del Consejo de Guerra, ni los del Tribunal Oral Federal están calificados para entender las enormes complejidades técnicas y operativas de un submarino ni las consecuencias futuras de sus veredictos. No es su culpa, pero este caso desnuda las enormes debilidades del Código de Disciplina, que posibilitó que la búsqueda de responsabilidades disciplinarias y judiciales terminara de esta manera, después de casi nueve años, a manos de personas no preparadas para un tema tan complejo.

Para la segunda pregunta, mi respuesta es NO.

Si de verdad quisiéramos castigar a los responsables y minimizar el riesgo de accidentes, habríamos visto en estos nueve años desfilan por Tribunales a quienes decidieron dónde y cómo hacer las grandes reparaciones o a quienes limitan los presupuestos del Área Defensa a niveles incompatibles con la enorme misión de las Fuerzas Armadas, que es “**garantizar en forma permanente** los intereses vitales de la Nación (soberanía, integridad territorial, vida y libertad de sus habitantes)”, tarea enorme para la octava extensión del mundo.

Aquí me parece oportuno y vinculante contarles el caso del submarino francés *La Minerve*, hundido el 27 de enero de 1968 mientras se encontraba operando al sur de Toulon, con la muerte de sus 52 tripulantes como resultado. A las 07:55 horas de ese día, el comandante informó que iba a inmersión por una fuerte tormenta. Cuatro minutos más tarde, los sísmógrafos registraron una onda de choque compatible con una implosión. Recién 51 años después se lo localizó a 45 km de Toulon, a 2370 metros de profundidad, roto en tres partes, y se lo declaró “sepulcro submarino”. La Armada de Francia designó inmediatamente después del Siniestro una Comisión de Investigación Interna, la cual barajó varias hipótesis no concluyentes sobre su causa que no derivaron en sanciones ni en penas. Trece días después del hundimiento, el presidente De Gaulle presidió en Toulon el “Homenaje nacional a los desaparecidos de *La Minerve*”, en el cual, en un breve discurso, dio sus condolencias a los familiares de los tripulantes y a la Marina, destacando que los marinos desaparecidos eran profesionales y sabían el riesgo que corrían. **Comparen con el caso ARA *San Juan* y saquen sus conclusiones...**

Para la tercera pregunta, y esto tiene que ver directamente con el título de este artículo, mi respuesta es que este caso testigo y sus consecuencias tienen el potencial de dinamitar los cimientos de la profesión naval.

Si de verdad quisiéramos castigar a los responsables y minimizar el riesgo de accidentes, habríamos visto en estos nueve años desfilan por Tribunales a quienes decidieron dónde y cómo hacer las grandes reparaciones o a quienes limitan los presupuestos del Área Defensa a niveles incompatibles con la enorme misión de las Fuerzas Armadas...

¿Quién asumirá en el futuro algún riesgo para cumplir la misión de las Fuerzas Armadas en vista de los injustos procedimientos disciplinarios y judiciales que nos esperan a los uniformados, aun sin pruebas condenatorias?

¿Cómo actuarán en el futuro los Comandantes en el Mar?

¿Se sentirán libres para evaluar las emergencias que se les presenten y actuarán de inmediato a su criterio y riesgo o esperarán instrucciones detalladas de sus superiores en tierra para no asumir la responsabilidad?

Si se diera esta última opción, las consecuencias serían nefastas. Careceríamos de comandantes que tomen decisiones de importancia y eso afectaría la maximización de los ya escasos recursos humanos y materiales. Y, lo que es peor, esos comandantes de unidades navales en pocos años comandarían divisiones o una fuerza o flota sin haber ejercido antes la **responsabilidad absoluta** del comando.

La denominada “soledad del comando” no se refiere a que, en cada unidad, el comandante come y duerme aparte de su tripulación. Esta es una antiquísima forma de preservar su autoridad. Se refiere ante todo a que, aunque el comandante tenga el asesoramiento y el apoyo de mucha gente, la responsabilidad final en esa pequeña plataforma argentina alejada de tierra es de él y solo de él. **Esa es la verdadera soledad del comando.** Así ha sido, así es y ojalá así siga siendo, porque las grandes epopeyas navales se construyeron sobre estas bases.

¿Cómo actuarán en el futuro los Comandantes en el Mar?

¿Se sentirán libres para evaluar las emergencias que se les presenten y actuarán de inmediato a su criterio y riesgo o esperarán instrucciones detalladas de sus superiores en tierra para no asumir la responsabilidad?

¿Debió el Capitán de Fragata Azcueta, comandante del submarino ARA *San Luis*, pedir instrucciones a su comandante superior en tierra para permanecer 48 días sumergidos, operando “al límite de lo humano”, hostigando a la flota inglesa y eludiendo sus contraataques?

¿Debió el comandante del ARA *Sobral*, Capitán de Fragata (post mortem) Gómez Roca haber pedido instrucciones a sus superiores en tierra cuando persistió en el cumplimiento de su misión de rescate de camaradas de la Fuerza Aérea, aun a riesgo de su propia vida y de su tripulación?

¿Debieron haber pedido autorización a sus superiores en tierra los Capitanes de Corbeta Proni Leston y Pérez Roca para exceder los límites de seguridad de sus aviones Neptune y así ubicar a la flota inglesa y posibilitar el rescate de los naufragos del crucero ARA *Belgrano*?

¿Debió el Teniente de Navío Owen Crippa haber pedido autorización a sus superiores en tierra para despegar solo, ubicar a la flota inglesa y atacarla?

¿Debió el Teniente de Navío Gopceвич Canevari haber pedido autorización a sus superiores en tierra para encallar y luego recuperar el ARA *Monssen* en Caleta Foca para salvar a su tripulación ante un ataque inglés, además de combatir en tierra?

Son solo algunos ejemplos de nuestra gente en Malvinas. Casos reales que nos llenan de orgullo.

**¡Piénsenlo!** Solo les pido a todos que contesten con el corazón y con sus conocimientos profesionales estas preguntas... Y no es un golpe bajo. Mencione casos reales de guerra porque precisamente nuestra principal tarea durante la paz es prepararnos para la guerra. Es la única forma de cumplir nuestra misión. Hay que hacer aquí una distinción muy especial. En época de paz, la Armada se adiestra priorizando la seguridad; nada es más importante para la institución que su gente y así lo ha hecho siempre. Sin embargo, en época de guerra, se va con lo que se tiene para cumplir la misión, salvo que la me-

teorología lo torne imposible o la inteligencia indique que las condiciones del enemigo han cambiado.

Después del caso ARA *San Juan* —y dado que la nuestra es una profesión de riesgo, donde deberíamos esperar al menos idoneidad y justicia al juzgar nuestros actos—, la pregunta sigue siendo: “¿**qué comandantes queremos para cumplir la enorme misión de la Armada Argentina?**”. Hace 250 años, el general británico Thomas Gage dijo: “Si el objetivo más alto de un capitán fuera preservar su barco, lo mantendría en puerto para siempre”. Actualmente, esta frase se usa mucho en liderazgo y negocios: sin riesgos y errores nunca se crece, los barcos están hechos para navegar.

¿Acaso queremos comandantes que no asuman riesgos por temor a equivocarse?

Finalmente, cabe destacar que el sistema de defensa argentino se basa en tres Fuerzas Armadas actuando en conjunto, lo que llamamos “Conjuntez”, cuya ausencia ha sido nuestra principal falla operacional en la Guerra de Malvinas. Dicho esto, opino que la esencia conceptual del Comando en el Mar es válida y aplicable también al Ejército y a la Fuerza Aérea.

Hace 44 años, los integrantes de la Armada fuimos a la Guerra de Malvinas con buques viejos atados con alambre para defender los intereses de nuestra Patria. Lo mismo le sucedió a las otras dos fuerzas.

Faltaba de todo, menos actitud, coraje y honor. No éramos suicidas y conocíamos los riesgos. Los comandantes actuaron bajo su **absoluta responsabilidad**, tal como manda el Reglamento General del Servicio Naval. ¿**Nos enviarían a prisión por ello?** ■

... —y dado que la nuestra es una profesión de riesgo, donde deberíamos esperar al menos idoneidad y justicia al juzgar nuestros actos—, la pregunta sigue siendo: “¿**qué comandantes queremos para cumplir la enorme misión de la Armada Argentina?**”.

## OPINIÓN

# Aportes y consideraciones. Causa penal sobre el naufragio del submarino ARA *San Juan*

El juicio por el ARA *San Juan* es el primer caso penal por un naufragio en la historia naval argentina, desatando críticas sobre el manejo de la justicia militar.

Contraalmirante Auditor (R) Raúl A. Lachnicht  
ex Auditor General de las Fuerzas Armadas de la República Argentina

**L**as siguientes son **algunas consideraciones a tenerse en cuenta en relación con la causa penal común sobre el naufragio del submarino ARA *San Juan*:**

- Hubo naufragios (hundimientos) de varios buques de la Armada Argentina y nunca se formó causa penal.
- Es el primer naufragio de un submarino en la historia naval argentina.



- Con anterioridad, en 1989 se hundió del buque ARA *Bahía Paraíso*, y no hubo causa penal.
- También se produjo el incendio del buque ARA *Almirante Irizar*, en abril de 2007, con daños estructurales graves (80% fuera de servicio), que obligó al desembarco de 241 personas que se hallaban a bordo, quedando fuera de servicio durante aproximadamente diez años. Tampoco se inició causa penal alguna.
- Debería tenerse presente que, a la fecha de los referidos hechos históricos, previos al naufragio del citado submarino, se hallaba vigente el Código de Justicia Militar (derogado por la Ley N° 26394, sancionada en 2008).
- El Código de Justicia Militar fue sancionado por el Congreso de la Nación -gobierno constitucional- en 1951, elaborado por el Coronel Auditor Oscar R. Sacheri (abogado), y promulgado por un militar, el entonces presidente de la Nación, Teniente General Juan Domingo Perón. Tanto el que elaboró el Código de Justicia Militar como el que lo promulgó eran plenamente conocedores de los pormenores de la actividad castrense.
- El antedicho Código preveía la existencia de tribunales militares, con competencia para el juzgamiento de los delitos y faltas militares que ese mismo cuerpo jurídico contemplaba en su normativa. Cabe resaltar que a diferencia del Consejo General de Guerra que intervino en el caso del referido submarino -que es el máximo de los consejos hoy existentes- aquellos tribunales militares eran integrados con miembros pertenecientes a la fuerza a la que pertenecía el imputado.
- El Consejo de Guerra en cuestión, que resolvió sobre el naufragio del ARA *San Juan*, no contaba entre sus integrantes a ningún personal militar de la Armada Argentina, lo que no es un dato menor, y que explica lo desacertado de su resolución.
- También es de destacar que en el anterior Código, el máximo tribunal que entendía en única instancia, entre otros casos, cuando -como en el hecho en análisis- algún oficial superior estaba imputado, era el Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas el que estaba integrado por tres generales, tres almirantes y tres brigadieres, siendo -además- uno de ellos de cada Fuerza, auditor (abogado).
- Lo señalado en el punto anterior pone en evidencia la ausencia de la debida idoneidad que tuvo el mencio-

nado Consejo General de Guerra para resolver con ecuanimidad, en el caso del mentado submarino.

- Cabría tener como antecedente normativo importante, que el naufragio del submarino ARA *San Juan* hubiera tenido encuadre en el Libro II Título VIII del citado Código de Justicia Militar, que se denominaba “Infracciones referentes a embarcaciones y aeronaves”.

En el articulado del citado título se contemplaban más de treinta tipos de delitos y faltas, desde el artículo 781 al 811, inclusive, y en ninguno de los distintos supuestos previstos se le hacían imputaciones de responsabilidades penales o disciplinarias a quienes formaban parte de la escala de Comando Superior de la cual dependiesen los comandantes directos de las unidades afectadas, averiadas o hundidas, sean buques o aeronaves.

**Asimismo, las penas o sanciones severas solo se contemplaban cuando la pérdida del buque o aeronave fuera por dolo y no por culpa.** A modo de ejemplo cabe transcribir lo que se prescribía el artículo 792:

*“Todo militar que, deliberadamente, ocasionare la pérdida de un buque o aeronave militar, será condenado a reclusión por tiempo indeterminado. Si el hecho se produjere en tiempo de guerra, la pena será de degradación y muerte”. “Cuando la pérdida tuviere lugar por culpa, se impondrá prisión, o suspensión de empleo no inferior a dos meses o confinamiento. Se consideran buques o aeronaves perdidos los que están inutilizados, en forma absoluta, para prestar cualquiera de los servicios a que pudieran ser destinados”.*

Sobre la base de los reflejados similares hechos históricos ignorados y de lo contemplado al respecto en el antecedente normativo más específico -Código de Justicia Militar- surge con claridad una vez más el evidente desacierto de lo resuelto por el Consejo General de Guerra, que conllevó a la tramitación de la causa penal común por el naufragio del buque militar, submarino ARA *San Juan*, lo que es sorprendente por no contarse con antecedentes en más de los doscientos años de la historia argentina.

Por otra parte, procede analizar cuáles serían las razones que provocaron tales determinaciones erróneas.

- En ese sentido, en primer lugar, no se ha tenido en cuenta las diferencias de concepto existentes entre Comandante de Fuerza, de Flota, etc. y Comandante del buque o unidad. El Comandante de Fuerza se caracteriza porque no tiene un solo buque bajo sus órdenes sino varios buques o unidades, por lo que no es el Comandante del Buque.

- En relación al caso que nos interesa, el Comandante de la Fuerza de Submarinos, a la fecha de los hechos, tenía al menos tres submarinos bajo su dependencia (ARA Santa Cruz, ARA San Juan y ARA Salta).

**En la “Falta Gravísima” contemplada en el inciso 16 del artículo 13 del Código de Disciplina de las Fuerzas Armadas (Ley 26394, Título IV), que estaría describiendo el tipo de falta sobre pérdida de un buque -que es una de las imputaciones realizadas por el Consejo General de Guerra que intervino- se prescribe:**

*“Negligencia en el servicio. El militar que en tiempo de guerra o durante operaciones militares, perdiere la unidad militar a sus órdenes, provocare daños a la tropa (...)” (\*1)*

- En segundo lugar, no debió soslayarse lo que se especifica expresamente en el artículo inmediatamente anterior al citado, esto es el 12 de dicho Código vigente, que dice:

“Legalidad. Solo constituyen faltas gravísimas las establecidas en esta ley, las que serán interpretadas restrictivamente”, por lo que está expresamente prohibido la interpretación amplia (\*).

Entonces cabe concluir con meridiana claridad que la transcripta “Falta Gravísima” al hacer mención la pérdida de “la unidad a sus órdenes”, se está refiriendo al comandante de su unidad y no a la cadena de mando superior.

- En tercer lugar, además, al hacerse referencia en el texto de la citada falta a provocar daños “a la tropa”, es de destacar que los submarinos dentro de su tripulación no tienen personal de tropa. Quienes conforman la “tropa” está descrito en el Anexo 1 de la Ley de Personal Militar N° 19101.
- Es por ello que se descarta totalmente que el inciso 16 del artículo 13 del aludido Código de Disciplina se pudiera referir al Comandante de Fuerza -u otra superioridad- y tampoco a un submarino, en respeto a la exigencia de interpretación restrictiva impuesta en el citado artículo 12 del respectivo Código vigente a la fecha del hecho.
- En cuarto lugar, debe tenerse en cuenta que la diferencia entre Comandante de la unidad y la de su cadena de mando, tiene las referidas consecuencias históricas normativas sustentadas en que conforme la tradición y doctrina de la Armada, en navegación en

tiempo de paz el que manda y tiene responsabilidad sobre el buque y la dotación es su comandante, por cuanto es el que en mejor posición se halla de conocer en detalle no solo la unidad, sino las condiciones en las que está navegando.

- Dicha tradición y doctrina no solo tiene vigencia en las armadas sino en la navegación en general, lo cual surge con claridad de lo establecido en la Ley de Navegación N° 20094 (que conforme su artículo 4 no rige para buques militares y de policía), cuando en el artículo 120 se prescribe: “El capitán es la persona encargada de la dirección y gobierno del buque”.

Lo mismo cabe concluir en base a lo que se establece en el artículo 134 de la última citada Ley:

*“El capitán, aun cuando esté obligado a utilizar los servicios de un práctico, es el directo responsable de la conducción, maniobra y gobierno del buque, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponde al práctico por su defectuoso asesoramiento. La autoridad del capitán no se subroga a la del práctico”.*

También, en el mismo sentido reza el artículo 131: “En su carácter de delegado de la autoridad pública, para la seguridad y salvación del buque, personas y carga, el capitán está especialmente obligado a: a) Verificar que el buque sea idóneo para el viaje a emprender y que esté armado y tripulado reglamentariamente (...)”.

- En quinto lugar, para formular cualquier análisis debe partirse de la base de que la actividad militar en general es intrínsecamente riesgosa, no solo en guerra sino en toda operación, ejercitación o adiestramiento y más aún lo es navegando en un submarino.

**Por lo cual, ante siniestros que se produzcan, no pueden aplicarse criterios propios de sucesos en sitios no militares, como sería el incendio de una discoteca, supermercado, shopping, etc.**

- En último término, y lo más importante, el hecho inaudito de hacer imputaciones penales comunes a una cadena de mando superior, por un hecho que afectó a una unidad militar -buque/submarino- que podría implicarles ser condenados, en cualquier caso y más aún como en la causa del submarino ARA *San Juan*, por la simple posibilidad de que la unidad afectada pudo o podría haber tenido alguna falta de mantenimiento, siendo imposible poderse acreditar fehacientemente qué fue en concreto lo que provocó su naufragio, resulta ser una amenaza que pondrá en “jaque” el sistema de Defensa Militar Naval de la Soberanía Nacional.

<sup>1</sup> De estas expresiones textuales, el autor quiere resaltar particularmente las siguientes frases: “(...) perdiere la unidad militar a sus órdenes, provocare daños a la tropa” y “(...) las que serán interpretadas restrictivamente”.



“En eterna patrulla”. Monumento del Gobierno de la Provincia de Santa Fe, la Municipalidad de Santa Fe y la Reserva Naval de la Armada Argentina, “en homenaje a los cuarenta y cuatro tripulantes del submarino ARA *San Juan*”. Está ubicado en el Puerto Santa Fe.

- Tal incierta situación, agravada por la antigüedad de los buques que integran la flota naval de la Argentina, con varias décadas de uso, necesariamente provocará la lógica paralización del accionar de los comandantes de las unidades, por temor a las posibles consecuencias judiciales, impidiéndoles actuar libremente para cumplir con las obligaciones que su vocación militar y responsabilidad le impone.
- Sobre la base de todo lo expuesto (antecedentes históricos y normativos, derogados y en vigencia) cabe concluir que no debió formarse causa penal alguna con motivo del naufragio del submarino ARA *San Juan*, con imputaciones a quienes integraron su cadena de comando superior, y que no resultará justo ni acertada ninguna resolución condenatoria. ■

### Poema alegórico

En una de las plaquetas conmemorativas que se pueden apreciar en el monumento dedicado al submarino ARA *San Juan*, en el Puerto Santa Fe, expresa los siguientes versos:

“No hay rosas/ en la tumba de un marino/  
ni lirios en las olas del océano/ los únicos  
homenajes/ son el rauda vuelo de grati-  
tud/ y las lágrimas que llora/ una madre,  
un hijo o una novia// Un soldado muere/  
solo cuando su patria lo olvida”.

### SOBRE EL AUTOR

Raúl Alberto Lachnicht nació en Curuzú Cuatiá, Corrientes, en 1952. Se recibió de abogado en la Facultad de Derecho de Rosario, Santa Fe, en 1978. Ingresó a la Armada Argentina como Teniente de Fragata Auditor en 1981. Durante la Guerra de Malvinas estuvo destinado en la Base Naval Puerto Belgrano. Entre otros destinos estuvo en el Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas, durante toda la tramitación de la causa militar por el Conflicto Bélico en el Atlántico Sur.

Se desempeñó durante ocho años en la Base Naval Mar del Plata, siendo asesor jurídico del Comandante de la Fuerza de Submarinos. Asimismo fue subdirector general de Asuntos Jurídicos de la Armada, por cuatro años. En 2016 fue designado por Resolución del Ministro de Defensa, Auditor General de las Fuerzas Armadas y pasó a retiro a mediados de 2017.

## OPINIÓN

## San Juan y Quevedo antiguo

Ni en sueños se me ocurriría culpar a un marino por hacer o dejar de hacer algo que pueda ocurrírsele a una persona confortablemente sentada en su estudio”  
- Joseph Conrad, “Notas de vida y letras”.

### Capitán de Corbeta (R) Sergio Osiroff

**I**nicio deliberadamente esta nota con la cita textual de Conrad, el notable escritor y marino mercante británico de origen polaco, porque creo que son las palabras adecuadas para darle contexto a lo que voy a exponer. Básicamente son las de alguien que, a pesar de la experiencia y conocimientos marítimos que portaba en la mochila de su vida, o acaso por ello mismo, ejercía tanto la prudencia como la objetividad práctica, en la elaboración de juicios sobre quienes toman decisiones de tiempo real en el desempeño de sus funciones y responsabilidades en el mar.

#### Cuando la calma es grande, el marino desconfía

En noviembre de 2017 el azar hizo que, quien ésto suscribe, se encontrara ejerciendo el mando de un buque mercante de expedición, en el sector del Mar Argentino que abarca las Islas Malvinas y las Georgias del Sur.

Situación: muy buen tiempo, presión bajando con mucha fuerza, nubosidad en altura del Noroeste y petreles de tormenta emergiendo -vaya uno a saber de dónde- a ban-



dadas. Indicadores todos ellos, al menos para quienes nos hemos curtido moderadamente el cuero en el Atlántico Sur -navegando sobre su superficie, ya que no en submarinos- de que algo raro puede estar por venir. Como que el aire huele a que el buen tiempo toca a su fin. Y que lo que viene, puede ser particularmente malo.

## Mas vale prevenir que capear

Dicho ésto y para no abundar en el propio anecdotario de navegante -que a medida que nos hacemos viejos no solo mejoramos en nuestros relatos, sino que hasta lo desmalezamos de nuestros propios errores y circunstanciales temores-, diremos que este capitán, en base a sus observaciones y apelando a anotaciones propias y experiencias personales, sospechó que era probable que se avecinara un temporal muy duro del Oeste. De los fuertes en serio, me refiero.

No hay nada de virtud en ello -por si hiciera falta volver a aclararlo- sino testimonio de años. Nada más. Ni pizca de mérito. Los navegantes del agua -y acaso los del aire- no ven a la meteorología como “papers”, modelos numéricos o exposiciones solemnes en congresos de climatología, sino como sospechas y vivencias que se van acumulando en el tiempo y el cuerpo, y cuya reiteración, en lo posible, se pretende evitar. No puede ser de otro modo: la diferencia entre un pronóstico y un diagnóstico meteorológico se aprende mejor como vivencia, que como entelequia intelectual. Se pretende decir que, en el diagnóstico de grandes temporales, no hay mejor testimonio que el de quienes se encuentran en medio del oleaje. Que al fin de cuentas de poco sirve un pronóstico cuando ya se está inmerso en la borrasca. No podría ser de otro modo: frente a la mar arbolada, más vale ocuparse de las olas y la seguridad del buque y su gente, que de otra cosa.

Algo de soberbia -admitimos- subyace en lo dicho. Junto a la vigencia orgullosa de lo expresado por Miguel de Cervantes en su Trabajos de Persiles y Sigismunda: “En el arte de la marinería, más sabe el más simple marinero que el mayor letrado del mundo”.

## Sur, temporal y después

Volvamos en primera persona del singular a mediados de noviembre del 2017.

El buque a mi mando debía cumplir un circuito comercial en Malvinas, para amarrar finalmente en Puerto Argentino y cumplir con excursiones contratadas por pasajeros, para después proseguir hacia Isla San Pedro, Georgias del Sur. En ese marco nos esforzamos, capitán y oficiales, en hacer

observaciones buscando indicios perceptibles, por pequeños que fueran, de un posible cambio meteorológico, apelando además a anotaciones personales y al análisis reiterativo de la excelente carta sinóptica de la Armada de Chile.

Detalle paradójal al margen, en el Atlántico Sur un buque mercante podía, al menos en aquel año -¿acaso hasta hoy mismo?-, acceder frente a las costas argentinas a las sinopsis de superficie elaboradas por las Armadas de Chile y Brasil, pero no a los de la Argentina, cuya Armada tenía -¿la tiene aún? - restringida la emisión pública de sus sinopsis, también excelentes, elaboradas justamente por sus propios meteorólogos marinos con experiencia de embarco.

Cosas de la práctica y la experiencia frente a las olas, no hace falta explicar cómo se van puliendo los pronósticos cuando quienes los elaboran deben hacerse cargo de sus aciertos y yerros frente a los mismos comandantes y tripulantes con quienes lógicamente comparten a bordo las borrascas. A menudo el meteorólogo embarcado no es un graduado universitario sino un técnico o suboficial de la especialidad, que debe dar la cara a bordo, y no hace falta explicar cómo esa simple circunstancia va aguzando sus sentidos y capacidad de observación, y enderezando sus predicciones...

No hablemos de “soberanía meteorológica” o presencia argentina en el mar, que hay mucha tela para cortar, y aquí finalizamos con este apartado.

## Libertad de comercio

De nuevo en el tema en cuestión, este capitán decidió abordar al operador comercial que había contratado el viaje y que, por añadidura, se encontraba a bordo junto a sus pasajeros -sus clientes-. Seamos claros: no lo invité a una mesa de reflexión y debate, sino a manifestarle mi decisión lisa y llana de acortar en un día la excursión programada en las Malvinas. De este modo, no amarraría en Puerto Argentino, a fin de iniciar lo antes posible la navegación oceánica hacia las Georgias.

Es de entender el disgusto de quien había comercializado el viaje, tanto como la presión de los pasajeros hacia él, a quienes había vendido la expedición.

También es sencillo comprender la propia presión del operador hacia la empresa armadora, dada la decisión de su capitán. En cuestiones comerciales de la industria marítima, estas decisiones no son gratuitas.

¿Qué hizo la empresa armadora? Simple: el capitán es el que decide, que para éso el buque tiene un capitán, no



para otra cosa. Y así fue como se hizo. Finalmente, en lugar de darle despacho de entrada en Puerto Argentino, un oficial de la administración británica debió viajar en avión hasta Gran Malvina, donde se encontraba el buque en el lugar previamente acordado, realizando una excursión de pasajeros en tierra. No había tiempo que perder. Terminada esa excursión y cumplido el despacho, mi decisión era irme lo antes posible hacia el Este, para ganarle a la tempestad.

Reitero: el capitán no invitó al operador ni a la empresa a un taller de intercambio de opiniones, ni a escuchar lógicos intereses comerciales en juego, sino que se limitó a comunicar una decisión. Son cosas del comando en el mar. Nadie puede decidir, en esas circunstancias, por el capitán. Y una empresa que apuntala las decisiones de su capitán cuando de seguridad se trata, frente a cualquier tipo de condicionamientos comerciales, es una empresa en serio.

¿Es el hecho narrado proyectable al comando naval de una unidad militar en el mar? Sin duda que hay diferencias sustanciales. No es lo mismo el carácter de una misión militar a una operatoria comercial. No es lo mismo asumir riesgos por salvaguardar en el mar la vida humana en peligro o cumplir determinada misión militar, que una actividad comercial en que a lo sumo habrá quejas, demandas, seguros por incumplimientos, etc. Y tampoco es lo mismo un comando a cargo de operaciones navales que una gerencia operativa o comercial. Pero siempre hay una similitud: en el buque, llámese “Comandante” o “Capitán”, el capitán es el capitán.

## Argentinos, a las costas

Las horas y días sucesivos testimoniaron el temporal muy fuerte y persistente del Oeste. El buque a mi mando llegó “con lo justo” a Isla San Pedro, pudiendo ponerse a protección de la costa. Curiosamente, un destructor británico se encontraba también a resguardo, navegando en cercanías de ella.

Simultáneamente al arribo a aguas protegidas, llega a bordo la noticia de la pérdida de contacto con el Submarino ARA *San Juan*. En las latitudes involucradas, mi propia experiencia registraba temporales semejantes con olas del orden de los 10 metros, y en un par de oportunidades, de 15 a 19 metros. No puedo –por haber virtualmente “escapado” de ese temporal– precisar que el estado del mar, en la zona

de la pérdida del submarino, haya llegado a esas alturas. Pero sobre lo que no tengo un íce de duda es que ese buque, en superficie y producida su avería inicial, tuvo que haber afrontado una mar arbolada a montañosa, predominante del Oeste.

## Que opinen los que saben

¿Puedo precisar algo acerca de supuestas falencias técnicas del ARA *San Juan*? ¿Sugerir algo acerca de su mantenimiento, eventuales fallas, adiestramiento de su tripulación, trabajos realizados en TANDANOR, etc. etc.? Absolutamente nada. Aprendí a navegar en la Armada, pero no fui submarinista y además llevo treinta años como retirado y como marino mercante y pescador. Sí, en cambio, puedo dar fe de mi admiración por la Fuerza de Submarinos de la Armada, particularmente por la estrictísima preparación profesional de su gente –admito que, en lo personal, desconozco si hubiera sido yo mismo capaz de superar las exigencias formativas de la especialidad–, y por la labor heroica y profesional de los submarinos ARA *Santa Fe* y *San Luis* en el conflicto Malvinas. Tómese esto último, si se quiere, como comentario subjetivo en cuanto a la valoración de los submarinistas argentinos, pero no puedo dejar de exponerlo, aún aceptando incurrir en un plano emocional, en el marco de una nota en la que pretendo formular una apreciación realista lo más desprovista posible de ribetes idealistas, y además circunscripta al hecho azaroso de que durante los días del hundimiento de esa nave, me encontraba navegando en una zona afectada por las mismas condiciones meteorológicas que pudieron influenciar en la suerte final del buque.

Podría por cierto inquirir en qué hacía aquella nave en un área afectada por un gran estado de mar. Como carezco de formación en submarinos, no puedo formular ninguna consideración al respecto. Conozco en cambio, por el natural contacto e intercambio de experiencias con submarinistas a lo largo del tiempo (todos somos marinos y nos interesa conocer experiencias de colegas), que hay submarinos que tienen ante el mal tiempo mayor dificultad en navegar contra las olas, que hacerlo a favor de ellas. En buen romance, que habría submarinos que en lugar de “capear” los temporales, necesitan “correrlos” por cuestiones de seguridad (o acaso, según entiendo, para poder ir a inmersión). Práctica disímil a la habitual en buques de superficie. Desconozco si éste fue el caso, pero no me extrañaría que, de ser así en los TR 1700 de la Armada, el *San Juan* haya terminado en un área marítima sometida a una gran marejada, dado que el temporal era predominante del Oeste y no tenía otra opción segura que la de correr el mal tiempo hacia el Este, alejándose de la costa.

Tampoco descarto otra especulación: se adiestraba en condiciones reales del mar patagónico. Y agrego: el torpedeo del Crucero ARA *General Belgrano* no lo hizo el submarino de la Royal Navy en condiciones ideales de buen tiempo, atípicas por otra parte en aguas subantárticas, sino con temporal y hasta en horario de cambio de guardia. De manual, para asegurar el mayor daño y perturbar la capacidad de respuesta.

Habría que ver entonces, en este caso, si la Armada es una fuerza militar de defensa, que debe adiestrarse para la guerra, o una ONG. Lo mismo podría decirse del adiestramiento de aeronaves militares volando al ras de la superficie del mar - como lo hicieron en Malvinas-, o del paracaidismo militar, o el adiestramiento nocturno de infantería con munición real y demás actividades propias de la preparación para la defensa. Son actividades de enorme riesgo, en que fallas minúsculas, tanto humanas como técnicas y de coordinación, pueden conducir al desastre. Decidamos entonces si en una condición avanzada de adiestramiento, ponemos a las Fuerzas Armadas a operar exclusivamente en condiciones ideales. Es decir, submarinos que patrullen solo en la seguridad de buen estado de mar, aviones de combate que no hagan acrobacia y vuelen a gran altura y cielo despejado, infantería que solo haga prácticas de día y con munición de foguero, etc etc. Insisto: ¿Son Fuerzas Armadas u ONG? Esto último, dicho al margen de que se utilicen sus capacidades para el apoyo de la población civil en desastres naturales, construcciones y mantenimiento de infraestructuras de uso civil, etc, tal como lo hacen las fuerzas armadas de otros países y como también lo han hecho y hacen las nuestras.

Pero para concluir con este punto, debo conceder que ignoro cuál es la conjetura válida: si el *San Juan* “corrió” el temporal dadas las capacidades y limitaciones propias y constructivas de la embarcación, o se estaba adiestrando en condiciones reales de mal tiempo.

Y no voy a escabullirme en mi opinión, aún careciendo de información cierta: me inclino por la primera. No conozco marino militar ni civil que deliberadamente, y sin necesidad operativa, se quiera meter en un infierno.

## Especulación y realidades

No creo equivocarme -ni siquiera exagerar en mi especulación- si afirmo que, producido su incidente inicial (el incendio de un cuerpo de baterías por ingreso de agua), el *San Juan* se encontraba ya inmerso en el gran temporal. Imagino que las acciones que habrán llevado a cabo su Comandante y tripulantes para superar la emergencia, estando en superficie, tienen que haber sido en condiciones indescriptibles. Pero lo hicieron y superaron la emergencia.

A lo largo de mi propia carrera de mercante y pescador he tenido plantadas de motor principal, cortes de energía, fallas de timón, redes enganchadas en el fondo, ingresos de agua, principios de incendio y etcéteras varios en situaciones semejantes. Es muy difícil que quien no vive este tipo de situaciones pueda entender, cabalmente, las condiciones de trabajo en que hay que sobreponerse a estas emergencias. El Comandante y la gente del ARA *San Juan* lo hicieron.

## A la capa debajo del agua

He hablado antes de “capear” o “correr” un temporal y, a riesgo de volver aún más pesada esta nota, vuelvo a plantear: ¿qué hace un buque de superficie cuando afronta un gran temporal, máxime en condiciones técnicas que no son óptimas por haber tenido que superar una contingencia -cualquiera- que afecte su aptitud o incluso su fiabilidad para la maniobra y navegación 100% segura? Sencillo: ponerse a la capa en espera de que el tiempo mejore. Entonces, una vez que el oleaje y el riesgo se minimizan, se puede trabajar y volver a poner al buque en condiciones de confiabilidad. O volver a puerto. Pero reitero: el buque se pone a la capa. Afronta las grandes olas a la menor velocidad posible y de gobierno para presentarle el mejor ángulo a la marejada, hasta que mejore el tiempo. La hélice sale frecuentemente del agua, las olas golpean y alguna que otra cae sobre cubierta e incluso las hay que en el golpe pueden deformar el cas-

co, pero no hay otra alternativa. Algo así como desensillar hasta que aclare. No hay “plan B”, salvo que quiera potenciarse el riesgo de zozobra.

¿Qué hace un submarino en circunstancias semejantes? No lo sé porque, tal como he dicho, no soy submarinista. Si en un buque de superficie el timón y la hélice quedan con frecuencia en el aire y el buque tiende a atravesarse a las olas, no sé cómo será en un submarino. Tal vez allí resida la eventual diferencia en el modo de encarar las olas entre el buque de superficie y el submarino.

Pero soy navegante e intuyo que mantener un submarino a la capa con grandes olas debe ser algo realmente complicado. Máxime luego de un incidente que deja al buque técnicamente disminuido. Dicho ésto supongo que, habiendo hecho su Comandante una evaluación profesional, asesorado por sus Oficiales y tripulación especializada, habrá decidido ir a una inmersión segura. Inmersión que además brindara un mínimo de descanso a gente que sin duda se encontraría fatigada al extremo. La fatiga es uno de los peores enemigos de quien debe no solo tomar decisiones en el mar, sino hasta desarrollar actividades técnicas, por pueriles y rutinarias que sean. De algún modo y para resumir este punto, podemos esbozar la analogía de que la “capa” del buque de superficie fue la inmersión del submarino.

## Triste y solitario final

El resto es conocido y no es necesario abundar. El ARA *San Juan* comunicó que iba a inmersión y a partir de allí sucedió su pérdida, con sus cuarenta y cuatro tripulantes incluyendo a su Comandante.

## Juiciosos juicios

Lo siguiente lo manifiesto de un modo deliberadamente sintético, dado que es del conocimiento público. A la pérdida del ARA *San Juan* le siguieron un Consejo de Guerra y finalmente un juicio en el Tribunal Oral Federal de Santa Cruz a los Oficiales Jefes y Superiores de la Armada que desarrollaban responsabilidades institucionales y operativas, inherentes a los cargos que ejercían al momento del hundimiento.

El Consejo de Guerra aplicó sanciones a unos y, en particular, la de destitución a quien ejercía el Comando de la Fuerza de Submarinos. Destitución, para quien no esté al tanto de la naturaleza y efectos prácticos del “castigo” aplicado, significa la baja de la Institución. Entre los considerandos de la medida disciplinaria adoptada

con el Comandante de la Fuerza de Submarinos, se incluye “no haber ordenado ni recomendado expresamente al comandante del ARA *San Juan* la conveniencia de permanecer en superficie por un período limitado, manteniendo una comunicación a intervalos hasta definir un modo de acción que permitiese una navegación segura de regreso a puerto”.

Recientemente, el Tribunal Oral Federal de Santa Cruz lo sentenció a “tres años de prisión de ejecución condicional”, hallándolo “autor penalmente responsable de los delitos de incumplimiento de los deberes de funcionario público -art. 248 del Código Penal-, en concurso ideal con estrago culposo agravado por el resultado muerte -art. 189, segundo párrafo-”.

Conjeturo -recalcando el carácter hipotético y de apreciación personal- que es imaginable un hilo conductor entre la sanción del Consejo de Guerra y la posterior sentencia judicial.

Imagino que difícilmente -resalto de nuevo, por si hiciera falta, que lo hago en un plano meramente especulativo- un Juzgado Federal lo fuera a eximir de tal sentencia, cuando mediaba una previa sanción explícita -particularmente dura- con el Comandante de la Fuerza de Submarinos. Intuyo que el peso de la sanción del Consejo de Guerra obró como condicionante.

## El limitado periodo

Centrémonos entonces no tanto en la Justicia Federal, sino en el Consejo de Guerra cuando en su sanción al Comandante de Fuerza expresa la “conveniencia de permanecer en superficie por un período limitado”.

Voy a apelar entonces a mis anotaciones personales, algunas de las cuales aún conservo y transcribo. Al resguardo de Isla San Pedro-Georgias del Sur-, el 17 de noviembre a 07:45 (en Salisbury) registré viento de intensidad de hasta 40 Nudos del Sudoeste. El 19 de noviembre, a las 13:45 (en San Andrés), registré intensidades de hasta 50 Nudos, desistiendo de fondear. Ese mismo día, a las 15:50, registré 60 Nudos (en Moltke). Tales eran las intensidades del viento del Oeste al “reparo” de Georgias. Resumen: toda la zona, desde el continente hasta las islas subantárticas, se encontraba afectada por un temporal muy fuerte.

Acepto que tras la costa de las Georgias pueden darse vientos canalizados, de intensidad y direcciones variables. Pero en mi experiencia esos vientos se producen únicamente con temporales fuertes afectando toda la

geografía de la isla. No son vientos “catabáticos”, que pueden manifestarse con buen tiempo e influencia de glaciares. Con lo cual, quiero significar que la situación meteorológica general era de extrema dureza, y las cartas sinópticas –ésto lo recuerdo, ya que no las conservé o no las encuentro– testimoniaban lo antedicho: el temporal era no solo muy duro y predominante del Oeste, sino que tendría una duración prolongada y abarcaba además una franja muy ancha de latitud, que incluía la zona de posible desaparición del submarino, las Islas Malvinas y las Georgias del Sur.

El vocero de la Armada manifestaba públicamente el propio 19 de noviembre que “evidentemente se está haciendo muy difícil dar con el submarino con este temporal”. Las noticias propagadas por los medios difundían lógicamente lo mismo: el temporal muy duro en que se había perdido contacto con el submarino y se desarrollaban las operaciones de búsqueda.

Y es por ende en ese contexto, y no otro, en que me pregunto cuál podía ser ese “período limitado” al que apela el Consejo de Guerra, dando por hecho que el ARA *San Juan* debió permanecer en superficie. Si no por propia decisión de su Comandante, en cumplimiento de órdenes o recomendaciones de su Comandante de Fuerza (que es redundante recordar pero necesario hacerlo, estaba al comando de la Fuerza, es decir que físicamente en el Comando de la Fuerza, no en el buque).

## Razón y Justicia

Como he reiterado, no soy submarinista y el mayor tiempo de mi vida marinera la he ejercido como marino mercante, particularmente en aguas antárticas y subantárticas. Me entrometo en el tema por la casualidad que he mencionado, al decidir “escapar” del mismo temporal que, de un modo u otro, precipitó la pérdida del *San Juan* y toda su gente.

