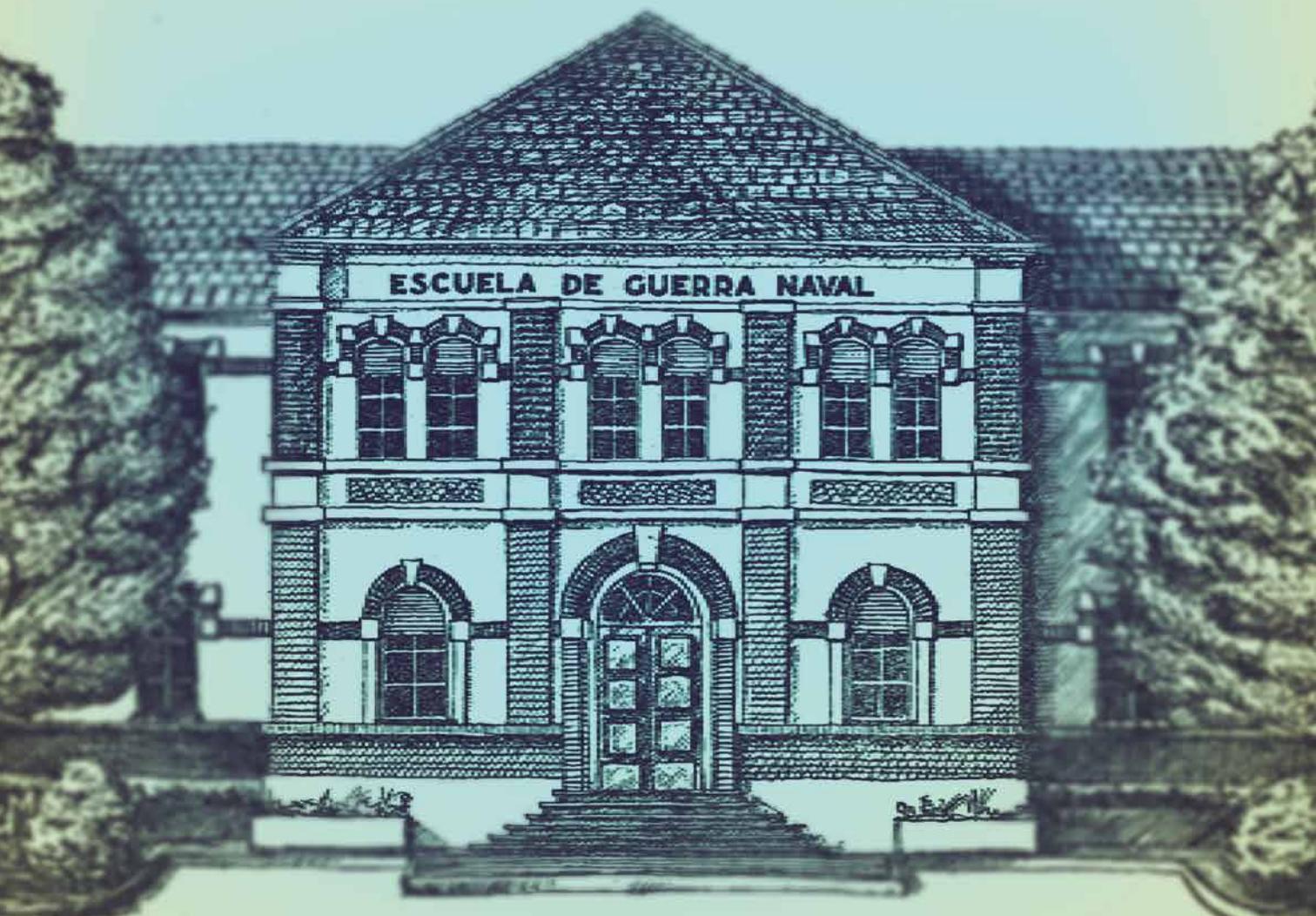


EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO NAVAL DE LA MANO DE SUS PROTAGONISTAS (ARGENTINA, 1982-1991)