Son ellos, los submarinistas, quienes mejor pueden dilucidar si aquel submarino, ocurrido su incidente original y con capacidades limitadas, debió o no permanecer en superficie. Como marino de superficie pienso que no. Seguramente y tal como lo he explicado, creo que probablemente y luego de superar su percance inicial, no estaba en condiciones de capear. Ni siquiera sé si lo estaba para permanecer en superficie. Pienso que su Comandante tomó una decisión razonada en el contexto de las capacidades y conocimiento de su buque, su competencia

para el comando y las circunstancias a las que se enfrentaba, y que el Comandante de la Fuerza hizo lo atinado en no presionarlo para hacer lo contrario. O sea, hacer lo contrario a lo que el criterio profesional de su Comandante subordinado, al mando del buque y en el lugar de los hechos, le indicaba hacer.

Ex profeso no arrojo ninguna consideración sobre la derogación del Código de Justicia Militar, la constitución y rigor técnico del Consejo de Guerra ni sobre aspecto alguno que se vincule a la instrumentación de la investigación, procesos jurídicos, influencias mediáticas, utilización política del hecho o cualquier otro aspecto que pueda ser asociado al hundimiento y la pérdida de cuarenta y cuatro hombres y mujeres de la Armada mientras cumplían con su deber.

Comprendo que un periodista o un formador de opinión formulen apreciaciones emotivas y de alcance mediático, en cuanto a señalar presuntas insensibilidades, irresponsabilidades o actitudes semejantes por parte de quienes ejercían los comandos operacionales sobre el *San Juan*. Particularmente en no indicarle u ordenarle a su comandante permanecer en superficie y dirigirse hacia el continente (es decir navegando con limitaciones y en contra del temporal). Entiendo que los sentimientos y el dolor se juxtaponen con la racionalidad.

Pero parafraseando y corrigiendo a Joseph Conrad, con cuya cita inicié este extenso y acaso denso artículo, lo finalizaré diciendo que “Ni en sueños se me ocurriría culpar al Comandante del ARA *San Juan*, ni al Comandante de la Fuerza de Submarinos ni a sus Comandantes superiores operacionales, por hacer o dejar de hacer algo que pueda ocurrírsele a una persona que, como yo, pudo tomar distancias del mismo gran temporal que los involucró”.

Para concluir, deseo testimoniar mi admiración, dolor y reconocimiento por los cuarenta y cuatro y, permitiéndome a su vez un desliz emocional, compartir el íntimo deseo de que no se cumpla con la máxima de Francisco de Quevedo, el gran escritor del Siglo de Oro: “Donde hay poca justicia es un peligro tener razón”.

En este sentido, y a pesar de haber vivido mi vida marinera mucho más tiempo como mercante que como naval, mantengo mi estado militar y dejo expresa constancia de que estoy predispuesto a recibir cualquier sanción a consecuencia de lo expresado. En tal caso, sin duda alguna que lo lamentaría. Pero no dejaría de tomarlo sino como un honor. ■

# EN BUSCA DE DRAGONES: ARQUEOLOGÍA EN LA ISLA DE LOS ESTADOS

---

Doctora Alejandra Raies, Licenciado Sebastián L. Ávila,  
Doctor Nicolás C. Ciarlo, Doctor Carlos G. Landa,  
Doctora María Paz Martinoli  
y Doctor Atilio F. J. Zangrando\*

Vista de Caleta Lacroix  
(bahía Franklin).

## El encuentro

**H**ace dos años, el Comandante del ARA *Almirante Irizar*, Capitán de Navío Sebastián Musa, nos recibió en la cámara. Él había compartido su paso por el rugby del Centro Naval junto a Carlos “Loncho” Landa, arqueólogo especializado en campos de batalla. Desde hacía algunos meses nuestro equipo había comenzado a investigar la relación entre las Malvinas e Isla de los Estados durante la gobernación de Luis Vernet (1828-1833). Fue entonces que, conversaciones de por medio entre Landa y Musa, este último nos ofreció una serie de mapas y cartas del Servicio de Hidrografía Naval, para luego convocarnos a esta misteriosa reunión.

La excusa de este encuentro era presentarnos a una persona que marcaría el inicio de una enriquecedora relación: el Capitán de Navío VGM (R) Roberto Ulloa.

Así fue que conocimos a quien ahora llamamos familiarmente “Roberto”, con su característica sonrisa y su rostro curtido por la sal de los mares. Casi un personaje de Hemingway. La sintonía fue inmediata. Comulgamos en el mismo espíritu que nos llevaría a los derroteros del Atlántico Sur. Para ello, Roberto ya daba los primeros pasos para construir la expedición “Aquí hay dragones”, a cuyo plan nos acoplamos tras una breve charla con el Capitán Musa de testigo (la expedición *Aquí hay dragones* se denomina así por la leyenda escrita en los mapas antiguos *Hic Sunt Dracones*; este escrito advertía a los navegantes de que la suya sería una travesía azarosa en aguas desconocidas. Ver nota “Sobre islas y dragones: una expedición al fin del mundo” en *BCN 867*). Compartíamos, sin saberlo, un mismo objetivo: poner en valor aquella historia soterrada de marinos, presidiarios, náufragos, torreros y loberos aún invisibles tras la bruma que oculta la isla.

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

Ubicación geográfica de la Isla de los Estados, Tierra del Fuego, Argentina.





Reunión inicial a bordo del ARA *Almirante Irizar*.

## Los preparativos

Una vez ensamblados con la expedición, como equipo arqueológico nos preparamos para un desafío inédito: realizar arqueología con un punto de no retorno. Pese a haber hecho prácticas arqueológicas en distintas partes del mundo, entre ellas las Islas Malvinas, la Isla de los Estados presentaba un enorme desafío, dado que allí cualquier inconveniente podía resultar trágico. Entre otras acciones, esto requería surcar las temibles aguas del estrecho de Le Maire, a la vez que conocer el funcionamiento y las prácticas de la marinería, con el objetivo de brindar el mayor apoyo posible. A tales fines, nos preparamos física y mentalmente: nos instruimos en el arte de la navegación y preparamos nuestros espíritus para tal empresa.

A partir de una investigación exhaustiva en archivos y repositorios, decidimos seleccionar una serie de asentamientos ubicados en la cara norte de la isla, por la Armada Argentina en diferentes actos soberanos. A estos se sumaba la búsqueda arqueológica de pecios y campamentos de naufragos, como el *Espora*, famoso bergantín goleta del Comandante Luis Piedrabuena. El equipo de investigación llevó a cabo dos campañas: una primera aproximación en 2025 y una segunda, más extensa, en 2026, que es el motivo principal de este artículo.

A partir de una investigación exhaustiva en archivos y repositorios, decidimos seleccionar una serie de asentamientos ubicados en la cara norte de la isla.

Puntos de interés relevados arqueológicamente durante las expediciones 2025/2026.

Tripulación de la expedición "Aquí hay dragones" a bordo de los veleros oceánicos *Pampa* y *Galileo*.



La actividad arqueológica posee ribetes detectivescos que implican una investigación sistemática y detallada de cada punto a relevar. Estas etapas son las propias de un diseño de investigación e implican instancias diferentes: relevamiento, registro, excavación y análisis e interpretación de los datos. A sabiendas de que solo poseíamos un máximo de tres semanas, debíamos aprovechar este tiempo para extraer toda la información posible. Por ende, sabíamos que esta sería una primera experiencia para constatar el potencial arqueológico de cada sitio. Esto implicaba prospecciones (superficiales y subsuperficiales), sondeos estratigráficos y registros arquitectónicos. El equipo de arqueólogos en la isla estuvo conformado por S. Ávila, N. Ciarlo, C. Landa y A. Raies.



## En el faro del fin del mundo

Una mañana de enero, la Isla de los Estados se manifestó ante nosotros entre escarceos en ebullición. Nos encontrábamos a algunos kilómetros de lo que Julio Verne había bautizado como el “faro del fin del mundo” y desde allí podíamos observar las escarpadas laderas donde había sido montado en el año 1884 por la Armada Argentina (una reproducción libre del faro original, que ahora se erige en el sitio, fue construida en 1997, por una expedición francesa).

Al entrar en el fondeadero de San Juan Salvamento, desde el velero observamos algo construido por la mano del ser humano adentrándose en las aguas: un espigón de piedra sobre el que reposaba un oxidado pescante. Estábamos ante los restos de la antigua subprefectura y prisión creadas en el mismo año que el faro. Allí habían funcionado, sobre la línea de la barranca, además de barracas para la marinería, otras estructuras de las que se localizaron sus posibles basamentos y materiales asociados (maderas, clavos, vidrios, etcétera).

Ascendimos, no sin dificultad, hacia el peñón donde se había establecido el famoso faro junto a la casa del oficial torrero: una estación meteorológica, un corral y un huerto. En este sitio se realizaron tareas sobre los restos de la tablazón original del faro para estimar su ubicación, forma y dimensiones. A partir del registro fotográfico y medición de las maderas y chapas dejadas tras ser desmantelado, pudieron identificarse elementos de las paredes y del techo, y así se calculó, de manera estimada, el diámetro original de la estructura. Esta información, en conjunto con fotografías históricas, posibilitó inferir la ubicación de las construcciones adyacentes al faro y realizar un sondeo en el sector correspondiente a la casa del oficial torrero.

En esta intervención se identificaron vestigios vinculados con la construcción de la vivienda (chapas de zinc, maderas y clavos), así como con el consumo cotidiano de alimentos (restos faunísticos atribuibles a lobos marinos y lapas). De alguna forma, nos encontrábamos redescubriendo la vida cotidiana de oficiales, suboficiales y marineros destinados a un oficio tan especial como el de sostener el faro del fin del mundo. Compartíamos con ellos, por estos breves instantes, el frío implacable, las ráfagas del viento antártico y ese horizonte desprovisto de toda civilización. En los pliegues de esas chapas o en las astillas de las maderas podíamos intuir sus precarios refugios para resistir aquel desolado paraje. En los restos alimenticios, el claro aprovechamiento de la fauna local para la sustentación. Como ya fue dicho, esta fue una primera aproximación, que debe ser profundizada en futuras campañas.

## Puerto Cook: el fallido presidio, fuga y misterio

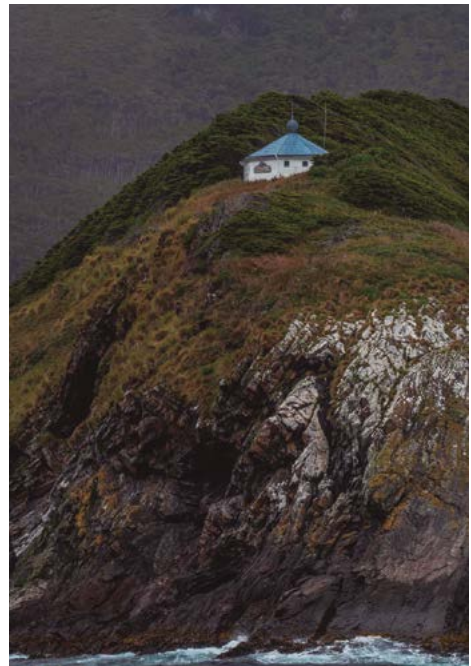
Dadas sus mejores condiciones de resguardo como puerto, la prisión existente en San Juan de Salvamento fue mudada en 1899 hacia su

Estábamos ante los restos de la antigua subprefectura y prisión creadas en el mismo año que el faro.



Material arqueológico proveniente de San Juan de Salvamento.

Faro del fin del mundo (oficialmente, San Juan de Salvamento).





Cementerio de Puerto Cook.

Esta estructura, construida por Cándido Eyroa, Capitán de Fragata de la Armada Argentina, biógrafo y heredero de Luis Piedrabuena, funcionó como refugio para náufragos y base para una explotación pesquera a fines del siglo XIX.

nuevo emplazamiento en Puerto Cook. La locación llegó a albergar más de cien presos militares, con un piquete de veinte infantes de marina a su cargo. El presidio de Puerto Cook estaba constituido por diversas estructuras que cumplían múltiples funciones: calabozos, casa del jefe, panadería, letrinas y enfermería, entre otras. En las prospecciones realizadas, se registraron restos de los pilares de madera que sostenían estas estructuras y se desarrollaron tareas de medición para establecer posibles relaciones espaciales.

Por otra parte, se realizó un registro fotográfico –que incluyó tomas con dron– del sitio y su entorno, así como de una estructura habitacional que, en virtud de las placas conmemorativas que exhibe, funciona como un sitio

de memoria. Finalmente, se realizó un relevamiento fotográfico del cementerio, donde las placas no tienen nombre, sino solo una fecha que remite al año 1900. Por la información recogida, se sabe que allí yacen olvidados náufragos, presidiarios y marinos.

## Vancouver: la casilla de Eyroa y las memorias de Payró

En el caso de la bahía Vancouver, ubicada en la cara sur de la isla y conectada con Puerto Cook a través de un istmo de 600 metros, en una ceja de monte se identificó una distribución de materiales en superficie, presuntamente relacionados con la llamada “Casilla de Eyroa”. Esta estructura, construida por Cándido Eyroa, Capitán de Fragata de la Armada Argentina, biógrafo y heredero de Luis Piedrabuena, funcionó como refugio para náufragos y base para una explotación pesquera a fines del siglo XIX. Según lo menciona el testimonio del periodista Roberto J. Payró en su libro *La Australia Argentina* (1898), el refugio se encontraba activo para entonces:



Restos de la Casilla de Eyroa (puerto Vancouver).

“Entramos en la casa, que se compone de dos departamentos, a saber: una pieza cuadrada y una cocinita adyacente. Está construida con chapas de hierro galvanizado, y forrada por dentro de madera, menos el techo. En la pared del fondo, frente a la puerta, un tablero contenía, en castellano, francés, e inglés, la siguiente hospitalaria inscripción:

### AVISO

**SE RUEGA A LOS SEÑORES NÁUFRAGOS  
U OTROS QUE USEN ESTA CASA, LA  
CUIDEN Y GASTEN SÓLO LOS VÍVERES  
NECESARIOS PARA SU SUSTENTO”.**

Luego de nuestra llegada a Vancouver, el miembro más joven de la expedición, Vicente Diez, nos proporcionó el libro de Payró, y como modernos Heinrich Schliemann leímos el paisaje y encontramos

nuestra pequeña Troya. Allí, los vestigios hallados comprendían chapas onduladas galvanizadas, maderas y clavazón, que coincidían con lo retratado por el periodista. Todos fueron fotografiados y georreferenciados para su posterior análisis.

## Bahía Franklin: Piedrabuena y los náufragos del *Espora*

La última etapa de la campaña tuvo lugar en Caleta Lacroix, en bahía Franklin, aquella de más difícil acceso para las embarcaciones de la expedición. Tras sortear escarceos y la amenaza de una tormenta en el horizonte, desembarcamos entre tambaleos en una pequeña embarcación neumática que nos dejó en un punto de la isla donde quedaríamos a nuestra propia merced. Dado que los veleros no podían permanecer anclados allí, por sus peligrosas aguas, debimos aguardar dos días el rescate por parte de la lancha ARA *Indómita*, comandada por el Capitán de Corbeta Gustavo Fernández y su segundo al mando, el Teniente de Navío Jonathan Ruiz Díaz.

Tras desembarcar, nos encontramos con un paisaje único. Playas de arenas negras colmadas de osamentas de ciervos y restos de naufragios, bajo la tenue luz que escapaba a los nubarrones, daban al sitio un cáliz espectral. Nuestras únicas compañeras, las cabras de monte descendientes de las que había traído Luis Piedrabuena con el objetivo de alimentar a los navegantes que allí recalaban o eran víctimas de un naufragio. Casualmente, y con base en la interpretación de fuentes escritas, esta zona se definió como uno de los sitios donde pudo haber varado el bergantín *Espora*, mismo lugar donde los náufragos montaron un campamento temporario para construir el cúter *Luisito*.

Para constatar esta lectura histórica, se realizaron prospecciones, registros y muestreos, tanto en el interior de la caleta como en las barrancas próximas a los restos de cascos identificados en el intermareal. Además de las dos estructuras previamente localizadas, se hallaron otros materiales de origen náutico, que podrían corresponder a una o varias embarcaciones. Sobre la cara sur de la caleta, en un sector protegido y en altura, se hallaron artefactos de uso cotidiano, como una botella, botones, cuentas de vidrio y restos de planchas onduladas (galvanizadas). Junto a estos, también se identificaron restos de origen náutico, como una pieza de un timón, que podrían estar vinculados con aquellos registrados en la playa. Esta posible relación, así como la identidad de la embarcación y su posible vinculación con el *Espora*, serán evaluadas a partir de las evidencias recolectadas y futuras intervenciones.

Una vez alcanzados los objetivos, restaba lograr salir de la bahía. Para ello contábamos con unos minutos de conexión vía internet satelital, gracias a un generador eléctrico que dejó de funcionar la última noche. Las nobles radios VHF que nos había proporcionado la Armada resultaron el único enlace que tuvimos con la embarcación, al asomar su proa en uno de los extremos de la bahía. Una hora y media de espera valió para notificarnos que seríamos rescatados y que en breve iniciaríamos el largo retorno hacia nuestros hogares.



Relevamiento de restos de naufragio (Bahía Franklin).



Material arqueológico proveniente de bahía Franklin.

## Puerto Parry: descanso y reposición de fuerzas

Durante cuatro jornadas, nuestro equipo compartió la vida de aquellos abnegados marinos que sostienen la soberanía argentina en el único apostadero naval del Estado argentino en Isla de los Estados. A fuerza de guisos, y gracias a la invención de múltiples comidas, la

dotación nos proveyó de lo necesario para recuperar fuerzas, reorganizar nuestros registros y comenzar a escribir el informe de campaña. Muy a pesar de la crudeza del clima y del limitado espacio que impone el fiordo, los marinos a cargo del Guardiamarina Matías Agüero sostenían una rutina de trabajo admirable.

## A modo de conclusión

Tras regresar a Ushuaia sanos y salvos, a bordo del ARA *Indómita*, cuya tripulación nos había adoptado y abrigado, retornamos a las instalaciones del Centro Austral de Investigaciones Científicas del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CADIC-CONICET). Además de reencontrarnos con nuestros compañeros de expedición, allí realizamos tareas de limpieza y registro de piezas que quedaron resguardadas en el laboratorio, acorde con las legislaciones provinciales, para futuros análisis por parte de diversos especialistas. A su vez, dado el interés que la investigación despertó en la comunidad, participamos de entrevistas radiales y televisivas en distintos medios locales.

Aquella experiencia imborrable y el esfuerzo mancomunado entre distintas profesiones, especialidades y disciplinas comenzaban a dar sus primeros frutos. Las múltiples historias de náufragos, presos y marinos que encierra la Isla de los Estados se abren ahora a la comunidad entera. La distancia entre aquellas voces encapsuladas en el tiempo y nuestro presente queda ahora acortada. Los objetivos planteados fueron cumplidos con creces, y los nuevos vínculos forjados prometen un porvenir de nuevas expediciones. Como siempre, observando el horizonte en busca de dragones. ■

Las múltiples historias de náufragos, presos y marinos que encierra la Isla de los Estados se abren ahora a la comunidad entera.



Regreso a Ushuaia a bordo del ARA *Indómita*.

## Agradecimientos

Al Capitán de Navío VGM (R) Roberto Ulloa y todo el equipo de la expedición “Aquí hay dragones”, por su generosidad, compromiso y apoyo, sin los cuales esta investigación no hubiera sido posible y al Capitán de Navío Sebastián Musa, Comandante del ARA *Almirante Irizar*.

**Alejandra Raies** es licenciada en Antropología con orientación en Arqueología por la Universidad Nacional de Rosario. Además, es magíster en Arqueología Náutica y Subacuática por la Universidad de Cádiz (España) y doctora en Ciencias Sociales y Humanas por la Universidad Nacional de Luján. Actualmente, se desempeña como investigadora posdoctoral del CONICET, con lugar de trabajo en el Instituto de Arqueología de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.

Integra el Área de Estudios en Arqueología Subacuática (ProArHEP-UNLu), el Grupo de Estudios de Arqueología Histórica de Frontera (GEAHF) y el Equipo de Arqueología Memorias de Malvinas (EAMM). Asimismo, forma parte del equipo editorial de *Cuadernos de Antropología. Segunda Época* y ha desarrollado actividades de docencia universitaria y capacitación en instituciones académicas y científicas.

Sus principales líneas de investigación abarcan la arqueología histórica, la arqueología del conflicto y de asentamientos militares, la arqueología marítima y subacuática, el análisis espacial, el estudio de artefactos metálicos y la documentación y digitalización 3D del patrimonio mediante fotogrametría y drones. Ha participado en investigaciones terrestres y subacuáticas en Argentina y el exterior, así como en trabajos de archivo internacionales. Es autora de numerosas publicaciones científicas y ha desarrollado una amplia labor de divulgación a través de congresos, conferencias y medios de comunicación.

**Carlos Landa** es licenciado en Ciencias Antropológicas con orientación en Arqueología, magíster en Investigación en Ciencias Sociales y doctor en Arqueología por la Universidad de Buenos Aires. Actualmente, se desempeña como Investigador Independiente del CONICET, con sede en el Instituto de Arqueología de la Facultad de Filosofía y Letras (UBA).

Integra Arqueo-Lab y es miembro fundador del Grupo de Estudios de Arqueología Histórica de Frontera (GEAHF), del Equipo Arqueología Memorias de Malvinas (EAMM) y de la *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, publicación científica con referato e indexada. Anteriormente, formó parte del Grupo de Arqueometalurgia de la Facultad de Ingeniería (UBA).

Sus líneas de investigación comprenden la arqueología histórica, la arqueología del conflicto, la arqueología de campos de batalla y fortificaciones, la arqueometalurgia, la arqueología rural y la antropología de la memoria, abordando problemáticas vinculadas con fronteras, cautiverio, migraciones rurales y conflictos bélicos.

Ha desarrollado una extensa trayectoria docente en seminarios de grado y posgrado en universidades nacionales e internacionales. Actualmente, se desempeña como docente en la Cátedra Spota de Antropología del Ciclo Básico Común de la Universidad de Buenos Aires. Es autor de numerosas publicaciones científicas nacionales e internacionales.

**Sebastián Ávila** es licenciado en Historia por la Universidad de Buenos Aires (2012) y doctorando en Arqueología en la misma institución. Actualmente, es becario doctoral del CONICET y desarrolla sus investigaciones en el Instituto de Arqueología de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. Es miembro fundador del Equipo de Arqueología Memorias de Malvinas (EAMM) y docente de la Universidad Nacional Arturo Jauretche.

Integra el proyecto PICTO-2021-MALVINAS "Los rostros y la savia de la guerra de Malvinas. Organización social y económica de dos fuerzas terrestres en la defensa de Puerto Argentino, 1982", financiado por la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica (ANPCyT), así como el programa "Veteranos de Guerra de Malvinas (VGM), Arqueología y Salud Mental: una vinculación potencialmente enriquecedora", desarrollado por instituciones académicas y el Centro de Salud Mental del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Sus investigaciones se centran en la arqueología histórica y del conflicto, con especial énfasis en la Guerra de Malvinas. Es autor de publicaciones en revistas científicas nacionales e internacionales, entre ellas *Anales de Antropología*, *Anuario de Arqueología* y la *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, además de capítulos de libros publicados por editoriales internacionales como Archaeopress.

**María Paz Martinoli** es doctora en Arqueología por la Universidad de Buenos Aires e investigadora del Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC-CONICET) en Ushuaia, Tierra del Fuego. Su trayectoria se ha centrado en la zooarqueología, con especial énfasis en las relaciones entre las sociedades cazadoras-recolectoras costeras y los recursos marinos del extremo austral de Sudamérica.

Sus investigaciones han abordado la explotación, el procesamiento y el consumo de pinnípedos, incluyendo estudios sobre identificación taxonómica, estimación de edad y sexo, patrones de procesamiento de carcasas y estrategias de aprovisionamiento, así como sobre los impactos humanos en los ecosistemas costeros mediante enfoques zooarqueológicos, tafonómicos e isotópicos.

En los últimos años, ha desarrollado una línea de investigación sobre cetáceos arqueológicos, incorporando técnicas paleoproteómicas, especialmente *Zooarchaeology by Mass Spectrometry* (ZooMS), junto con análisis genéticos e isotópicos para la identificación de restos altamente fragmentados y la reconstrucción de la explotación de cetáceos y de los ambientes marinos del pasado.

Ha participado en numerosos proyectos financiados por organismos nacionales y es autora de publicaciones en revistas científicas nacionales e internacionales, entre ellas *Latin American Antiquity*, *Environmental Archaeology*, *Quaternary International*, *Intersecciones en Antropología* y *Journal of Island and Coastal Archaeology*. También desarrolla actividades de divulgación y comunicación pública de la ciencia vinculadas al patrimonio arqueológico fueguino.

**Nicolás C. Ciarlo** es arqueólogo marítimo, especializado en el estudio del cambio tecnológico y la innovación náutica durante la Edad Moderna desde una perspectiva histórica, arqueológica y arqueométrica. Es doctor en Arqueología por la Universidad de Buenos Aires, con una tesis sobre innovación tecnológica y conflicto naval en Europa Occidental (1751-1815).

Desde 2017 es investigador del CONICET y, desde 2025, investigador Ramón y Cajal en la Universidad de Cádiz, donde también se desempeña como docente del máster en Arqueología Náutica y Subacuática. En España cuenta con la acreditación de Profesor Titular de Universidad (ANECA) e Investigador Consolidado R3.

Ha dirigido y participado en más de 40 proyectos de investigación nacionales e internacionales sobre naufragios entre los siglos XVII y XIX en América y Europa, con especial interés en embarcaciones de guerra y tecnología naval. Ha desarrollado una amplia trayectoria docente en universidades iberoamericanas y dirigido tesis de maestría y doctorado.

Integra numerosos comités científicos y editoriales, y ha sido editor de revistas especializadas como *Arqueología*, *Historical Metallurgy*, *SAS Bulletin* y la *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*. Es autor de más de un centenar de publicaciones científicas y ha recibido reconocimientos internacionales por sus contribuciones a la arqueología marítima y náutica.

**Atilio Francisco J. Zangrando** es arqueólogo, Investigador Principal del CONICET y Director del Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC) en Ushuaia, Argentina. Es licenciado en Ciencias Antropológicas con orientación en Arqueología y doctor en Arqueología por la Universidad de Buenos Aires, donde actualmente se desempeña como profesor adjunto de la cátedra de Arqueología Americana y Argentina I.

Su investigación se centra en la arqueología de cazadores-recolectores, la paleoecología humana y el poblamiento de los paisajes costeros del extremo austral de Sudamérica, especialmente en Tierra del Fuego y el canal de Beagle. Desarrolla enfoques interdisciplinarios que integran arqueología, zooarqueología, análisis isotópicos, paleoecología y reconstrucciones paleogeográficas para comprender las relaciones entre las sociedades humanas y los ambientes del Holoceno.

Ha realizado importantes aportes al estudio de la explotación de recursos marinos, la movilidad, la organización de la subsistencia y la colonización de ambientes costeros, además de participar en proyectos internacionales sobre paisajes marítimos de altas latitudes.

Es autor y editor de numerosos libros y de más de setenta artículos científicos en revistas internacionales. Asimismo, dirige tesis doctorales, becarios e investigadores, promoviendo investigaciones interdisciplinarias sobre la arqueología y la historia ambiental del extremo sur de América y la dinámica de las ocupaciones humanas a largo plazo.

# LA PESCA EN LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR, SANDWICH DEL SUR Y LAS JOINT VENTURES ESPAÑOLAS<sup>1</sup>

Licenciada Daiana S. D'Elia



**E**ste trabajo no va a gustar a quienes poseen aún frescos los recuerdos de sus travesuras de adolescentes, tan ávidos de vida, que lograron penetrar en este misterioso territorio con ánimo explorador. Menos aún a quienes fueron sus asiduos concurrentes. Acaso, al describirlo, me quedé corta o cuidé demasiado las formas, sin brindar mayor detalle. La leyenda siempre algo trae, el mito vela y revela al mismo tiempo. Sólo los iniciados comprenderán. Créanme, la realidad supera siempre la fantasía.

La pesca en las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur es el motor económico del territorio: en 2024, pesca y acuicultura representaron cerca del 58 % del PIB (unos £168 millones), consolidándose como su principal fuente de exportación. Esta actividad se desarrolla en un contexto de disputas geopolíticas y legales, donde el control británico y la explotación de recursos pesqueros argentinos ha fortalecido la autonomía económica de las islas.

El artículo analiza el estado actual de la pesca, su marco regulatorio, la importancia de las empresas conjuntas (muchas con vínculos españoles) y propone alternativas diplomáticas, legales y económicas destinadas a fortalecer la posición argentina en la región.

## Regulación pesquera en las Islas Malvinas, Islas Georgias del Sur e Islas Sandwich del Sur en el contexto actual

La gestión pesquera en las Islas Malvinas se estructura a partir de regulaciones diseñadas para equilibrar la explotación económica con la conservación de los recursos. En 1986 el gobierno de las Islas Malvinas –Falkland Island Government (FIG)<sup>2</sup>– estableció la Falkland Islands Interim Conservation and Management Zone (FICZ)<sup>3</sup>, una zona de conservación de 150 millas que buscaba proteger las poblaciones de peces ante el creciente interés internacional. Asimismo, creó el Departamento de Pesca de Malvinas (FIFD)<sup>4</sup> y comenzó a emitir las primeras licencias de pesca. La FICZ fue complementada en 1990 con la Falkland Islands Outer Conservation Zone (FOCZ)<sup>5</sup>, que extendió las regulaciones a 200 millas en áreas clave.

En 1994 FIG incorporó la denominada zona GAP de aproximadamente 1.400 km<sup>2</sup> a la FOCZ mediante la Proclamación N°1 de 1994. Ubicada al noroeste de las Islas Malvinas, la zona posee una importancia estratégica para la pesca del calamar *Illex argentinus*, ya que forma parte de su ruta migratoria. Ese mismo año estableció un sistema de puntos, incentivado por el incremento de la competencia por la asignación de nuevas licencias. Este sistema tenía dos propósitos: fomentar el desarrollo de la industria pesquera de las Islas y proporcionar un marco más objetivo para la asignación de las licencias. Los puntos eran asignados de acuerdo a la inversión en activos fijos destinados a apoyar la industria pesquera, la participación previa en la pesca y la propiedad de las capturas y de los buques<sup>6</sup>. Fue útil para desarrollar un sector pesquero local, y también dio un impulso más fuerte a la participación isleña en la pesca (Harte y Barton, 2007).

Daiana Soledad D'Elia es licenciada en Ciencia Política por la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires y maestranda en Gobierno Local por la Universidad Nacional de Quilmes. Ha realizado cursos y seminarios de especialización en defensa y Atlántico Sur, con formación en análisis estratégico, intereses argentinos en el Atlántico Sudoccidental y la Cuestión de las Islas Malvinas. Se desempeñó como investigadora en el proyecto "La pesca en las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur en el contexto actual y las joint ventures españolas", finalizado en 2025 en la Sede de Investigación y Estudios Estratégicos Navales de la Armada Argentina.

1 Este artículo se desprende del trabajo de investigación "La pesca en Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur en el contexto actual y las joint ventures españolas", realizado por la autora de la Sede de Investigación y Estudios Estratégicos Navales de la Armada Argentina. Las opiniones vertidas son de exclusivo análisis de la autora y no responden a posición oficial alguna del gobierno argentino.

2 En adelante FIG.

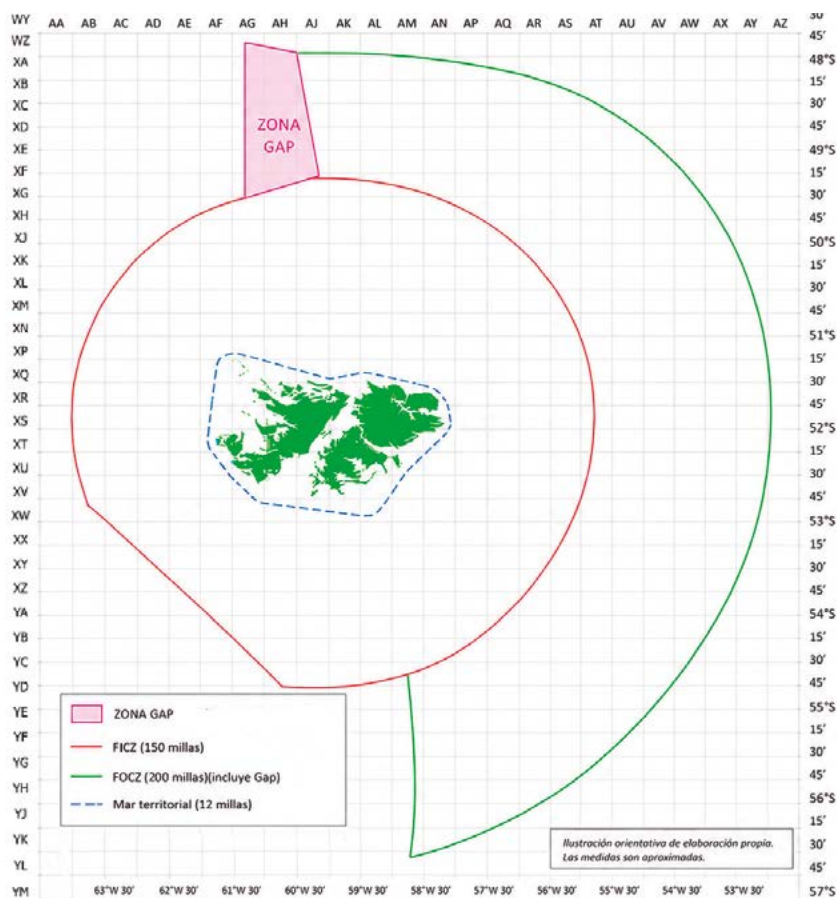
3 En adelante FICZ.

4 Falkland Islands Fisheries Department.

5 En adelante FOCZ.

6 Además, otorgaba más puntos por la participación en la pesca del calamar *Illex*.

El control británico y la explotación ilegal de recursos argentinos han fortalecido la autonomía económica de las islas.



Áreas de administración y conservación pesquera en torno a Malvinas. Ilustración orientativa de elaboración propia del autor. Medidas aproximadas.

En 1997 FIG actualizó el sistema de puntuación para la asignación de licencias pesqueras, incorporando criterios ampliados vinculados al nivel de inversión en buques pesqueros. Sin embargo, con el transcurso del tiempo, este mecanismo perdió efectividad como herramienta para evaluar y clasificar las solicitudes de licencia. En la práctica, la obtención de puntajes máximos –o muy cercanos al máximo– resultaba relativamente sencilla mediante la adopción de un único modelo de negocio predominante. Como consecuencia, el sistema dejó de cumplir su función diferenciadora, desincentivando la innovación, la diversificación de estrategias empresariales y el crecimiento del sector pesquero (Harte y Barton, 2007). Asimismo, las empresas pesqueras locales presentaban dificultades a la hora de generar los flujos de efectivo y el capital necesarios para mantener una presencia viable en las pesquerías (Maharaj, 2012).

En 2005 FIG adoptó un régimen de administración pesquera basado en derechos transferibles. En ese momento, las empresas locales tenían una participación limitada en el mercado global, por lo que la implementación de este sistema buscó facilitar una mayor integración de la industria pesquera malvinense en los mercados europeos e internacionales. En este marco, se establecieron las Cuotas Individuales Transferibles (CIT)<sup>7</sup>, que otorgan derechos de captura de largo plazo –con una vigencia de 25 años– susceptibles de ser transferidos entre empresas. Este esquema procuró generar incentivos para la inversión, aportar previsibilidad al sector y fortalecer la sostenibilidad de la actividad pesquera. No obstante, se dispuso como requisito que al menos el 25,1 % del capital accionario de las empresas titulares permaneciera en manos de residentes con estatus malvinense.

Posteriormente, en 2021 se introdujo una nueva categoría de cuotas denominada CIT-B, orientada a incrementar la participación local en la explotación de los recursos pesqueros. A diferencia del régimen original, estas cuotas exigen que al menos el 51 % de las acciones

7 En adelante CIT y/o CIT-B.

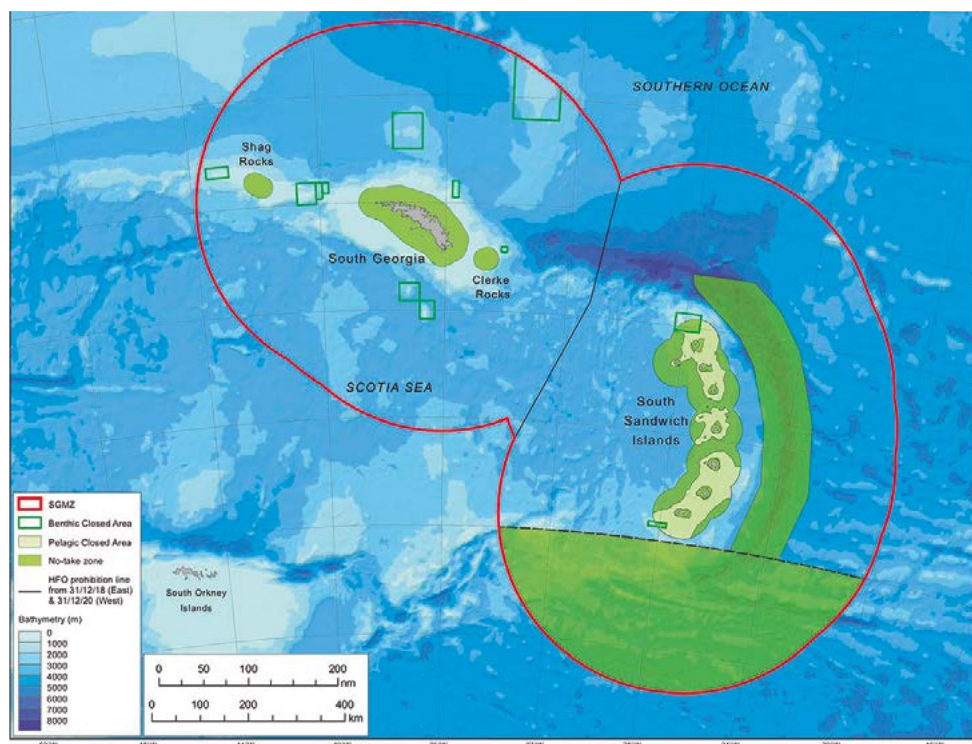
de la empresa beneficiaria pertenezca a residentes de las Islas, reforzando así el control local sobre la actividad y los beneficios derivados de la pesca.

A diferencia de lo que ocurre en las Islas Malvinas, donde la gestión pesquera se articula en torno a la FICZ, este esquema no se aplica en las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur<sup>8</sup>. En estos territorios, el gobierno de las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur (GSGSSI)<sup>9</sup> estableció en 1990 un mar territorial de doce millas náuticas, medidas desde las líneas de base, incluyendo tanto las aguas como el lecho y el subsuelo marinos. Posteriormente, en 1993, creó una Zona Marítima de 200 millas náuticas, dentro de la cual ejerce competencias de regulación y administración sobre las actividades pesqueras y la explotación de recursos no vivos.

También es importante resaltar que ambos grupos de islas se encuentran a unas 700 millas náuticas (1.300 km) millas de la Península Antártica, lo cual implica que se encuentran fuera del área de aplicación del Sistema del Tratado Antártico<sup>10</sup>. No obstante, la pesca en las aguas alrededor de estos territorios está regulada por la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA)<sup>11 12</sup>.

Además de las disposiciones establecidas por la CCRVMA, la actividad pesquera en las aguas circundantes a las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur se encuentra regulada por la Ordenanza de Pesca, Conservación y Manejo del año 2000 y su normativa complementaria<sup>13</sup>. En este marco, toda actividad pesquera requiere la obtención de una licencia emitida por GSGSSI. La realización de actividades de pesca sin la correspondiente autorización constituye una infracción penal, susceptible de sanciones económicas significativas.

En 2012, GSGSSI estableció una de las Áreas Marinas Protegidas (AMP) de uso sostenible más extensas del mundo. Esta medida tuvo como objetivo proteger la biodiversidad marina, preservar los procesos ecológicos esenciales de los ecosistemas australes y, al mismo tiempo, permitir el desarrollo de actividades pesqueras sostenibles bajo estrictos estándares internacionales de conservación.



Mejoras en el Área Marina Protegida de Georgia del Sur y las Islas Sandwich del Sur.  
Fuente: <https://gov.gs/mpa-enhancements/>

Las cuotas CIT-B, introducidas en 2021, exigen que al menos el 51 % de las acciones de la empresa beneficiaria pertenezca a residentes de las Islas.

8 En 1985 las Islas Sandwich del Sur y Georgias del Sur se convirtieron en un territorio de ultramar británico separado de las Islas Malvinas.

9 En adelante GSGSSI.

10 Régimen jurídico internacional compuesto por el Tratado Antártico de 1959, sus instrumentos complementarios y las instituciones y medidas adoptadas en su marco, destinado a garantizar el uso pacífico de la Antártida, la cooperación científica y la protección ambiental. Argentina es miembro fundador del Tratado Antártico, Parte Consultiva desde su entrada en vigor en 1961 y participa activamente en los órganos de decisión del sistema.

11 La Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) es el organismo creado por la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, firmada en Canberra en 1980 y en vigor desde el 7 de abril de 1982, como parte del Sistema del Tratado Antártico. Su objetivo es la conservación de los recursos vivos marinos del océano Austral mediante un enfoque de gestión basado en el ecosistema, que contempla tanto la protección de las especies como el uso racional y sostenible de los recursos pesqueros. La Comisión adopta medidas de conservación sobre la base del mejor conocimiento científico disponible y sus decisiones se toman por consenso. Argentina es Parte Contratante y miembro de la CCRVMA desde la entrada en vigor de la Convención.

12 En adelante CCRVMA.

13 Legislación complementaria a la CCRVMA.

La administración de GSGSSI supervisa la totalidad de la actividad pesquera comercial dentro de esta área protegida. Para ello, dispone de un buque patrullero dedicado exclusivamente al control pesquero, que opera durante todo el año realizando inspecciones no programadas en el mar con el fin de prevenir y detectar actividades de pesca ilegal. Asimismo, todos los buques son sometidos a inspecciones previas al inicio de sus operaciones, como parte de los mecanismos de fiscalización y cumplimiento de la normativa vigente.

## Especies comercializables

Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur poseen una de las pesquerías más importantes del Atlántico Sur, caracterizadas por una alta productividad biológica. Las especies comerciales en estas aguas han sido objeto de una gestión intensiva para garantizar su explotación sostenible. A continuación, se presentan las especies más relevantes, las Islas Malvinas y las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

### Especies comerciales en las Islas Malvinas

| Especie (común- científico)                                  | Migratorio                         | Transzonal | Método de captura                    | Zona de pesca precisa                            | Gestión (TAE/TAC) | Situación de la población                  |
|--------------------------------------------------------------|------------------------------------|------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------------------|
| <b>Calamar Illex – <i>Illex argentinus</i></b>               | Sí                                 | Sí         | Jiggers/poteras nocturnas y arrastre | Plataforma externa Malvinas (FICZ) 42-47 °S,     | TAE               | Gestión precautoria con cierres temporales |
| <b>Calamar Loligo – <i>Doryteuthis gahi</i></b>              | Sí                                 | No         | Arrastre costero                     | "Loligo Box" al sur y este de Malvinas, 15-350 m | TAE               | Gestión precautoria con cierres temporales |
| <b>Merluza común – <i>Merluccius hubbsi</i></b>              | Sí                                 | No         | Arrastre de fondo                    | Plataforma norte, centro y sur de Malvinas       | TAC               | Estable                                    |
| <b>Merluza austral – <i>Merluccius australis</i></b>         | Parcial (mov. estacionales cortos) | No         | Arrastre profundo                    | Talud sur Malvinas (>300 m)                      | TAC               | En riesgo                                  |
| <b>Merluza de cola – <i>Macruronus magellanicus</i></b>      | Parcial (mov. estacionales cortos) | No         | Arrastre de fondo                    | Norte y oeste de Malvinas                        | TAC               | En riesgo                                  |
| <b>Bacalao de roca – <i>Patagonotothen ramsayi</i></b>       | No                                 | No         | Arrastre costero                     | Plataforma interna y costas de Malvinas          | TAC               | En riesgo                                  |
| <b>Polaca austral – <i>Salilota australis</i></b>            | No                                 | No         | Arrastre fondo                       | Talud y zonas profundas de Malvinas              | TAC               | En riesgo                                  |
| <b>Rosada – <i>Genypterus blacodes</i></b>                   | Sí                                 | No         | Nasas y arrastre                     | Talud y Banco Burdwood                           | TAC               | En riesgo                                  |
| <b>Bacaladilla austral – <i>Micromesistius australis</i></b> | No                                 | No         | Arrastre pelágico                    | Plataforma de Malvinas                           | TAC               | En recuperación                            |
| <b>Rayas – <i>Rajidae spp.</i></b>                           | No                                 | No         | Arrastre de fondo                    | Plataforma continental completa                  | TAC               | En riesgo                                  |
| <b>Merluza negra – <i>Dissostichus eleginoides</i></b>       | No                                 | No         | Palangre de fondo                    | Talud y zonas profundas alrededor de Malvinas    | TAC               | Estable                                    |

Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur poseen una de las pesquerías más importantes del Atlántico Sur, caracterizadas por una alta productividad biológica.

## Especies comerciales en las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur

| Especie (común- científico)                                                                                                    | Migratorio | Transzonal | Método de captura     | Zona de pesca                                     | Gestión (TAE/TAC)                                                      | Situación de la población |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|-----------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| <b>Merluza negra patagónica</b><br><i>Dissostichus eleginoides</i><br>y merluza negra antártica<br><i>Dissostichus Mawsoni</i> | No         | No         | Palangre de fondo     | Georgias y Sandwich del Sur (Subárea 48,3 y 48.4) | TAC CCRVMA (con Sistema de Documentación de Capturas para seguimiento) | Estable                   |
| <b>Draco rayado – <i>Champscephalus gunnari</i></b>                                                                            | No         | No         | Arrastre pelágico     | Subárea 48.3                                      | TAC CCRVMA (énfoque ecosistémico)                                      | Estable                   |
| <b>Krill antártico – <i>Euphausia superba</i></b>                                                                              | Sí         | No         | Redes pelágicas finas | Subárea 48.1                                      | TAC CCRVMA (énfoque ecosistémico)                                      | Estable                   |

TAC: Captura Total Permitida - TAE: Esfuerzo Total Permitido.

El calamar Loligo (*Doryteuthis gahi*) constituye uno de los recursos más relevantes para la economía de las Islas Malvinas. En la última década, las capturas totalizaron 719.489 toneladas, de las cuales 664.351 provinieron de aguas bajo jurisdicción malvinense (Falkland Islands Government, 2023; 2024). En 2023, la segunda temporada de pesca debió cerrarse de forma anticipada debido a una baja biomasa, situación que se agravó en 2024, cuando la segunda temporada fue cancelada en su totalidad por registrar niveles históricamente bajos de biomasa y un reclutamiento insuficiente. En 2025, las condiciones no mejoraron y la primera temporada también tuvo que concluir antes de lo previsto. Estos eventos evidencian la alta vulnerabilidad de la especie frente a condiciones ambientales desfavorables y destacan la necesidad de estrategias de manejo más precisas, flexibles y adaptadas a sus fluctuaciones naturales.

Las cancelaciones y cierres anticipados de las temporadas de calamar Loligo en los últimos años evidencian su alta vulnerabilidad ambiental.

El calamar Illex (*Illex argentinus*), otra especie de gran importancia, muestra una dinámica aún más compleja debido a su alta migración y dependencia de las condiciones oceanográficas. En la última década, las capturas de esta especie alcanzaron 1.328.035 toneladas, lideradas por Taiwán (846.079 toneladas) y Corea (379.793 toneladas) (Falkland Islands Government, 2023; 2024). Entre el 2009 y el 2023 se han registrado fluctuaciones en la abundancia de Illex. Entre 2009 y 2011 se registró un período de baja abundancia en el Atlántico Sudoccidental, lo que afectó significativamente los niveles de captura. Entre el 2012-2015, hubo una recuperación progresiva del *stock* desovante, con altas capturas en 2014-2015. En 2016, anomalías térmicas en el océano provocaron una marcada disminución en su abundancia, lo que afectó las capturas de manera significativa (Falkland Islands Government, 2017). La situación preocupante continuó hasta 2021, cuando se observó un repunte temporal de la abundancia; no obstante, en 2022 volvió a descender.

La merluza común (*Merluccius hubbsi*) es un pez de alto valor comercial. Tomando como indicador la captura por unidad de esfuerzo (CPUE), la abundancia de la merluza común en aguas de las Islas Malvinas ha aumentado desde 2014, estimándose la mayor en 2019 (Ramos y Winter, 2022). La merluza austral (*Merluccius australis*), por su parte, es menos abundante en las aguas de las Malvinas y suele capturarse incidentalmente. Según el estudio realizado por Ramos y Winter (2023), la merluza austral debe ser cuidadosamente monitoreada debido a la disminución de la abundancia de la especie desde 2010. En los últimos diez años ambas especies sumaron en capturas un total de 436.991 toneladas<sup>14</sup> (Falkland Islands Government, 2023; 2024).

<sup>14</sup> El FIFD contabiliza las capturas de ambas especies juntas, pero, para tomar como referencia, la captura más alta de la serie temporal de merluza austral se notificó en 2010 con 822 kg; la captura más baja se notificó en 2019 con 51 kg y en 2023 se capturó un total de 259 kg.

Entre las especies de mayor valor comercial, la merluza negra (*Dissostichus eleginoides*) ha sido manejada con especial atención debido a su vulnerabilidad a la sobrepesca y a su alta demanda en mercados internacionales. Durante el período estudiado, se capturaron un total de 14.186 toneladas (Falkland Islands Government, 2023; 2024). Se capturan cantidades importantes de juveniles como captura incidental en las pesquerías de arrastre de peces comerciales y calamares en la plataforma continental (<400 m). Los juveniles suelen ser descartados debido a su pequeño tamaño y al uso de redes con malla fina. Esto genera un desperdicio de recursos con potencial valor comercial y un impacto negativo en la población por la extracción de individuos jóvenes, con lo cual, se determinó que el límite permitido de captura incidental de merluza negra baje del 10 % al 1,5 %.

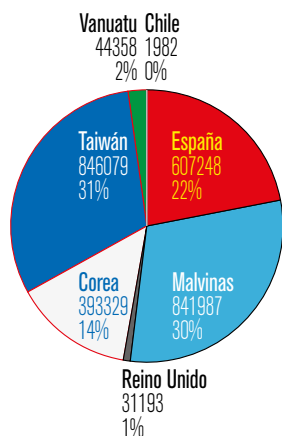
El bacalao de roca (*Patagonotothen ramsayi*) ha mostrado una disminución drástica en su biomasa desde 2010, pasando de 817.086 toneladas a apenas 64.729 toneladas en 2023. Aunque se han implementado medidas de conservación, como el uso de mallas de 10 mm para reducir la captura incidental de juveniles, los descartes de bacalao de roca siguen siendo alarmantemente altos, alcanzando el 94,4 % en 2021 (Ramos y Winter, 2022). Este nivel de desperdicio no solo refleja una gestión ineficiente, sino que también amenaza la regeneración de la población, especialmente porque la conservación de individuos inmaduros y grandes ha sido consistentemente deficiente. En la última década las capturas totales alcanzaron las 108.314 toneladas (Falkland Islands Government, 2023; 2024).

El análisis de las capturas entre 2013 y 2023 en las Islas Malvinas muestra una marcada concentración: Taiwán lidera con un 31 %, seguido por las Islas Malvinas con un 30 % y España con un 22 %.

La situación de la polaca austral (*Salilota australis*) y la merluza de cola (*Macruronus magellanicus*) tampoco es alentadora. Las capturas de la polaca austral han disminuido considerablemente en los últimos diez años, totalizando apenas 20.145 toneladas. En cuanto a la merluza de cola, las capturas acumuladas en el mismo período fueron de 59.501 toneladas (Falkland Islands Government, 2023; 2024), reflejando una tendencia decreciente preocupante. Los indicadores de conservación, como la protección de individuos grandes y reproductores, muestran resultados negativos para ambas especies, lo que compromete la sostenibilidad de sus poblaciones (Ramos y Winter, 2022).

La explotación de la rosada o abadejo (*Genypterus blacodes*) y la bacaladilla austral (*Micromesistius australis*) ha enfrentado desafíos similares. Estas especies tienen alta demanda en el mercado internacional, y sus poblaciones han sufrido los efectos de una pesca intensiva y un manejo inadecuado. La comparación de la talla al 50 % de madurez y la captura por talla reveló que la rosada se captura principalmente antes de alcanzar la madurez, lo que puede reducir la sostenibilidad de la población (Ramos y Winter, 2022). En el caso de la bacaladilla austral, desde la década de 1980 las capturas masivas por arrastreros factoría en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) continental argentina y Malvinas desencadenaron en el cierre de pesquerías dirigidas. Desde 2017 que ninguna pesquería se ha centrado en la bacaladilla austral en aguas de las Malvinas, donde solo se captura incidentalmente y se monitorea mediante inspecciones científicas ocasionales (Falkland Islands Government, 2021). Desde 2009 se observa la presencia de individuos pequeños, señal de reclutamiento. En septiembre de 2022 una prospección científica estimó 25.468 t en zonas de desove al sur y suroeste de la zona de pesca vedada. Estos datos sugieren una recuperación lenta pero segura de la población (Ramos y Winter, 2023). Las capturas en los últimos diez años fueron de 16.394 toneladas para la bacaladilla austral y 19.562 toneladas para la rosada (Falkland Islands Government, 2023; 2024).

La población de rayas (*Rajidae spp.*) también se encuentra en un estado frágil. Las capturas en los últimos diez años totalizaron 32.431 toneladas, lideradas por España (19.634 toneladas) (Falkland Islands Government, 2023; 2024). Aunque se han implementado zonas de exclusión para proteger a esta especie, las medidas han sido insuficientes para revertir la disminución en su biomasa y la conservación de individuos grandes y reproductores (Winter, 2018).



Representación de la participación en la pesca expresada en toneladas totales, en el periodo 2013-2023.

El análisis de las capturas por flota pesquera entre 2013 y 2023 en las Islas Malvinas muestra una marcada concentración en unos pocos actores principales. Taiwán lidera con 846.079 toneladas (31 %), seguido de cerca por las Islas Malvinas con 841.987 toneladas (30 %); España 607.248 toneladas (22 %) y Corea 393.329 toneladas (14 %)<sup>15</sup>. Estas cifras reflejan tanto la capacidad operativa de cada flota como la importancia estratégica de las especies objetivo.

Por último, las pesquerías de especies como el draco rayado (*Champsocephalus gunnari*), el krill (*Euphausia superba*) y la merluza negra antártica (*D. marsoni*)<sup>16</sup> en el Atlántico Sur y el océano Austral destacan la necesidad de regulaciones internacionales estrictas. Estas pesquerías están bajo la supervisión de la CCRVMA, que ha implementado medidas como cuotas de captura, monitoreo satelital y observadores a bordo. A pesar de estas acciones, la pesca ilegal sigue siendo un desafío, especialmente para la merluza negra, cuya alta demanda la convierte en un objetivo frecuente de actividades ilícitas.

## Legislación de las empresas pesqueras conjuntas españolas

El Derecho Internacional del Mar experimentó un cambio radical con la extensión de las aguas marítimas nacionales a 200 millas desde las líneas de base, lo que alteró profundamente el contexto pesquero global<sup>17</sup>. La flota pesquera española, una de las más afectadas por este cambio, se vio obligada a adaptarse mediante la búsqueda de nuevas formas de explotación, como el establecimiento de Empresas Pesqueras Conjuntas (EPC)<sup>18</sup>. Además de permitir la continuidad de la pesca en un contexto internacional complejo, estas empresas también impulsaron la creación de nuevas instituciones jurídicas que normativizaron estos modos de explotación, reflejando la adaptación del sector pesquero español a las nuevas realidades legales y económicas (García, 1997).

Las EPC españolas encuentran su fundamento jurídico en el Real Decreto 2517/1976. Conforme a esta normativa, se trata de sociedades constituidas en un país extranjero, de acuerdo con la legislación vigente de ese Estado, mediante la asociación de personas físicas o jurídicas españolas con socios del país receptor y, eventualmente, de terceros países. Su objetivo es la explotación conjunta de los recursos pesqueros marinos, permitiendo a las empresas participantes acceder a caladeros sometidos a jurisdicción extranjera.

La Comunidad Económica Europea (CEE)<sup>19</sup> denominó a las EPC como Empresas Pesqueras Mixtas (EPM)<sup>20</sup>. En este marco, el Reglamento (CEE) N° 2909/83 promovió este tipo de sociedades, principalmente como una alternativa al desguace de buques pesqueros más que como un mecanismo genuino de cooperación internacional. En consecuencia, la política comunitaria perseguía fundamentalmente la reducción de la capacidad de la flota pesquera europea, priorizando la transferencia de embarcaciones a terceros países. Este enfoque difería del previsto por la legislación española, que concebía a las EPC como instrumentos orientados a establecer relaciones de cooperación estables y de largo plazo entre empresas españolas y extranjeras, con el fin de garantizar el acceso a recursos pesqueros situados bajo jurisdicción de otros Estados<sup>21</sup>.

La incorporación de España a la CEE marcó el inicio de crecientes dificultades para las EPC, debido a los nuevos marcos normativos y restricciones puestas por la Política Pesquera Común (PPC)<sup>22</sup> <sup>23</sup> <sup>24</sup>. En particular, el artículo 168 del Acta de Adhesión disponía que “las exoneraciones, suspensiones o contingentes arancelarios concedidos por el Reino de España para los

15 Corea y Taiwán pescan calamar *Illex*. España y Malvinas se centran principalmente en lorigo, *Illex* y merluza común.

16 Estas pesquerías cuentan con certificaciones internacionales Marine Stewardship Council (MSC): Merluza negra (2014), Draco rayado (2010) y Krill (2010). El MSC ha sido clave para estas pesquerías, promoviendo la sostenibilidad económica y ambiental en la región, y asegurando la competitividad en mercados internacionales, especialmente en Europa y Asia.

17 Desde mediados de la década de 1970, numerosos Estados costeros comenzaron a extender su jurisdicción marítima hasta las 200 millas náuticas, proceso que posteriormente fue consolidado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) de 1982 mediante el reconocimiento de las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE). Esta expansión supuso la nacionalización de aproximadamente el 95 % de los recursos marinos mundiales y restringió significativamente el acceso de las flotas de aguas distantes a caladeros que tradicionalmente explotaban.

18 En adelante EPC.

19 En adelante CEE.

20 En adelante EPM.

21 La CEE buscaba reducir la flota pesquera de los países miembros para abordar problemas de sobreexplotación y gestión sostenible de los recursos marítimos. Desde el comienzo de la década de 1970, la sobreexplotación de especies marinas, especialmente en el Atlántico Norte y otras zonas cercanas a Europa, generó una disminución notable de los recursos pesqueros. Este agotamiento amenazaba tanto la sostenibilidad ambiental como la estabilidad económica de la industria pesquera. Al reducir la flota, la CEE también buscaba equilibrar la oferta con la demanda, mejorar la rentabilidad del sector pesquero y minimizar el impacto de la competencia interna entre los países miembros, que compartían un mercado común y una zona económica exclusiva.

22 La Política Pesquera Común (PPC) constituye el marco normativo mediante el cual la Comunidad Económica Europea (CEE) reguló la conservación y explotación de los recursos pesqueros, el acceso a los caladeros, la gestión de las flotas y la organización de los mercados pesqueros. Aunque fue formalmente establecida en 1983, sus principios básicos se derivaban de la Política Agrícola Común y de las disposiciones del Tratado de Roma de 1957, que incluía a la pesca dentro de las actividades agrícolas sujetas a una política común.

23 La PPC exige que los países miembros cedan parte de su soberanía, siendo una de las áreas más comunitarizadas en el contexto socioeconómico europeo (Lamo de Espinosa, Sumpsi Viñas y Tio Saralegui, 1992).

24 En adelante PPC.

productos de la pesca procedentes de las empresas conjuntas constituidas entre personas físicas o jurídicas de España y de terceros países serán eliminadas”. Esta medida suprimió uno de los principales incentivos económicos que habían favorecido la creación y expansión de las EPC.

La situación se agravó posteriormente con la entrada en vigor del Reglamento (CEE) N° 4028/86, que condicionó la concesión de ayudas comunitarias a la constitución de empresas pesqueras conjuntas de carácter transitorio y duración limitada. De este modo, la normativa comunitaria se apartó de la concepción originalmente promovida por la legislación española, que entendía a las EPC como instrumentos de cooperación empresarial estables y de largo plazo. En este contexto, las exenciones aduaneras dejaron de ser consideradas meros beneficios discrecionales, siendo percibidas por las empresas como derechos adquiridos cuya supresión podía dar lugar a reclamaciones indemnizatorias<sup>25</sup>.

Durante la década de 1990, el cierre de los caladeros de Namibia y Marruecos para la flota española desencadenó una de las crisis más severas de su historia, provocando la quiebra de numerosas empresas del sector. En este contexto, España impulsó el reconocimiento de las EPC como herramienta para garantizar el acceso a recursos pesqueros situados bajo jurisdicción de terceros Estados y, al mismo tiempo, procuró que estas sociedades pudieran beneficiarse de incentivos comunitarios.

Como resultado de estas gestiones, la PPC incorporó por primera vez a las sociedades mixtas como un instrumento de política estructural mediante el Reglamento (CEE) N° 3944/90. En su artículo 21 bis, dicho reglamento las definía como entidades de derecho privado constituidas por uno o más armadores comunitarios y uno o más socios de terceros países con los que la Comunidad mantenía relaciones, con la finalidad de explotar y aprovechar los recursos pesqueros localizados en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de esos Estados, contribuyendo prioritariamente al abastecimiento del mercado comunitario.

El Reglamento (CEE) N° 3944/90 reconoció la importancia de establecer vínculos estables y duraderos para garantizar la viabilidad de las EPM en el largo plazo. En este sentido, promovió el fortalecimiento de las relaciones entre la comunidad y los Estados ribereños terceros con los que mantenía actividades pesqueras, favoreciendo la transferencia de tecnología, conocimientos técnicos y capacidades operativas. A través de este enfoque, la normativa buscó consolidar asociaciones sostenibles que permitieran asegurar el acceso a los recursos pesqueros y contribuir al desarrollo del sector en condiciones de cooperación mutua. En este contexto, muchas de las empresas que lograron sobrevivir a la crisis pesquera optaron por la transferencia de buques a sociedades mixtas como estrategia para mantener su actividad.

Posteriormente, el Reglamento (CEE) N° 3699/93 consolidó a las EPM como un instrumento de intervención estructural dentro de la PPC. Su objetivo era facilitar el aprovechamiento de los recursos pesqueros situados en aguas de terceros países para abastecer prioritariamente al mercado comunitario y, al mismo tiempo, preservar parte del empleo vinculado a la flota comunitaria de larga distancia, cuya continuidad se veía amenazada por la reducción de los caladeros accesibles y la falta de mecanismos de apoyo. De este modo, las sociedades mixtas se configuraron no solo como una herramienta de acceso a recursos pesqueros externos, sino también como un instrumento de reconversión y sostenimiento de la capacidad productiva de la flota europea.

Estas disposiciones comunitarias fueron incorporadas al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 2112/1994, del 28 de octubre, posteriormente derogado y reemplazado por el Real Decreto 798/1995, del 19 de mayo. Esta última norma estableció el marco regulatorio para las intervenciones con finalidad estructural en los sectores de la pesca y la acuicultura, así como en las actividades de comercialización, transformación y promoción de sus productos. En relación con las sociedades mixtas, el Real Decreto 798/1995 fijó los

La flota pesquera española se vio obligada a adaptarse a la extensión de las jurisdicciones marítimas a 200 millas mediante el establecimiento de Empresas Pesqueras Conjuntas.

<sup>25</sup> Esta responsabilidad patrimonial fue confirmada por el Tribunal Supremo el 5 de marzo de 1993, cuando reconoció el derecho a una indemnización por los perjuicios derivados de esta supresión, incluyendo una metodología para calcular el monto compensatorio.

requisitos y condiciones para la concesión de ayudas financieras destinadas a su constitución y desarrollo, además de regular el procedimiento administrativo para su tramitación. Asimismo, dispuso la obligatoriedad de inscribir dichas sociedades en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros, dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. La inscripción en este registro implicaba para el socio español el cumplimiento de determinadas obligaciones de información, entre ellas, la presentación periódica de informes relativos a la composición accionaria de la empresa y a los resultados obtenidos en sus actividades pesqueras y comerciales.

El Reglamento (CE) N° 2792/1999 retomó el régimen de las EPM desde una perspectiva centrada en la sostenibilidad de la actividad pesquera y en la conservación a largo plazo de los recursos. En este marco, introdujo nuevas exigencias destinadas a reforzar los mecanismos de control y seguimiento de estas sociedades. Entre ellas, se establecieron límites a la participación del socio comunitario en el capital de la empresa, fijándola entre el 25 % y el 75 %; la obligación de constituir una garantía bancaria equivalente al 20 % de la prima concedida y la presentación, durante cinco años consecutivos, de informes periódicos sobre la ejecución del plan de actividades de la EPM.

El Reglamento (CE) N° 2369/2002, que modificó el Reglamento (CE) N° 2792/1999, introdujo cambios sustanciales en la política estructural pesquera comunitaria, orientándola hacia la sostenibilidad de los recursos y la reducción de la capacidad pesquera dentro de la Unión Europea<sup>26</sup>. Si bien la norma no prohibió ni eliminó las EPM, dejó de considerarlas un instrumento prioritario de la PPC, suprimiendo los mecanismos de apoyo financiero que habían favorecido su expansión durante la década de 1990.

En consecuencia, las EPM pasaron a ocupar un lugar secundario dentro de la política comunitaria de financiación. Desde 2004 la PPC dejó de respaldar este tipo de iniciativas, alineándose con una estrategia centrada en la sostenibilidad de los recursos pesqueros y en la reducción del esfuerzo pesquero comunitario, en lugar de promover su expansión mediante inversiones en terceros países. Este cambio de orientación dejó a numerosas empresas españolas en una situación de incertidumbre jurídica y económica –calificada por parte de la doctrina como un “limbo legal”–, al desaparecer los instrumentos de apoyo que habían sustentado su desarrollo, con el consiguiente impacto sobre su competitividad en el mercado pesquero internacional.

No obstante, la constitución de EPM continúa encontrando respaldo jurídico en el ordenamiento español a través del artículo 64 de la Ley 3/2001 de Pesca Marítima del Estado. Esta disposición faculta al Gobierno, previa consulta con las Comunidades Autónomas, a adoptar medidas destinadas a fomentar la creación de EPM con países no pertenecientes a la UE, con el objetivo de facilitar el acceso a recursos pesqueros situados en aguas bajo jurisdicción de terceros Estados y contribuir al abastecimiento del mercado comunitario. Asimismo, la norma establece que se otorgará preferencia a aquellos proyectos que garanticen el mantenimiento de una proporción significativa de tripulantes comunitarios, asegurando condiciones laborales equiparables a las vigentes en la UE. Del mismo modo prevé la existencia de un Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros, dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y condiciona el acceso a determinados beneficios a la inscripción en dicho registro y al cumplimiento de los requisitos legalmente establecidos.

Asimismo, la Orden AAA/1179/2015 tiene por objeto la creación y regulación del Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias (RESAE), así como el establecimiento de las condiciones mínimas que deben cumplir las empresas para acceder a determinados incentivos fiscales y sociales. Este instrumento busca dotar de un marco administrativo específico a las empresas pesqueras españolas que desarrollan su actividad fuera de las aguas de la UE, contribuyendo a mejorar su competitividad en el contexto internacional.

Desde 2004, la Política Pesquera Común europea dejó de respaldar a las sociedades mixtas, alineándose con una estrategia centrada en la sostenibilidad de los recursos y en la reducción del esfuerzo pesquero comunitario.

26 En adelante UE.

En este escenario, la demanda de reincorporar las EPM a la PPC responde a la necesidad de contar con un marco regulatorio y financiero específico a nivel europeo que permita respaldar y fomentar este modelo empresarial. Si bien la Ley 3/2001 de Pesca Marítima del Estado contempla disposiciones relativas a las EPM, su alcance se limita al ámbito nacional y carece de los mecanismos de apoyo económico que, durante las décadas de 1990 y comienzos de los años 2000, fueron proporcionados por la PPC. En consecuencia, las empresas españolas continúan disponiendo de un reconocimiento jurídico interno para la constitución de sociedades mixtas, pero sin el respaldo financiero comunitario que históricamente favoreció su expansión y consolidación.

## Empresas pesqueras conjuntas en Malvinas

En este esquema, las compañías pesqueras españolas trasladan sus embarcaciones a EPC constituidas en terceros países —o en territorios donde terceros Estados ejercen control efectivo sobre la administración pesquera, como las Islas Malvinas—. Las empresas españolas aportan los buques, mientras que la contraparte local proporciona el acceso a las licencias de pesca, distribuyéndose el capital social según el valor de los respectivos aportes.

Esta estrategia se consolidó como una de las herramientas más relevantes de la política pesquera española, al contribuir tanto a la continuidad de la actividad extractiva como al mantenimiento del empleo en un contexto de crecientes restricciones al acceso a los recursos pesqueros. Asimismo, el abastecimiento del mercado interno, mediante las capturas obtenidas por las EPC, generó importantes flujos comerciales y financieros hacia España, reflejados en la reparación y mantenimiento de buques, el suministro de insumos y provisiones, los servicios portuarios y otras actividades vinculadas a la cadena de valor pesquera.

Las EPC impulsaron la actividad de los astilleros españoles mediante la exportación de embarcaciones, contribuyeron al abastecimiento complementario de productos pesqueros para el mercado nacional y facilitaron el acceso a recursos pesqueros situados fuera de las aguas comunitarias.

Para promover este modelo empresarial, el Estado español implementó diversos mecanismos de apoyo. Entre los incentivos inmediatos, se encontraban las líneas de financiación destinadas a la exportación de buques pesqueros y los sistemas de cobertura frente a riesgos no comerciales. A estos beneficios se sumaban otros de carácter más estructural, entre los que destacó la posibilidad de incorporar parte de las capturas obtenidas por las EPC a los cupos de regulación del mercado español. Con el tiempo, este esquema evolucionó hacia un régimen arancelario preferencial de mayor alcance, que permitía la importación de dichas capturas libres de derechos aduaneros y su consideración, a efectos comerciales, como producción nacional. Esta ventaja resultaba particularmente relevante en un contexto de elevado consumo de productos pesqueros y precios favorables en el mercado español.

Con esta configuración, las EPC lograron establecerse en más de 56 países, tanto dentro como fuera del ámbito comunitario, convirtiéndose en una solución estratégica para mantener la competitividad del sector pesquero español mientras se adaptaba a las nuevas normativas (García, 1997).

El modelo de EPC o *joint ventures* ha sido un componente esencial del desarrollo económico de las Islas Malvinas. Estas asociaciones combinan capital local e internacional para maximizar la eficiencia y garantizar el acceso a mercados globales. A continuación, se presenta una breve síntesis de las principales EPC que operan en Malvinas, destacando que las empresas Bold Ventures Fishing Co. Ltd., CFL<sup>27</sup>, Dragon Fishing and Trading Company Ltd<sup>28</sup>, Pioneer Seafoods Ltd., JK Marine Ltd. y Sullivan Shipping Services Ltd. son las únicas que no mantienen vínculos con España.

Estas empresas han sido fundamentales para el crecimiento del sector pesquero, facilitando la transferencia de tecnología avanzada y fortaleciendo la infraestructura local. Además, han permi-

Las empresas españolas aportan los buques, mientras que la contraparte isleña proporciona el acceso a las licencias de pesca, distribuyéndose así el capital social.

27 Aunque marcó un hito al construir el CFL Hunter en España, este vínculo fue circunstancial y no refleja una relación permanente con empresas españolas.

28 Una asociación con armadores coreanos.

| Empresas pesqueras y joint ventures del sistema CIT                                                                                                 | Actividad                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Principales especies explotadas                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Argos Group Ltd.                                                                                                                                    | Controla filiales como Argos Pereira Ltd., Grupo Pereira- Armadora Pereira S. A., Orion Fishing Company Ltd. y Jupiter Fishing Company. Opera en el caladero de Malvinas con una flota moderna y diversificada, enfocándose en la captura de especies de alto valor comercial. Invierte en tecnología para reducir el impacto ambiental y mejorar la seguridad.                                                                                      | Calamar Loligo, bacalao de roca, merluza de cola, merluza, bacalao rojo, kingclip.                                 |
| Beauchene Fishing Ltd.                                                                                                                              | Socio de Pesquera Echalar y Copemar. Forma Igueldo Fisheries Fl. Co. Ltd., gestiona el buque <i>Igueldo</i> y colabora con Marfrio para comercialización. También opera South Atlantic Squid Ltd., que gestiona barcos como el Baffin Bay, especializado en calamar.                                                                                                                                                                                 | Calamar Loligo e Illex, merluza negra.                                                                             |
| Byron Fishing Ltd.                                                                                                                                  | A través de Byron Marine y Nores Marine Ltd., la empresa participa en la pesca y gestiona una flota significativa. Nores Marine Ltd. incluye cinco empresas dentro del Grupo Nores.                                                                                                                                                                                                                                                                  | Merluza, bacalao, raya, calamar.                                                                                   |
| Fortuna Ltd.                                                                                                                                        | Incluye Beagle Fishing Company, Capricornio Fishing Company y Petrel Fishing Company. En asociación con Pescapuerta S.A., opera cinco buques congeladores en la región. Enfocado en pesca intensiva y logística eficiente para exportar a Europa.                                                                                                                                                                                                    | Calamar Loligo e Illex, bacaladilla del sur, bacalao, merluza, raya.                                               |
| RBC Ltd.                                                                                                                                            | En asociación con Rampesca, formaron Ferralemes Ltd. y con la familia Fontán de Galicia crearon Kalamar Limited. Estas alianzas diversifican su capacidad operativa en caladeros internacionales.                                                                                                                                                                                                                                                    | Calamar Loligo e Illex, merluza de cola, bacalao rojo, merluza.                                                    |
| Southern Cross                                                                                                                                      | Fundada en 1986, se alió con Chymar S. A. para formar Golden Touza Ltd., gestionando barcos como Golden Touza y Golden Chicha.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Cefalópodos (calamar patagónico), pescado de aleta (merluza, rosada, brótola) y acuicultura (ostras y mejillones). |
| Seaview Ltd. y Seafish (Falklands) Ltd.                                                                                                             | Seaview Ltd., en <i>joint venture</i> con Polar Seafish Ltd., gestiona barcos como Sil y New Polar. Polar Seafish es fruto de una fusión entre Polar Ltd. y Nova Seafish Ltd. Históricamente, estas operaciones estaban vinculadas a Pescanova, que operaba en las Malvinas hasta 2016.                                                                                                                                                              | Calamar patagónico, pez hielo y otras especies locales.                                                            |
| Bold Ventures Fishing Co. Ltd., CFL, Dragon Fishing and Trading Company Ltd Pioneer Seafoods Ltd., JK Marine Ltd. y Sullivan Shipping Services Ltd. | Estas empresas se especializan en pesca y servicios marítimos en las Malvinas. Consolidated Fisheries Ltd. (CFL) tiene derechos exclusivos para la pesca de pez patagónico. Dragon Fishing, posee un número significativo de licencias para la pesca de Illex, en asociación con armadores coreanos, Pioneer Seafoods Ltd. destaca en la pesca de calamar Illex y bacalao. Sullivan Shipping Services Ltd. presta servicios logísticos y turísticos. | Calamar Illex y Loligo, bacalao, pez patagónico y especies locales.                                                |

En 2023, los ingresos por licencias alcanzaron las £33.18 millones, pero las nuevas e impuestas subas en las tarifas CIT para 2024 generan fuertes fricciones en el sector.

tido que las Islas consoliden su posición como proveedor estratégico de productos pesqueros en mercados europeos y asiáticos. A través de estas asociaciones, los isleños han logrado diversificar las exportaciones e incrementar de manera significativa los ingresos gubernamentales.

Actualmente, las EPC en Malvinas operan bajo esquemas fiscales que combinan CIT y CIT-B, lo que permite maximizar los ingresos por licencias de pesca y garantizar que una parte significativa de esos ingresos permanezca en la economía local, sin dejar de mantener la participación de actores internacionales. Además, estas empresas abonan tarifas adicionales, como las contribuciones destinadas al fondo comunitario de la Asociación de Empresas Pesqueras de las Islas Malvinas (Falkland Islands Fishing Companies Association, FIFCA)<sup>29 30</sup>, que complementan los ingresos gubernamentales. El sistema actual fue diseñado para asegurar que el FIG reciba un impuesto sobre sociedades del 26 % sobre cualquier incremento en las ganancias (FIFCA, 2023). En 2023, los ingresos por licencias de pesca alcanzaron £33.18 millones, con una proporción considerable proveniente de operaciones bajo esquemas de EPC. De cara a 2024, FIG ha impuesto aumentos del 22 % y 33% en las tarifas CIT.

Asimismo, los astilleros gallegos —entre ellos Nodosa— han desempeñado un papel destacado en la construcción de embarcaciones especializadas destinadas a la flota pesquera que opera en las Islas Malvinas. Estas inversiones no solo han contribuido a la modernización

29 La Falkland Islands Fishing Companies Association (FIFCA) es una asociación que nuclea a las principales empresas pesqueras que operan en las Islas Malvinas y representa sus intereses ante las autoridades locales. Entre sus funciones se encuentran la participación en asuntos de administración pesquera, la promoción de investigaciones vinculadas a los recursos marinos y la representación institucional del sector pesquero.

30 En adelante FIFCA.

de la flota, sino que también han fortalecido los vínculos económicos y comerciales entre las empresas españolas y el sector pesquero malvinense.

Según la FIFCA, entre 2019 y 2024 sus empresas asociadas invirtieron más de 200 millones de libras esterlinas en la renovación y sustitución de buques, con previsiones de destinar una suma similar durante los próximos años. Sin embargo, la entidad ha señalado que recursos que originalmente debían orientarse a la modernización de la flota fueron redirigidos para financiar al FIG, circunstancia que obligó a las empresas a recurrir a préstamos de considerable magnitud para sostener sus planes de inversión.

A ello se suma el incremento de los costos de construcción naval registrado tras la pandemia de COVID-19, estimado entre un 30 % y un 35 % respecto de los valores previos. En este escenario, el acceso a financiación internacional se ha convertido en un factor esencial para la renovación de la flota, dependiendo en gran medida de la capacidad de las empresas para demostrar que operan en un entorno fiscal y regulatorio estable. Con el propósito de facilitar el acceso al crédito, el FIG manifestó su disposición a proporcionar una “carta de garantía” a entidades financieras españolas, en un contexto marcado además por el aumento de los costos asociados al proyecto de ampliación portuaria, que ha superado significativamente las estimaciones iniciales (FIFCA, 2023).

Las *joint ventures* no están exentas de controversias. La legislación argentina<sup>31</sup> prohíbe la explotación simultánea en aguas continentales argentinas y malvinenses, lo que ha generado tensiones legales y políticas. A esto se suma que el Brexit impuso nuevos aranceles –del 8 % y del 16 %, según la especie– a las exportaciones hacia la UE, afectando la competitividad de las empresas locales. No obstante, la presión ejercida por la alianza de empresas pesqueras españolas y socios isleños ante la UE consiguió la aprobación del Reglamento (UE) 2021/1203, que establece un cupo anual de 75.000 toneladas de calamar loligo procedente de Malvinas para su importación con arancel cero y procesamiento en la UE. Este cupo representa tan solo un 20 % de la producción anual de la especie, de las cuales unas 15.000 toneladas corresponden al mercado procesador.

A pesar de los desafíos derivados del Brexit, el rendimiento general de la mayoría de las empresas pesqueras continúa siendo sólido y los mercados se mantienen estables. La fortaleza del sector pesquero en las Islas se sustenta en parte gracias a la cooperación y las empresas conjuntas con compañías españolas, que aportan tecnología, inversión y acceso a mercados internacionales. Estas alianzas estratégicas no solo fortalecen la economía local y garantizan ingresos estables, sino que también posicionan a las Islas como un actor clave en la pesca global, asegurando un desarrollo sostenible y resiliente frente a los desafíos internacionales.

## Desafíos y perspectivas futuras

En definitiva, las EPC han sido, históricamente, pilares del desarrollo económico en las Islas Malvinas y un mecanismo clave para sostener la explotación ilegal de los recursos pesqueros argentinos bajo administración británica. Frente a esta situación, pueden identificarse diversas alternativas orientadas a limitar su operatividad, combinando instrumentos diplomáticos, jurídicos, económicos y de control.

Entre ellas, la obtención de información proveniente de registros de empresas pesqueras en terceros países permitiría identificar embarcaciones que operan con licencias otorgadas por las autoridades británicas en las Islas Malvinas, facilitando la adopción de medidas administrativas o sancionatorias por parte de la Argentina. No obstante, esta iniciativa podría enfrentar obstáculos derivados de la reticencia de España y de la UE a proporcionar información considerada sensible para sus intereses económicos y comerciales.

El Brexit impuso nuevos aranceles del 8 % y del 16 %, según la especie, a las exportaciones hacia la Unión Europea, afectando la competitividad de las empresas locales.

31 Ley 26.386.

Por otra parte, la utilización de foros internacionales y mecanismos de diálogo bilateral ofrece una vía para reforzar la posición argentina respecto de la cuestión pesquera en el Atlántico Sur, así como para promover un mayor escrutinio sobre la comercialización de productos pesqueros procedentes de las Islas Malvinas. Sin embargo, se trata de una estrategia cuyos resultados dependen de complejos procesos de negociación y de la disposición de otros actores internacionales a respaldar dichas iniciativas.