Doctor Germán Soprano



Las concepciones acerca del control del mar en tiempo de paz y de guerra se relacionan con las definiciones de los intereses marítimos de los Estados, el poder naval, la estrategia operacional naval y los recursos materiales y humanos destinados para asegurarlos; en consecuencia, son tópicos fundamentales en la educación y la profesión militares. Como es sabido, el concepto de control del mar define un efecto deseado, producto de distintas tareas y medidas llevadas adelante con el objeto de garantizar la libertad de acción propia para disponer de un espacio marítimo y alcanzar determinados objetivos por un período de tiempo y, en caso de ser necesario, negar a un adversario su uso total o parcial para que no realice sus propósitos.

El presente trabajo tiene por objeto el análisis de dichas concepciones y definiciones en una publicación de la Armada Argentina: la Revista de la Escuela de Guerra Naval. El período delimitado comprende artículos de oficiales navales publicados entre 1982 y 1991, es decir, desde la inmediata posguerra de Malvinas entre Argentina y Gran Bretaña hasta la disolución de la Unión Soviética y el fin de la Guerra Fría. Los artículos seleccionados se enfocan en cuestiones básicas del pensamiento militar naval referidas al control del mar: 1) intereses marítimos argentinos; 2) poder naval y modelos navales; 3) estrategia operacional naval; y 4) componentes del poder naval¹.

La Escuela de Guerra Naval se creó en 1934 con el objetivo de formar oficiales de Estado Mayor e impartirles conocimientos sobre conducción estratégica, estratégica operacional y el comando de buques, bases navales, aeronavales y de infantería de marina². Su revista, destinada fundamentalmente a oficiales, se creó en 1969 y publica artículos escritos por oficiales jefes y superiores en actividad y en situación de retiro, profesores civiles de la Escuela, militares de otros países, funcionarios gubernamentales y especialistas en diversas materias (derecho, economía y relaciones internacionales, entre otras disciplinas). Si bien por política editorial sus artículos expresaban opiniones personales de sus autores, los temas daban cuenta de intereses institucionales y profesionales para la conducción superior y el cuerpo de oficiales de la Armada.

Medios y personal naval³

Como ha demostrado Luis Dalla Fontana (2022), el 2 de abril de 1982, el único plan militar que las Fuerzas Armadas Argentinas habían concebido para recuperar la soberanía sobre las Islas Malvinas era la “Operación Rosario” liderada por la Armada, por medio de la cual se planificó reducir al personal militar británico de la pequeña guarnición de Port Stanley y recuperar el control sobre las Islas para negociar con Gran Bretaña desde una posición de fuerza⁴. Sin embargo, la rápida decisión británica de organizar una fuerza expedicionaria y dirigirla hacia el Atlántico Sur echó por tierra las previsiones iniciales del gobierno argentino y llevó a sus conductores político-militares a tomar improvisadas decisiones desde el 7 de abril de 1982.

El Doctor Germán Soprano es investigador independiente del CONICET con sede en el Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Universidad de Buenos Aires y Profesor Titular (ordinario) de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata. Doctor en Antropología Social, Magíster en Sociología y Profesor en Historia.

1 Los artículos seleccionados son una muestra representativa de aquellos que se ocuparon de estas cuestiones entre 1982 y 1991. Cabe aclarar que la Revista publicó otros artículos que no citaremos por limitaciones de espacio o porque aludían en forma general a estas cuestiones sin profundizar en su relación con la Argentina. Tampoco mencionaremos algunos artículos referidos a otras temáticas.

2 Para una historia de la Escuela de Guerra Naval: Dyarzabal y San Martín (2019); sobre el curso de oficiales de Estado Mayor impartido en esta institución: Soprano (2016).