Otra alternativa consiste en promover condiciones que permitan atraer hacia puertos argentinos parte de la actividad pesquera actualmente vinculada a las Islas Malvinas, mediante incentivos económicos, mejoras de infraestructura y el fortalecimiento de los servicios logísticos. Esta estrategia podría generar inversiones, empleo y un mayor dinamismo económico en las comunidades portuarias argentinas. No obstante, su implementación requeriría importantes esfuerzos de planificación, inversiones y, eventualmente, incentivos fiscales que podrían implicar una reducción de ingresos públicos en el corto plazo.

El fortalecimiento de los mecanismos de fiscalización y control de las actividades pesqueras contribuiría a una mayor protección de los recursos ictícolas y al ejercicio de los derechos soberanos que la Argentina reivindica en el Atlántico Sur, aunque demandaría inversiones significativas en capacidades de vigilancia, patrullaje y tecnología.

La cooperación con países de la región y otros socios internacionales podría contribuir a dificultar la logística asociada a las actividades pesqueras desarrolladas desde las Islas Malvinas y fortalecer los mecanismos de control en el Atlántico Sur. No obstante, la efectividad de esta estrategia dependería de la disposición de los distintos Estados a coordinar acciones, teniendo en cuenta que algunos de ellos, como Uruguay o Chile, podrían priorizar consideraciones económicas y comerciales propias.

Finalmente, el fortalecimiento del régimen sancionatorio y de los mecanismos de fiscalización podría incrementar el efecto disuasorio frente a actividades pesqueras consideradas ilegales por la Argentina, al tiempo que reforzaría su posición como actor comprometido con la conservación y el uso sostenible de los recursos marinos. No obstante, la eficacia de estas medidas dependerá de la existencia de un marco normativo sólido y de capacidades adecuadas de vigilancia, control y aplicación de la ley.

En conclusión, ninguna de estas estrategias resulta suficiente de manera aislada. La defensa de los intereses argentinos en el Atlántico Sur requiere un enfoque integral que combine acciones diplomáticas, jurídicas, económicas y de control, articulando la presión internacional con el fortalecimiento de la competitividad nacional y la mejora de las capacidades de fiscalización. Solo mediante una estrategia coordinada y sostenida en el tiempo será posible maximizar los beneficios potenciales de estas herramientas y mitigar las limitaciones inherentes a cada una de ellas. ■

La defensa de los intereses argentinos en el Atlántico Sur requiere un enfoque integral que combine acciones diplomáticas, jurídicas, económicas y el fortalecimiento de las capacidades de fiscalización y control.

## BIBLIOGRAFÍA

Falkland Islands Government (2017). *Fisheries Statistics*. FIG Fisheries Department.

Falkland Islands Government (2023). *Fisheries Statistics*. FIG Fisheries Department.

Falkland Islands Government (2024). *Fisheries Statistics*. FIG Fisheries Department.

FIFCA (14 diciembre 2023). Falkland Islands Fishing Companies Association. Recuperado de <http://www.fifca.co.fk/news/frustration-and-dismay-at-2024-itq-fee-raid>.

García, G. A. (1997). Antecedentes, naturaleza y régimen jurídico de las empresas pesqueras conjuntas. *Anuario da Faculdade de Direito da Universidade da Coruña*, 109-140. Recuperado de <http://hdl.handle.net/2183/1928>.

Harte, M. y Barton, J. (2007). Balancing local ownership with foreign investment in a small island fishery. *Ocean &*

*Coastal Management*, 50(7), 523-537, doi:DOI:10.1016/j.ocecoaman.2007.03.001

Lamo de Espinoza, J., Sumpsi Viñas, J. y Tío Saralegui, C. (1992). La política pesquera en la CE y en España. *Papeles de Economía Española*, 50, 128-130.

Ramos, J. y Winter, A. (2022). *Stock Assessment of hoki (Macrurus magellanicus) in the Falkland Islands*. Natural Resources Fisheries Department. Falkland Islands Government.

Ramos, J. y Winter, A. (2022). *Stock Assessment of common hake (Merluccius hubbsi) in the Falkland Islands*. Directorate of Natural Resources Fisheries Department. Falkland Islands Government.

Ramos, J. y Winter, A. (2022). *Stock Assessment of kingclip (Gerypterius blacodes) in the Falkland Islands*. Natural Resources-Fisheries. Falkland Islands Government.

Ramos, J. y Winter, A. (2022). *Stock Assessment of rock cod (Patagonotothen ramsayi) in the Falkland Islands*. Natural Resources Fisheries Department. Falkland Islands Government.

Ramos, J. y Winter, A. (2023). *February bottom trawl survey biomasses of fishery species in Falkland Islands waters, 2010-2023*. Directorate of Natural Resources Fisheries Department. Falkland Islands Government.

Ramos, J. y Winter, A. (2023). *Stock Assessment of southern blue whiting (Micromesistius australis) in the Falkland Islands*. Natural Resources Fisheries Department. Falkland Islands Government.

Winter, A. (2018). *Stock assessment Skates (Rajidae)*. Natural Resources Fisheries Department. Falkland Islands Government.

## *In memoriam:* Teniente de Navío de Infantería de Marina D. Jorge Omar Mayol

Teniente de Navío (R) Gerardo Alonso

**N**ació el 2 de enero de 1944 en la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe. Cursó estudios primarios y secundarios en el Colegio Nacional Domingo Faustino Sarmiento y universitarios en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad del Litoral, donde llegó a aprobar el segundo año de la carrera de Derecho.

Su acendrada vocación naval lo impulsó a ingresar a la Armada el 24 de enero de 1966 como cadete de la sexta promoción del curso de Infantería de Marina en la entonces Escuela Complementaria de la Armada Francisco de Gurruchaga, en la ciudad de Mar del Plata.

Posteriormente, en la Base Naval Puerto Belgrano, egresó de la Escuela Básica de Infantería de Marina como guardiamarina de Infantería de Marina el 31 de diciembre de 1967.

Mayol era un joven de contextura mediana, rostro juvenil y carácter jovial. Se destacaba por su profesionalismo y liderazgo. Practicaba todos los deportes usuales en los institutos navales, destacándose en boxeo por haberlo practicado antes de su ingreso a la Armada.

Quienes lo conocieron lo definen como un hombre sencillo y afable, con gran sentido del humor, enamorado de la profesión, apreciado por superiores, compañeros y subordinados. De carácter fuerte pero medido y justo en sus reacciones, era un trabajador incansable y decidido en sus acciones.



Contrajo matrimonio con Olga Castellino el 29 de noviembre de 1972; tuvieron dos hijos. Sentía especial cariño y dedicación por su familia.

Su sendero profesional siguió las mejores tradiciones y cualidades del cuerpo al cual orgullosamente perteneciera. Como guardiamarina, sirvió en el Batallón de Infantería de Marina N.º 1 y en el Batallón de Infantería de Marina N.º 4.

Ascendió a teniente de corbeta de Infantería de Marina en 1970, año en el que fue dado de pase al Servicio de Hidrografía Naval para asumir la jefatura del Destacamento Naval Petrel en 1971, motivo por el cual recibió el Distintivo Antártico y el Diploma Antártico.

Al finalizar su experiencia en el continente austral, fue destinado en 1972 al Batallón de Infantería de Marina N.º 2 y, en 1974, al Batallón de Infantería de Marina N.º 5 de la ciudad de Río Grande, Tierra del Fuego. El 31 de diciembre de 1974 fue promovido al grado de teniente de fragata de Infantería de Marina.

En 1976 fue oficial instructor de aspirantes y jefe de la sección Seguridad de la Escuela de Mecánica de la Armada.

Fue en cumplimiento de esas funciones cuando el Teniente Mayol encontró su destino y entró en la gloria y nuestros recuerdos.

Transcurría la invernal y fatídica noche del 19 de junio de 1976 cuando la patrulla al mando del Teniente Mayol, en el marco de operaciones de seguridad de la población

ordenadas por la superioridad, se enfrentó con un grupo de terroristas y se produjo un encarnizado y prolongado combate en un espacio físico limitado.

Uno de los extremistas arrojó una granada de mano contra sus hombres. Mayol no dudó: conociendo el efecto devastador que un artefacto de dicha naturaleza podía ocasionar, reaccionó inmediatamente y, al grito de “¡Granada!”, se arrojó sobre esta y absorbió con su cuerpo la explosión que le quitó la vida, pero salvó la de sus hombres.

El Teniente Mayol, con ese acto de arrojo sublime, murió combatiendo el terrorismo haciendo honor a su condición de marino e infante de marina, sacrificándose por una causa justa, evidenciando a un costo altísimo la auténtica lealtad que lo unía a sus subordinados.

Fue ascendido a teniente de navío de Infantería de Marina *post mortem*. El entonces comandante en jefe de la Armada le otorgó la distinción «Murió heroicamente en combate», en reconocimiento de su entrega total a valores humanos, militares y espirituales.

En junio de 2026 se cumplieron cincuenta años de su sacrificio heroico. Sus camaradas nos sentimos obligados a mantener su memoria para las generaciones futuras, como ejemplo del coraje y el sentido del deber que deben caracterizar a un marino, aun a costa de la propia vida.

Junto con nuestros héroes de la epopeya malvinense, nos sentimos comprometidos a ser moralmente dignos de sus ejemplos. ■

# LA MIRADA BRASILEÑA DEL ATLÁNTICO SUR

---

Capitán de Navío de la Armada de Brasil  
Felippe J. Macieira Ramos



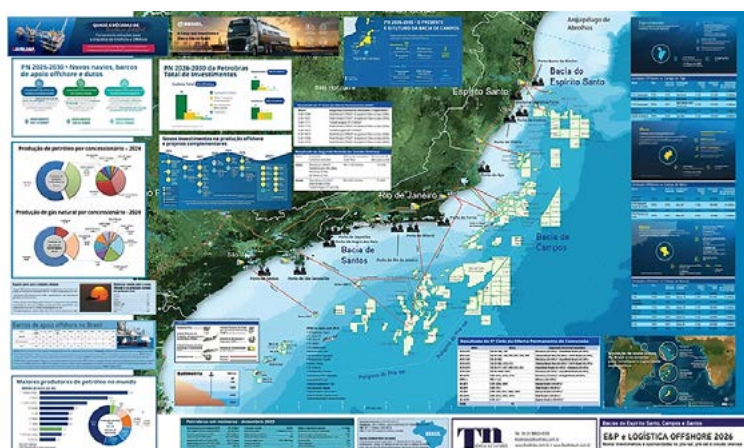
Fragata Clase Tamandaré  
IMAGEN: DEFENSA.COM

Este artículo analiza la mirada estratégica de Brasil en relación con el Atlántico sur mediante el examen de las dimensiones geopolítica, económica, diplomática, militar y de seguridad marítima. Demuestra que el Atlántico sur ocupa una posición central en el pensamiento estratégico brasileño, estructurado en torno al concepto de la “Amazonia Azul” y articulado mediante cuatro vertientes: soberanía, economía, medio ambiente y ciencia. El papel de Brasil en la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur (ZOPACAS) es el principal instrumento multilateral cooperativo, mientras que programas como el Programa de Desarrollo de Submarinos (PROSUB), el Sistema de Gestión de la Amazonia Azul (SisGAAz) y las fragatas clase Tamandaré representan los vectores de modernización naval. El artículo también examina la seguridad marítima ante el tráfico transoceánico de drogas y la creciente presencia de potencias extrarregionales.

## 1. INTRODUCCIÓN

El Atlántico sur constituye, en la visión estratégica brasileña, un espacio vital para la supervivencia, la soberanía, el desarrollo económico y la proyección geopolítica del país. Este entendimiento, consolidado en las últimas décadas, está respaldado tanto por la producción académica nacional como por documentos oficiales del Estado, especialmente la Política de Defensa Nacional (PND) y la Estrategia de Defensa Nacional (END) (Brasil, 2025b).

La trayectoria de la percepción brasileña del Atlántico sur se intensificó en los años 80, adquirió nuevos contornos con los descubrimientos del “presal”<sup>1</sup>, como se muestra en el mapa de la figura 1, en la primera década del siglo XXI, y se profundizó ante el creciente protagonismo de potencias extrarregionales. A partir de ello, Brasil formuló políticas más sólidas para afirmar su presencia y soberanía, articulando instrumentos diplomáticos, militares y científicos en torno a una visión integrada del mar como espacio estratégico nacional.



## 2. EL CONCEPTO POLÍTICO-ESTRATÉGICO DE “AMAZONIA AZUL”

El concepto de “Amazonia Azul”, acuñado por la Marina de Brasil, designa las aguas jurisdiccionales brasileñas: el mar territorial, la zona económica exclusiva (ZEE) y la plataforma continental, que se extienden aproximadamente 3,5 millones de kilómetros cuadrados y podrían alcanzar 5,7 millones de kilómetros cuadrados con la aprobación de solicitudes ante la ONU en el marco del programa de Relevamiento de la Plataforma Continental Brasileña (LEPLAC) (Andrade; Silva; Rocha, 2019).

La analogía con la selva amazónica es deliberada: busca fijar en la conciencia nacional e internacional que el espacio marítimo brasileño alberga riquezas de magnitud comparable que requieren protección y soberanía efectiva. En palabras de Vidigal et al. (2006), el concepto es un “código nacional” que llama a la sociedad a reconocer su deber hacia esta frontera líquida. La preservación y el control de este espacio se organizan en cuatro grandes vertientes: soberanía, economía, medio ambiente y ciencia (Andrade; Silva; Rocha, 2019). La PND, actualizada por el Decreto n.º 12.725/2025, reafirma la relevancia de la Amazonia Azul y subraya la importancia del entorno estratégico brasileño, que abarca Sudamérica, el Atlántico sur, los países africanos fronterizos y la Antártida (Brasil, 2025b).

Felippe José Macieira Ramos es estudiante del Máster en Seguridad, Desarrollo y Defensa de la Escuela Superior de Defensa de Brasil. Es oficial retirado de la Armada de Brasil; fue asesor del CAMAS en Buenos Aires (2022 y 2023); es licenciado en Ciencias Navales de la Escuela Naval (1996), cuenta con un Máster Profesional en Ciencias Navales de la Escuela de Guerra Naval (2013) y ha completado el Curso de Altos Estudios de Política y Estrategia de la Escuela Superior de Guerra (2024), entre otros.

**Fig. 1:** Mapa del “presal”

Fuente: <https://tnpetroleo.com.br/mapas/mapa-ep-e-logistica-offshore-2026/>

1 El “presal” corresponde a un conjunto de yacimientos de petróleo y gas natural localizados en aguas profundas y ultraprofundas de la plataforma continental brasileña, bajo una extensa capa de sal. Debido a la magnitud de sus reservas y a su importancia para la seguridad energética y el desarrollo nacional, el “presal” es considerado un activo estratégico cuya protección constituye una de las prioridades de la política marítima y de defensa de Brasil.

Esta articulación entre comercio, energía y minería otorga al Atlántico sur una centralidad económica que justifica las inversiones del Estado brasileño en capacidades de vigilancia, control y defensa.

### 3. IMPORTANCIA ECONÓMICA Y SEGURIDAD ENERGÉTICA

La dimensión económica del Atlántico sur es una de las más determinantes para la formulación de políticas de defensa. En esta dimensión destacan tres acontecimientos. Primero, más del 95 % del comercio exterior brasileño se transporta por mar, lo cual convierte las rutas atlánticas en arterias vitales de la economía nacional (Vidigal et al., 2006). Segundo, las reservas del “presal”, cuya extracción representa aproximadamente el 95 % de la producción petrolífera y el 83 % de la de gas natural del país, otorgan a la Amazonia Azul un papel central en la seguridad energética nacional (Andrade; Silva; Rocha, 2019). Tercero, en octubre de 2025, el Instituto Brasileño del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables (IBAMA) autorizó a Petrobras la perforación del primer pozo exploratorio en la cuenca Foz do Amazonas con un potencial estimado de hasta 30.000 millones de barriles. Esto consolida el margen ecuatorial<sup>2</sup> como la nueva frontera energética del país, como está ilustrado en la figura 2 (Agência Marinha de Notícias, 2026a).

A estos factores se le suma el potencial mineral del subsuelo oceánico, con nódulos polimetálicos y cortezas de ferromanganeso de interés estratégico creciente ante la transición energética global. Esta articulación entre comercio, energía y minería otorga al Atlántico sur una centralidad económica que justifica las inversiones del Estado brasileño en capacidades de vigilancia, control y defensa (Andrade; Silva; Rocha, 2019).

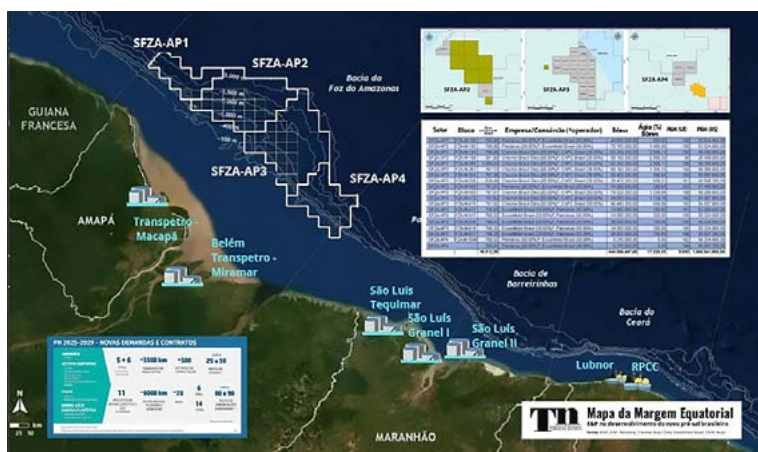


Fig. 2: Mapa del margen ecuatorial

Fuente: <https://tnpetroleo.com.br/mapas/mapa-da-margem-equatorial-2025-ep-no-desenvolvimento-do-novo-pré-sal-brasileiro/>

### 4. DIPLOMACIA NAVAL Y LA ZOPACAS

Brasil ha actuado como protagonista en la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur (ZOPACAS), creada en 1986 por iniciativa brasileña mediante la Resolución 41/11 de la Asamblea General de la ONU. La iniciativa reunió a veinticuatro países de Sudamérica y la costa africana en torno a una agenda marítima de paz, cooperación y no proliferación nuclear (ONU, 1986).

Tras ciclos de vitalidad y desvanecimiento, la ZOPACAS fue revitalizada en 2007, reafirmada en Montevideo en 2013 y relanzada con la VIII Reunión Ministerial en Mindelo, Cabo Verde, en 2023 (Brasil, 2023b). En la IX Reunión Ministerial, celebrada el 8 y 9 de abril de 2026 en Río de Janeiro, los veinticuatro países miembros firmaron la Declaración de Río de Janeiro, reafirmando el compromiso de preservar el Atlántico sur como zona libre de armas de destrucción masiva. Se lanzó también la Convención para la Protección del Medio Ambiente Marino en el Atlántico Sur y se adoptó la primera Estrategia de Cooperación de Río, con iniciativas en investigación oceanográfica, defensa y seguridad marítima, conectividad y pesca (Brasil, 2026).

Paralelamente, Brasil ha ejercido una diplomacia naval activa con naciones africanas a través de acuerdos bilaterales de cooperación en defensa y ha colaborado en el entrenamiento de fuerzas navales de países como Namibia, Santo Tomé y Príncipe y Cabo Verde (Brasil, 2025b; Agência Marinha de Notícias, 2024). Esta estrategia contribuye a la estabilidad regional y reduce los incentivos para intervenciones de potencias externas.

2 El margen ecuatorial brasileño es una extensa región marítima situada en el extremo norte de la plataforma continental de Brasil, entre los estados de Amapá y Rio Grande do Norte. Considerada una de las principales fronteras exploratorias de hidrocarburos del país, presenta características geológicas similares a las de las cuencas productoras de petróleo de la costa occidental africana y posee un elevado potencial para la exploración de petróleo y gas natural.

## 5. EL DESAFÍO GEOPOLÍTICO Y LA PRESENCIA DE POTENCIAS EXTRARREGIONALES

La creciente presencia de potencias extrarregionales en el Atlántico sur constituye uno de los aspectos más preocupantes de la visión estratégica brasileña. Estados Unidos reactivó la 4.<sup>a</sup> Flota Naval en 2008, lo cual algunos especialistas han interpretado como respuesta a la creciente influencia de actores extrarregionales (Pesce, 2008). La Estrategia de Seguridad Nacional estadounidense de 2025 refuerza este enfoque al afirmar la intención de imponer la Doctrina Monroe para restaurar la preeminencia hemisférica y negar a actores no hemisféricos el control de activos estratégicamente vitales, incluido el Atlántico sur (EE. UU., 2025).

El Reino Unido y Francia mantienen territorios de ultramar e infraestructuras militares en la región, siendo la disputa por las Islas Malvinas el ejemplo más emblemático de tensión persistente (Brasil, 2025b). China, por su parte, ha construido una red de influencia creciente a través de inversiones económicas, energéticas y portuarias en la costa africana, especialmente en Angola, y de una creciente presencia político-militar en países miembros de ZOPACAS (Abdenur; Marcondes Neto, 2013). Ante este escenario, la mirada brasileña sostiene que la diplomacia debe combinarse con capacidades de disuasión militar creíbles para garantizar la soberanía y los intereses regionales (Brasil, 2025a).

## 6. PODER NAVAL, DISUASIÓN Y MODERNIZACIÓN

Para afrontar los desafíos del Atlántico sur, el Estado brasileño ha invertido en tres programas estratégicos de modernización naval encuadrados en el Plan Estratégico de la Marina (PEM 2040), que introduce el concepto de “defensa proactiva” y el paradigma de “combate por el mar”<sup>3</sup> (Brasil, 2025a).

El Programa de Desarrollo de Submarinos (PROSUB), iniciado en 2008 con transferencia de tecnología francesa, prevé cuatro submarinos convencionales de la clase Riachuelo y el primer submarino brasileño de propulsión nuclear, el Álvaro Alberto, cuya entrega sufrió varios retrasos vinculados a restricciones presupuestarias (Revista Sociedade Militar, 2026; Poder360, 2026). La importancia estratégica del submarino brasileño de propulsión nuclear (SN-BR) reside en su capacidad de operar de forma autónoma a grandes profundidades y con alto nivel de discreción, por lo cual se configura como el principal vector de disuasión de la Marina brasileña (Brasil, 2025a).

El Sistema de Gestión de la Amazonia Azul (SisGAAz) es una red tecnológica integrada de sensores, satélites, aeronaves y sistemas de monitorización diseñada para vigilar continuamente más de 3,5 millones de kilómetros cuadrados de aguas jurisdiccionales. A pesar de su importancia estratégica, el proyecto enfrenta dificultades presupuestarias y se encuentra en implementación progresiva (Andrade; Silva; Rocha, 2019). El Programa de Fragatas clase Tamandaré (PFCT), la mayor inversión reciente en activos de superficie, prevé cuatro fragatas polivalentes con capacidades de superficie, antiaérea y antisubmarina. En abril de 2026, la primera fragata fue incorporada a la flota y se firmó un memorando para un nuevo lote de cuatro unidades más (Agência Marinha de Notícias, 2026b).

## 7. SEGURIDAD MARÍTIMA: CRIMEN TRASNACIONAL E INTELIGENCIA

### 7.1 El Atlántico sur como corredor transoceánico de tráfico de drogas

El Atlántico sur se ha consolidado, en el ciclo 2020-2026, como la principal ruta transoceánica del mercado global de la cocaína. La ruta se estructura a partir de Colombia, Perú y

La creciente presencia de potencias extrarregionales en el Atlántico sur constituye uno de los aspectos más preocupantes de la visión estratégica brasileña.

3 El paradigma clásico del “combate en el mar” concibe el espacio marítimo como teatro de operaciones militares, a partir del cual se ejercen las tareas de negación del uso del mar, control de áreas marítimas y proyección de poder sobre tierra. El PEM 2040 introduce el paradigma complementario del “combate por el mar”, por el cual el propio espacio oceánico pasa a ser el objeto central de la disputa estratégica y no solamente su escenario, en razón de la creciente competencia internacional por recursos energéticos, minerales estratégicos, rutas marítimas e infraestructuras críticas asociadas al mar (Brasil, 2025a).

Bolivia, cuyas producciones convergen hacia Brasil antes de ser embarcadas rumbo a África y Europa (Ramos, 2024). Según la UNODC (2023), los crímenes marítimos son cada vez más sofisticados, con grupos que aprovechan la débil gobernanza marítima en alta mar. En marzo de 2025, autoridades portuguesas, españolas, estadounidenses y británicas interceptaron a 500 millas náuticas de las Azores un narcosubmarino proveniente de Brasil con aproximadamente siete toneladas de cocaína a bordo (Euronews, 2025).

## 7.2 La Coordinación del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS) y la inteligencia marítima como respuesta estratégica

La CAMAS, que coordina las acciones de Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, ha demostrado ser un instrumento eficaz para el intercambio de información y la represión de delitos transnacionales. Según datos del Centro de Fusión de la Información Marítima para Latinoamérica (IFC-Perú)<sup>4</sup> sobre el Área Marítima del Atlántico Sur (AMAS) analizados por Ramos (2024), entre 2019 y 2023 la incidencia de pesca ilegal no declarada cayó de 121 a 70 ocurrencias, los casos de piratería y robo a mano armada bajaron de 8 a 2, y los casos de inmigración irregular casi desaparecieron en dicha área. La Declaración de Río de Janeiro de la IX Reunión Ministerial de ZOPACAS (2026) destacó a AMAS como referencia clave para el monitoreo de las líneas marítimas de comunicación y para el fortalecimiento de la conciencia situacional marítima (Brasil, 2026).

La CAMAS, que coordina las acciones de Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, ha demostrado ser un instrumento eficaz para el intercambio de información y la represión de delitos transnacionales.

## 8 CONSIDERACIONES FINALES

La mirada brasileña del Atlántico sur se caracteriza por una comprensión integral y multi-dimensional del espacio oceánico como recurso estratégico, espacio de soberanía y arena de diplomacia. El concepto de la Amazonia Azul sintetiza esta visión al articular las dimensiones económica, medioambiental, científica y de defensa en torno a la identidad de una nación marítima.

Brasil busca reconciliar dos impulsos estratégicos fundamentales: la construcción de un orden regional pacífico y cooperativo, mediante ZOPACAS y la diplomacia naval, y el desarrollo de capacidades de disuasión militar creíbles, mediante PROSUB, SisGAAz y el PFCT. Estos impulsos son complementarios, pues la diplomacia es más eficaz cuando está respaldada por el poder militar. El creciente interés de las potencias extrarregionales en el Atlántico sur exige que Brasil acelere su modernización naval y fortalezca los mecanismos de cooperación regional en un contexto de creciente competencia estratégica.

El éxito de esta visión depende, en última instancia, de la capacidad del Estado brasileño para mantener compromisos a largo plazo con programas estratégicos complejos, superando las restricciones presupuestarias y oscilaciones políticas que históricamente han comprometido la continuidad de las políticas de defensa. La Amazonia Azul es, en este sentido, no solo un concepto geopolítico, sino un proyecto de nación que requiere persistencia, recursos y determinación estratégica. ■

4 El Centro de Fusión de la Información Marítima para Latinoamérica (IFC-Perú) es una iniciativa de la Marina de Guerra del Perú (operada por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas) creada para la recolección, el análisis y el intercambio de datos sobre seguridad marítima y la represión de actos ilícitos en la región.

## REFERENCIAS

- ABDENUR, Adriana Erthal; MARCONDES DE SOUZA NETO, Danilo. "China en el Atlántico sur". *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, n.º 102 y n.º 103, 2013. Disponible en: <https://recyt.fecyt.es/index.php/cidob/article/view/107070>. Último acceso: 13 de mayo de 2026.
- AGÊNCIA MARINHA DE NOTÍCIAS. "A nova fronteira do petróleo: o que está em jogo na Margem Equatorial brasileira". Brasília: *Armada de Brasil*, febrero de 2026a. Disponible en: <https://www.agencia.marinha.mil.br/defesa-naval/nova-fronteira-do-petroleo-o-que-esta-em-jogo-na-margem-equatorial-brasileira>. Último acceso: 6 mayo de 2026.
- AGÊNCIA MARINHA DE NOTÍCIAS. "Conexão Brasil-África: saiba como a Marinha contribui para o desenvolvimento do Atlântico Sul". Brasília: *Armada de Brasil*, 2024. Disponible en: <https://www.agencia.marinha.mil.br/defesa-naval/conexao-brasil-africa-saiba-como-marinha-contribui-para-o-desenvolvimento-do-atlantico>. Último acceso: 6 de mayo de 2026.
- AGÊNCIA MARINHA DE NOTÍCIAS. "Fragata 'Tamandaré' é incorporada à Esquadra e reforça capacidade de defesa marítima do Brasil". Brasília: *Armada de Brasil*, 24 abril de 2026b. Disponible en: <https://www.agencia.marinha.mil.br/defesa-naval/fragata-tamandare-e-incorporada-esquadra-e-reforca-capacidade-de-defesa-maritima-do>. Último acceso: 6 de mayo de 2026.
- ANDRADE, I. de Q.; SILVA, P. C. G.; ROCHA, W. S. "Sistema de gerenciamento da Amazônia Azul: soberania, vigilância e defesa das águas jurisdicionais brasileiras". Brasília: *Ipea*, 2019. Disponible en: <https://repositorio.ipea.gov.br/items/eb067104-e34a-4306-9c74-9cc0147e35af>. Último acceso: 5 de mayo de 2026.
- BRASIL. Armada de Brasil. "Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)". Brasília: *Armada de Brasil*, 2025a. Disponible en: <https://www.marinha.mil.br/publicacoes/pem2040>. Último acceso: 5 de mayo de 2026.
- BRASIL. Ministerio de Defensa. "Zona de Paz e Cooperación do Atlântico Sul (ZOPACAS)". Brasília: *Ministerio de Defensa*, 2023a. Disponible en: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/relacoes-internacionais/foruns-internacionais-1/zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul-zopacas>. Último acceso: 5 de mayo de 2026.
- BRASIL. Ministerio de Relaciones Exteriores. "Declaração do Rio de Janeiro: IX Reunião Ministerial da ZOPACAS". Brasília: *Ministerio de Relaciones Exteriores*, 9 de abril de 2026. Disponible en: [https://www.gov.br/mre/pt-br/canal\\_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/declaracao-do-rio-de-janeiro-9-de-abril-de-206](https://www.gov.br/mre/pt-br/canal_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/declaracao-do-rio-de-janeiro-9-de-abril-de-206). Último acceso: 5 de mayo de 2026.
- BRASIL. Ministerio de Relaciones Exteriores. "ZOPACAS: histórico". Brasília: *Ministerio de Relaciones Exteriores*, 2023b. Disponible en: <https://www.gov.br/mre/pt-br/zopacas/zopacas-historia>. Último acceso: 5 de mayo de 2026.
- BRASIL. Presidencia de la República. "Decreto n.º 12.725, de 19 de novembro de 2025. Aprova a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa Nacional". Brasília: *Presidencia de la República*, 2025b. Disponible en: <https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2025/11/governo-do-brasil-aprova-nova-politica-e-estrategia-de-defesa-nacional>. Último acceso: 5 de mayo de 2026.
- ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA. Casa Blanca. "National Security Strategy of the United States of America". Washington, D. C., noviembre de 2025. Disponible en: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2025/12/2025-National-Security-Strategy.pdf>. Último acceso: 6 de mayo de 2026.
- EURONEWS. "PJ divulga imagens do submarino interceptado com quase sete toneladas de cocaína ao largo dos Açores". Lisboa: *Euronews Portugal*, 25 de marzo de 2025. Disponible en: <https://pt.euronews.com/my-europe/2025/03/25/pj-intercepta-submarino-carregado-de-cocaína-ao-largo-dos-azores>. Último acceso: 6 de mayo de 2026.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU). Asamblea General. "Resolución 41/11: Zona de Paz e Cooperación do Atlântico Sul". Nueva York: *ONU*, 27 de octubre de 1986. Disponible en: <https://www.gov.br/mre/pt-br/zopacas/zopacas-historia>. Último acceso: 5 de mayo de 2026.
- PESCE, Eduardo Italo. "Atlântico Sul: aumento da presença naval norte-americana?". Rio de Janeiro: *Revista Marítima Brasileira*, v. 128, n.º 07/09, p. 98-103, julio/septiembre 2008.
- PODER360. "Marinha pede R\$ 1 bi para evitar atraso no submarino de propulsão nuclear". [S. l.]: *Poder360*, 14 de marzo de 2026. Disponible en: <https://www.poder360.com.br/poder-brasil/marinha-pede-r-1-bi-para-evitar-atraso-no-submarino-de-propulsao-nuclear/>. Último acceso: 6 de mayo de 2026.
- RAMOS, Felipe José Macieira. "A contribuição da inteligência marítima para a proteção e prevenção dos ilícitos transnacionais na área marítima do Atlântico Sul, 2024. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia)". Rio de Janeiro: *Escola Superior de Guerra*, 2024. Disponible en: <https://repositorio.esg.br/bitstream/123456789/2031/1/CAEPE.31%202024%20TCC%20VF%20assinado.pdf>. Último acceso: 5 de mayo de 2026.
- REVISTA SOCIEDADE MILITAR. "Foram 47 anos e mais de R\$ 40 bilhões investidos no submarino nuclear do Brasil, mas ele ainda não ficou pronto: afinal, por que só deve chegar em 2037?" [S. l.]: *Revista Sociedade Militar*, 3 de abril de 2026. Disponible en: <https://www.sociedademilitar.com.br/2026/04/submarino-nuclear-brasil-2037-atraso-investimento-fplv.html>. Último acceso: 6 de mayo de 2026.
- UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME (UNODC). "World Drug Report 2023". Viena: *Naciones Unidas*, 2023. Disponible en: <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/world-drug-report-2023.html>. Último acceso: 6 de mayo de 2026.
- VIDIGAL, Armando Amorim et al. "Amazônia Azul: o mar que nos pertence". Rio de Janeiro: *Record*, 2006.

# GLORIA A LOS 74 TRIPULANTES DEL RASTREADOR ARA *FOURNIER*

---

Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza

IMAGEN PUESTA EN VALOR CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL



## “Gloria a los bravos marinos, hijos titanes del mar”

**E**l hundimiento del rastreador ARA *Fournier* (M-5) de la Armada Argentina, ocurrido el 22 de septiembre de 1949 en el estrecho de Magallanes, fue la mayor tragedia naval argentina en tiempos de paz, con la pérdida de la totalidad de sus tripulantes. Naufragó en un temporal con bajas temperaturas y visibilidad cerrada por nieve en cercanías de Punta Cono, canal Magdalena, en el estrecho de Magallanes.

Son hechos tristemente ocurridos, como fue el de los 44 tripulantes del submarino ARA *San Juan* o el de los 36 tripulantes del aviso ARA *Guaraní*, por nombrar los más destacados.

Pertenezco a la promoción XVI del Liceo Naval y tengo dos compañeros: el contador Rodolfo Moutin, hijo del guardiamarina del mismo nombre, y el Capitán de Navío Ingeniero Jorge Mercado, hijo del Cabo Primero de Mar Faustino Mercado. Además, en la promoción XV está el Sr. Jorge Luis Lestani, hijo del segundo comandante del buque. Todos perdieron a sus padres en el hundimiento. Además, los cadetes de las primeras promociones del Liceo Naval rindieron honores a los restos de los marinos recuperados del mar.

En cuanto a mí, soy Capitán de Ultramar y, como perito naval, me ha tocado estudiar accidentes y hundimientos, muchos de ellos en la Patagonia. Por esta razón, sé cuán difícil es llegar a una conclusión cierta de un accidente con pocos elementos de juicio y habiendo pasado 77 años del hecho, de modo que el solo objeto de esta narración es recordar a esos héroes del *Fournier*.

Lo único que me he permitido es plantear una duda que, lamentablemente, nunca tendrá respuesta: ¿por qué navegó el regreso de Río Gallegos a Ushuaia por el estrecho de Magallanes, cuando las condiciones no eran las adecuadas?

### El barco

En 1936 se ordena la construcción de nueve buques rastreadores, todos gemelos, en los astilleros de la Marina de Guerra y de la industria naval privada.

Los rastreadores eran buques para servicios marítimos y fluviales, básicamente para minado y antiminado, que operan en áreas de acceso portuario. Se llamó a la serie “Bouchard”, por ser este el primer buque construido. Los datos de esos buques eran 59 m de eslora (largo); 7,30 m de manga (ancho); 3,5 m de puntal (medida vertical de la parte superior de la quilla hasta la línea de cubierta principal, tomada en el centro del barco); 3,5 m de calado medio (es la medida promedio entre la quilla y la línea de flotación); y un tonelaje de 554 t.

Máquinas: dos motores diésel de 1000 HP cada uno, con una velocidad máxima de 16 nudos. Armamento: dos cañones de 100 mm, dos ametralladoras de 20 mm y dos ametralladoras de 7,65 mm. Equipo para rastreo y minado (desconozco si en el diseño original existían esos cañones o fue una decisión de la Armada instalarlos).

Daniel Molina Carranza es Capitán de Ultramar y de Pesca e inició su carrera en la Armada Argentina, de la cual se retiró con apenas 30 años para dedicarse a la actividad comercial marítima, que continúa desempeñando. Ha escrito artículos sobre seguridad en la pesca y varios libros –algunos de cuentos– sobre esa misma temática, que han sido muy bien recibidos en el ámbito pesquero y naval.

Los buques estaban equipados para alojar setenta tripulantes. El rastreador ARA *Fournier* fue botado el 5 de agosto de 1939 por los astilleros Sánchez y Cía. de San Fernando, provincia de Buenos Aires, e incorporado a la Armada en octubre de 1940 como parte de la escuadrilla de rastreo y minado de la Base Naval de Puerto Belgrano (BNPB).

En 1942 se lo envió a la Antártida para asistir a la campaña antártica de verano. Pronto regresaría al continente blanco para asistir a la estación polar Orcadas.

En 1943 se lo designa buque de estación en Ushuaia y en 1945 regresa a Puerto Belgrano. En 1946, mientras se encontraba en Ushuaia, rescata al remolcador *Orco* en medio de un temporal y lo lleva a la BNPB. Ese mismo año rescata al velero chileno *Cóndor*.

En 1948 se designa comandante al Capitán de Corbeta Suárez de La Madrid, quien no pudo ejercer el comando porque, cuando viajaba para asumir, fallece por una intoxicación con bivalvos en el sur. Por este motivo, asume en su lugar el Capitán de Corbeta Armando Llambí hasta que en 1949 se designa a quien sería su último comandante, el Capitán de Corbeta Julio Negri.

## La tripulación

En Ensenada, provincia de Buenos Aires, el recién recibido Guardiamarina Rodolfo Moutin había conocido a su primera y única novia, María Eugenia Pérez Miralles, en el Club Náutico La Plata. Rodolfo se recibe, pasa por la Flota de Mar y en su tercer año como oficial lo destinan a la escuadrilla de minado en Puerto Belgrano. Por este motivo, con María Eugenia deciden casarse para estar juntos ante la posibilidad de tener un hogar en la base.

El Cabo Primero Mercado, sanjuanino de nacimiento, cursó la Escuela de Mecánica como telemetrista (Suboficial especializado en operación, seguimiento y mantenimiento de equipos de radar y sistemas de telemetría para la detección y medición de distancias: telemetría). Conoció a su novia Isabel Delia Conly en Punta Alta, ciudad cercana a la Base Naval de Puerto Belgrano, donde se estaba especializando, y fue otro de los que habían decidido casarse jóvenes.

En cambio, el Teniente de Fragata Luis Humberto Lescani, que en 1946 se había embarcado como oficial instructor del crucero ARA *La Argentina*, ya se había casado con Vedia de Leonardis al regreso de su vuelta al mundo y tenían un varón de dos años y una niña de meses.

Estos son los pocos casos que averigüé, pero seguramente en una tripulación tan joven debería haber muchos casos de familias en formación.

El Guardiamarina Lamas, que era soltero, había llegado con el Capitán Llambí al buque *Fournier* de la escuadrilla, que estaba en reparaciones en el dique de Puerto Belgrano.

Luego se incorporaron los guardiamarinas Moutin y su compañero de promoción Oscar Ángel Bouza. El Teniente Valente, perteneciente a la dotación anterior, continuaría con su cargo de jefe de navegación.

*Nota: El siguiente listado de la tripulación se corresponde con la que estaba a bordo en el momento del hundimiento.*

El 12 de marzo de 1949 se hacía cargo del buque el Capitán de Corbeta Negri al recibir el comando de su compañero de promoción Llambí.

Al observar que el submarino no se movía, el *Fournier* aplicó toda máquina y, en lugar de garrear, se acostó sobre esa banda en una peligrosa escorada. Afortunadamente, el cabo se cortó y el barco se trasladó a la otra banda demasiado lentamente. Esta era una advertencia de la estabilidad del barco en una situación exigida (relatado por Bouzas a Moutin).

Teniente de Fragata Luis Humberto Lestani, segundo comandante.  
Guardiamarina Moutin, jefe de máquinas.  
Guardiamarina Lamas, jefe de navegación.

Completaban la dotación el Suboficial de Primera Castro, los Suboficiales de Segunda Chávez, Díaz, Marano, Ortiz y Rodríguez, y el enfermero Suboficial Segundo Bacci.

Cabos Principales Campofreda, Luca y Carbone.

Cabos de Primera Capdevila, Mercado, Rivero, Bloch, Monti, Rocco, Yoller, Altamirano y Roca.

Cabos Segundos Ricci, Lofiego, Ferreyra, Tejada, Marcos, Robles, Koch, Estrunia, Osore y Rodríguez.

Marineros de Primera Belcky, Gastau, Palacio, Romero, Villareal Rodríguez, Chanampa, Coria, Medina, Gatti, Gonzales, Panno, Quiroz, Gómez, Buló, Urquiza, Barrera, Saracchi, Barraza, Carballiada, Peranalta y Pérez.

Marineros de Segunda La Cattiva, Mendoza, Arce, Batista, Gallea, Lucena, Romero, Dezulovich, Hillar, Scopetta, Galeano, Tejada, Cañete, Benítez, Pelozo, González, Silva y Bertolla.

Conscripto Clase 1927 Bornsztajn y Conscripto Clase 1928 Torres.

Pasajeros civiles invitados: doctor Raúl Wernicke y su hijo Julio.

## Mala señal

Finalizada la reparación en el dique de Puerto Belgrano, el primer destino que debió cubrir el *Fournier* con la nueva tripulación fue la Base de Mar del Plata. Mientras estaba de guardia el 5 de abril, el buque recibió un pedido de remolque de un submarino que había varado en un banco de arena.

Al llegar al lugar, cruzó al submarino un cabo de seis pulgadas como remolque y comenzó a tirar. Al observar que el submarino no se movía, el *Fournier* aplicó toda máquina y, en lugar de garrear, se acostó sobre esa banda en una peligrosa escorada. Afortunadamente, el cabo se cortó y el barco se trasladó a la otra banda demasiado lentamente. Esta era una advertencia de la estabilidad del barco en una situación exigida (relatado por Bouzas a Moutin).

A raíz de esto, la Armada ordenó hacer una prueba de estabilidad sobre uno de los barcos gemelos del *Fournier* con resultado positivo, lo cual tranquilizó a la tripulación. El barco estaba construido según planos alemanes, pero es sabido que un cambio de motor, de un cañón o un ordenamiento inadecuado de cargas puede modificar las condiciones de estabilidad.

Coincidentemente o no, el guardiamarina Bouzas solicitó su baja de la institución, pese a que se le ofreció un cambio de barco. Eso disminuía aún más la dotación de oficiales y no era una buena noticia para el barco.

## Los hechos

De regreso a Puerto Belgrano, el buque se envió dos meses a cubrir la estación en la base de Ushuaia a órdenes del Comando Sur, para lo cual recibió a un radarista, para poder navegar los canales en modo nocturno, y a un Teniente Contador de apellido Álvarez, para el manejo de suministros.

El comandante viajó a Buenos Aires a la Dirección de Personal para pedir más tripulantes, especialmente oficiales. Regresó con la promesa de que se le enviarían siete tripulantes más, pero cuando estuvieran en Ushuaia; por lo menos regresó con un radarista más.

La Armada ordenó hacer una prueba de estabilidad sobre uno de los barcos gemelos del *Fournier* con resultado positivo, lo cual tranquilizó a la tripulación.

Antes de zarpar para Ushuaia, se le presenta al Guardiamarina Moutin, ya jefe de máquinas del buque, el Marinero de Primera Electricista José Aristir Juan, repuesto de una bronquitis.

Moutin lo mira con preocupación y le dice:

—¿Tiene el alta médica?

—Negativo, señor, pero ya me siento bien y no quería perder el viaje.

—¿Quiere decir que no ha pasado por el control médico?

—No, señor.

—Pero ¿usted se piensa que yo lo voy a embarcar para Ushuaia con el riesgo de que la baja temperatura le provoque una pulmonía? Se desembarca de inmediato hasta que esté en condiciones de embarcar.

Moutin le acababa de salvar la vida.

El Teniente Álvarez, recién embarcado, se presenta al segundo comandante para informarle de la dotación:

—¿Cuántos hombres tenemos? —pregunta Lestani.

—Somos ochenta, señor, con la gente en traslado.

Faltaba el Suboficial de Mar Chávez, que había pasado a situación de retiro. Estaba en condiciones de pedir licencia y esperar el cumplimiento de su retiro en su casa, pero Chávez no quiso saber nada, quería hacer esa última navegación con los compañeros.

El 8 de agosto le celebraron el cumpleaños 28 al Segundo Comandante Lestani y el comandante le permitió pasar el último día antes de zarpar con su esposa e hijos en el hotel de Puerto Belgrano.

El buque zarpó de la base naval el 10 de agosto con fecha prevista de arribo a Ushuaia el 25 de agosto. Los dos civiles (los Wernicke, padre e hijo), suegro y cuñado del Comandante, respectivamente, viajarían vía aérea a Río Gallegos y se embarcarían en ese destino, cuando el rastreador en función de buque de estación pasara por ese puerto.

El jefe de navegación Valente trazó la derrota a Ushuaia por el Atlántico: bahía San Blas, península Valdés, golfo San Jorge, cabo Vírgenes, dejando por estribor Río Grande, el estrecho de Le Maire y el cabo Buen Suceso, donde fondearon después de más de diez días de navegación.

Ahí se encontraron con el rastreador gemelo ARA *Robinson*, bajo el comando del Capitán Francisco Manrique, quien les obsequió algunos abrigos de pieles para soportar el frío del puente de navegación en los canales.

Al otro día llegaban a Ushuaia a relevar al rastreador ARA *Py*, donde fueron agasajados por su dotación y su comandante, Capitán Sampietro, quien planificaba regresar a Puerto Belgrano lo antes posible.

La navegación del *Fournier* desde Puerto Belgrano a Ushuaia fue realmente normal y agradable.

Una vez que el buque llega a Ushuaia, el Teniente Contador Álvarez recibe orden de traslado, por lo cual se hace cargo de la función el Guardiamarina Lamas. Álvarez no consigue avión para volar al norte y se queda a bordo esperando la oportunidad de volar a Puerto Belgrano.

A partir de ahí le encomendaron al *Fournier* los patrullajes por el canal Beagle desde bahía Lapataia hasta el este del canal, recorriendo Remolinos, Almanza, Harberton e isla Picton, lo que cumplió sobradamente.

El jefe de navegación Valente trazó la derrota a Ushuaia por el Atlántico: bahía San Blas, península Valdés, golfo San Jorge, cabo Vírgenes, dejando por estribor Río Grande, el estrecho de Le Maire y el cabo Buen Suceso, donde fondearon después de más de diez días de navegación.

En Ushuaia, el Teniente Álvarez y el Guardiamarina Moutin fueron informados, por sendos telegramas, de sus futuras paternidades. El Cabo Primero Mercado, al zarpar, ya era consciente de la misma situación. Tantos hijos en camino fueron una buena excusa para organizar una fiesta a bordo. Álvarez había embarcado unas cajas de champaña para eventos de este tipo y, en general, toda la tripulación disfrutaba cuando amarraban a muelle gracias a la cálida hospitalidad lugareña.

En esos días recibieron la orden del Comandante de Zona Sur de acompañar en la navegación por el canal Beagle al buque de pasajeros italiano *Giovanna C.* Según el relato del Capitán del crucero, Luciano Guidetti, fue todo muy emocionante porque muchos de los pasajeros viajaban en condición de inmigrantes a la isla: eran 532 entre hombres, mujeres y niños.

Ante la falta de un muelle adecuado para poder operar la gran nave de pasajeros, el rastreador se hizo cargo del traslado de esta gente de la motonave al puerto de Ushuaia.

Ocurre una nueva baja. Por cometer una falta disciplinaria grave, desembarcan al Cabo Segundo Furriel Reboyas y queda a bordo bajo arresto, pero con servicio, el Cabo Rodríguez.

Otro juego del destino fue el fuerte estado gripal del camarero Cabo Segundo Jiménez, a quien se lo interna en el Hospital Naval de Ushuaia, y llovido sobre mojado, sufre una severa descompostura el jefe de navegación Teniente Valente, debida probablemente a una apendicitis.

Ante el recuerdo de una operación fallida en ese hospital años atrás, que se había llevado la vida del joven oficial Davison, el comandante de zona ordenó trasladar al Teniente Valente a Buenos Aires en un avión hospital para que lo operen ahí.

Asume como jefe de navegación el Guardiamarina Lamas. Ese mismo día se desembarca el Cabo de Mar Olivera y la tripulación queda reducida a setenta y cinco hombres.

El 16 de septiembre se le ordena zarpar y navegar a Río Gallegos por la ruta del estrecho de Magallanes, es decir, canal Beagle al oeste y luego el canal Ballenero.

Del canal Ballenero al Cockburn son unas veintiocho millas. Se navega por la bahía Desolada, caracterizada por los fuertes vientos del Pacífico, hasta entrar al canal Cockburn, que son unas cuarenta millas hasta el canal Magdalena, ya protegido del viento del Pacífico.

El comandante les relataba en el puente a los oficiales que todo eso era territorio de los indios canoeros kawésqar, pero que era visitado frecuentemente por los indígenas yámanas, quienes lo utilizaban para llegar hasta las islas Capitán Aracena, Skyring y otras cercanas, donde obtenían pirita de hierro para mantener encendidos los fuegos de sus canoas.

Pasaron frente a Punta Arenas y luego al faro Punta Delgada y, al tercer día de navegación, llegaron a Punta Loyola a fin de esperar marea favorable para entrar a la ría de Puerto Gallegos.

Dado que por el calado y la estructura el rastreador no estaba capacitado para varar, fondearían frente a Gallegos en el denominado fondeadero del pueblo, donde recibirían los suministros de combustible, agua y víveres mediante el uso de las chatas del puerto y de la empresa Swift. La tripulación iría bajando a tierra para comunicarse telefónicamente con sus familiares y estirar un poco las piernas.

El día 15 de septiembre de 1949, dos pasajeros habían llegado de Buenos Aires en el avión naval para embarcar en el rastreador: eran el doctor Wernicke y su hijo Julio, suegro y cuñado, respectivamente, del Capitán Negri.

El 16 de septiembre se le ordena zarpar y navegar a Río Gallegos por la ruta del estrecho de Magallanes, es decir, canal Beagle al oeste y luego el canal Ballenero. Del canal Ballenero al Cockburn son unas 28 millas. Se navega por la bahía Desolada, caracterizada por los fuertes vientos del Pacífico, hasta entrar al canal Cockburn, que son unas cuarenta millas hasta el canal Magdalena, ya protegido del viento del Pacífico.

El doctor Wernicke aprovechó para visitar al director del Hospital Central, el doctor Curci, dado que el mismo había sido su alumno en la universidad. Ante la inminencia de la zarpada, debió declinar una invitación a cenar en la casa del mencionado médico.

La zarpada de Río Gallegos rumbo a Ushuaia quedó determinada para las 04:00 del 21 de septiembre. Horas antes, el Marinero Primero Maquinista Bautista Baima sufre un cólico hepático. Ante la gravedad de la situación, el comandante solicita una ambulancia a la prefectura y, tras el desembarque del marinero, lo traslada al hospital regional en la lancha. Esto provocó que en las primeras listas de desaparecidos figurara Baima.

Al momento de la zarpada, el informe meteorológico era negativo, con fuertes vientos y baja visibilidad por nevadas en cabo Froward, el punto más austral del continente en el área magallánica. Era justo donde ellos aparentemente habían trazado la derrota. El barómetro caía fuertemente y el cielo gris plomizo hacía prever muy mal tiempo.

El patrullero *Lautaro*, ex USS ATA 122, de bandera chilena, fondeado en resguardo en Punta Loyola, los vio pasar y le pareció muy raro que se largaran con ese tiempo y pronóstico; cualquiera fuera su ruta, existía aviso de temporal. El comandante del patrullero era el Capitán de Corbeta Víctor Wilson de la Armada chilena.

### La última navegación del *Fournier* el 21 de septiembre de 1949

A partir de este momento, todo lo que sabemos es por estimaciones, quizás equivocadas. De ser así, pido disculpas por lo precario de la información.

El hecho real es que eligieron navegar el camino más peligroso de noche, en lugar de navegar por el Atlántico. El temporal era del noroeste. Todo indicaba la conveniencia de la otra ruta, porque podrían haberse protegido en algún fondeadero antes de cruzar el Le Maire, único peligro importante al navegar por ese rumbo.

Pero, por razones que desconocemos, eligieron navegar por el estrecho de Magallanes y la salida sur. La navegación por Magallanes equivale a 310 millas náuticas, apenas algunas millas menos que por el Atlántico, pero con mucha más dificultad. La navegación por el Atlántico lleva dos días y por los canales, nunca menos de tres días. Hoy el ferry chileno demora cuatro días y catorce horas y los transatlánticos lo hacen en cuatro días.

A las 16:25 horas, ya navegando con rumbo oeste por el estrecho, a través de contacto radial pasan posición al faro de Punta Delgada de la Armada chilena y comunican su ingreso al estrecho de Magallanes. Es probable que hayan escuchado el informe meteorológico por parte del faro; imposible saberlo. Es probable también que se hayan quedado sin equipo de radio, porque las autoridades chilenas informaron el cruce de un barco no identificado por segunda angostura cerca de la medianoche. También es probable que hayan pasado por Punta Arenas e Isla Magdalena sin informar.

Todo indica que llegaron al cabo Froward el 22 de septiembre a las 04:30 de la mañana, donde recibieron la fuerza del temporal del noroeste, que se encajona en ese lugar por el acceso hacia el norte del océano Pacífico. Esto suele producir el hundimiento por vuelta campana o por la colisión con alguna piedra no indicada en la carta o por la suma de ambos factores.

Durante la navegación nocturna del estrecho de Magallanes, se debe tener precaución con los chubascos de agua o nieve que producen cerrazones que impiden ver los faros y la costa; asimismo, las corrientes marítimas se ven agudizadas por los efectos del viento. El cabo

Al momento de la zarpada, el informe meteorológico era negativo, con fuertes vientos y baja visibilidad por nevadas en cabo Froward, el punto más austral del continente en el área magallánica.

Froward, con viento del noroeste y corriente hacia el sur, puede sacar de rumbo a un barco chico de poca potencia y tirarlo sobre la isla Dawson o el canal Gabriel.

El horario del hundimiento se obtiene de los cuerpos que se recuperaron, dado que los relojes analizados estaban detenidos en esa hora. El hundimiento se debe de haber producido cerca de Punta Cono, en la entrada del canal Gabriel, en vista de que se recogieron dos cuerpos, uno en el canal Cascada y otro en la playa del canal Zigzag. Todo indica que, en uno de los casos, dado el tiempo transcurrido, el cuerpo flotó y así llegó a la orilla; esto quiere decir que el barco se debe de haber hundido más al sur que la derrota trazada.

## El operativo de búsqueda

En la Base Naval de Ushuaia se desconocía que el *Fournier* había zarpado el 21 de septiembre de Gallegos y la única información de sus movimientos era una fecha de arribo estimada a Ushuaia: el 23 de septiembre. Tal es así que el 22, de la gobernación de Ushuaia, le enviaron un despacho para traslado de víveres desde Río Gallegos, pensando que aún estaba en puerto. Obviamente, el *Fournier* nunca contestó el radio.

Es decir, se desconocían la fecha de zarpada de Río Gallegos y la derrota de navegación elegida para llegar a Ushuaia. Coincidentemente, el Capitán de Navío Pedro Cases le tomaba el puesto de gobernador marítimo y comandante de la Zona Sur al Capitán de Navío Manlio Buldrini.

Aún estaba el comando anterior en servicio cuando detectaron la falta de comunicación con el barco. El Teniente de Navío Revuelto, jefe de servicio, recibe del Guardiamarina Astiz, jefe de comunicaciones, la información de la falta de contacto con el buque. Ya era el día 23.

El Capitán Buldrini recibe al Capitán Cases, que viene a tomar el cargo, y le informa la novedad. Este último sugiere enviar aviones navales sobre la derrota estimada. Pero todo esto se hace sobre el Atlántico, porque nadie sabía que el *Fournier* había navegado por el estrecho de Magallanes. Se solicita información a la Prefectura de Río Gallegos, que comunica la fecha y hora de zarpada, pero informa que desconocía la ruta.

Ya en Punta Cono, el 23 de septiembre, los escasos habitantes de la isla habían recogido un par de cadáveres y una embarcación vacía, pero no tenían cómo avisar a Punta Arenas. Hicieron señales izando la bandera chilena al revés, pero los buques de búsqueda argentinos no las entendieron.

El día 24, el Capitán de Navío Cases, ya muy preocupado por el destino de su barco, queda a cargo de la gobernación y procede a informar a Puerto Belgrano lo sucedido. El comandante de operaciones navales, Contraalmirante Sciurano, ordena un operativo de búsqueda y, ante la duda de la derrota seguida por el *Fournier*, el día 25 de septiembre envía un mensaje a Punta Arenas al comandante chileno de la tercera región, quien le responde que el rastreador había pasado por Punta Delgada Chile, pero no había dado más posición.



El Cabo Froward, con viento del noroeste y corriente hacia el sur, puede sacar de rumbo a un barco chico de poca potencia y tirarlo sobre la isla Dawson o el canal Gabriel.

Al enterarse el Capitán Dourquet, comandante del transporte *Pampa*, de la desaparición del *Fournier*, informa que en Río Gallegos habían estado fondeados junto a él y su comandante le había dicho que regresaría por la ruta del estrecho de Magallanes. Lamentablemente, los días corrían y recién ahí se dieron cuenta de que la búsqueda estaba mal dirigida.

Ante esa información, la Armada deja dos destructores patrullando entre la boca del estrecho y coordina con la Armada Chilena un operativo de búsqueda en aguas del Magallanes. El 27 se trasladan los avisos ARA *Sanavirón*, ARA *Querandí* y ARA *San Julián*, y el buque oceanográfico ARA *Bahía Blanca*. Chile incorpora el patrullero *Lautaro* y la barcaza *Aspirante Icaza*. Con dos aviones de la fuerza chilena, comienzan la búsqueda por el aire.

Si bien la Fuerza Aérea Argentina había provisto cuatro aeronaves DC4 para la búsqueda, debieron permanecer en Punta Arenas porque el comandante de la tercera área chilena impidió el sobrevuelo de los canales. Para compensar, incorporó dos aeronaves militares y un avión de LAN Chile.

Después, Argentina incorporó el rastreador ARA *Spiro* y la fragata ARA *Santísima Trinidad* a la flota de búsqueda. El 3 de octubre se descubrieron restos del buque accidentado y en total ocho cadáveres en las costas de las islas del canal Gabriel, Cascada y Zigzag.

El 6 de octubre se dio por perdido el buque ante la imposibilidad de que hubiera sobrevivientes. Los buques que intervinieron en la búsqueda lanzaron ofrendas florales en formación de frente al mar y en Punta Arenas, donde habían trasladado los cadáveres recuperados, las máximas autoridades chilenas de las tres fuerzas y políticas, junto a la dotación de argentinos, rindieron una ceremonia fúnebre a los caídos, con discursos de profundo dolor.

El 6 de octubre se dio por perdido el buque ante la imposibilidad de que hubiera sobrevivientes. Los buques que intervinieron en la búsqueda lanzaron ofrendas florales en formación de frente al mar y en Punta Arenas...

## Honras fúnebres y ceremonias

El 10 de octubre, el comandante de la fragata *Heroína*, Capitán Peterson, recibió la orden de trasladar los cuerpos rescatados desde Punta Arenas a Buenos Aires para recibir honras fúnebres por todos los desaparecidos por parte de las autoridades nacionales.

La orden era clara: debía entrar a Puerto Madero el día viernes y en el camino sería escoltado por los torpederos ARA *Buenos Aires* y ARA *Misiones*. Luego, en el Río de la Plata, lo esperarían los rastreadores ARA *Bouchard*, ARA *Seaver* y ARA *Parker*. Los ocho féretros cubiertos por la bandera argentina fueron embarcados en Punta Arenas ante una emocionante despedida de autoridades y el pueblo. Habían permanecido en el pabellón castrense del cementerio.

Los cuerpos eran del Capitán Negri, el Teniente Lestani, los Suboficiales Chávez y Rodríguez, el Cabo Principal Luca y los Marineros Buló, Galeano y Lucena.

En Buenos Aires estaba la fragata escuela española *Sebastián Elcano*, que había llegado para la celebración del Día de la Raza.

El viernes 14 de octubre llegó la fragata *Heroína* a Río Santiago, donde se preparó para la entrada al puerto de Buenos Aires y se cambiaron los ataúdes por unos de mayor presencia. Dicha maniobra se hizo en la Escuela Naval mientras la fragata esperaba en el fondeadero de La Plata.

La *Heroína* y la *Trinidad* entraron al puerto de Buenos Aires a las 16:00 horas, más tarde lo hicieron los buques escolta. La *Sebastián Elcano* demoró la zarpada para poder estar presente en todas las ceremonias. Todas las naves llevaban sus banderas izadas a media driza.

Las bandas de música de la Armada Argentina y la española tocaron música acorde y, en el palco, el Presidente de la Nación y sus ministros rindieron honores al desembarco de los ataúdes. El único orador fue el Ministro de Marina Almirante García, quien destacó las virtudes de la tripulación y el acto heroico del cumplimiento del deber.

Luego se trasladó el cortejo por las avenidas de Buenos Aires hasta la Escuela de Mecánica de la Armada. A su paso, la gente tiraba flores desde los balcones de las casas.

Al llegar a la Escuela de Mecánica, el Presidente Perón y su señora, acompañados por los ministros, los estaban esperando. En la escuela se había armado la capilla ardiente con los ataúdes, un salvavidas del barco y banderas argentinas.

El director de la Escuela de Mecánica era el Almirante Guillermo Brown, quien aguardaba formado con los profesores y la planta mayor de la Escuela. Cadetes de la Escuela Naval Militar rendían honores en guardia de a dos junto a los ataúdes.

Al otro día fueron trasladados al Panteón Naval del cementerio de La Chacarita, donde los esperaban una dotación del Liceo Naval Almirante Brown, una dotación del buque español *Sebastián Elcano*, una dotación de la Escuela Naval Militar, una dotación de la Escuela de Mecánica de la Armada y una delegación del cuerpo de enfermeras de la Cruz Roja, el Presidente de la Nación, su esposa, los ministros y familiares.

La inhumación en el cementerio fue uno de los momentos más duros. Eva Perón envió cartas a los familiares acompañándolos en el dolor (tuve oportunidad de ver una de ellas).

## Corolario

Gracias a la intervención del doctor Lestani, padre del segundo comandante fallecido, se pudo considerar a todas las dotaciones como fallecidas y no como desaparecidas para que las familias pudieran cobrar las pensiones.

Lamentablemente, hubo un tratamiento desigual con los desaparecidos, porque algunos fueron elevados al grado superior inmediato y otros no. Ese fue el caso del Guardiamarina Moutin, aún en juicio.

Con el correr del tiempo que todo lo borra, los reconocimientos iniciales se fueron dejando de lado, pero, afortunadamente, la Armada y familiares en este último tiempo han resucitado nuestro agradecimiento a estos héroes.

Hoy un monumento en forma de ola en la ciudad de Ushuaia nos recuerda dicho buque y se efectúa una ceremonia anualmente en la fecha del hundimiento.

En la Base Naval de Puerto Belgrano también hay un mojón con el nombre del barco y los tripulantes. En la ciudad de Buenos Aires, Vicente López, Ezeiza, Escobar y en otras localidades existen calles que recuerdan al barco y a su gente. Hasta hubo una línea de ómnibus con el nombre del rastreador.

En lo personal, espero que esta narración recordatoria de nuestros héroes sea un humilde homenaje a esos bravos marinos. ■

Hoy un monumento en forma de ola en la ciudad de Ushuaia nos recuerda dicho buque y se efectúa una ceremonia anualmente en la fecha del hundimiento.

# LA GUERRA ANTISUBMARINA Y LA ASTROFOTOGRAFÍA

---

Suboficial Mayor Aeronáutico VGM (R) Juan L. Carrera

Nebulosa de Orión, distancia de la Tierra: 1530 años luz.

**V**oy a dar mi punto de vista muy particular sobre dos actividades que desarrollé en mi vida: la primera es la guerra antisubmarina, actividad que, por mi condición de personal militar de la Armada, realicé por espacio de treinta años de manera consecutiva y operativa; y la segunda, ya en mi etapa de retiro, es la astrofotografía, actividad que desarrollo desde hace seis años.

Esta es una combinación fascinante. A primera vista, parecen mundos opuestos: uno dedicado a la detección de amenazas letales en las profundidades del océano, y el otro, a capturar la luz sutil de galaxias a millones de años luz.

Sin embargo, ambos campos convergen en un punto crítico: la capacidad de obtener señales débiles dentro de un entorno ruidoso.

Por supuesto que en ambas actividades es estrictamente necesario desarrollar capacidades técnicas y operativas.

## El arte de captar lo invisible: la sincronía entre la caza de submarinos y la luz estelar

La guerra antisubmarina (“ASW”, por sus siglas en inglés) y la astrofotografía son, en esencia, disciplinas de extracción de datos.

Mientras que un analista acústico en una aeronave antisubmarina busca el “susurro” de un motor diésel, de una hélice de propulsión o de un motor eléctrico auxiliar o simplemente del ruido hidrofónico de un submarino bajo capas de ruido térmico oceánico, un astrofotógrafo busca los fotones de una nebulosa ocultos tras la contaminación lumínica y el ruido electrónico del sensor.

### 1. La lucha constante: señal y ruido

En la astrofotografía, el enemigo es el ruido de lectura y la corriente oscura. Para combatirlos se utilizan técnicas de enfriamiento (en las cámaras) y el *stacking* (apilado) de imágenes, que permite mejorar la relación señal-ruido (“SNR”, por sus siglas en inglés).

En la guerra antisubmarina, el entorno es el océano, un medio caótico lleno de vida marina, barcos mercantes, actividad geológica y meteorológica. Dentro de todo ese caos, se entremezcla la débil señal de un submarino en inmersión buscando su presa. Es esa señal la que debemos detectar, analizar y clasificar.

El procesamiento de sonoboyas (hidrófonos y sonares que se lanzan desde una aeronave) utiliza algoritmos similares al apilado de imágenes: se analizan frecuencias específicas a lo largo del tiempo para que una señal coherente emerja del caos del ruido del mar.

El Suboficial Mayor Aeronáutico, especialidad Detección, Juan Luis Carrera es retirado de la Armada Argentina con amplia experiencia en operaciones de sensores, guerra antisubmarina y análisis acústico.

Se desempeñó como tripulante de vuelo de aeronaves Tracker durante toda su carrera. Participó en la Guerra de Malvinas como operador de sensores.

Actualmente se desempeña como docente en la Escuela de Suboficiales de la Armada y en entornos virtuales, capacitando a personal en plataformas educativas y cursos de ascensos en la materia Conducción y Ética Militar.

Paralelamente y a modo de *hobby*, desde 2020 (pandemia) comenzó estudios y cursos de astronomía y astrofotografía en modalidad *online*. Esta última actividad la desarrolló a lo largo del año con equipos semiprofesionales, lo cual le permitió tener un archivo fotográfico con más de 3000 imágenes de distintos objetos del espacio profundo (galaxias, nebulosas, cúmulos estelares, centro galáctico, etc.), planetas del sistema solar, así como cometas que aleatoriamente pasan y atraviesan el mismo.

Es miembro de comunidades de astrofotografía amateur y participa en reuniones, capacitaciones, cursos y salidas al campo de manera regular.

Cometa Swan C 2025, distancia de la Tierra:  
el día de la foto, 144 millones de km.



Galaxia de la constelación de Centauro,  
distancia de la Tierra: 13 millones de años luz.



## 2. El espectro invisible como campo de batalla

Ambas disciplinas dependen de ver lo que el ojo humano ignora:

**Astrofotografía:** Se utilizan filtros de banda estrecha (H $\alpha$ , OIII, SII) para capturar longitudes de onda específicas de gases ionizados, ignorando el resto del espectro.

El apilamiento de imágenes y el tiempo de integración de las mismas, junto con el tiempo de exposición de las cámaras integradas a un telescopio, son la clave para obtener imágenes nítidas de objetos que están a millones de años luz de nuestra posición. Por supuesto, no todo termina allí. A partir de esas imágenes obtenidas se inicia el proceso posterior donde se utilizan programas específicos de astrofotografía para resaltar los detalles que el ojo humano no ve, pero que las cámaras captan aunque no los muestren. Luego de ese procesamiento posterior se obtienen los buenos resultados.

**Guerra antisubmarina:** Además de lo que es señal de ruido producido por un submarino, algo que no se puede evitar es su presencia. Para ello se emplea el MAD (detector de anomalías magnéticas). Este instrumento no “ve” el submarino, sino que detecta la distorsión dimi-

nuta que el casco metálico provoca en el campo magnético terrestre, de la misma forma que un filtro solar permite ver las eyecciones de masa coronal sin quedar cegado por la fotosfera.

Tanto en la inmensidad del océano como en el vacío estelar, la verdad no se encuentra en lo que se ve a simple vista, sino en la capacidad matemática de rescatar una señal débil del ruido que la sepulta.

## 3. La precisión en la plataforma

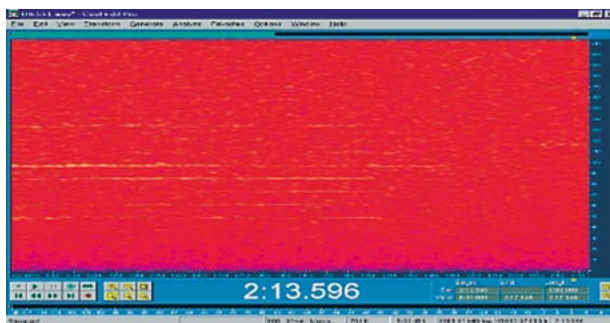
La estabilidad es el pilar de ambas actividades. Un astrofotógrafo requiere una montura ecuatorial con un error de guiado inferior a un segundo de arco para evitar que las estrellas se conviertan en trazos. De manera análoga, los sistemas acústicos se utilizan para detectar cualquier ruido que, de manera coherente y con el conocimiento técnico y el adiestramiento

del operador, se convierte en “señal”; esa es la señal específica de cada submarino que, en definitiva, es la llamada “firma acústica”. Así como cada ser humano tiene una huella digital, cada submarino tiene su firma acústica que nos permite su identificación.

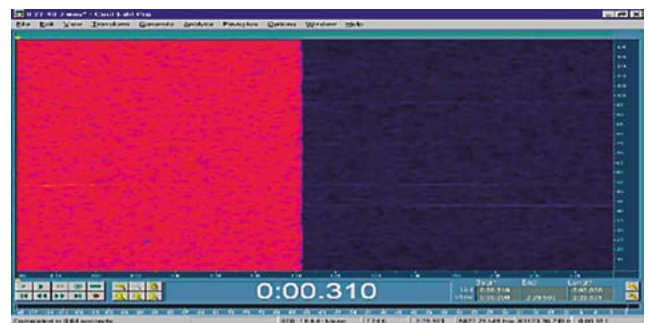
A todo esto, se deben tener todos los elementos localizados en tiempo y espacio para que, una vez que el submarino sea localizado, se lo pueda “trackear” o seguir. A fin de efectuar un ataque seguro, un pequeño error en una posición o en una lectura de velocidad o de arrumbamiento puede hacer que el contacto se pierda y todo vuelva a comenzar.

En astrofotografía ocurre algo parecido. Tenemos que tener los equipos calibrados y posicionados según el lugar de la Tierra en donde estemos, sea hemisferio norte o sur, sea en el este o el oeste. Para eso, necesitamos motores de seguimiento a las distintas velocidades de los elementos astronómicos (velocidad de traslación de la Luna, los planetas y velocidad sideral de las estrellas). A todo esto, se necesita simultáneamente compensar el movimiento de rotación y traslación de la Tierra y, una vez que tenemos todo eso calibrado y sincronizado, recién ahí podremos tomar fotos y hacer seguimiento de los distintos objetos. Un solo y pequeño error en cualquier calibración de aquellos nos hará fracasar la sesión, no solo para fotografiar estos objetos sino para encontrarlos en el vasto universo que nos rodea.

Separados por el escenario, unidos por el método: tanto en la guardia operativa como en la noche de campo, el analista acústico y el astrofotógrafo son guardianes de la señal débil, profesionales que transforman el ruido de fondo en conocimiento puro mediante la técnica, la disciplina y mucha paciencia.



Las líneas amarillas representan el motor diésel de un submarino convencional que se destaca por sobre el ruido de fondo del mar.



Señal muy débil de motores auxiliares de un submarino. En la parte azul se aplicó un filtro que disminuye el ruido de fondo del mar; de esa manera, sobresalen las frecuencias que son señal por sobre el ruido.

## 4. La paciencia del cazador

Finalmente, existe una filosofía compartida: tanto el operador antisubmarino como el astrofotógrafo pasan horas de vigilancia silenciosa. El éxito no se mide en la acción inmediata, sino en la capacidad de procesar datos durante períodos prolongados para revelar una verdad oculta, ya sea un submarino acechando a un grupo de tareas o el nacimiento de estrellas en los Pilares de la Creación.

Todo finaliza cuando en ambas actividades tenemos toda la información, todos los datos obtenidos y todas las conclusiones sacadas y, por sobre todas las cosas, todo demostrado. Recién ahí estamos en posición de pasar esa información a futuras generaciones de operadores aeronavales antisubmarinos y de astrofotógrafos que recién se inician.

Como parte esencial de estas dos actividades, tenemos el adiestramiento que es el pilar de los futuros éxitos. ■

# RÍOS DE GUERRA: LA DIMENSIÓN ESTRATÉGICA DEL ESPACIO FLUVIAL EN EL CONFLICTO DE LA TRIPLE ALIANZA (1864-1870)

Licenciado y magíster Juan I. Lioi Verde



Ataque de la Escuadra  
Brasileña a las baterías  
de Curupaity el 22 de  
septiembre de 1866. Cândido  
López, Museo Nacional de  
Bellas Artes

(DETALLE ENRIQUECIDO CON IA)

La Guerra de la Triple Alianza (1864-1870) constituye uno de los conflictos más trascendentes de la historia sudamericana, tanto por sus consecuencias políticas, territoriales y demográficas como por la complejidad estratégica de las operaciones desarrolladas en la cuenca del Plata. Tradicionalmente, la historiografía ha privilegiado el estudio de las grandes campañas terrestres y de las decisiones políticas que condujeron al enfrentamiento. Sin embargo, una comprensión integral del conflicto exige incorporar una dimensión frecuentemente subestimada: el papel desempeñado por el espacio fluvial como elemento estructurante de las operaciones militares.

El presente trabajo tiene como objetivo analizar la importancia estratégica de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay en el desarrollo de la guerra, prestando especial atención a la relación existente entre las operaciones navales, terrestres y logísticas. A partir de esta perspectiva, se busca responder al siguiente interrogante: ¿de qué manera el control de las vías fluviales condicionó las campañas militares y contribuyó al desenlace favorable para la Triple Alianza?

La hipótesis que orienta esta investigación sostiene que el dominio del espacio fluvial constituyó una condición indispensable para el éxito de las operaciones terrestres aliadas. Si bien las principales batallas se desarrollaron sobre tierra firme, la capacidad de movilizar tropas, abastecer ejércitos, sostener líneas de comunicación y proyectar poder militar dependió en gran medida del control de los ríos. En consecuencia, la guerra debe entenderse como un conflicto desarrollado en un ambiente operacional integrado, donde agua y tierra conformaban una única realidad estratégica.

Para demostrar esta afirmación, el análisis se despliega en tres ejes complementarios. Por un lado, se examina la importancia del sistema hidrográfico de la cuenca del Plata como factor geoestratégico y multiplicador de las operaciones terrestres. Por otro lado, se estudia la participación de las armadas aliadas, particularmente el papel desempeñado por la Armada Imperial brasileña y la Armada Argentina en la construcción y el sostenimiento de la superioridad logística y operacional de la coalición. Finalmente, se analizan la invasión y recuperación de Corrientes, el combate de Riachuelo, las batallas de Yatay y Uruguayana, así como las operaciones de Paso de la Patria, Itapirú y Humaitá, como ejemplos concretos de la interacción entre dominio fluvial, logística militar y acción terrestre. Estos casos permiten observar cómo el control de las comunicaciones sobre el Paraná y el Paraguay condicionó la capacidad de maniobra de ambos contendientes y favoreció progresivamente la transferencia de la iniciativa estratégica hacia la Triple Alianza.

Metodológicamente, la investigación se apoya en bibliografía especializada de historia militar, historia naval y estudios estratégicos. Entre los principales autores utilizados se encuentran Francisco Doratioto, Thomas Whigham, Robert L. Scheina, Heraclio Burzio, Martin van Creveld y Milan Vego, cuyas contribuciones permiten abordar el conflicto desde una perspectiva operacional que integra geografía, logística y conducción militar.

Desde esta óptica, la Guerra de la Triple Alianza aparece no solamente como una sucesión de batallas y campañas, sino como una disputa por el control de un sistema de comunicacio-

Juan Ignacio Lioi Verde es licenciado en Historia por la Universidad Católica de Córdoba y magíster en Historia Naval y Marítima Argentina. Actualmente, se desempeña como docente en el Liceo Militar General Belgrano, en el ISPI 4031 Fray Francisco de Paula Castañeda y en la Universidad Católica de Santa Fe, donde imparte clases de Historia, Defensa Nacional, 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.

Su trabajo más reciente es *La modernización de la Armada Argentina (1872-1902)*, publicado en el *Boletín del Centro Naval*.

nes estratégicas cuyo dominio condicionó la capacidad de maniobra, la continuidad logística y, en última instancia, el resultado mismo de la guerra.

## El espacio fluvial como multiplicador de las operaciones terrestres

La Guerra de la Triple Alianza (1864-1870) estuvo profundamente condicionada por la geografía de la cuenca del Plata. En una región caracterizada por extensos cursos de agua navegables, vastas llanuras inundables, esteros y una limitada red de caminos terrestres, los ríos adquirieron una importancia estratégica comparable a la que las grandes rutas terrestres tuvieron en los conflictos europeos del siglo XIX. Más que simples accidentes geográficos, el río Paraguay, el Paraná y el Uruguay constituyeron verdaderas arterias militares, logísticas y políticas, capaces de determinar el éxito o el fracaso de las operaciones. Como señala Doratioto (2002), la guerra fue, en gran medida, una lucha por el control de las comunicaciones fluviales, ya que la capacidad de transportar tropas, armamento, víveres y pertrechos dependía casi exclusivamente de la navegación interior.

Un aspecto central de esta contienda fue la estrecha interdependencia existente entre las operaciones navales y las terrestres. A diferencia de otros conflictos contemporáneos donde la marina actuaba como un instrumento complementario o secundario, en el teatro de operaciones paraguayo la acción terrestre dependió de la capacidad de controlar los ríos y garantizar la libertad de navegación. El dominio del espacio fluvial no constituyó un objetivo aislado, sino una condición indispensable para el éxito de las campañas terrestres desarrolladas por ambos contendientes.

La particular configuración geográfica de la cuenca del Plata potenció esta realidad. Los extensos esteros, bañados y terrenos inundables dificultaban los movimientos masivos de tropas por tierra, mientras que las grandes distancias separaban los centros logísticos aliados de los campos de batalla. Como sostiene Whigham (2002), la movilidad estratégica en Paraguay dependía fundamentalmente de los ríos, ya que estos permitían transportar en pocos días recursos cuya movilización terrestre hubiera requerido semanas. De esta manera, la navegación interior actuó como un multiplicador del poder militar, facilitando la concentración de fuerzas en puntos decisivos del frente.

Desde una perspectiva operacional, los ríos funcionaban simultáneamente como líneas de comunicación, rutas logísticas y plataformas de maniobra. Siguiendo la conceptualización de Alfred Thayer Mahan (1890), el control de las vías de comunicación constituye uno de los elementos esenciales para la proyección del poder militar. Aunque Mahan desarrolló sus teorías pensando en el dominio marítimo oceánico, sus principios se aplican al contexto paraguayo: quien controlara el sistema fluvial tendría la capacidad de mover tropas, sostener operaciones prolongadas y privar al enemigo de sus propias comunicaciones estratégicas.

La campaña de Humaitá ilustra con claridad esta relación entre espacio fluvial y operaciones terrestres. Durante el prolongado asedio desarrollado entre 1866 y 1868, las fuerzas aliadas dependieron completamente de la navegación para mantener abastecidos a decenas de miles de soldados desplegados en un ambiente extremadamente hostil. La escuadra brasileña transportó municiones, artillería pesada, alimentos, caballos y refuerzos, además de evacuar heridos y enfermos. Sin esta capacidad logística, la permanencia de los ejércitos aliados en el frente habría resultado imposible. Debido a esto, Doratioto (2002) señala que el sitio de Humaitá fue tanto una operación terrestre como una gigantesca empresa logística sostenida desde el río.