3 Para el análisis de este apartado, nos serviremos de información provista por Pertusio (1989) y el Ministerio de Defensa (2010, 2024).

4 Aportando elementos que confirman la tesis de Dalla Fontana, en 1985, los Capitanes de Fragata Horacio José Piúma y Enrique Domenech preguntaban: “¿Quién de nosotros, en la década del 70, habría pronosticado que un país como el nuestro entraría en Guerra con Gran Bretaña?” (1985:163).

5 El portaviones Clase Colossus ARA *25 de Mayo*, construido en *Gran Bretaña* entre 1942 y 1945; en 1948, lo adquirió la Armada de Holanda y, en 1968, lo compró la Argentina.

6 Dos destructores Tipo 42 de origen británico: ARA *Hércules* (botado y asignado a la Armada Argentina en 1976) y ARA *Santísima Trinidad* (construido en la Argentina, botado en 1974 y asignado en 1980). Cuatro destructores Meko 360 de origen alemán: ARA *Almirante Brown* (botado en 1981 y asignado en 1983), ARA *Heroína* (botado en 1982 y asignado en 1983), ARA *La Argentina* (botado en 1981 y asignado en 1983) y ARA *Sarandi* (botado en 1982 y asignado en 1984).

7 Tres corbetas A69 de origen francés: ARA *Drumond* y ARA *Guerrico* (ambas botadas en 1977 y asignadas en 1978) y ARA *Granville* (botada en 1980 y asignada en 1981). Cuatro corbetas Meko 140 diseñadas en Alemania y construidas en la Argentina: ARA *Espora* (botada en 1982 y asignada en 1985), ARA *Rosales* (botada en 1983 y asignada en 1986), ARA *Spira* (botada en 1983 y asignada en 1987) y ARA *Parker* (botada en 1984 y asignada en 1990).

8 Los barreminas (Clase Ton) ARA *Neuquén*, ARA *Río Negro*, ARA *Chubut* y ARA *Tierra del Fuego* construidos en el Reino Unido y asignados a la Armada Argentina en 1968.

9 Los cazaminas (Clase Ton) ARA *Chaco* y ARA *Formosa*, construidos en el Reino Unido en la década de 1950 e incorporados a la Armada Argentina en 1968.

10 Los patrulleros ARA *Murature* y ARA *King* construidos en la Argentina, botados en 1944 y 1943, respectivamente, y asignados en 1945 y 1946, respectivamente.

11 Las lanchas rápidas (Clase Intrépida) ARA *Intrépida* y ARA *Indómita*, ambas de origen alemán y asignadas en 1974. Las lanchas rápidas (clase Dabur) ARA *Baradero*, ARA *Barranqueras*, ARA *Clorinda* y ARA *Concepción del Uruguay*, todas de origen israelí, asignadas en 1978.

12 Los avisos ARA *Irigoyen*, ARA *Sobral* y ARA *Gurruchaga*, construidos en los Estados Unidos en 1944, 1944 y 1945, respectivamente, y asignados en 1961, 1972 y 1975, respectivamente. Los avisos ARA *Sanavirón* y ARA

Comodoro *Somellera*, ambos de origen norteamericano y construidos en 1945 y asignados en 1947 y 1972, respectivamente. El aviso ARA *Teniente Oliveri*, construido en los Estados Unidos, botado en 1981 y adquirido en 1987.

13 Los buques de transporte (Clase Costa Sur) ARA *Canal de Beagle*, ARA *San Blas* y ARA *Cabo de Hornos*, construidos en la Argentina y asignados en 1978, 1978 y 1979, respectivamente. El transporte ARA *San Julián*, construido en los Estados Unidos, botado en 1944 y adquirido en 1947. Los transportes ARA *Río Gallegos*, ARA *San Nicolás* y ARA *Tulio Panigadi*.