La importancia táctica de esta interacción también se manifestó en el empleo de la artillería. Las baterías paraguayas emplazadas sobre las barrancas del río no solo buscaban destruir

El dominio del espacio fluvial no constituyó un objetivo aislado, sino una condición indispensable para el éxito de las campañas terrestres desarrolladas por ambos contendientes.

embarcaciones enemigas, sino también impedir el abastecimiento de los ejércitos aliados. Del mismo modo, los buques acorazados brasileños proporcionaban fuego de apoyo a las tropas que operaban en tierra, neutralizando posiciones defensivas y facilitando los avances de la infantería. Esta coordinación anticipaba formas tempranas de operaciones conjuntas, donde las acciones navales y terrestres se planificaban como parte de un mismo esfuerzo estratégico.

En este sentido, las fortificaciones paraguayas de Humaitá, Curupaytí y Timbó no deben interpretarse únicamente como obras de defensa fluvial; su verdadero valor radicaba en controlar simultáneamente el río y el terreno circundante. Como explica Milan Vego (2003), en las operaciones ribereñas el dominio del agua resulta insuficiente si no se controla también el espacio terrestre adyacente, desde el cual pueden proyectarse fuegos, observación y apoyo logístico. La experiencia paraguaya confirma plenamente este principio. Las baterías emplazadas sobre barrancas elevadas permitían a los defensores dominar el cauce y convertir el río en una prolongación del campo de batalla terrestre.

La batalla de Curupaytí, librada el 22 de septiembre de 1866, constituye un ejemplo paradigmático de esta integración. Las defensas paraguayas aprovecharon las características del terreno, los obstáculos naturales y la artillería emplazada en posiciones preparadas para detener un ataque aliado coordinado entre fuerzas terrestres y navales. Aunque la escuadra brasileña bombardeó intensamente las posiciones paraguayas, la eficacia de las fortificaciones terrestres permitió absorber el impacto y provocar una de las derrotas más severas sufridas por la Triple Alianza. Según Scheina (2003), Curupaytí demostró que el dominio del río no garantizaba automáticamente el control del espacio operacional si las posiciones terrestres permanecían intactas.

Sin embargo, la evolución posterior de la campaña mostró la situación inversa: la imposibilidad de sostener una defensa terrestre eficaz una vez perdido el control del espacio fluvial. Cuando los acorazados brasileños lograron forzar el paso de Humaitá en febrero de 1868, la fortaleza quedó estratégicamente aislada. Aunque muchas de sus posiciones permanecían operativamente activas, la pérdida de control sobre el río permitió a los aliados penetrar en la retaguardia paraguaya, interrumpir comunicaciones y amenazar directamente Asunción. Como observa Donadio (2010), la ruptura de la barrera fluvial transformó completamente el equilibrio operacional, pues eliminó la principal ventaja defensiva sobre la cual se apoyaba el ejército paraguayo.

La experiencia de la Guerra de la Triple Alianza demuestra así que el control de los ríos no puede analizarse de forma separada de las operaciones terrestres. Agua y tierra conformaban un único espacio de combate donde cada dimensión condicionaba a la otra. Las fuerzas navales garantizaban movilidad, abastecimiento y apoyo de fuego; las fuerzas terrestres aseguraban las barrancas, fortificaciones y puntos de apoyo necesarios para controlar la navegación. La pérdida de cualquiera de estos componentes afectaba inevitablemente al conjunto del sistema militar.

La experiencia de la Guerra de la Triple Alianza demuestra así que el control de los ríos no puede analizarse de forma separada de las operaciones terrestres. Agua y tierra conformaban un único espacio de combate donde cada dimensión condicionaba a la otra.

## La contribución de la Armada Argentina al esfuerzo logístico y de comunicaciones

La explicación del éxito aliado no puede reducirse exclusivamente a la superioridad naval brasileña. Aunque la Armada Imperial constituyó el principal instrumento de combate fluvial de la Triple Alianza, la participación argentina desempeñó un papel fundamental en la estructura logística, operacional y de comunicaciones, que permitió sostener la campaña durante más de cinco años. La marina argentina aportó medios navales, experiencia de navegación en los ríos interiores y una red de transporte indispensable para la movilidad estratégica de los ejércitos aliados. Como sostiene Burzio (1950), la contribución argentina

fue particularmente significativa en tareas de transporte, enlace, exploración hidrográfica, escolta de convoyes y abastecimiento, funciones que resultaban esenciales en un teatro de operaciones donde los ríos constituían las principales líneas de comunicación.

Al estallar la guerra en 1865, la Armada Argentina se encontraba en un proceso de reorganización institucional posterior a las guerras civiles y a la consolidación del Estado nacional. Su capacidad material era considerablemente inferior a la brasileña, pero disponía de una serie de vapores de guerra y transportes armados que permitieron apoyar eficazmente las operaciones de la coalición. Entre las principales unidades se encontraban los vapores *Guardia Nacional*, *Parvón*, *Constitución*, *Paraná*, *25 de Mayo*, *Buenos Aires*, *Guaqueguay*, *Coronel Dorrego* y *General Brown*, además de diversas embarcaciones auxiliares destinadas al transporte de tropas y suministros (Burzio, 1950). Posteriormente se incorporarían unidades más modernas, como el monitor acorazado *El Plata*, como reflejo de los esfuerzos de modernización impulsados durante la presidencia de Bartolomé Mitre.

Aunque estas embarcaciones no poseían la potencia de fuego ni el blindaje de los acorazados brasileños, cumplían una función crítica dentro del sistema operacional aliado al conectar la retaguardia con el frente. Como señala Caillet-Bois (1944), los vapores argentinos operaban como verdaderos “puentes móviles” entre los puertos del litoral y las fuerzas desplegadas en territorio paraguayo, y garantizaron el flujo continuo de hombres, municiones, víveres, caballadas y materiales de ingeniería. Su importancia se hizo evidente durante las operaciones de concentración de tropas previas al cruce de Paso de la Patria y durante las sucesivas campañas sobre Humaitá.

La recuperación de la provincia de Corrientes tras la invasión paraguaya de abril de 1865 constituye uno de los primeros ejemplos del valor estratégico de esta capacidad logística. El traslado de tropas desde Buenos Aires y los puertos del litoral dependió en gran medida de la disponibilidad de vapores argentinos capaces de navegar el Paraná y sostener una línea de abastecimiento relativamente segura. Doratioto (2002) sostiene que la rápida reorganización aliada posterior a la ocupación de Corrientes fue posible gracias al control progresivo de las comunicaciones fluviales, que permitieron concentrar fuerzas superiores en los sectores decisivos de la campaña.

La participación argentina también resultó fundamental en las operaciones desarrolladas en torno a Paso de la Patria e Itapirú. Allí los buques nacionales colaboraron en el transporte de efectivos, el establecimiento de pasos flotantes y la protección de las comunicaciones entre las fuerzas terrestres y los centros logísticos situados río abajo. Doratioto (2002) destaca que las embarcaciones argentinas participaron activamente en el movimiento permanente de refuerzos y suministros hacia el frente, una tarea menos visible que los combates navales, pero absolutamente indispensable para la continuidad de la guerra. La capacidad de mantener concentrados decenas de miles de soldados en un ambiente de pantanos e inundaciones dependía casi exclusivamente del transporte fluvial.

Desde una perspectiva estratégica, esta realidad confirma las observaciones formuladas por Van Creveld (1977), quien sostiene que la logística constituye uno de los factores decisivos de la guerra moderna. Para el autor, la capacidad de sostener ejércitos en campaña suele ser más importante que las victorias tácticas individuales, ya que el agotamiento de los recursos puede provocar el colapso operacional incluso después de éxitos militares significativos. La experiencia paraguaya confirma esta afirmación: los ríos Paraná y Paraguay funcionaron como las verdaderas arterias logísticas de la Triple Alianza, dado que mantuvieron el flujo constante de alimentos, municiones, repuestos, carbón y reemplazos para las tropas desplegadas en primera línea.

La literatura testimonial de la época refuerza este enfoque. Las memorias de campaña de José Ignacio Garmendia ofrecen un valioso registro sobre esta cuestión. Según Garmendia

Los ríos Paraná y Paraguay funcionaron como las verdaderas arterias logísticas de la Triple Alianza, dado que mantuvieron el flujo constante de alimentos, municiones, repuestos, carbón y reemplazos para las tropas desplegadas en primera línea.

(1883), los vapores argentinos constituían “el vínculo permanente entre los centros de decisión y las avanzadas del ejército”, lo que permitía mantener la cohesión operativa de las fuerzas aliadas a pesar de las enormes distancias y dificultades geográficas. Esta observación pone de relieve una dimensión frecuentemente subestimada por la historiografía tradicional: la guerra no dependía únicamente de las batallas, sino también de la capacidad de sostener un sistema permanente de comunicaciones.

Por supuesto, la cooperación entre las armadas argentina y brasileña no estuvo exenta de dificultades. Las diferencias de tamaño, capacidades y objetivos políticos generaron tensiones recurrentes durante toda la campaña. Como advierte Clausewitz (1832/2005), las coaliciones militares suelen enfrentar problemas derivados de la diversidad de intereses nacionales y de las disputas por el liderazgo estratégico. Estas fricciones estuvieron presentes en la relación entre Bartolomé Mitre y los comandantes navales brasileños, especialmente en cuestiones vinculadas con la conducción de las operaciones y la asignación de recursos. La autonomía de la escuadra imperial limitaba la autoridad efectiva del comandante aliado sobre las fuerzas navales, lo cual generaba frecuentes desacuerdos respecto a los tiempos y modalidades de determinadas acciones.

A pesar de ello, las exigencias operacionales terminaron imponiéndose sobre las diferencias políticas. Las campañas de Curuzú, Curupaytí y Humaitá demostraron que la derrota del complejo sistema defensivo paraguayo requería una coordinación cada vez más estrecha entre las fuerzas terrestres y navales. En este sentido, las experiencias de la guerra anticiparon conceptos modernos de operaciones conjuntas. Como sostiene Vego (2003), en los ambientes ribereños el dominio del agua depende inevitablemente del control del terreno circundante, mientras que las operaciones terrestres requieren del apoyo logístico y de fuego proporcionado por las fuerzas navales.

La campaña de Humaitá permanece como la mejor demostración de esta interdependencia. Mientras la escuadra brasileña bombardeaba fortificaciones, despejaba obstáculos y forzaba el paso del río, las fuerzas argentinas contribuían al transporte de tropas, a la construcción de infraestructura logística y al sostenimiento de las comunicaciones entre el frente y la retaguardia. El resultado fue la creación de un sistema operacional integrado donde la acción terrestre dependía de la navegación y la navegación dependía de la ocupación progresiva de posiciones terrestres.

## Evolución operacional de la guerra fluvial: de Corrientes a Humaitá

### La invasión y recuperación de Corrientes

Tras la ocupación de la ciudad de Corrientes el 13 de abril de 1865 por las fuerzas paraguayas al mando de los generales Wenceslao Robles y Antonio de la Cruz Estigarribia, la prioridad estratégica del gobierno de Bartolomé Mitre consistió en impedir que la ofensiva enemiga consolidara una cabeza de puente permanente sobre territorio argentino. La presencia paraguaya amenazaba no solamente la soberanía nacional, sino también el control de las comunicaciones sobre el río Paraná, eje fundamental para cualquier operación militar en el litoral. Como señala Doratioto (2002), la ocupación de Corrientes otorgaba a Paraguay una posición favorable para proyectar operaciones sobre Entre Ríos y eventualmente coordinar movimientos con sectores federales opuestos al gobierno nacional.

La reacción argentina se estructuró sobre dos ejes complementarios: la reorganización de las fuerzas terrestres y el aseguramiento del dominio fluvial. En este último aspecto, la Armada Argentina desempeñó una función inmediata. Los vapores *Guardia Nacional*, 25

La cooperación entre las armadas argentina y brasileña no estuvo exenta de dificultades. Las diferencias de tamaño, capacidades y objetivos políticos generaron tensiones recurrentes durante toda la campaña. Estas fricciones estuvieron presentes en la relación entre Bartolomé Mitre y los comandantes navales brasileños, especialmente en cuestiones vinculadas con la conducción de las operaciones y la asignación de recursos.

*de Mayo, Pavón, Paraná y Constitución* se emplearon para transportar tropas, pertrechos y elementos logísticos hacia el norte, lo cual permitió acelerar la concentración militar que posteriormente operaría en Corrientes (Burzio, 1950). Los ríos permitían movilizar recursos a una velocidad imposible de alcanzar mediante las precarias rutas terrestres existentes en el litoral argentino.

## El combate de Riachuelo

La primera gran acción naval de la campaña se produjo el 11 de junio de 1865 durante el combate de Riachuelo, librado sobre el río Paraná cerca de la ciudad de Corrientes. La batalla constituyó el intento paraguayo más importante por alterar el equilibrio naval existente en la cuenca del Plata y recuperar la iniciativa estratégica obtenida tras la invasión de Corrientes. Francisco Solano López comprendía que la permanencia de sus tropas en territorio argentino dependía de mantener abiertas las comunicaciones fluviales y de impedir que la Triple Alianza utilizara el Paraná como eje logístico para concentrar fuerzas. En consecuencia, ordenó una operación destinada a destruir o neutralizar parte de la escuadra aliada mediante un ataque sorpresivo contra la flota brasileña fondeada en las proximidades del arroyo Riachuelo (Doratioto, 2002).

El plan paraguayo contemplaba la utilización de ocho vapores armados y varias chatas artilladas bajo el mando del capitán Pedro Ignacio Meza. La intención era aprovechar la oscuridad y la sorpresa para abordar y destruir las embarcaciones brasileñas antes de que estas pudieran organizar una respuesta efectiva. Sin embargo, diversos retrasos operativos permitieron a la escuadra imperial reaccionar. Durante las primeras horas del combate los paraguayos lograron obtener algunas ventajas iniciales, pero la rápida maniobra del almirante Francisco Manuel Barroso modificó el desarrollo de la batalla. Utilizando la superior potencia de sus vapores y recurriendo incluso al espoloneamiento contra las embarcaciones enemigas, Barroso consiguió desorganizar completamente la formación paraguaya. Como señala Scheina (2003), la batalla se transformó gradualmente de una emboscada planificada en una persecución donde la superioridad material brasileña terminó imponiéndose sobre la audacia táctica paraguaya.

Las pérdidas sufridas por Paraguay resultaron extremadamente difíciles de reemplazar. Varias embarcaciones fueron hundidas o capturadas y numerosos oficiales experimentados murieron durante la acción. Más importante aún, la derrota significó la pérdida de la capacidad paraguaya para disputar de manera efectiva el control de los grandes ríos de la región. Whigham (2002) considera a Riachuelo uno de los verdaderos puntos de inflexión de la guerra, ya que desde entonces Paraguay quedó privado de la posibilidad de sostener una estrategia ofensiva prolongada fuera de sus fronteras. Del mismo modo, Doratioto (2002) sostiene que la batalla aseguró el dominio aliado sobre el Paraná y transformó los ríos en instrumentos de proyección militar de la Triple Alianza.

Las consecuencias operacionales fueron inmediatas. Las fuerzas paraguayas desplegadas en Corrientes comenzaron a experimentar crecientes dificultades para recibir refuerzos, municiones y abastecimientos. Mientras las líneas logísticas paraguayas se debilitaban progresivamente, los aliados podían utilizar libremente el Paraná para trasladar tropas y recursos desde Buenos Aires, Rosario y los puertos del litoral. La asimetría resultante permitió una concentración de fuerzas cada vez mayor en el frente correntino. En este proceso, la Armada Argentina desempeñó un papel fundamental. Los vapores nacionales realizaron un tráfico constante entre los puertos del interior y las zonas de concentración militar, transportando miles de soldados, caballos, piezas de artillería, alimentos y pertrechos. Burzio (1950) destaca que la actividad de los transportes argentinos fue prácticamente ininterrumpida durante toda la campaña, lo que permitió mantener abiertas las comunicaciones entre el gobierno nacional y los ejércitos desplegados en el norte.

El combate de Riachuelo, librado sobre el río Paraná cerca de la ciudad de Corrientes, constituyó el intento paraguayo más importante por alterar el equilibrio naval existente en la cuenca del Plata y recuperar la iniciativa estratégica obtenida tras la invasión de Corrientes.



Combate Naval do Riachuelo,  
por Víctor Meirelles, 1872

## Las batallas de Yatay y Uruguayana

La consolidación del dominio fluvial aliado creó las condiciones para la contraofensiva terrestre. Durante los meses siguientes, la Triple Alianza concentró progresivamente fuerzas destinadas a destruir las columnas paraguayas que operaban en territorio argentino y brasileño. La primera gran acción de esta nueva fase fue la batalla de Yatay, librada el 17 de agosto de 1865 en las cercanías del río homónimo. Allí, una fuerza aliada de aproximadamente doce mil hombres, integrada por contingentes argentinos, brasileños y orientales bajo el mando del presidente uruguayo Venancio Flores, enfrentó a la columna paraguaya comandada por el coronel Antonio de la Cruz Estigarribia (Scheina, 2003).

Desde el punto de vista táctico, Yatay constituyó una batalla de envolvimiento y destrucción. Las fuerzas paraguayas, inferiores en número y con dificultades crecientes para recibir apoyo logístico, ocuparon una posición defensiva limitada por el río Yatay y zonas pantanosas circundantes. La intención paraguaya era resistir hasta recibir refuerzos o encontrar una oportunidad para retirarse ordenadamente. Sin embargo, la superioridad numérica aliada permitió ejecutar ataques convergentes sobre distintos sectores de la línea defensiva. Tras varias horas de combate, la posición paraguaya colapsó y gran parte de la fuerza fue destruida o capturada. Según Doratioto (2002), más de la mitad de los efectivos paraguayos quedaron fuera de combate, mientras que la columna dejó de existir como fuerza operativa organizada.

La importancia estratégica de Yatay trascendió ampliamente los resultados inmediatos del campo de batalla. La derrota eliminó una de las principales agrupaciones paraguayas desplegadas en territorio enemigo y redujo considerablemente la capacidad ofensiva de López en el litoral. Scheina (2003) sostiene que la batalla representó la primera gran victoria terrestre de la Triple Alianza y demostró que Paraguay ya no podía sostener operaciones ofensivas alejadas de sus líneas principales de abastecimiento. Asimismo, la victoria fortaleció la cooperación militar entre argentinos, brasileños y orientales y consolidó la estructura operativa de la coalición.

Con la batalla de Yatay se eliminó una de las principales agrupaciones paraguayas desplegadas en territorio enemigo y redujo considerablemente la capacidad ofensiva de López en el litoral.

Las consecuencias de Yatay se profundizaron pocas semanas más tarde con el sitio de Uruguayana. La columna paraguaya dirigida por Estigarribia había ocupado la ciudad brasileña de Uruguayana en agosto de 1865 con el objetivo de mantener una posición avanzada sobre el río Uruguay y apoyar las operaciones desarrolladas en Corrientes. Sin embargo, el control aliado de las comunicaciones fluviales permitió aislar progresivamente a la guarnición paraguaya. Las fuerzas brasileñas, argentinas y orientales establecieron un cerco que impidió el ingreso de suministros y refuerzos. Tras semanas de bloqueo y ante la imposibilidad de romper el aislamiento, Estigarribia capituló el 18 de septiembre de 1865 junto con más de cinco mil hombres (Whigham, 2002).

La caída de Uruguayana tuvo una importancia estratégica comparable a la de Yatay. Con ella desaparecía la última gran fuerza paraguaya que operaba fuera de las fronteras nacionales y se derrumbaba definitivamente el plan ofensivo concebido por Solano López para expandir la guerra hacia el sur. Doratioto (2002) afirma que, después de Uruguayana, Paraguay perdió completamente la iniciativa estratégica y quedó obligado a adoptar una postura predominantemente defensiva. Desde entonces, la guerra comenzó a desplazarse progresivamente hacia territorio paraguayo, donde el conflicto adquiriría características muy diferentes.

Observadas en conjunto, Riachuelo, Yatay y Uruguayana constituyen una secuencia operacional coherente. La victoria naval aliada en Riachuelo aseguró el dominio de las comunicaciones fluviales. Dicho dominio permitió la concentración de tropas y recursos necesarios para derrotar a las columnas paraguayas en Yatay y la destrucción de esas fuerzas hizo posible el aislamiento y la capitulación de Uruguayana. En consecuencia, la recuperación de Corrientes no fue el resultado de una única batalla decisiva, sino de una campaña integrada en la que las operaciones navales, logísticas y terrestres actuaron de manera complementaria. La experiencia demostró tempranamente que el control del Paraná constituía una condición indispensable para cualquier operación militar en la cuenca del Plata y anticipó la lógica operacional que caracterizaría el resto de la Guerra de la Triple Alianza.

Pocas semanas después, el sitio y la capitulación de Uruguayana, ocurridos el 18 de septiembre de 1865, completaron el colapso de la ofensiva paraguaya sobre territorio argentino y brasileño. Aunque esta operación se desarrolló en territorio brasileño, tuvo efectos directos sobre la campaña correntina al eliminar la principal fuerza paraguaya que operaba al este del río Uruguay. Doratioto (2002) sostiene que la caída de Uruguayana marcó el fracaso definitivo del plan ofensivo concebido por Solano López para expandir la guerra hacia el sur.

La recuperación efectiva de Corrientes no fue el resultado de una única batalla decisiva sino de una sucesión de operaciones terrestres y fluviales que aislaron progresivamente a las fuerzas paraguayas y les impidieron sostener su presencia en territorio argentino. En este proceso, la Armada Argentina cumplió una función esencial al garantizar la movilidad estratégica de la coalición y permitir la concentración de recursos en los puntos críticos del frente. Como observa Garmendia (1883), el dominio del río Paraná permitió a los aliados “mover ejércitos enteros con una rapidez desconocida para las operaciones terrestres”, lo cual transformó la vía fluvial en el principal instrumento de maniobra de la campaña.

## Las operaciones en Paso de la Patria e Itapirú

Tras la liberación del territorio correntino, la Triple Alianza enfrentó el desafío táctico de proyectar sus fuerzas hacia el interior del Paraguay. El cruce del río Paraná constituía una operación de alta complejidad debido a la amplitud del cauce, la intensidad de las corrientes y la presencia de posiciones defensivas paraguayas en la margen opuesta. El fuerte de Itapirú y las posiciones de Paso de la Patria formaban la primera línea de resistencia concebida por Solano López para impedir la invasión de su territorio. Como señala Doratioto (2002), el

La caída de Uruguayana tuvo una importancia estratégica comparable a la de Yatay. Con ella desaparecía la última gran fuerza paraguaya que operaba fuera de las fronteras nacionales y se derrumbaba definitivamente el plan ofensivo concebido por Solano López para expandir la guerra hacia el sur.

éxito de esta fase dependía enteramente de la capacidad de la flota para neutralizar la artillería paraguaya y garantizar el transporte seguro de las oleadas de asalto terrestres.

La operación, ejecutada en abril de 1866, requirió una planificación conjunta meticulosa. La escuadra brasileña, apoyada por los transportes de la Armada Argentina, bombardeó sistemáticamente las fortificaciones de Itapirú para desgastar las defensas y silenciar las baterías paraguayas. Simultáneamente, los buques argentinos realizaron un esfuerzo logístico sostenido para concentrar las barcazas, los pontones y los materiales de ingeniería necesarios para el cruce (Burzio, 1950). Garmendia (1883) relata en sus memorias que la coordinación entre las fuerzas terrestres que esperaban en la orilla correntina y los buques que operaban en el río fue la clave para desorganizar la observación enemiga y consolidar la cabeza de playa en Paso de la Patria, lo que marcó el inicio formal de las campañas en territorio paraguayo.

## La ofensiva sobre el complejo defensivo de Humaitá

Una vez superada la barrera del Paraná, el avance aliado se topó con el obstáculo defensivo más formidable de la cuenca del Plata: el complejo fortificado de Humaitá. Situado en una pronunciada curva del río Paraguay, este sistema de fortificaciones combinaba baterías de barranca, trincheras terrestres, zonas inundables (esteros) y una pesada cadena que cruzaba el cauce para impedir físicamente el paso de las embarcaciones. Como explica Milan Vego (2003), Humaitá constituía una posición defensiva ideal en un ambiente ribereño, ya que obligaba a los buques invasores a navegar lentamente bajo el fuego concentrado de la artillería terrestre sin posibilidad de maniobra.

El asedio de Humaitá (1866-1868) puso a prueba la resistencia del sistema logístico aliado y la flexibilidad de sus operaciones conjuntas. Durante casi dos años, el control de las líneas de comunicación fluviales río abajo fue lo único que permitió mantener operativos a los ejércitos de la Triple Alianza frente a las severas pérdidas sufridas en batallas terrestres como Curupa-  
ytí. Los vapores y transportes argentinos mantuvieron un flujo ininterrumpido de pertrechos,

Humaitá constituía una posición defensiva ideal en un ambiente ribereño, ya que obligaba a los buques invasores a navegar lentamente bajo el fuego concentrado de la artillería terrestre sin posibilidad de maniobra.

Acorazados de la escuadra brasileña a lo largo del Río Paraguay, cerca de Humaitá, 19 de febrero 1968 (del *Album de la Guerra del Paraguay*)



viveres y carbón desde la retaguardia (Caillet-Bois, 1944). El estancamiento militar finalmente se destrabó en febrero de 1868, cuando los acorazados brasileños lograron forzar el paso de Humaitá bajo el fuego paraguayo. Al perderse el control de la vía fluvial, la fortaleza quedó aislada por la retaguardia, lo que forzó la evacuación paraguaya y demostró que la caída de la barrera hídrica determinaba el colapso del frente terrestre (Whigham, 2002).

## Conclusión

El análisis realizado permite afirmar que la Guerra de la Triple Alianza no puede comprenderse plenamente sin considerar la importancia estratégica del espacio fluvial. Aunque el campo de batalla decisivo continuó siendo terrestre y las principales acciones militares se desarrollaron en escenarios como Yatay, Curupaytí, Humaitá, Tuyutí o Lomas Valentinas, el sostenimiento de esas operaciones dependió directamente del control de los ríos que articulaban la cuenca del Plata. La guerra no fue exclusivamente una confrontación terrestre apoyada por fuerzas navales, sino un conflicto desarrollado en un ambiente operacional integrado donde agua y tierra funcionaban de manera inseparable.

Los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay actuaron simultáneamente como líneas de comunicación, corredores logísticos, ejes de penetración estratégica y obstáculos defensivos. Para Paraguay, el sistema fluvial constituía la principal barrera de protección frente a una invasión exterior y el soporte de su sistema defensivo. Para la Triple Alianza, representaba la única vía capaz de garantizar el abastecimiento permanente de ejércitos desplegados a grandes distancias de sus bases de operaciones. La disputa por el control de los ríos fue, en consecuencia, una disputa por la capacidad misma de sostener la guerra.

El éxito aliado derivó de la combinación de superioridad naval, capacidad logística y una estrecha coordinación entre las fuerzas terrestres y navales. La Armada Imperial brasileña aportó la capacidad de combate necesaria para asegurar el dominio progresivo del sistema fluvial, mientras que la Armada Argentina desempeñó un papel fundamental en el transporte de tropas, el abastecimiento, las comunicaciones y la movilidad estratégica de la coalición. Lejos de constituir una contribución secundaria, la actuación argentina resultó indispensable para sostener campañas prolongadas y garantizar la continuidad operativa de los ejércitos aliados.

Las campañas analizadas permiten observar claramente esta dinámica. La recuperación de Corrientes constituyó el primer ejemplo exitoso de la utilización del poder fluvial aliado para revertir una situación estratégica adversa. La posibilidad de transportar tropas, abastecimientos y refuerzos a través del Paraná permitió reorganizar rápidamente las fuerzas nacionales y recuperar la iniciativa frente a la invasión paraguaya. Posteriormente, la victoria naval de Riachuelo aseguró el control aliado de las comunicaciones fluviales, mientras que las derrotas paraguayas en Yatay y Uruguayana destruyeron la capacidad ofensiva que Paraguay había proyectado sobre territorio argentino y brasileño. A partir de entonces, las operaciones de Paso de la Patria, Itapirú y Humaitá demostraron que el dominio del sistema fluvial ya no era únicamente un requisito para la defensa, sino también la condición indispensable para llevar la guerra al corazón del territorio paraguayo. En conjunto, estas campañas constituyeron una secuencia operacional donde el control de los ríos permitió aislar progresivamente a las fuerzas paraguayas, sostener el avance aliado y transferir definitivamente la iniciativa estratégica a la Triple Alianza.

Del mismo modo, la resistencia paraguaya puso de manifiesto la importancia de la geografía como factor militar. El complejo defensivo articulado en torno a Humaitá, Curupaytí y otras posiciones ribereñas representó un notable esfuerzo por transformar el terreno y los ríos en multiplicadores de fuerza capaces de compensar las limitaciones materiales del Para-

Las operaciones de Paso de la Patria, Itapirú y Humaitá demostraron que el dominio del sistema fluvial ya no era únicamente un requisito para la defensa, sino también la condición indispensable para llevar la guerra al corazón del territorio paraguayo.

guay. Sin embargo, la investigación demuestra que, aunque estas defensas lograron retrasar considerablemente el avance aliado e imponer elevados costos operacionales, no pudieron neutralizar indefinidamente la superioridad industrial, logística y naval de la coalición.

En términos historiográficos, el principal aporte de este trabajo consiste en desplazar el foco de atención de una interpretación centrada exclusivamente en las campañas terrestres a una comprensión más amplia de la guerra como un fenómeno geoestratégico y operacional. La hidrografía de la cuenca del Plata no actuó simplemente como escenario de las operaciones, sino como un elemento estructurante que condicionó decisiones estratégicas, limitó alternativas militares y definió posibilidades concretas de éxito o fracaso.

La Guerra de la Triple Alianza demuestra que el control de las comunicaciones puede resultar tan decisivo como la victoria en el combate. La experiencia de la cuenca del Plata confirma que la movilidad, la logística y la coordinación entre fuerzas terrestres y navales constituyen factores fundamentales de la conducción militar. La recuperación de Corrientes, el control del Paraná y la posterior penetración sobre el río Paraguay demostraron que quien dominaba las comunicaciones fluviales dominaba también la movilidad estratégica del conflicto. En este sentido, la victoria final no se decidió únicamente en las trincheras o fortificaciones, sino en la capacidad de utilizar las vías navegables como el instrumento definitivo de maniobra, abastecimiento y proyección de poder militar. ■

#### BIBLIOGRAFÍA

- Beverina, Juan (1921-1932). *La Guerra del Paraguay (1865-1870)*. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Compañía General de Fósforos.
- Box, Pelham Horton (1930). *The Origins of the Paraguayan War*. Urbana: University of Illinois.
- Burzio, Heraclio (1950). *Historia de la Marina Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.
- Cailliet-Bois, Teodoro (1944). *Historia Naval Argentina*. Buenos Aires: Emecé Editores.
- Cárcano, Ramón J. (1939). *Guerra del Paraguay: orígenes y causas*. Buenos Aires: Domingo Viau y Cía.
- Clausewitz, Carl von (1832-2005). *De la guerra*. Madrid: La Esfera de los Libros.
- De Marco, Miguel Ángel (2003). *La Guerra del Paraguay*. Buenos Aires: Planeta.
- Donadio, Alejandro (2010). *Estrategia y logística en la cuenca del Plata: El conflicto de la Triple Alianza*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Doratioto, Francisco (2002). *Maldita guerra: Nueva historia de la Guerra del Paraguay*. Buenos Aires: Emecé Editores.
- Garmendia, José Ignacio (1883). *Recuerdos de la Guerra del Paraguay: Campaña de Corrientes*. Buenos Aires: Peuser.
- Mahan, Alfred Thayer (1890). *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Boston: Little, Brown and Company.
- Pomer, León (1968). *La Guerra del Paraguay: ¡Gran negocio!* Buenos Aires: Caldén.
- Reber, Vera Blinn (1988). *The Demographics of Paraguay: A Reinterpretation of the Great War, 1864-1870*. The Hispanic American Historical Review, 68(2), 289-319.
- Scheina, Robert L. (2003). *Latin America's Wars: The Age of the Caudillo, 1791-1899*. Washington D.C.: Brassey's.
- Tissera, Ramón (1971). *De la guerra a la organización nacional: Corrientes en la epopeya de la Triple Alianza*. Resistencia: Editorial Región.
- Van Creveld, Martin (1977). *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Vego, Milan (2003). *Operational Warfare*. Newport: Naval War College Press.
- Whigham, Thomas (2002). *The Paraguayan War: Causes and Early Conduct*. Lincoln: University of Nebraska Press.
- Williams, John Hoyt (1979). *The Rise and Fall of the Paraguayan Republic, 1800-1870*. Austin: University of Texas Press.

La hidrografía de la cuenca del Plata no actuó simplemente como escenario de las operaciones, sino como un elemento estructurante que condicionó decisiones estratégicas, limitó alternativas militares y definió posibilidades concretas de éxito o fracaso.

# EN BUSCA DE LA CULTURA DE LA PAZ. EL PARADIGMA DE LOS CONFLICTOS ARMADOS

---

Capitán de Fragata Capellán (R)  
Alberto Zanchetta

**T**odos los hombres a lo largo de las generaciones se han cuestionado la presencia del bien y el mal en el mundo. Lo han hecho partiendo del análisis o de las reflexiones de las acciones humanas que realizaban. Pero muchas de esas acciones, las más comunes, incluían *enfrentamientos, disputas, luchas, pugnas, desacuerdos y crisis*. De ahí que, a través de la historia, el hombre ha dirimido los conflictos de intereses con sus semejantes por medio de diferentes formas de coacción, siendo una de las más esgrimidas, como recurso final, el empleo efectivo de la fuerza.

La guerra es uno de los fenómenos humanos más poderosos y antiguos. Se la ha tratado desde muchos enfoques: desde el operacional hasta el filosófico, desde el táctico hasta el económico, desde el sociológico hasta el logístico, y, por supuesto, sus primeras manifestaciones sobre la tierra se han investigado desde la antropología, la teología y la historia militar.

En la antigüedad, los pueblos entablaban guerras principalmente por la necesidad de supervivencia, la adquisición de recursos limitados, la expansión territorial y la consolidación del poder político. La guerra no era vista solo como un conflicto, sino a menudo como una parte normal y esperada del funcionamiento de las sociedades y de los estados.

Así, por ejemplo, en el pensamiento de Aristóteles (384 a. C.-322 a. C.) se sostiene que la guerra no es un fin en sí mismo, sino un medio justificado para alcanzar la paz y la “vida buena” (*eudaimonia*). Considera la guerra legítima como medio para evitar la esclavitud propia, establecer un dominio justo sobre quienes merecen ser gobernados o defender la comunidad política (*polis*). La paz duradera y la virtud son los objetivos finales<sup>1</sup>. Establece una jerarquía entre fines instrumentales y fines últimos, mostrando cómo ciertas acciones, como la guerra, solo adquieren sentido cuando se orientan hacia un bien superior. La guerra, por tanto, puede ser necesaria, pero su justificación está siempre supeditada al restablecimiento o la preservación del orden justo. Este marco exige distinguir entre guerras de agresión —motivadas por ambición o codicia— y guerras defensivas —que tienen por objeto proteger a la *polis* frente a amenazas externas que ponen en riesgo su autonomía, sus leyes y su forma de vida<sup>2</sup>—.

## El concepto de “guerra justa”

La misma hunde sus raíces en la Roma clásica, aunque dicho concepto no se desarrollaría como cuerpo coherente de pensamiento hasta la época medieval.

Cicerón (106-43 a. C.) explica cuándo se debe hacer la guerra y cómo se debe usar la victoria. Indica: “Una guerra no puede ser justa sino después de haber hecho las reclamaciones pertinentes y de haberla denunciado y declarado formalmente”<sup>3</sup>. Esto significa que no solo era justa la guerra defensiva<sup>4</sup>. Cicerón distingue entre la guerra “que viene impuesta” (esto es, la que es resultado de una agresión ilegítima) y aquella que se realiza por gloria y poder, pero considera que ambos tipos de guerra pueden considerarse justas<sup>5</sup>.

Los pensadores cristianos de los primeros siglos de nuestra era se caracterizaron por un mensaje claramente antibelicista: Tertuliano (160-220), Orígenes (184-253) y Lactancio (245-325) desarrollaron su obra cuando el paganismo aún era la religión oficial en el Impe-

El Capitán de Fragata Capellán (R) Alberto Zanchetta estudió en el Seminario Metropolitano de Buenos Aires y en la Universidad Católica Argentina, en la Facultad de Derecho Canónico.

Fue ordenado sacerdote en 1973 por la Arquidiócesis de Buenos Aires. Cumplió varios destinos en parroquias de Buenos Aires (1973-1979) y fue capellán en el Colegio Champagnat y en el Hospital Fernández de Buenos Aires (1980-1983).

Es magíster en Ética Social por la Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla, México (2014).

Asimismo, fue profesor de Teología en la Facultad de Filosofía de la Universidad Católica Argentina (1978-1983).

Ingresó a la Armada en 1984. Cumplió los siguientes destinos: Flota de Mar (1984-1986 y 1989-1991), Comando de la Infantería de Marina (1987), fragata ARA *Libertad* (1988, 1992 y 1999), Escuela Naval Militar (1993-1998), Dirección de Educación Naval (2000-2002), Cancillería del Obispado Castrense (2003-2004), Misión de Paz (Haití, 2005), jefe del Servicio Religioso del Comando de Operaciones Navales (2006) y DGPN (2007-2008). Pasó a retiro en 2009.

Obtuvo el premio Domingo Faustino Sarmiento del Centro Naval por sus artículos:

“Cambios profundos, vulnerabilidades peligrosas” (BCN N.º 774, 1995), “¿Necesita un comandante de consejo?” (BCN N.º 807, 2004) y “Enrique Ernesto Shaw, un oficial singular” (BCN N.º 809, 2004).

1 “Política”, libros I y VII (1333a).

2 “Moral a Nicómaco”, libro III, cap. VIII.

3 Cicerón. “Sobre los deberes”. Madrid: Alianza Editorial, 2001. Traducción de José Guillén, 77.

4 López Barja de Quiroga, Pedro. “Sobre la guerra justa”. *Semata, Ciencias Sociales e Humanidades*, n.º 23, 2011, 70.

5 Cicerón consideraba que la guerra cuyo único motivo era la búsqueda de riquezas no podía considerarse “guerra justa”.

rio romano y el cristianismo era perseguido; se opusieron acérrimamente a la guerra, considerada como un homicidio a gran escala, “el mayor de los sacrilegios que puede cometer un cristiano”<sup>6</sup>. Durante los tres primeros siglos, la iglesia oficial no tomó posición ni a favor ni en contra del servicio militar. El Concilio de Elvira (s. 305), manifestó la actuación de los cristianos en diversos oficios. Luego, ante un nuevo paradigma moral —el nacimiento de las guerras interestatales y mundiales—, reguló la actuación de los cristianos, pero no dice nada sobre la milicia.

Tras el Edicto de Milán (s. 313), promulgado durante el mandato del emperador Constantino, y la posterior proclamación del cristianismo como religión oficial y única del Imperio romano mediante el Edicto de Tesalónica (s. 380), en tiempos del emperador Teodosio, se produce un absoluto cambio de mentalidad entre los intelectuales cristianos, que, abandonando el antimilitarismo de los anteriores siglos, defenderían la integración de los cristianos en la milicia imperial.

Posteriormente, en el siglo V, San Agustín de Hipona (354-430) expuso sus concepciones acerca de la guerra: sí se podía considerar como justa. Sostiene que, de negar la existencia de guerras justas, se estaría perjudicando a quienes se rigen por la justicia y favoreciendo indirectamente a aquellos que entran en guerra con intenciones espurias. Subraya que la guerra justa es aquella que “tiene por objetivo la búsqueda de la paz”.

Ocho siglos después, en la Alta Edad Media, Santo Tomás de Aquino (1225-1274), máximo representante de la escolástica, sistematizaría la noción cristiana de guerra justa tomando como punto de partida las teorías de San Agustín. Aquel expuso los fundamentos doctrinales que pensadores posteriores irían desarrollando y aplicando en sus líneas de pensamiento hasta alcanzar un despliegue importante con los teólogos españoles del siglo XVI. Las objeciones a la teoría de la guerra justa son más bien esporádicas y proceden generalmente del campo no ortodoxo; más tarde encontrarían acogida en algunas de las sectas nacidas de la Reforma protestante producida en su momento por Martín Lutero (1483-1546)<sup>7</sup>.

El positivismo jurídico del siglo XVIII se aparta del planteamiento ético acerca de la guerra. Los principios morales que lo rigen, debido a su formulación genérica —de difícil aplicación a los casos concretos por no estar apoyados en un instrumento coercitivo suficientemente enérgico para su vigencia— y a sus ligámenes con determinadas bases religiosas no universalmente compartidas, carecieron en la historia de la eficacia que, constitutivamente, les compete. El positivismo prefirió el cultivo de los cauces por los que ha de discurrir la guerra, que puede y debe humanizarse mediante tratados internacionales<sup>8</sup>.

Sin embargo, los azotes de las últimas contiendas han puesto al desnudo la precariedad de un derecho que no tiene su fundamento en la moral.