14 El rompehielos ARA *Almirante Irizar*, construido en Finlandia y asignado en 1978.

15 El buque oceanográfico ARA *Puerto Deseado*, de origen argentino y asignado en 1978; los buques hidrográficos construidos en la Argentina: el ARA *Cormorán*, asignado en 1964, y el ARA *Comodoro Rivadavia*, asignado en 1974.

16 Los remolcadores ARA *Mocoví*, ARA *Chulupí*, ARA *Chiquiáyá* y ARA *Calchaquí*, construidos en los Estados Unidos en 1945 y asignados en 1965. Los remolcadores ARA *Mataco*, ARA *Ona* y ARA *Toba*, construidos en la Argentina y asignados en 1988.

17 Los submarinos de ataque Clase 209 de diseño y construcción alemana, pero ensamblados y soldados en la Argentina: ARA *Salta* y ARA *San Luis*, botados en 1972 y 1973, respectivamente, y asignados en 1973 y 1974, respectivamente. Submarinos de ataque Clase TR-1700 fabricados en Alemania: ARA *Santa Cruz* y ARA *San Juan*, botados en 1982 y 1983, respectivamente, y asignados en 1984 y 1985, respectivamente.

18 El buque de asalto anfibio ARA *Cabo San Antonio*, construido en la Argentina y botado en 1968.

19 Estas tres grandes unidades son administrativas, mientras que, en operaciones, se constitúan una Unidad de Combate Anfibio de la Flota –integrada por la Brigada y la mayor parte de las unidades de la Fuerza de Apoyo Anfibio– y una Unidad de Combate Anfibio Austral –compuesta por la Fuerza de Infantería de Marina N.º 1 con asiento en Río Grande y Ushuaia, y algunos desprendimientos de la fuerza de Apoyo Anfibio– (Perfusión 1989:113).

El archipiélago disputado por argentinos y británicos definía un teatro de operaciones aeronaval. Sin embargo, ante el hundimiento del crucero ARA *General Belgrano* por el submarino HMS *Conqueror*, el 2 de mayo de 1982, la Armada Argentina replegó la flota de guerra hacia puerto y aguas poco profundas dejando en el teatro de guerra a los submarinos ARA *San Luis* y ARA *Santa Fe*, buques auxiliares logísticos y al Batallón de Infantería de Marina 5 y desplegando sus aviones de combate desde el continente. La decisión de no empeñar la flota de mar no será objeto de este trabajo, pero si lo será una consecuencia: la Armada concluyó la Guerra de Malvinas con una pérdida relativamente reducida de medios navales.

En una conferencia impartida en la Escuela de Guerra Naval el 26 de septiembre de 1984, el jefe del Estado Mayor General de la Armada, el Vicealmirante Ramón Arosa (1984), recordaba que el Congreso de la Nación sancionó en 1961 la Ley N.º 16.438, que asignaba presupuesto para un plan de equipamiento de esa Fuerza, pero que el plan se modificó debido a dificultades económico-financieras y se aprobó uno nuevo en 1974, que debía completarse hacia fines de la década de 1980. En 1989, por ende, la Argentina poseía una fuerza naval integrada por un portaviones⁵, seis destructores⁶, siete corbetas⁷, cuatro barreminas⁸, dos cazaminas⁹, patrulleros¹⁰, lanchas rápidas¹¹ y buques auxiliares (avisos¹², transportes¹³, rompehielos¹⁴, un buque oceanográfico, dos buques hidrográficos¹⁵ y remolcadores¹⁶). El grupo aéreo contaba con aviones de ataque Super Etandard, aviones antisubmarinos Tracker y helicópteros antisubmarino Sea King y multipropósito Alouette. La Fuerza de Submarinos poseía dos submarinos de ataque Clase 209 y dos Clase TR-1700¹⁷. La Infantería de Marina contaba con un buque de asalto anfibio¹⁸, una Brigada de Infantería de Marina, la Fuerza de Infantería de Marina N.º 1 y la Fuerza de Apoyo Anfibio¹⁹.

El portaviones, los barreminas y cazaminas se habían adquirido en 1968. Los cuatro destructores Meko 360 y las seis corbetas Meko 140, todos ellos de origen alemán, se incorporaron en la posguerra de Malvinas, en tanto que los dos destructores Tipo 42 de origen británico se habían asignado en 1976 y 1980. Las lanchas rápidas, en cambio, Clase Intrépida de origen alemán y Clase Dabur de origen israelí, se incorporaron en la década de 1970. Los buques auxiliares conformaban un conjunto diverso. Avisos norteamericanos de la Segunda Guerra Mundial adquiridos en las décadas de 1960 y 1970 —excepto uno botado y adquirido en los 80—. De los buques de transporte, uno era norteamericano de la Segunda Guerra Mundial y tres, fabricados en la Argentina. También se construyeron en el país tres remolcadores durante la década de 1970 —que se sumaron a tres preexistentes de origen norteamericano de la Segunda Guerra Mundial— y dos buques hidrográficos en las décadas de 1960 y 1970. El rompehielos para la campaña antártica se adquirió en Finlandia en 1978.

Los submarinos Clase 209 ARA *Salta* y ARA *San Luis* comenzaron a construirse en Alemania en el año 1969 y sus partes se ensamblaron y soldaron en la Argentina. A su vez, los submarinos Clase TR-1700 ARA *Santa Cruz* y ARA *San Juan*, también de origen alemán,

se incorporaron en la posguerra de Malvinas. La Infantería de Marina, por su parte, perdió la capacidad de proyectarse en un buque de asalto anfibio cuando el ARA *Cabo San Antonio* se dio de baja en 1997 en el marco de una importante reestructuración de la Infantería de Marina (Soprano 2017).

En las décadas de 1970-1980, la Argentina mantenía capacidad para construir buques auxiliares y las corbetas Meko 140 de diseño alemán y, además, proyectaba la fabricación local —no concretada— de cuatro submarinos de la Clase TR-1700. Entre 1989 y 1999, la Armada completó sus unidades de superficie con tres corbetas Meko 140²⁰ y buques auxiliares —un aviso²¹, uno logístico²², uno petrolero²³, buques multipropósitos²⁴ y lanchas rápidas²⁵—. También incorporó helicópteros Fennec (1996) y UH-1H (1999), así como aviones P-3B Orion para tareas de vigilancia y control en la Zona Económica Exclusiva (1997)²⁶. En este período, se modernizaron el submarino ARA *Salta*, buques auxiliares, vehículos anfibios a rueda y aviones de transporte y combate. Por último, entre 1983 y 2001, se desprogramaron el portaviones²⁷, tres destructores²⁸, un buque de asalto anfibio²⁹, un buque tanque³⁰, un buque polar³¹, cuatro buques de transporte³², cuatro barreminas Clase Ton³³, un submarino Clase 209³⁴, dos avisos³⁵ y aviones de combate³⁶ y transporte³⁷.

La evaluación del personal naval entre 1983 y 2001 fue la siguiente: la cantidad de oficiales y suboficiales disminuyó, pero desde 1995 esta última se incrementó por encima de la existente en 1983 y luego se estabilizó aproximadamente en el nivel de referencia inicial. Los conscriptos dejaron de existir desde 1995 a raíz de la suspensión del servicio militar obligatorio en 1994 y los marineros voluntarios disminuyeron a lo largo del período. En consecuencia, las tareas cumplidas por conscriptos y marineros voluntarios las asumieron los suboficiales más modernos, tal como puede apreciarse en virtud de su incremento cuantitativo en 1995 (Soprano 2016). La disminución total del personal militar naval, según se desprende de la comparación entre el año 1983 —último del gobierno *de facto* del “Proceso de Reorganización Nacional”— y 2001, fue del 36,35 %.

Personal militar de la Armada Argentina (1983-2001)³⁸.