El proceso de Núremberg (1945-1946) y la Carta de las Naciones Unidas (1945), como antes lo habían sido los Estatutos de la Sociedad de Naciones<sup>9</sup> y los Pactos de Locarno (1925), evidencian la imposibilidad de edificar la ciudad terrena sin el cimiento de unos postulados de naturaleza moral, expresión en último término de los designios divinos sobre la persona humana y sobre la misma sociedad.

Sea grata o no al positivismo, la moral cristiana no puede interrumpir el estudio del derecho de guerra a la luz de la virtud cardinal de la justicia. Por eso, la reflexión de la justicia de la guerra ha perseverado hasta nuestros días como parte relevante de los tratados de ética cristiana.

La aparición de medios de destrucción masiva e incontrolables produce en la moral cristiana un profundo impacto que hay que atender.

La Guerra es uno de los fenómenos humanos más poderosos y antiguos.

6 Carcelén Hernández, Francisco Javier. “Aproximación a las concepciones militarista y antimilitarista del cristianismo primitivo”. *Antigüedad y cristianismo: Monografías históricas sobre la Antigüedad tardía*, n.º 14, 1997, 167.

7 Lutero sostuvo un pacifismo absoluto, de modo que los cristianos no podían tomar las armas ni siquiera ante un ataque turco.

8 Vio la guerra como un mal necesario para el orden social o como un conflicto que la ciencia técnica haría más eficiente.

9 La Sociedad de Naciones fue la primera organización internacional intergubernamental, fundada el 10/01/1920 tras la Primera Guerra Mundial con el objetivo de mantener la paz mundial, fomentar el desarme y resolver conflictos mediante la diplomacia. Creada por el Tratado de Versalles, funcionó como precursora de la ONU, aunque fracasó en evitar la Segunda Guerra Mundial y se disolvió en 1946.

El concepto abstracto de “guerra justa” es la misma coercibilidad del derecho aplicado a la vida de los pueblos. Sin compartir la doctrina kantiana<sup>10</sup> —propuesta ya en la antigüedad por algunos sofistas y abrazada en nuestros días por un gran número de juristas no católicos— de que la coacción y la fuerza son ingredientes esenciales del derecho, el recurso a la violencia para urgir ha sido universalmente estimado como su propiedad concomitante.

La coacción física, la pena infligida por la infracción legal y el subsidiario cumplimiento forzoso de la norma son recursos constantes en la vida de los pueblos. Lo que se juzga como válido en el orden interno de los Estados sigue siendo legítimo instrumento para urgir el disfrute de los derechos de una comunidad política frente a otras comunidades agresoras. O sea, la acción bélica, como medio legítimo para la defensa de los derechos conculcados, constituye una persuasión habitual en la conciencia de los pueblos.

La independencia de la propia comunidad, su honor, su patrimonio cultural y material, así como su integridad, fueron en todo el curso de la historia defendidos a costa de los mayores sacrificios y heroísmos.

La verificación existencial de la justicia de una guerra depende de múltiples factores y aspectos generalmente históricos que forman su entramado. De ahí que el concepto de “guerra justa” obliga a los analistas a estudiar los variados matices hasta llegar a una formulación esencial y acertada, por la diversidad de terminologías.

## Guerra defensiva

La guerra defensiva, como rechazo de una agresión injusta, no presenta mayores dificultades para los estudiosos del tema. Conforme al principio ético *vim vi repellere licet, servato moderamine inculpatae tutelae* (es lícito repeler la fuerza con la fuerza, manteniendo la moderación al proteger a los inocentes), es universalmente aceptado utilizar el uso de la fuerza en la defensa personal y en la defensa colectiva. Y lo que es lícito para el individuo y para la comunidad lo es asimismo para defender a otras comunidades aliadas, amigas o simplemente inocentes que no cuentan con medios suficientes o adecuados para su defensa<sup>11</sup>. Si como consecuencia de la defensa se desprenden males, la responsabilidad está en el que ataca y no en el que defiende.

## Guerra ofensiva

Fue Francisco de Vitoria (1483-1546), destacado teólogo de la Escuela de Salamanca, considerado el fundador del derecho internacional moderno y padre de la teoría de la “guerra justa”<sup>12</sup>, el primero en dar curso a la expresión “guerra ofensiva”; la entidad definida, con los elementos que esencialmente la constituyen, está presente en toda la doctrina a partir de San Agustín<sup>13</sup>.

Es este tipo de guerra de iniciativa en el ataque sobre el que se establece la reflexión de la doctrina. No les resulta fácil a los escritores medievales legitimar las guerras ofensivas. Entendían que, para que se den, debían cumplirse determinadas condiciones: autoridad del príncipe (gobernante), una causa justa, recta intención y modo honesto de hacer la guerra. Las relativas al *ius ad bellum* (el derecho a la guerra), la autoridad del príncipe (gobernante) y la justa causa eran esenciales desde el punto de vista de la justicia objetiva de la guerra. La recta intención, más que el aspecto estricto de la justicia —que puede mantenerse sin aquella—, contempla la actitud moral del beligerante, obligado frente a su conciencia y frente a Dios.

El poder de los medios modernos de destrucción obliga a una prudencia extrema en la apreciación de la condición de entablar una guerra.

10 *Metaphysische Anfangsgründe der Rechtslehre, Einleitung* (Introducción a los fundamentos metafísicos de la teoría jurídica). “La guerra atenta contra la libertad y dignidad de los hombres. . .”.

11 Orend, Brian. “La moralidad de la guerra”. Broadview Press, 2006.

12 En su obra “Reelecciones del Estado, de los indios y del derecho de la guerra” (1538), defendió que la guerra solo es lícita para responder a una injuria grave y no por expansión.

13 Regout, R. S. J. *La doctrine de la guerre juste de Saint Agustin a nos jours*. París, 1935, 19.

Las especulaciones de los tratadistas católicos acerca de la guerra han proyectado, a través de Hugo Grocio (1583-1645)<sup>14</sup> en su celebrada obra *“De iure belli ac pacis”* (Sobre el derecho de la guerra y la paz), un evidente influjo en los distintos convenios internacionales que regulan en la actualidad los cauces de la guerra. La “justa causa” es asimismo un elemento esencial de una guerra que pretenda ser legítima.

Obviamente, no podrán aducirse como razones justificantes de una empresa bélica ni el afán de acrecentar los territorios ni la ambición de los gobernantes ni la capacidad física para someter a los demás. La iniciativa de la guerra ha de obedecer exclusivamente a un perjuicio durable, de tipo material o espiritual, infligido con obstinación por el adversario. La guerra ha de ser el último y definitivo medio de que dispone el perjudicado para la verificación de sus derechos. *Una guerra de agresión es intrínsecamente inmoral.*

La “justa causa” exige que la gravedad de la injuria o el perjuicio inferido sea proporcional a las calamidades a que dará origen el conflicto, ya que la caridad prohíbe la destrucción de un mal originando probablemente otros mayores.

Mientras que los autores medievales sintetizan la “causa justa” de la guerra en la defensa de los derechos a la libertad, al honor, a la integridad territorial y a la recuperación de bienes, los teólogos españoles del final del siglo XVI, encabezados por Francisco de Vitoria, enumeran también otros derechos, corolarios de postulados naturales, reivindicables por la acción violenta<sup>15</sup>.

La condición de la “recta intención”, por inscribirse en la conciencia del beligerante y dejar intacta la valoración objetiva del conflicto, afecta a la actitud moral del gobernante. En consecuencia, va siendo relegada paulatinamente por la doctrina.

Lo mismo el *iustus modus bellandi* (solo una forma de luchar), que resume los principios reguladores, del *ius in bello* (la ley en la guerra) en el ejercicio mismo de la guerra.

## Guerra preventiva

Para emitir un juicio moral sobre este tipo de conflicto, se debe distinguir:

- a) que la agresión ajena sea segura en un futuro inmediato;
- b) que sea segura, pero solo en un futuro remoto;
- c) que solo sea probable o meramente posible.

En el primer caso, la misma se equipara a una guerra defensiva, ya que el Estado que ataca para prevenirse contra una agresión segura, inmediata e injusta se encuentra ya en la necesidad de defenderse; no es necesario esperar que los ataques enemigos, por ejemplo, invadan el territorio o causen males irreparables, como un sometimiento o apropiaciones ilegítimas de bienes o territorios.

En el segundo caso no existe todavía agresión contra la que haya que defenderse y, en consecuencia, no se trata de una guerra defensiva.

Mucho menos lo sería en el tercer caso; iniciar una guerra en tales condiciones constituiría una agresión injusta, aunque solo tuviera por finalidad el cambio de la política del Estado agresor.

La injuria, en el derecho romano, comprendía la idea de contumelia, es decir, el desprecio implícito en la agresión. Era la ofensa a la dignidad de una persona y, precisamente por haber concre-

Los conflictos armados implican que exista una “proporcionalidad” entre el ataque recibido y la respuesta defensiva, junto con sus efectos.

<sup>14</sup> Francisco de Vitoria afirma que el derecho internacional proviene del derecho natural y del derecho de gentes. Vivió en tiempos de la Guerra de los Ochenta Años entre España y los Países Bajos y de la Guerra de los Treinta Años entre las naciones europeas católicas y protestantes. No es de extrañar que Grocio se preocupara profundamente por las cuestiones de los conflictos entre naciones y religiones. *De iure belli ac pacis* (El derecho de la guerra y de la paz), 1625, sobre la situación jurídica de la guerra, debe mucho a los teólogos españoles del siglo anterior, en especial a Francisco de Vitoria y Francisco Suárez, quienes se centran en la tradición católica del iusnaturalismo.

<sup>15</sup> Como los de comerciar con países extranjeros, rescindir con tranquilidad fuera de la patria, propagar la libertad religiosa, librar de la abyección a hermanos oprimidos, etc.

tado el derecho pretorio este concepto de injuria como una vejación, es que pudieron asimilarse a las lesiones físicas los agravios que atentaban contra el honor de una persona o de un Estado. Tema que, de alguna manera, quedó incorporado al lenguaje de los tratadistas medievales.

**San Agustín** establece claramente el principio de que solo la necesidad de defenderse justifica la guerra y postula las siguientes consideraciones:

- 1) La decisión de hacer la guerra es competencia solamente de la autoridad pública<sup>16</sup>.
- 2) El motivo debe ser la reparación de una injusticia: una causa justa<sup>17</sup>.
- 3) La guerra debe hacerse solo para obtener la paz<sup>18</sup>. Su verdadero fin es conseguir la paz: la recta intención<sup>19</sup>.
- 4) Un carácter de necesidad: debe ser el último recurso<sup>20</sup>.

**Santo Tomás de Aquino**, en cambio, enuncia solamente tres condiciones:

- 1) la autoridad del gobernante;
- 2) la causa justa;
- 3) la recta intención<sup>21</sup>.

## Licitud de la guerra

Acerca de la licitud de la guerra, el fraile Francisco de Vitoria tomó como base de sus reflexiones las leyes naturales de San Agustín y Tomás de Aquino, sustentadas en citas bíblicas, y, a partir de ellas, elaboró unos criterios que, en gran parte, se mantienen en la actualidad.

En cuanto a la guerra, Tomás de Aquino fue el que distinguió entre “causa justa y guerra justa”, aspecto que luego concretó Francisco de Vitoria.

En lo que atañe a la guerra defensiva, Francisco de Vitoria no tiene duda alguna de que el ofendido debe defenderse y actuar contra la acción cometida. Cuando se trata de una acción ofensiva, de modo análogo debe defenderse el agraviado siempre que la injuria consista en acciones que conlleven devastación, incendios y matanzas. Solamente en esos casos.

Por el contrario, no es legítima la guerra en casos de religión, ampliación del territorio del gobernante y el provecho particular del mismo. A su vez, los perjudicados tienen derecho a reclamar las pérdidas ocasionadas por los atacantes y estos, deberán resarcir o compensar los daños causados a los perjudicados.

Las tres condiciones de la guerra justa, según Francisco de Vitoria, son “causa justa suficiente, autoridad legítima y recta intención”.

Con carácter general, la guerra debe tener como objetivo el bien público, pues “el fundamento de la guerra es la injuria”<sup>22</sup>. Al mismo tiempo, se debe cuidar el perjuicio de los inocentes, de aquellos que no cometen injurias, que suelen ser las mujeres y los niños. A la par, la pena a los que injurian debe ser proporcional y se tiene que actuar con “moderación y modestia cristianas”. Y añade: “no basta una injuria cualquiera de cualquier gravedad para hacer la guerra”. Y, de este modo, aclara que “se prueba esta proposición porque ni siquiera es lícito imponer tan graves penas como son la muerte, el destierro o la confiscación de bienes a los propios súbditos por una culpa cualquiera. Ahora bien, como todas las cosas que se hacen en la guerra son graves e incluso atroces, como matanzas, incendios o devastaciones, no es lícito castigar con la guerra a los que han cometido ofensas leves, puesto que la medida del castigo debe estar de acuerdo con la gravedad del delito”<sup>23</sup>.

La población más crítica termina por acostumbrarse a la violencia política y a los conflictos armados como algo necesario, inevitable o incluso limpio.

16 *Contra Faustum Manichaeum*, XXII, cap. 75. PL 42, 448.

17 *Quaestiones in Heptateuchum*, n.º 6, 10. PL 34, 781.

18 *Ibidem*.

19 San Agustín. *De Civitate Dei*, XIX, 12. PL 41, 640.

20 Epístola 189, *Ad Bonifacium* 6. PL 33, 856.

21 Tomás de Aquino. “Suma Teológica”, II-II, cuestión 40, art. 4.

22 Injuria era un agravio grave. Puede consistir en la atribución de unos hechos que podían provocar guerras en ese momento de la historia.

23 Francisco de Vitoria. “Sobre el derecho de guerra”, III, 14.

Francisco de Vitoria no olvida que el objetivo último de la guerra es conseguir la paz y la seguridad, así como la defensa de la patria, los derechos y la república (entendida como nación o Estado).

Junto a Francisco de Vitoria, es importante el jesuita Francisco Suárez (1548-1617), miembro asimismo de la Escuela de Salamanca, preocupado por los derechos de los nativos en América y el derecho internacional.

Las referencias principales de Suárez sobre la cuestión de la guerra son los conceptos de San Agustín y Tomás de Aquino, citadas precisamente donde se habla de las causas que hacen justa una guerra. Para Suárez, “la guerra defensiva es lícita y a veces hasta obligatoria”<sup>24</sup>, justamente porque, en su perspectiva, el derecho de existir es inseparable del derecho de usar la fuerza. Para el teólogo jesuita, el pensamiento de San Agustín representa una guía para hacer históricamente inteligible el fenómeno humano de la guerra, sobre todo en referencia a una interpretación teológica, tomando varios fragmentos de la Sagrada Escritura, y al reto de captar su auténtico significado político. Tomás de Aquino representa, en cambio, una constante y valiosa referencia, aunque la interpretación de los textos de Tomás de Aquino por parte de Suárez, como para otros temas fundamentales, será en todo caso más libre y creativa.

## Otros autores

En el derecho internacional del siglo XVII, el neerlandés Hugo Grocio (1583-1645)<sup>25</sup>, quien se basó en lo establecido por Francisco de Vitoria y lo adaptó al derecho natural protestante, habla extensamente sobre la guerra en su obra magna *“De iure belli ac pacis”* (El derecho de la guerra y de la paz) (1625). En ella, expone que la guerra no es la ausencia de derecho, sino un medio legal extremo para alcanzar la justicia o resolver conflictos entre naciones cuando no existen tribunales superiores. Establece que la soberanía de una nación está en el pueblo y defiende el libre comercio. Sostuvo que la guerra era una desgracia y que perjudicaba a todos los participantes. Si bien no siempre se puede evitar, Grocio abogó por que al menos se limitaran las muertes y la destrucción. Creía que “es una locura, y peor aún, dañar a otro sin motivo alguno... Es un asunto de suma importancia, porque suele acarrear muchas calamidades, incluso sobre la cabeza de los inocentes...”.

Grocio utiliza por primera vez el término “derecho natural” y abre un nuevo camino en la ciencia iusnaturalista racionalista. Defendió los principios morales independientes de los gobernantes y explicó cómo mejorar las perspectivas de la paz. Tiene varias semejanzas con lo dicho por Francisco de Vitoria, especialmente en el fin último de la guerra y el respeto a los inocentes.

## Michael Walzer (nacido en Estados Unidos en 1935)

Ya en tiempos relativamente recientes, en su libro “Guerras justas e injustas” (1977), integra de nuevo el concepto de guerra justa en la teoría moral y política. Se renueva el interés por la legitimidad de la guerra y los derechos de las personas, máxime por los inocentes afectados por los conflictos bélicos. El autor define lo que considera “la realidad moral de la guerra”, compuesta por los motivos de los Estados para iniciar una guerra y los medios empleados para llevarla a cabo. El primer caso está relacionado con la agresión y la legítima defensa y, el segundo, con la violación de las reglas consuetudinarias. Esas premisas que utiliza el autor se aplican a conflictos actuales, en donde muestra una gran habilidad y deja patente el empleo del concepto de guerra justa.

Tras señalar los dos momentos en que se juzga la guerra —al ser declarada y en su desarrollo—, el autor procede a un análisis de las numerosas cuestiones implicadas: la agresión

Toda acción armada que tienda indiscriminadamente a la destrucción de ciudades enteras o de extensas regiones junto con sus habitantes es un crimen contra Dios y la humanidad que hay que condenar con firmeza y sin vacilaciones.

24 “Guerra, intervención, paz internacional” (ed. L. Perena Vicente). Madrid: Espasa-Calpe, 1956, 54.

25 Grocio estuvo profundamente influenciado por la filosofía clásica, sobre todo por Aristóteles y los estoicos, así como por la tradición humanista contemporánea y los escolásticos tardomedievales.

y la autodefensa, las intervenciones de terceros, el asunto central de los no combatientes, el terrorismo, la guerra de guerrillas, las represalias, los bombardeos sobre ciudades, el caso extremo de la bomba atómica y la disuasión nuclear, la responsabilidad moral (más que legal).

Distincuir entre *ius ad bellum* y *ius in bello* implica que una guerra puede ser justa, pero desarrollarse injustamente, y viceversa. El dilema básico es que la guerra exige cumplir con el fin de conseguir la victoria, lo que suele implicar el desentendimiento de cualquier límite con tal de obtenerla (“En la guerra, la mayor gentileza consiste en concluirla con rapidez”), pero la convención bélica (en breve, la guerra justa) exige respetar esos límites.

Los casuistas católicos medievales hablaron de la doctrina del doble efecto, que trata de reconciliar la absoluta prohibición de atacar a los no combatientes con la legítima conducta de la actividad militar. Frente a las teorías utilitaristas, que subordinan los medios a los fines, Walzer pone por encima de todo los derechos humanos y el derecho a la inmunidad de los no combatientes: “un legítimo acto de guerra es aquel que no viola los derechos de las personas contra las que actúa”. E insiste en el valor absoluto de la vida humana: “la destrucción de inocentes, sean cuales sean sus propósitos, es una especie de blasfemia que transgrede los más profundos compromisos morales”. Incluso “si el hecho de salvar las vidas de los civiles implica arriesgar las de los soldados, es preciso aceptar el riesgo”. “La matanza de civiles es una afrenta para la humanidad”, remacha. “La guerra tiene un carácter insoslayablemente moral y, como tal, atañe a la responsabilidad”. “Los actos de Estado también son actos de personas en particular y, cuando adoptan la forma de guerra de agresión, las personas en particular incurrir en responsabilidad criminal”<sup>26</sup>.

## Un nuevo paradigma

Entre los teólogos hoy existe un consenso generalizado de que ya no es posible hablar solo de la “guerra justa”. Por otro lado, la llamada “guerra preventiva” carece de fundamento tanto ético como jurídico. Esto es así porque puede basarse en una mentira que no la justifica y que es el fundamento de su ilegitimidad. Una hipotética guerra preventiva solo tendría alguna forma de justificación si fuese declarada por la parte más débil, no la más fuerte, y como guerra necesaria, no como posibilidad para elegir un hipotético ataque.

Las condiciones clásicas para el concepto de “guerra justa” difícilmente se pueden compaginar hoy. La declaración de guerra por quien está autorizado por la propia legislación, constitucional o no, por diferentes formas de parlamentos, consejos, etc., no solo es una exigencia para la *publicidad* de los actos políticos, lo que es importante, sino porque, en la doctrina tradicional de la guerra justa, *una autoridad de un Estado* que declarase la guerra se convertiría *ipso facto* en sujeto del derecho internacional, siempre que se cumplieran las condiciones para esa declaración.

Sobre el límite de la teoría de la guerra justa: cuando se la observa con mirada única, a través de la cual se analiza el conflicto, existe el riesgo de *restringir la imaginación a lo que puede ser permitido en lugar de ampliarla hacia lo que es requerido*. Y lo que es requerido es más exigente.

En los últimos años se ha asistido a un cambio de paradigma teológico-moral sobre la guerra. La teología cristiana asumió el concepto de “guerra justa” del derecho romano, concepto que no era originariamente teológico-cristiano. Esto se produjo por las barbaries que encontraba el cristianismo en los eventos militares.

La doctrina o el paradigma de la “guerra justa” expresa un pensamiento muy arraigado en autores como San Agustín<sup>27</sup>, Santo Tomás de Aquino<sup>28</sup> y otros como Francisco de Vitoria y los jesuitas Suarez y Molina.

Las guerras preventivas invocan de forma unilateral acciones preparatorias posibles, pero no probadas, de agresiones externas y, en definitiva, meras conjeturas acerca de lo que otro país podría hacer.

26 “Guerras justas e injustas”. Nueva York: Basic Books, 1977; reimpresso en 1992.

27 San Agustín. *De Civitate Dei*, 19:7.

28 Tomás de Aquino. “Suma teológica”, II-II, cuestión 40.

... al perfeccionamiento del liderazgo, entendido, entre otras cosas, como el arte de dirigir de modo acertado. Por tal motivo, hoy el gran desafío es solucionar los conflictos, definiéndolos de una forma clara, considerando los aspectos morales que implican.

Hasta el Papa Pío XII (1939-1958), fue la doctrina vigente que configuraba un núcleo de condiciones: “la guerra había de ser declarada por una autoridad legítima, al servicio de fines públicos, con una causa justa y en reparación de una injusticia sufrida (usurpación de un territorio, supresión de derechos humanos fundamentales, etc.), habiéndose agotado los medios pacíficos para la resolución del conflicto, con fines y medios justos y con proporción entre el bien buscado y el mal que pueda previsiblemente causarse”. Sostuvo que la guerra nunca es un medio adecuado para resolver conflictos entre naciones, considerando que la paz es el objetivo supremo.

La doctrina escolástica de la “guerra justa” también tuvo ambigüedades y limitaciones, siendo quizá la mayor de ellas la concepción de la “guerra justa” dentro del marco conceptual de la legítima defensa personal pensada por el derecho romano. Tal vez esas categorías no sirven exactamente ya para las guerras hodiernas, al menos las del siglo XX y parte del XXI.

En los años ochenta, los episcopados católicos de varios países (Alemania<sup>29</sup>, Países Bajos, Francia<sup>30</sup>, Estados Unidos<sup>31</sup>, etc.) publicaron importantes reflexiones y tomas de posición sobre el tema. En particular, la Conferencia Episcopal de Estados Unidos (17/12/1994) aceptaba “el derecho y el deber de intervención humanitaria en casos excepcionales, a través de medios coherentes con la doctrina católica sobre la no-violencia y la guerra justa, cuando se encuentre amenazada la supervivencia de poblaciones enteras”.

Aunque el paradigma de la “injerencia humanitaria” no sea, hoy por hoy, una solución completa a los conflictos actuales, ofrece elementos valiosos para organizar un paradigma más holístico, como “una pieza dentro de un cuadro más amplio de solución moral a los conflictos”<sup>32</sup>.

Pero en la actualidad, existen tres razones fundamentales para que se haya superado un nuevo paradigma:

- 1) el enorme potencial destructivo de las armas modernas (guerras híbridas, drones mortíferos muy desarrollados, ciberataques y otras formas de la llamada inteligencia artificial, guerras de baja intensidad, que tantas veces no usan la palabra, etc.);
- 2) la necesaria apuesta por una autoridad pública mundial;
- 3) la imposibilidad de la proporcionalidad.

Es importante el criterio claro del discernimiento del principio de proporcionalidad, de aquel que decide, y considere, que el daño que eventualmente pueda causarse no supere el objetivo militar buscado (y su correlato ético). Esto ha de darse entre los medios usados en el comienzo de un evento y los que se utilizan como respuesta. Sin legitimar el antiguo paradigma de la “guerra justa”, aunque ciertamente sin rechazarlo sin más, un consenso se ha consolidado: nadie sensato quiere un conflicto armado de las características que sean.

El Papa Juan XXIII (1881-1963) había denunciado la guerra como algo irracional<sup>33</sup> y de la misma forma lo reiteró el Concilio Vaticano II (1965): “Todo esto nos obliga a examinar la guerra con mentalidad totalmente nueva. Sepan los hombres de hoy que habrán de dar muy seria cuenta de sus acciones bélicas”, “La carrera de armamentos no es camino seguro, sino la plaga más grave de la humanidad, que perjudica a los más vulnerables de manera intolerable”<sup>34,35</sup>.

La aplicación del principio ético-jurídico *servato moderamine inculpatae tutelae* (guardada la proporción en la defensa contra el ataque no provocado) a las circunstancias de la guerra o de cualquier conflicto armado moderno lleva a cuestionar la guerra como medio normal

29 *Gerechtigkeit schafft Frieden* (La justicia construye la paz), 18/04/1983.

30 *Gagner la paix* (Ganar la paz), 18/11/1983.

31 *The Challenge of Peace: God's Promise and Our Response* (El desafío de la paz. La promesa de Dios y nuestra respuesta), 03/05/1983.

32 Juan Pablo II. “Jornada de la Paz”, 2000.

33 Encíclica *Pacem in terris*, 1963, 127.

34 Concilio Vaticano II (1962-1965), Constitución Pastoral *Gaudium et spes*, 77-80; 80 y 81.

35 Un concepto tenido en cuenta hasta el presente ya no responde totalmente a la época actual, necesita ajustes, hay que pensar muchos aspectos concomitantes que no existían anteriormente.

de hacer valer los propios derechos. Además, restringe la “guerra justa” a la “justa defensa” (terminología moral y no táctica), siempre y cuando esta no implique la aniquilación total de la vida humana en su teatro de acción. Hay que poner el acento en la posibilidad de la paz a través del entendimiento internacional. Resulta un absurdo sostener que la guerra, generalmente, es un medio apto para resarcir el derecho violado<sup>36</sup>. La guerra es un “flagelo” y no representa jamás un medio idóneo para resolver los problemas que surgen entre las naciones, porque genera nuevos y más complejos conflictos.

La Segunda Guerra Mundial trajo como consecuencia el convencimiento de parte de la sociedad internacional de la necesidad de regular el uso de la fuerza y proscribir su utilización, salvo en los casos en que realmente sea imposible evitarla y se esté produciendo un mal imparable de acuerdo con las normas acordadas y plasmadas en la Carta de Naciones Unidas.

Ahora bien, la fuerza no se ha excluido de las formas en las que la sociedad internacional y los Estados, individualmente considerados, pueden actuar. Se fijan dos hipótesis en las que el uso de la fuerza está permitido.

- En primer lugar, el derecho a la legítima defensa. Consignado en el artículo 51<sup>37</sup> de la Carta, permite a los Estados defenderse mediante la fuerza armada ante actuaciones hostiles cometidas por otro Estado. No es más que el principio de legítima defensa conocido en los ordenamientos jurídicos nacionales referidos al tema entre los individuos. Lo particular del artículo es la utilización de la palabra “inmanente”, que está en consonancia con el concepto iusnaturalista<sup>38</sup>, adoptada luego de la Segunda Guerra Mundial y derivada de la visión positivista del derecho que permitió los horrores del holocausto.
- La otra excepción al uso de la fuerza es aquella que se deriva de las decisiones vinculantes emanadas del Consejo de Seguridad de la ONU. El artículo 42 autoriza a los miembros del Consejo de Seguridad a que, tras evaluar la ineficacia de las recomendaciones dictadas según sus competencias en virtud del artículo 39 y las acciones no armadas dispuestas por él, de acuerdo con el artículo 41, dispongan un ataque armado en contra del Estado que ha puesto en riesgo la seguridad y la paz del mundo, ante la no persuasión y el mantenimiento de las hostilidades.

Solo una decisión de los organismos competentes, basada en averiguaciones exhaustivas y con fundados motivos, puede otorgar legitimación internacional al uso de la fuerza armada, autorizando una injerencia en la esfera de la soberanía propia de un Estado, en cuanto identifica determinadas situaciones como una amenaza para la paz<sup>39</sup>.

## Conflictos modernos y futuros

Los conflictos en las próximas décadas aparentemente tendrán lugar bajo el paradigma de las *amenazas híbridas*<sup>40</sup>. Desde entonces, este nuevo concepto ha copado la actualidad, tanto en los medios de comunicación como en los diferentes estudios estratégicos de la comunidad académica bélica. La realidad es que se trata de un concepto atractivo que posee una fuerza expresiva notable y ventajosa para definir el *modus operandi* que se está siguiendo en la mayoría de los conflictos y las revueltas en la actualidad. Se está ante un nuevo escenario, donde ya no es suficiente hablar solo de la legitimidad de la “guerra justa”, porque han surgido nuevos elementos entre sus prioridades en materia de seguridad para los países.

Se puede, por tanto, considerar una amenaza híbrida el “conjunto de acciones que un Estado u organización de entidad ejecuta sinérgicamente para alcanzar un objetivo estratégico sin traspasar el umbral del conflicto (propia)mente) bélico”.

La iniciativa de la guerra ha de obedecer exclusivamente a un perjuicio durable, de tipo material o espiritual, infligido con obstinación por un adversario. La guerra ha de ser el último y definitivo medio de que disponen los perjudicados, para la verificación de sus derechos. Una guerra de agresión es intrínsecamente inmoral.

36 Juan XXIII, encíclica *Pacem in terris*, 1963, 291.

37 Carta de las Naciones Unidas: se creó principalmente para mantener la paz y la seguridad internacionales, evitar futuros conflictos bélicos tras la Segunda Guerra Mundial y fomentar la cooperación entre países.

38 Iusnaturalismo: sostiene la existencia de derechos universales, inalienables y superiores al derecho escrito (positivo), basados en la naturaleza humana o la razón. Considera que una ley es justa solo si respeta estos principios éticos fundamentales, siendo el derecho natural anterior a cualquier estado.

39 “Compendio de la Doctrina Social de la Iglesia”, 2005, n.º 500.

40 Fue en 2005, en el artículo *Future Warfare: The Rise of Hybrid Wars*, del Teniente General James N. Mattis y el Teniente Coronel Frank Hoffman del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos, cuando se introdujo el concepto de amenaza híbrida.

Es importante, desde el punto de vista jurídico, diferenciar entre un conflicto armado declarado, es decir, una guerra —que permite la activación del Derecho Internacional Humanitario— y un conflicto encubierto, como el que provocan en su mayoría las amenazas híbridas.

También en la actualidad se presentan las llamadas “guerras asimétricas”, *que suelen ser conflictos, por lo general armados, en los que existen grandes diferencias cualitativas o cuantitativas entre las capacidades de ambos bandos*. Esto obliga al más débil a adoptar estrategias y tácticas no convencionales, como la guerra de guerrillas, el terrorismo, el secuestro o la guerra psicológica, entre otras, para equilibrar las disparidades. Además, la asimetría puede entenderse no solo en esos términos, sino también en relación con armamentos nucleares, ciberguerras o guerras económicas. Estas guerras asimétricas pueden y suelen considerarse desde el punto de vista moral, aunque plantean graves dilemas éticos y desafíos a las normas internacionales tradicionales. A menudo, la asimetría —diferencia abismal en el poder militar entre estados y grupos no estatales— empuja al bando más débil a utilizar tácticas no convencionales que rozan o violan las normas de la guerra, lo cual genera un complejo debate sobre la moralidad de sus métodos.

En resumen, la guerra asimétrica es percibida como una forma de conflicto que desafía los marcos éticos establecidos, donde ambos bandos pueden cometer actos moralmente cuestionables, ya sea por el uso de tácticas irregulares o por la aplicación de una fuerza desproporcionada.

Un conflicto armado no puede prolongarse indefinidamente solo para evitar una injusticia, si ello conlleva daños graves e incesantes para la población, en particular una constante pérdida de vidas humanas.

## Guerras híbridas y guerras asimétricas

Difieren en su enfoque principal: la *híbrida combina múltiples herramientas (militares, cibernéticas, económicas)*, mientras que la *asimétrica se basa en la disparidad de poder* (un bando débil contra uno fuerte). La *moral* juega un papel crucial en ambas, siendo el objetivo principal destruir para ganar sin batallas masivas.

“Los conflictos se caracterizan cada vez más por ser una híbrida conjunción de tácticas irregulares y tradicionales con un planeamiento y una ejecución descentralizados, donde estados y actores no estatales combinan tecnologías simples y sofisticadas en formas sumamente innovadoras”<sup>41,42</sup>.

La guerra ha sido siempre un agente de cambio a lo largo de la historia y no se vislumbra una razón que lleve a pensar que eso pueda modificarse en el futuro; esa es la naturaleza de la guerra y probablemente permanezca inmutable en el tiempo.

En la actualidad, la relación entre moral y guerra plantea profundos dilemas éticos. Mientras que la violencia letal suele ser moralmente reprobable, la tradición de la “guerra justa” intentaba regularla mediante principios como la *proporcionalidad*, la *necesidad militar* y la *discriminación* (proteger a los no combatientes).

En síntesis, aunque el objetivo final de la ética es prevenir la guerra, la moral sigue siendo fundamental para condenar atrocidades, proteger los derechos humanos en situaciones extremas y exigir responsabilidad a los actores involucrados.

## Los conflictos armados y el liderazgo<sup>43</sup>

Los líderes deben transformar los conflictos como parte de una nueva estrategia, considerando la globalización mundial, ya que esta obliga a una constante evolución y, con ello, al perfeccionamiento del liderazgo, entendido, entre otras cosas, como el arte de dirigir de modo acertado. Por tal motivo, hoy el gran desafío es solucionar los conflictos, definién-

41 Conway, James T., general (ret.), 34.º comandante del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos.

42 González, Gabriel M. “De la guerra asimétrica a la guerra híbrida”, contraalmirante, licenciado en Sistemas Navales. Institución: Centro Educativo de las Fuerzas Armadas (Argentina).

43 Robinson, Paul. *Military Honour and the Conduct of War from Ancient Greece to Iraq*. Editor Routledge, 2006.

dolos de una forma clara, considerando los aspectos morales que implican, practicando en cualquier instancia la equidad y la justicia, la comunicación abierta, intentando disminuir la ambigüedad y las confusiones propias de las situaciones de crisis, incluso reconociendo errores y gestionando los conflictos de modo acertado. Es tener la capacidad de identificar los elementos esenciales indispensables para hacer frente a toda situación nueva y la capacidad de adaptar sus prácticas para aprovechar los puntos fuertes y minimizar los débiles.

## Apreciación moral

Al poner en la sombra los efectos secundarios de las acciones, no solo se atrofia el sentido de responsabilidad sino, a su vez, la propia inteligencia de las personas actuantes en sus funciones. Esa inteligencia queda habituada a proceder con miras estrechas, desacostumbrándose a ver el futuro de las consecuencias que acarrearán determinados actos con la amplitud y la complejidad que todo futuro arrastra consigo.

El principio de respeto de los derechos humanos constituye un principio ético básico de responsabilidad social que puede enunciarse como el deber que tiene todo país de respetar los derechos fundamentales de la persona, precisamente por el hecho de ser personas<sup>44</sup>.

- 1) El principio de justicia en la actuación personal dentro de un país implica actuar conforme a la legalidad y la justicia, con objetividad y rigor. El cumplimiento de la legalidad vigente requiere su conocimiento y el seguimiento no solo de la letra, sino del espíritu; es obvio que las leyes a que aquí se hace referencia deben ser justas, de lo contrario, no estarían incluidas en el principio de justicia.
- 2) El principio incluye también la necesidad de actuar con objetividad e imparcialidad, evitando tomar decisiones guiadas exclusivamente por el sentimentalismo, el fanatismo o como fruto de la presión de un conflicto de intereses.
- 3) Relacionado igualmente con la equidad, se encuentra el rigor en el cumplimiento de las propias obligaciones que, lógicamente, deben ser bien conocidas y ajustadas a derecho, en función del lugar y de las responsabilidades que se ocupa en el país.
- 4) Tomás de Aquino afirma que “los efectos o las consecuencias del acto externo añaden bondad o malicia en la medida en que han sido previstos o debían haberse previsto”<sup>45</sup>. Conviene precisar que los actos del obrar —si han sido previstos y queridos— también forman parte de lo elegido y, por consiguiente, caen bajo la responsabilidad moral del ejecutor. No exime de responsabilidad de las consecuencias, ya que la intención abarca no solo los objetivos, sino también las consecuencias razonablemente previsibles asociadas a la acción.
- 5) Puede ser que las consecuencias previstas no sean queridas ni aprobadas, sino completamente toleradas o sufridas como inevitables. Es preciso estudiar la posibilidad de evitar las consecuencias negativas con medios razonables.
- 6) Si se trata de consecuencias negativas no previstas, pero que razonable y fácilmente debieran y pudieran ser consideradas, hay que aplicar los mismos criterios que a este tipo de ignorancia: no suprime la responsabilidad, aunque, en algunos casos, puede atenuarla. Por tanto, es imputable una consecuencia mala razonablemente previsible si quien actúa tenía la posibilidad de evitarla.

Se trata de establecer si un determinado efecto tiene como causa una acción o una omisión, atento a que las consecuencias derivadas de una acción son tanto más imputables cuanto

La paz como fruto de la justicia y esta como fruto de la solidaridad.

<sup>44</sup> Entre estos derechos básicos, que se desprenden de los bienes fundamentales de la persona, se incluyen: el derecho a la vida, a la libertad, a la educación, a la integridad corporal, a la igualdad jurídica, a la honra, a la asociación, a la propiedad privada, etc.

<sup>45</sup> Tomás de Aquino. “Suma Teológica”, I-II, cuestión 20, art. 5.

En los últimos años se ha asistido a un cambio de paradigma teológico-moral sobre la guerra. La teología cristiana asumió el concepto de “guerra justa” del derecho romano, concepto que no era originariamente teológico-cristiano. Esto se produjo por las barbaries que encontraba el cristianismo en los eventos militares.

mayor sea la proximidad causal entre la acción voluntaria y los efectos o consecuencias derivados. Cuando los efectos derivados de una acción están muy alejados de la voluntariedad del ejecutor que actúa, no es razonable hacerla responsable de ellos.

## Condiciones de licitud moral

Es lícito realizar una acción en sí misma buena o indiferente, que puede tener un doble efecto —uno bueno y otro malo—, si el efecto bueno es inmediato, el fin del sujeto que lo lleva a cabo es honesto y existe una causa proporcionada para que se produzca un efecto malo. En esta afirmación quedan incluidos los cuatro requisitos que tradicionalmente se enumeran como condiciones de licitud moral:

- 1) que la acción sea en sí misma buena o indiferente;
- 2) que el efecto (o la consecuencia) sea el efecto inmediato, es decir, que el efecto bueno no sea obtenido a través del malo;
- 3) que la intención del sujeto (agente) sea buena (honesta y quizás necesaria);
- 4) que exista una causa o necesidad proporcionalmente grave para realizar tal acción.

“Las acciones humanas, una vez realizadas, no desaparecen sin rastro: dejan su valor moral, que constituye una realidad intrínsecamente relacionada con la persona y, por tanto, una realidad también profundamente subjetiva”<sup>46</sup>.

## Superación de la violencia ideológica

Una de las grandes amenazas para la paz está vinculada a la violencia de carácter ideológico, sobre todo las violencias nacionalistas, raciales o étnicas o incluso la violencia religiosa. Desde la correcta reflexión teológica, es preciso desenmascarar la falsa justificación de la violencia.

El judaísmo, el cristianismo y el islamismo han de someter a una auténtica purificación sus tradiciones para descartar de ellas el “espíritu de la violencia”, revisando, por ejemplo, las justificaciones de esta que parasitan en el mundo. También es necesaria una ética convergente de las grandes religiones para lograr una base firme para la paz y alejar el espectro funesto de las guerras, de cualquier tipo que sean.

La “cultura de paz” es un horizonte deseable de convivencia sustentado en *la dignidad humana, la justicia social* y el reconocimiento efectivo de todas las personas como sujetos de derechos, capaces de vivir en armonía. La noción de derecho natural es como el alma del ordenamiento que debe instaurarse en el plano nacional e internacional. La paz como fruto de la justicia y esta como fruto de la solidaridad. Cada nación tiene el deber de establecer una verdadera cooperación internacional en vistas del bien común de la humanidad entera, teniendo en mente también las futuras generaciones<sup>47</sup>. ■

46 Wojtyła, Karol (Juan Pablo II). “Persona y acción”. Biblioteca de Autores Cristianos. Madrid, 1982, 176.

47 Juan XXIII, encíclica *Mater et magistra*, 1961, 421.

# LA VIDA VERSUS LA GUERRA NUCLEAR

---

Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez



## Frases importantes sobre este tema(\*):

“El problema del hombre no está en la bomba atómica sino en su corazón”, Albert Einstein.