Año	Oficiales	Suboficiales	Conscriptos	Marineros voluntarios	Total
1983	3209	15473	17781	3578	40041
1984	3007	15358	8549	2888	29802
1985	2884	13416	5483	1904	23687
1986	2820	12498	5315	1541	22174
1987	2772	11887	5558	2200	22417
1988	2788	12146	5866	2609	23409
1989	2854	12636	8762	3228	27480
1990	2836	12892	7655	4200	38326
1991	2766	13343	3363	2024	31244
1992	2684	13643	3099	2004	30653
1993	2637	13885	3422	1626	30395
1994	2640	14655	3559	1100	30372
1995	2593	17067	-	904	29149
1996	2540	16804	-	931	28848
1997	2390	15928	-	1030	27975
1998	2305	15141	-	801	26387
1999	2234	15233	-	782	26057
2000	2225	15467	-	1007	26315
2001	2256	15223	-	978	25487

20 Corbetas Meko 140: ARA *Parker* (botada en 1984 y asignada en 1990), ARA *Robinson* (botada en 1984 y asignada en 2000) y ARA *Gómez Roca* (botada en 1984 y asignada en 2004).

21 El aviso ARA *Suboficial Castillo*, construido en los Estados Unidos, botado en 1943 y asignado en 1994.

22 Buque logístico ARA *Patagonia*, de origen francés, botado en 1975 y asignado en 1999.

23 Buque petrolero ARA *Ingenuero Julio Krause*, construido en la Argentina, botado en 1981 y asignado en 1993.

24 Buques multipropósito: ARA *Ciudad de Zárate*, ARA *Ciudad de Rosario* y ARA *Punta Alta*, construidos en los Estados Unidos entre mediados de la década de 1960 y principios de la década de 1970 y adquiridos por la Armada Argentina en 1998-2000.

25 Lanchas rápidas: ARA *Punta Mogotes* y ARA *Río Santiago*, ambas de origen norteamericano y asignadas en 2000-2001.

26 Los P3B Orion reemplazaron a los aviones L-188 Electra.

27 ARA *25 de Mayo* (1989).

28 Destructor Clase Gearing ARA *Comodoro Py* (1983) y los destructores Clase Sumner ARA *Hipólito Bouchard* (1984) y ARA *Piedrabuena* (1985).

29 ARA *Cabo San Antonio* (1997).

30 ARA *Punta Médanos* (1985).

31 ARA *Bahía Paraíso* (1989).

32 ARA *San Julián* (1990), ARA *San Nicolás* (1996), ARA *Río Gallegos* (1997) y ARA *Tulio Panigatti* (1997).

33 ARA *Chubut*, ARA *Tierra del Fuego*, ARA *Neuquén* y ARA *Río Negro* (1997).

34 ARA *San Luis* (1997).

35 ARA *Sanavirón* (1998) y ARA *Comodoro Somellera* (1998).

36 A4Q *Skyhawk* (1991).

37 L-188 Electra (1992).

38 Fuente: Ministerio de Defensa (2010:136-137).

... debemos considerar cómo los oficiales navales argentinos concebían los intereses marítimos argentinos, cuáles eran sus concepciones acerca del poder naval, los modelos navales de referencia y la estrategia operacional naval.

Ahora bien, la mera enumeración del tipo y de la cantidad de medios y personal no permite determinar por sí solo cómo era el poder naval de la Argentina; por tal motivo, debemos considerar cómo los oficiales navales argentinos concebían los intereses marítimos argentinos, cuáles eran sus concepciones acerca del poder naval, los modelos navales de referencia y la estrategia operacional naval.