“Una persona inteligente resuelve un problema. Una persona sabia lo evita”, Albert Einstein.

“Japón aprendió de los bombardeos de Hiroshima y Nagasaki que la tragedia forjada era un mal absoluto para la humanidad”, Daisaku Ikeda;

“Me he convertido en la Muerte, el destructor de mundos”, Robert Oppenheimer;

“Los pueblos de este mundo deben unirse, de lo contrario, perecerán”, Robert Oppenheimer.

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.

La Organización de las Naciones Unidas ha tomado una decisión muy importante <sup>(1)</sup>. Esta ha consistido en crear un Panel Científico en su seno para que se ocupe de la “guerra nuclear”. Esto ha ocurrido luego de que se estudiaran los efectos que una guerra de este tipo puede producir, en cuanto a los efectos adicionales en el cambio climático global.

Se busca que dicho Panel permita adquirir gran cantidad de información científica especializada en física nuclear como para tener en claro los efectos terminales para que los nueve países que ya poseen armas nucleares no sigan negando la firma al Tratado Para la Prohibición de las Armas Nucleares, como lo vienen haciendo.

Esos nueve países son: China, Rusia, Estados Unidos de Norteamérica, Francia, Reino Unido de Gran Bretaña, India, Pakistán, Israel y Corea del Norte. Ellos no han firmado el Pacto de Prohibición de Armas Nucleares y los cinco primeros de la lista, simultáneamente, son miembros permanentes del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) <sup>(2)</sup>.

Esto consiste en una vulneración macroética evidente: o firman el antedicho Tratado o renuncian al Consejo de Seguridad de la ONU; no tienen otra opción de ética internacional (política) y macroética trasnacional (filosófica) para preservar la paz, según lo afirmado por la Carta de la ONU con ese fin.

En su posible reemplazo deben ser nombrados países, probadamente pacifistas, que garanticen la seguridad nuclear para la pléyade de los no nucleares que pueblan el mundo y que hayan firmado el pacto antes citado.

(\*) **Nota del autor:** Todas estas frases estuvieron ligadas a las explosiones de bombas de fisión nuclear que destruyeron las ciudades de Hiroshima y Nagasaki en agosto de 1945, a finales de la Segunda Guerra Mundial, por orden del presidente de los EE. UU. de Norteamérica, Harry S. Truman, y al piloto del avión Enola Gay, coronel Paul Tibbets Jr, quien murió de viejo, lo mismo que Truman, y ambos parecieron no tener culpa de tamaña masacre de gente de toda condición, edad y sexo. Ahora las bombas de fusión del hidrógeno causarían un daño mucho mayor. Por ahora, y no como antes, los filósofos no serán consultados si no se observa esta equivocación de las Naciones Unidas de no consultar a los sabios, como lo recomendó Albert Einstein con su segunda recomendación del epígrafe.

Con todo esto, la ONU ha demostrado su inconsistencia para controlar un conjunto de macroéticas, a precisar en el transcurso del siglo XXI, <sup>(3)</sup> que trataré de definir en otro futuro artículo que tengo en elaboración. Mi imagen del mundo no puede seguir dañada de esta manera si queremos seguir siendo una especie viva dentro de un mundo natural, que venimos trastocando con ideas políticas generadas hace miles de años por la Academia de Platón <sup>(4)</sup>.

Equivocadamente, la ONU piensa lograr lo que se propone al comienzo a través de tres grupos de especialistas en física nuclear que estudien los tres siguientes aspectos de las explosiones nucleares <sup>(5)</sup>:

“Se evaluará la radiación inmediata, el choque y el calor de la explosión que se producen en segundos o minutos, desde la zona cero a una distancia de 1 kilómetro a 10 km”;

“Se evaluará la relatividad retardada de los restos del dispositivo y el suelo, y el humo de los incendios, que se transporta en una escala de tiempo de días a años a lo largo de 100 a miles de kilómetros”;

“Se evaluará el atrapamiento de electrones de alta energía de una explosión nuclear a gran altitud, que dura semanas y se produce a nivel mundial”.

Estos tres aspectos, una vez analizados, aportarán un gran caudal de información científica especializada sobre la base a que llegue a producirse una guerra nuclear, usando las ojivas nucleares que atesoran las nueve potencias que retienen sus armas atómicas, listas para su uso, en sus arsenales. Todo esto se obtendrá de manos de físicos nucleares muy inteligentes, y nos informará sobre las consecuencias de que tal guerra es el desiderátum de todas las guerras. Este es el fruto de la Estrategia de la Destrucción Mutua Asegurada (DMA), propia de la Guerra Fría entre los EE. UU. de Norteamérica y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) cuando, en realidad, nuestra estrategia debe ser la de la construcción mutua asegurada <sup>(6)</sup> de una vida feliz y provechosa para todos los humanos, como lo justificaré al final de este artículo. Me parece que estamos fallándole a Albert Einstein, en cuanto a que este brillante constructor del cosmos nos dice que “una persona sabia es la que evita este tipo de guerra”. El camino sabio es el de buscar que tal guerra no se produzca, y no las consecuencias que se producirían si el sistema natural, que llamamos “sistema Tierra”, que no es de nuestra propiedad ni factura, padeciera las consecuencias de este dislate una vez producido.

Con todo esto la ONU ha demostrado su inconsistencia para controlar un conjunto de macroéticas (...).

## El camino de la sabiduría

Por lo antedicho, el camino que ahora pienso comenzar a recorrer va mucho más allá de las atribuciones internacionales propias de la Organización de las Naciones Unidas. Estamos tratando de evitar la guerra nuclear pensando a este tema como algo de influencia transnacional. En este caso no están en juego dos o más ámbitos nacionales como “teatros de operaciones nacionales”, sino todo el sistema Tierra, como ámbito de la vida natural y social de la humanidad. Todas las acciones tendrán una relevancia tal que se pondrá en juego el deber de un comportamiento ético de toda la humanidad frente a su propio fenómeno moral, problematizado al nivel de un “holocausto nuclear” de todas las especies vivas de la Tierra.

En épocas de la creación de la Academia de Platón el átomo era la partícula de materia más pequeña concebible y, como su propia denominación lo avala, era indivisible. La palabra “Cosmos” (κόσμος) incluía a toda la materia del universo y era un “todo ordenado”, que hoy lo llamamos Naturaleza. Platón, a diferencia de los presocráticos, pensaba solo en su pequeña “polis”, que era Atenas, y su gobierno estaba circunscripto bajo el mundo de las Ideas, al que se subordinaba la realidad como una mala copia (δολία). Todo lo relativo a la “polis” era

gobernado por un Kubernétes (κυβερνητής), nombre que también se usaba para el piloto de una embarcación griega antigua y que también se usa actualmente para el “gobierno” de un buque o embarcación de menor porte, como era el caso de los “trirremes” que poblaban el Mediterráneo<sup>(7)</sup>.

Lo de Aristóteles y su Liceo, que antes fue alumno de la Academia, sirvió para volver a valorar, luego de los presocráticos, la realidad de la Física y de lo que estaba fuera de ella (la metafísica<sup>(8)</sup>), pero de otra manera, y creó la ética en el seno de la sociedad griega a través de tres obras maestras: la *Ética a Nicómaco*<sup>(9)</sup>, la *Ética Eudemia*<sup>(10)</sup> y la *Gran ética*<sup>(11)</sup>.

Pasaron los siglos y fueron pocos los avances a tener en cuenta en esta materia, pero sí hubo dos aspectos a tener en cuenta muy importantes: uno es relativo al pensamiento de Renato Descartes en cuanto a su división entre “la cosa extensa”, como nuestro cuerpo, y “la cosa pensada”<sup>(12)</sup>, como nuestro espíritu. Separaba así al hombre en dos partes: una natural, ligada con la materia, y otra propia de los ámbitos religiosos espirituales, depositada por la Edad Media en el ámbito de las creencias religiosas propias de San Agustín y luego de Santo Tomás de Aquino para la Iglesia Católica.

Fue entonces cuando apareció el pensamiento de Baruch de Spinoza con su obra *Ética demostrada según el orden geométrico*<sup>(13)</sup>, en la que apela a su “conatus”.

Conatus (...) una pasión que nos empuja al conocimiento, usando el sentido de nuestra esencia humana integral.

Este instrumento del pensamiento filosófico se refiere a una pasión que nos empuja al conocimiento, usando el sentido de nuestra esencia humana integral<sup>(13)</sup>. Se trata de una “perseverancia en el ser”, que en el título de mi artículo “Ser siendo naturales”<sup>(14)</sup> se manifiesta con el gerundio del verbo *ser* (“siendo”) y que lo he considerado en su verdadero lugar evolutivo que, para Spinoza y para mí, es la Naturaleza y no un Dios el que no se equivoca cuando nos enfrentamos con el Principio de Indeterminación de Werner Heisenberg, que hace cien años abrió un pozo de dudas lideradas en la polémica desatada entre Albert Einstein y Niels Bohr, o sea, entre lo cósmico y lo atómico nuclear de la física teórica. Es por la afinidad de Bohr por la vida que ahora he adoptado, junto con la mayoría de los físicos teóricos de la llamada “Escuela de Copenhague”, la visión del gran físico danés. No soy un físico graduado en la universidad, pero obedezco a mis intuiciones fundadas que siempre me han interesado de la física teórica y práctica.

Escribí, hace unos años, que “Si dicha pasión se vuelca en la acción, y no en proyectos no realizados (como lo es el de una “Guerra Nuclear”) nos brinda alegría y felicidad. Así, y según él (Spinoza), se pasa a un rango mayor de perfección”<sup>(13)</sup>.

“Dado que el cartesianismo cayó en otra dicotomía ontológica entre cuerpo y alma: Spinoza luchó por una única sustancia dentro de su fe judía, fue excomulgado, maldecido y echado de la comunidad judía (Copleston)<sup>(15)</sup>”.

“Este gran pensador de la ética consideró que cada cuerpo o cosa material gozaba de un aspecto tal que tenía, además del material, un aspecto mental, un alma, en la que el cuerpo era tan sólo una expresión extrema”.

“Concluyó, entonces, que sólo había una sola sustancia, y no dos, un solo y mismo ser compuesto de cuerpo y alma”.

En el camino de la ética y de la antropología filosófica, que hace años he elegido para mis investigaciones filosóficas, nutridas de muchas y valiosas experiencias vividas durante unos 10 años junto con mis excelentes profesores de la licenciatura en Filosofía, que estuve a punto de lograr en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires (UBA), fui convocado a la defensa del vicealmirante VGM Juan José Lombardo, Comandante del

Teatro de Operaciones del Conflicto por la Soberanía de las Islas Malvinas y otras islas del Atlántico Sur. Fue por un importante tema, relacionado con la información espacial que EE. UU. de Norteamérica podría haber suministrado a Gran Bretaña, nuestro enemigo colonialista a fines del siglo XX. El peso y la responsabilidad patriótica asumida me llevó a la necesidad de tener que abandonar los complejos estudios de Filosofía, cuando mi edad ya se aproximaba a los 60 años, y fui nombrado Asesor Satelital del Estado Mayor General de la Armada con múltiples funciones de nivel nacional y ejecutivo.

A partir del año 2014, ya con ochenta años cumplidos, he podido volver a la filosofía con entera libertad de pensamiento y es eso lo que me permite dar mi último paso para poder influir en las Naciones Unidas ver si es posible evitar que una guerra nuclear se produzca al nivel actual de las armas nucleares, y en base al conocimiento científico y la necesaria reflexión filosófica. Estos últimos son los que, evidentemente, cultivan una sabiduría de la que carecen los decisores políticos de las superpotencias y potencias nucleares. Se trata de tan solo nueve países rebeldes entre casi doscientos posibles de las consecuencias. Ellos intentan decidir sobre una cuestión tan importante que pone en juego la vida de toda la humanidad y de todos los otros seres vivos que viven con nosotros en el sistema Tierra. Esto excede al poco sentido común que queda en el alma de los hombres y nos enfrenta de lleno con el poder de una Naturaleza que ya viene careciendo de muchas especies, que antes la acompañaban en los difíciles caminos de la vida natural y social.

Tanto ha pesado la ética de este pensador que me ha inducido a nuestro gran poeta la siguiente poesía:

### Spinoza

Las traslúcidas manos del judío  
labran en la penumbra los cristales  
y la tarde que muere es miedo y frío.  
(Las tardes a las tardes son iguales).

Las manos y el espacio de jacinto  
que palidece en el confín del Ghetto  
casi no existen para el hombre quieto  
que está soñando un claro laberinto.

No lo turba la fama, ese reflejo  
de sueños en el sueño de otro espejo,  
ni el temeroso amor de las doncellas.

Libre de la metáfora y del mito  
labra un arduo cristal: el infinito  
Mapa de Aquel que es todas Sus estrellas.

Jorge Luis Borges (1983)<sup>(16)</sup>.

Esto excede al poco  
sentido común que queda  
en el alma de los hombres  
y nos enfrenta de lleno  
con el poder de una  
Naturaleza (...).

Volviendo junto a Spinoza, es actualmente cierto, por el principio de complementariedad de Niels Bohr, que las partículas subnucleares y, en particular, el electrón, tienen la virtud de ser considerados como materiales newtonianos y como ondas electromagnéticas que viajan a la velocidad de la luz, surcando todos los lugares del cosmos. Así pueden ser representados cada cuerpo junto con su alma en el seno de la Naturaleza, según la visión spinoziana de una sola sustancia.

Es esta la sustancia de la que se encuentra compuesto el hombre a lo largo de su vida y como integrante de la Naturaleza. Él no puede ser desalmado mediante el uso de recursos artificiales, como lo es la liberación de la energía nuclear, sea esta de fisión o de fusión, ordenado por simples políticos, enfrentados en un conflicto de intereses propios de su falta de naturaleza intrínseca.

Creo que los proyectos de los nueve líderes de los países nucleares, que no quieren privarse de sus armas atómicas, si las usaran, desalmarían a la especie hombre de su propia alma específica, y lo mismo ocurriría con todas las otras especies vivas y, por ello, nuestra propia vida corporal carecería de sentido, lo mismo en cuanto a la vida que nos anima. Se trata de un acto tan desalmado como deshumanizado; no se trata ya de una guerra, sino de un Holocausto general de todas las formas de vida en la Tierra (único lugar donde la hemos encontrado en el cosmos). Probablemente, esta puede ser la manera con que la ONU nos brinde la paz: un *requiem in pace* generalizado. Esta es la realidad de una ONU que no logra organizar a los Estados miembros para conseguir un futuro mejor.

No se trata de una desolación, sino de tratar de traer el proceso de fusión nuclear que alimenta al Sol y a las estrellas para arrasarlo la vida de todas las especies en la Tierra.

Es a partir de aquí que me juego la última carta filosófica para frenar este desatino.

La expresión kantiana de su ética “El cielo estrellado ante mí y la ley moral en mí”.

## Mi primera y última macroética para el siglo XXI<sup>(17)</sup>

En estos últimos años de mi vida he escrito dos libros que han tenido un éxito insospechado en el hemisferio norte de este planeta que conserva fuerzas ocultas para suicidarse: el planeta Tierra como sistema. El primero lo he titulado *Comprender lo natural*<sup>(18)</sup>, basado en mis sospechas de una incomprensión global de una serie de problemas que pueden marcar el fin de nuestra especie en el seno, tanto de nuestro cuerpo como de nuestra alma, en nada menos que de la Naturaleza. El segundo se tituló *Macroéticas para el Siglo XXI (17)*, tratando de desnudar algunas tendencias.

La expresión kantiana de su ética “El cielo estrellado ante mí y la ley moral en mí”<sup>(19)</sup> nos muestra claramente cómo existe una conexión directa entre su interpretación de la Naturaleza y la ética. Hay una imagen, que está en la portada de este artículo, que siempre me ha impactado por su síntesis concreta y natural. En ella se muestra un bosque donde puede haber árboles aislados que no han comprendido la Naturaleza y se muestran diferentes al sentido común de los árboles que, desde atrás, nos muestran una complementariedad natural y correcta para recibir las verdades con las que los ilustra la necesidad básica de recibir, cada uno lo suyo, de las radiaciones solares.

Dicha imagen nos muestra al frente un árbol con un crecimiento anormal, desordenado, no natural. Al fondo, un sol en el ocaso, que ya ha pasado por el cenit al que apuntan todos los árboles del bosque y han recibido la cuota diaria de radiaciones solares para su fotosíntesis, atrapando el anhídrido carbónico del aire y convirtiéndolo en un oxígeno que alimenta la vida. Esto es lo que permite una ecoética en su acción natural: el crecer juntos y asociados en una complementariedad natural<sup>(19)</sup>, dentro de un sistema bosque y protegidos dentro de un proceso cibernético y virtuoso, que sirve, dentro del mundo vegetal, a todos los otros sistemas vivos. Esto es útil a la especie humana, como un ejemplo de rectitud natural que llamamos, luego de Kant, como ecoético y también ecoestético<sup>(20)</sup>, ante la belleza de los bosques, los prados, las montañas y el mar que inciden también en nuestra apreciación de la belleza natural. En su obra titulada *Crítica de la razón práctica*<sup>(19)</sup>, expresa textualmente: “(...) tal y como los árboles logran en medio del bosque un bello y recto crecimiento, precisamente porque cada uno intenta privarle al otro del aire y del sol, obligándose mutuamente a buscar

ambas cosas por encima de sí, en lugar de crecer atrofiados, torcidos y encorvados como aquellos que extienden caprichosamente sus ramas en libertinaje y apartados de los otros; de modo semejante, toda la cultura y el arte que adornan a la humanidad, así como el más bello orden social, son frutos de la insocialidad”. El bosque de los árboles buenos representa a la humanidad que deseamos tener; una humanidad que funciona dentro del sistema Tierra como un subsistema complementario con todos los otros sistemas ecológicos que soportan la vida, corrigen sus errores de manera cibernética y actúan con complementariedad sistémica entre sí<sup>(14)</sup>. El y los árboles malos que en el mundo son y han sido deben encontrar el rechazo del resto, basados en una macroética que se sustente en un imperativo categórico necesario para encarar la Naturaleza ante el incumplimiento flagrante de las leyes naturales por parte de los nueve países dispuestos a no cumplir con las normas conducentes a evitar un desarme en el campo de las armas nucleares.

Un imperativo categórico es definido por Kant como “un mandato moral universal e incondicional que exige actuar según una máxima (regla de conducta) que se pueda convertir en ley universal, sin depender de los deseos o consecuencias”<sup>(19)</sup>.

El imperativo categórico es un concepto central en la ética kantiana y en toda la ética deontológica moderna posterior.

Se lo contrapone al imperativo hipotético, que es condicional y depende de un fin específico. La ética de Kant, basada en este imperativo, se centra en el deber y la intención, y no en los “derechos humanos”, tan mencionados actualmente sin tener en cuenta, de igual modo, el cumplimiento ético de los deberes. Se lo hace considerando que una acción es moralmente correcta si se realiza por deber y no por sus resultados, como lo harán los especialistas convocados para los otros tres grupos del Panel Científico de la ONU (quizás a la filosofía, en vez de un cuarto grupo, se lo deba integrar como un “Panel Filosófico o de Pensamiento”).

La ética de Kant, basada en este imperativo, se centra en el deber y la intención, y no en los “derechos humanos” (...).

Características principales de un imperativo categórico:

#### **Universalidad:**

Las máximas de nuestras acciones deben ser universales, es decir, aplicables a todas las personas y a toda la humanidad en todas las circunstancias.

#### **Incondicionalidad:**

El mandato es absoluto y no está sujeto a ninguna condición, deseo o fin particular.

#### **Deontología:**

La moralidad de una acción reside en su deber, no en sus consecuencias. De aquí su complementariedad con el Panel Científico.

#### **Autonomía:**

El ser humano es el único legislador de su propia moralidad, basándose en la razón y no en una autoridad externa.

## **La fórmula de la ley universal de la Naturaleza**

Lo anterior nos inclina a actuar como si fuéramos miembros de una legislación universal, donde cada ser racional es tanto legislador como súbdito. La única medianamente conocida por el hombre es la de la Naturaleza, a la cual pertenecemos en cuerpo y alma (Spinoza), y es así como Kant lo tuvo en cuenta en el segundo de sus imperativos categóricos: “Obra como si la máxima de tu acción debiera tornarse, por tu voluntad, ley universal de la naturaleza”.

Es así como el imperativo categórico de Kant, aplicado a la naturaleza, se interpreta a través de una de sus formulaciones: la de la ley universal de la Naturaleza. Kant no desarrolla directamente una ética ambiental en sus textos, pero su marco filosófico se ha utilizado para debatir las obligaciones morales de la humanidad respecto al entorno natural. Pero pienso que es muy válida su aplicación como una ley principal uso de la Naturaleza en cuanto a su consideración oportuna durante el siglo XXI<sup>(19)</sup> para que las próximas generaciones que nos sucedan puedan vivir sin las amenazas terroríficas de estos nueve países nucleares disidentes. Ellos nos vienen amenazando, casi diariamente, con iniciar una guerra nuclear. Todos los miembros de la humanidad viva tenemos el derecho de evitar los males que el Panel Científico seguramente nos detallará.

Nuestro pensamiento de una especie de “filosofía de la ciencia actual” nos debe poder librar de todo ello antes de que se produzca, a través de la inclusión de un Panel Filosófico o, al menos, de un “Cuarto Grupo”, para salvarnos de tamaña aberración humana. Si así no fuera, mereceríamos desaparecer como especie natural y, si renaciéramos desde el fondo de los mares, sería de nuestra responsabilidad por haber hecho desaparecer la *vida*, en su sentido más general de lo terrestre, y si cumpliéramos el mandato natural, probablemente seamos perdonados por Dios y la Naturaleza.

## Diferentes compromisos con la paz nuclear

(...) cabe destacar que Argentina y Brasil han sido capaces de generar armamento nuclear (tanto de bombas atómicas como submarinos de propulsión nuclear) (...).

Por ahora, la responsabilidad de una guerra, como la que pensamos evitar, recae principalmente en los 9 países mencionados. Respecto al resto de los países que integran la comunidad de la Organización de las Naciones Unidas, cabe destacar que Argentina y Brasil han sido capaces de generar armamento nuclear (tanto de bombas atómicas como submarinos de propulsión nuclear), pero, presionados por los países ya dispuestos a usarlas, firmamos todos los tratados de orientación pacífica. En el caso particular de la República Argentina, no hay que olvidar que durante los combates de la guerra de Malvinas<sup>(21)</sup> y otras islas del Atlántico Sur, el submarino HMS *Conqueror*, por orden de Margaret Thatcher, primera ministra del Reino Unido de Gran Bretaña, hundió, sin capacidad de defenderse, al crucero ARA *General Belgrano*, del que fui miembro de su Plana Mayor en el año 1971. Murieron 323 de sus 1.093 tripulantes. El buque era un viejo crucero de la Segunda Guerra Mundial y este constituyó el segundo crimen de guerra de uno de los países ahora destacados entre los nueve disidentes y conservadores de una especie de “colonización nuclear y espacial”, en el que Gran Bretaña se ha sumado tanto al colonización de vieja data como a este novedoso, ambos ejercidos con la misma crueldad.

## Otro posible enfoque filosófico (mucho más lento)

Con este tema doy un final, posiblemente feliz, a mi intervención en esto.

Se trata de dar curso a la antropología filosófica, creada por Max Scheller (1874-1928). Él nos donó un enfoque cultural de estas cuestiones.

Todas las disposiciones naturales de una criatura están destinadas a desarrollarse alguna vez de manera completa y adecuada; a esto aportan las revoluciones culturales de la humanidad, que en el mundo han sido y son las que en el futuro pueden depurararnos un nuevo encuentro con la Naturaleza que hemos abandonado como si fuéramos animales.

En los hombres (como únicas criaturas racionales sobre la tierra) aquellas disposiciones naturales que apuntan al uso de su razón se deben desarrollar completamente en la especie y no en los individuos para obtener el resultado global deseado para las macroéticas.

El medio del que se sirve la Naturaleza para lograr el desarrollo de todas sus disposiciones es, como vimos con el ejemplo del bosque desarrollado anteriormente, “el antagonismo de las mismas vale en la sociedad, en la medida en que ese antagonismo se convierte, a la postre, en la causa de un orden legal de aquellas. Entiendo en este caso por antagonismo, la insociable sociabilidad de los hombres, es decir, su inclinación a formar una sociedad que, sin embargo, va unida a una resistencia constante que amenaza perpetuamente con disolverla [...]”<sup>(17)</sup>. El antagonismo, la enemistad y el belicismo son parte de un pensamiento político-social digital que nos lleva a la guerra. Los opuestos del Heráclito inducen al diálogo y la democracia.

“El hombre tiene una inclinación a entrar en sociedad; pero también tiene una gran tendencia a aislarse”<sup>(17)</sup>.

El problema mayor del género humano, a cuya solución le constriñe la Naturaleza, consiste en llegar, concebir y formalizar una sociedad civil que administre el derecho en general. Solo en sociedad se puede lograr el empeño que la Naturaleza tiene puesto en la humanidad, a saber: el desarrollo de todas sus disposiciones y que el hombre mismo sea quien procure el logro de este fin suyo, como el de todos los fines de su destino, creando así una sociedad que compagine la máxima libertad, es decir, el antagonismo absoluto de sus miembros, con la más exacta determinación y seguridad de sus límites. Por esta razón, una sociedad que une la máxima libertad bajo leyes exteriores cuenta con un poder irresistible, es decir, una constitución civil perfectamente justa. Así constituye la tarea suprema que la Naturaleza ha asignado a la especie humana.

Toda la cultura, todo el arte, los ornatos del hombre, y el más bello orden social, son frutos de la insociabilidad. Se puede considerar la historia de la especie humana en conjunto como la ejecución de un plan secreto de la Naturaleza para la realización de una constitución estatal interiormente perfecta y, con este fin, también exteriormente, como el único estado en que aquella puede desenvolver plenamente todas las disposiciones de la humanidad.

Toda la cultura, todo el arte, los ornatos del hombre, y el más bello orden social, son frutos de la insociabilidad.

“Después de muchas revoluciones transformadoras, será a la postre la realidad ese fin supremo de la Naturaleza, un estado de ciudadanía mundial o cosmopolita, seno donde pueden desarrollarse todas las disposiciones primitivas de la especie humana”<sup>(17)</sup> con la mediación de una “Constitución de la Tierra”<sup>(22)</sup>, que respete su condición como Sistema.

## Mis experiencias universitarias maduras en filosofía

Finalizando mis estudios para ser licenciado en Filosofía de la UBA, me reencontré con el doctor en Filosofía Ricardo Guillermo Maliandi, que era también licenciado en Veterinaria, y que había sido mi profesor de la materia Ética. Se trataba de encarar la materia Antropología Filosófica, pensada como una de las materias de Ciclo Final, tanto de la carrera de Filosofía como de la de Antropología, dictadas en la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA.

Al finalizar el curso, propuso que los alumnos formáramos grupos, tanto de aprendices de filósofos como de antropólogos, para formular propuestas propias de desarrollo para la cátedra. Yo pensaba que la humanidad, durante la modernidad antropocéntrica, constituía una verdadera Tercera Revolución Cultural de la Humanidad, a sumar a las dos previas señaladas por el profesor en su libro<sup>(24)</sup>. Logré interesar a dos compañeros de Filosofía y a tres de Antropología para elaborar una propuesta, y ella forma parte del Capítulo 5 de mi libro *Algunas variables ocultas. Tan ocultas como importantes*<sup>(4)</sup>, editado por la editorial Instituto de Publicaciones Navales (IPN), como último libro de este autor. Es en ese mismo donde trato de participar en la elucidación de lo nuclear junto con lo cósmico, no lograda hace casi un siglo entre Albert Einstein y Niels Bohr, a lo que dediqué mi libro *La complementariedad Sistémica en acción. Un siglo de incertezas*<sup>(14)</sup>, editado por el IPN, como me obsequio al cumplir 90 años de vida (30 de julio de 2024).

Dentro de esa modernidad es que se ha desarrollado la problemática de dominio nuclear planteada en este artículo. Hemos querido dominar a la Naturaleza por partes: 1) Descubrir, conquistar y colonizar las tierras; 2) Hacer lo mismo con los mares y los hielos; 3) Los aires de la atmósfera y 4) Los espacios ultraterrestres, o sea, nada menos que la Naturaleza, y a partir desde este pequeñísimo “punto azul pálido”, redescubierto como tal por el genio de Carl Sagan<sup>(25)</sup>. Así no resulta raro que nos consideremos como “hijos de los dioses”. Nuestra sed de conquista no tiene límites, y estos nueve países (China, Rusia, Estados Unidos de Norteamérica, Francia, Reino Unido de Gran Bretaña, India, Pakistán, Israel y Corea del Norte) no son la excepción, capaces de matar la vida para dominarla con sus armas atómicas.

## La aplicación de una filosofía práctica, como lo es la estrategia, y como último recurso

En épocas de la Guerra Fría entre EE. UU. de Norteamérica, cuando se hablaba de una “Guerra de las Galaxias”, muy parecida a la guerra nuclear, ahora revivida, se hablaba de una “Estrategia de la Destrucción Mutua Asegurada” (DMA) entre ambas superpotencias y este pienso que fue uno de los factores predominantes para terminar con ella antes de empezar. Siguió una época de una oscilante paz, en la que los cultores de tales ideas han pasado de ser dos al número aterrador de nueve y con más inesperados candidatos apresados ante los tratados de “No proliferación”. Así ha sido el caso de Argentina, Brasil y el indeseable Irán de los Ayatolas.

(...) políticamente, gozan de lo internacional mientras nos hundimos en los desatinos de lo que debiera ser considerado, a través de una “Constitución de la Tierra”, de carácter transnacional (...).

Por ese tiempo pensé y escribí<sup>(26)</sup> sobre la posibilidad de desarrollar y ejecutar una estrategia opuesta. La denominé “Estrategia de la Construcción Mutua Asegurada”: como la guerra no se produjo, nadie pensó en nada constructivo al respecto; es más tentador para el hombre pensar en lo destructivo que en lo pacífico y seguimos, luego de varias décadas, con una notable desunión, pese a los sanos intereses de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que, de hecho, no lo están: políticamente, gozan de lo internacional mientras nos hundimos en los desatinos de lo que debiera ser considerado, a través de una “Constitución de la Tierra”, de carácter transnacional<sup>(27)</sup>, idea que no parece tener muchos seguidores, pese a que es cada vez más importante llevarla a cabo.

Una pequeña incursión por los fructíferos campos de esta iniciativa podría ser condensada de la siguiente manera:

Los ingenieros nucleares se abocarían al desarrollo pacífico de “Centrales Nucleares de Fusión” para la generación de energía eléctrica, más controlable, barata, poderosa y no contaminante<sup>(28)</sup>, en vez de pensar en bombas de hidrógeno para matar la vida en la Tierra. Ellos pueden hacerlo y la Humanidad aplaudirlo;

El terror impuesto por la posibilidad de una guerra nuclear en toda la humanidad se diluiría ni bien los nueve países amenazantes eliminaran sus arsenales de armas atómicas, mejorando su felicidad y calidad de vida;

El enorme costo de los arsenales nucleares en cuanto a su investigación, creación de nuevas armas, mantenimiento y operación, que pesa en los impuestos de los pobladores de los nueve países, podrían ser reducidos y empleados, con gran ventaja, en todos los usos pacíficos de la energía nuclear controlada;

La humanidad pasaría a constituir el ejemplo de la “especie hombre”, la cual, actuando complementariamente con todas las otras especies vivas no humanas, pasaría a ser una de las especies vivas de la Naturaleza que aporta a una biodiversidad sana y completa, junto con un medio ambiente naturalmente funcional a la *vida*;

Se termina la dialéctica: misil intercontinental con cabezas nucleares versus lanzadores espaciales de satélites artificiales (caso Cóndor II en Argentina) por la cual se negó el acceso de países libres al espacio ultraterrestre, a través de lanzadores de satélites desde bases espaciales propias. Esto evita la no-proliferación misilística y libera a muchos países para poner en el espacio ultraterrestre satélites artificiales para uso pacífico bajo el registro y control de una Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), que debe ser igualitario para todos, especialmente en cuanto a su uso militar, ecétera;

Los ecéteras son muchos más y no quiero aburrir a mis esforzados lectores.

Me quedo sin más palabras para plantear mi desazón y temor por las vidas de mis descendientes. Que sea lo que sea y que Dios los perdone por querer suplantarlos; el drama de *Hamlet*, del genial Shakespeare, se repite. Pero no su “ser o no ser, esa es la cuestión”. Lo digital no es algo natural y allí no se me encontrará, pues la Era Digital me es totalmente ajena, pese a que Nicholas Negroponte me diga que no existo y que sea yo mismo el que debo usar una computadora digital para elaborar este ensayo, porque no hay otra. ■

## REFERENCIAS

- (1) GONZÁLEZ, A. J. (2025). “Informe de Progreso sobre la labor del panel científico sobre los efectos de la Guerra Nuclear” (de aquí en adelante denominado el Panel, Buenos Aires, Argentina, fue presentado a la consideración de la Academia del Mar Argentina en octubre de 2025).
- (2) ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU) (2025). Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y Tratado para la Prohibición de las Armas Nucleares, Washington, EE.UU. de Norteamérica, Internet.
- (3) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio (2021). *Macroéticas para el Siglo XXI*. Madrid, España, Editorial Académica Española (Traducido por Omni Scriptum de Alemania a 8 idiomas).
- (4) DOMÍNGUEZ, N. A. (2025). *Algunas Variables Ocultas. Tan ocultas como importantes*, Buenos Aires, Argentina. Edición del Instituto de Publicaciones Navales.
- (5) GONZÁLEZ, A. Julio (2025). “Informe de Progreso sobre la labor del Panel Científico sobre los efectos de la Guerra Nuclear creado por la Asamblea General de las Naciones Unidas”. Buenos Aires, Argentina, Editora Academia del Mar.
- (6) DOMÍNGUEZ, N. A. y BLOCH, R. D. (2004). Capítulo II, Cuestiones Sociales. En *Un enfoque sistémico de la defensa, Tomo III: Aspectos cívico-militares (Duales)*. Buenos Aires, Argentina: Duplicar.
- (7) PLATÓN. (400 A.C.). *LA REPÚBLICA*. Buenos Aires, Argentina. Editorial Universitaria de Buenos Aires (EUDEBA).
- (8) ARISTÓTELES (2011). *Estudio introductorio de Miguel Candel, Protréptico y Metafísica*. Traducción de Tomás Calvo Martínez. Madrid, España: Editorial Gredos.
- (9) ARISTÓTELES (2024). *Ética Nicomaquea*. Introducción, traducción y notas de Marcelo D. Bocrá y Gabriela Rossi. Zaragoza, España: Prensas de la Universidad de Zaragoza.
- (10) ARISTÓTELES (1984). *Ética Eudemia*. Buenos Aires, Argentina: Losada.
- (11) ARISTÓTELES (1964). *Gran Ética*. Traducción y prólogo de Francisco de P. Samaranch. Buenos Aires, Argentina: Editorial Aguilar.
- (12) DESCARTES, R. (1985). *Obras completas*. Barcelona, España: Editorial Gredos.
- (13) SPINOZA, B. (1987). *Ética demostrada según el orden geométrico*. Buenos Aires, Argentina: Editorial WordPress.
- (14) DOMÍNGUEZ, N. A. (2024). *La complementariedad sistémica en acción. Un siglo de incertezas (1930-2030). Segundo tomo: una objeción ontológica* (pág. 229). Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.
- (15) COPLESTON, F. (1975). *Historia de la Filosofía, Tomo IV: De Descartes a Leibnitz*. Madrid, España. Editado por el Estudio de Guillermo Fraile y Teófilo Urdanoz.
- (16) BORGES, J. L. (1952-1972). *Obras completas*. Buenos Aires, Argentina: Emecé.
- (17) DOMÍNGUEZ, N. A. (2021). *Macroéticas para el siglo XXI*. Traducida a otros 9 idiomas y publicada por OmniScriptum Publishing S.R.L.
- (18) DOMÍNGUEZ, N. A. (2021). *Comprender lo natural*. Traducida a otros 9 idiomas y publicada por OmniScriptum Publishing S.R.L.
- (19) KANT, E. (1951). *Crítica de la razón práctica*. Buenos Aires, Argentina: El Ateneo.
- (20) DOMÍNGUEZ, N. A. (2016). *Cuaderno Talásico N° 43: Estética de la recepción literaria aplicada al mar*. Buenos Aires, Argentina: Academia del Mar.
- (21) Integrantes de la Promoción N° 99 de Comando y 57 Intendencia de la Escuela Naval Argentina, (2025). *Experiencias en la Guerra de Malvinas*, Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.
- (22) DOMÍNGUEZ, N. A. (2018). *El arte de comprender la naturaleza*, Buenos Aires, Argentina: Editorial Instituto de Publicaciones Navales.
- (23) KANT, E. (1978). *Idea de una historia universal en clave cosmopolita* (págs. 42-61). Ciudad de México, México: Fondo de Cultura Económica de México.
- (24) MALIANDI, R. G. (1984). *Cultura y conflicto. Investigaciones éticas y antropológicas*. Buenos Aires, Argentina: Biblos.
- (25) SAGAN, C. (1994). *Un punto azul pálido. Una visión del futuro humano en el espacio*, Buenos Aires, Argentina, Editorial Planeta de Argentina.
- (26) BLOCH, R. y DOMÍNGUEZ, N. A. (2004). *Un enfoque sistémico de la Defensa. Tomo I: Aspectos Culturales*. Buenos Aires, Argentina. Editorial Duplicar (editado por los autores).

Me quedo sin más palabras para plantear mi desazón y temor por las vidas de mis descendientes.

---

# Actualice sus datos y elija las formas de recibir el Boletín

Los Boletines se encuentran en formato digital (libre y gratuito) o impreso. Esta ultima opción depende 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\*\*](http://centronaval.org.ar)



---

## 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\*\*](http://centronaval.org.ar)  
También estamos incorporando  
nuestro material a  
[\*\*cefadigital.edu.ar\*\*](http://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/web-cn/boletin/\*\*](http://centronaval.org.ar/web-cn/boletin/)



# INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

## Últimos lanzamientos



### Conflicto con Chile... La guerra que nunca llegó Paul G. Loubet Jambert

En diciembre de 1978, Argentina y Chile estuvieron al borde de una guerra por la soberanía de las islas del Canal Beagle. Este libro de Pablo G. Loubet Jambert reconstruye aquella crisis, las movilizaciones militares y el papel estratégico de los helicópteros Alouette III de la Aviación Naval Argentina. Con documentos, planes de invasión y testimonios inéditos, relata cómo la mediación papal evitó el enfrentamiento y preservó la paz en el Cono Sur.



### Historias de Guerra Promoción 103 de la Escuela Naval Militar

Este libro recuerda a los Centuriones de la Promoción 103 de la Escuela Naval Militar, egresados en 1974, y su vínculo con la tradición de los antiguos oficiales romanos. Destaca los valores de mando, inteligencia, disciplina, resistencia, templanza y valentía que los caracterizaron, especialmente durante la Guerra de Malvinas. Rinde homenaje a los Tenientes de Navío Marcelo Gustavo Márquez y Carlos Alberto Benítez, fallecidos en combate.

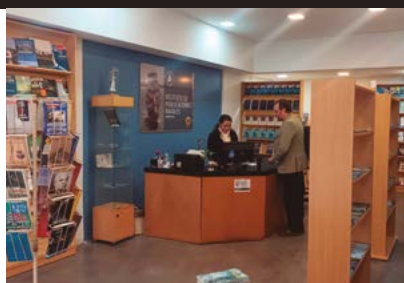


### Táctica de Fuerzas de Superficie Guillermo S. Spinelli

Un análisis de diez batallas navales clave de la historia, desde Trafalgar y Jutlandia hasta Midway, Savo y conflictos más recientes. El libro estudia el contexto histórico y estratégico, la tecnología naval, las estrategias y maniobras, las fuerzas enfrentadas y el mando, control y comunicaciones (C3). Además, utiliza modelos matemáticos y el ciclo Boyd para analizar la toma de decisiones tácticas en cada caso.

También ventas de cartas náuticas, láminas para enmarcar y souvenirs

SOCIOS DEL  
CENTRO NAVAL  
**20%**  
DE DESCUENTO



### Nueva dirección

Av. Córdoba 335, CABA.  
Horario: Lunes a viernes  
de 10 a 18 hs  
[info@ipneditores.com.ar](mailto:info@ipneditores.com.ar)



[ipneditores.official](https://www.instagram.com/ipneditores.official)



[IPN.Editores](https://www.facebook.com/IPN.Editores)



[\(+54 9\) 11 2318 7138](https://wa.me/5491123187138)

[www.ipneditores.com.ar](http://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.**



**Escanée el código y descubrala**

☎ 0810-222-7678 [www.smsv.com.ar](http://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