Intereses marítimos argentinos

Los intereses marítimos argentinos se referían genéricamente al mar, a los ríos y a las aguas interiores como vías de comunicación y objeto de explotación de recursos naturales e investigación; comprendían el transporte marítimo y fluvial, la industria naval, la investigación sobre recursos naturales renovables, la construcción portuaria, las vías navegables, la infraestructura y las operaciones portuarias (García 1982:23-25)³⁹. En 1989, el Capitán de Corbeta Jorge Bergallo (1989) sostenía que la clase dirigente argentina excluía el mar de su concepción de la Nación; sin embargo, para este autor, aquella persistente “ausencia del mar” o el grado menor de importancia estratégica atribuida al mar podía revertirse si se disponía de los medios e información⁴⁰. Con algo más de optimismo, el Contralmirante Ciro García sostenía que la Argentina estaba adquiriendo cierta “conciencia marítima” hacia la década de 1980 (1982:24).

En relación con los intereses marítimos, el Contralmirante Auditor (R)⁴¹ Ramón Morell (1983) siguió con atención los resultados de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar que sesionó entre 1973 y 1982. Dicha Conferencia había determinado que: 1) el mar territorial se extendía hasta las 12 millas náuticas a partir de las líneas de base (de bajamar o de base recta, según el caso); 2) la zona contigua se proyectaba hasta 24 millas como máximo desde la línea de base del mar territorial y los Estados ribereños ejercerían sobre ese espacio el poder de policía previniendo y reprimiendo infracciones cometidas en su territorio y en su mar territorial en materia fiscal, aduanera, sanitaria y migratoria; 3) el trazado de las líneas de base recta se utilizaría cuando la costa presentara profundas aberturas y resultara inadecuado el empleo normal de la línea de las más bajas mareas o en el caso de golfo y bahías; 4) el concepto de aguas archipiélagicas se utilizaría exclusivamente para naciones formadas por un grupo de islas, para lo cual se definió un cinturón de líneas de base recta en su entorno y se declaró que las aguas que se hallasen en su interior tendrían el carácter jurídico de mar territorial con derecho de paso inocente para buques de todas las banderas; 5) los países ribereños tendrían derecho de soberanía y jurisdicción a los efectos de la exploración y explotación de los recursos vivos y no vivos del lecho, el subsuelo y las aguas adyacentes y para otros usos económicos, como la instalación de islas artificiales y el aprovechamiento de la energía derivada de mareas, corrientes o vientos sobre un área de 200 millas náuticas a partir de la línea de base del mar territorial. En la Zona Económica Exclusiva de un Estado ribereño, existiría libertad de navegación y sobrevuelo para otros Estados. Para el Contralmirante Auditor (R) Morell, esto último fue la principal innovación de esta Conferencia⁴².

39 Para un análisis más detallado de los intereses marítimos argentinos: Capitán de Navío (R) Casellas (1982, 1984).

40 Esta caracterización de Bergallo (1989) estaba informada por las ideas formuladas en 1916 por el Vicealmirante Segundo Storni (1952).

41 (R) refiere a personal militar en situación de retiro.

42 En otro artículo, Morell (1984) refería a la territorialización de los estrechos como consecuencia de las resoluciones de 1982, la Convención del Derecho de Mar que otorgaba jurisdicción a los Estados ribereños hasta las 12 millas náuticas, abandonando el anterior criterio de las tres millas náuticas.

43 La necesidad de vigilancia y control de la pesca en la Zona Económica Exclusiva, en la milla 200 y en aguas adyacentes a las Islas Malvinas la trató el Capitán de Corbeta Carlos Luis Mazzoni (1988).

La defensa de los intereses marítimos de la Argentina reconocía cinco zonas de conflictividad relacionadas con: 1) el control y el aprovechamiento económicos de las represas hidroeléctricas en los ríos Paraná y Uruguay con Brasil, Paraguay y Uruguay que, en principio, se habían resuelto en la década de 1970; 2) la Zona Común del Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo con el Uruguay; 3) las incursiones de buques pesqueros en el Mar Argentino con diferentes países⁴³; 4) los conflictos de límites en la zona austral y en el sistema insular con Chile y Gran Bretaña; y 5) los reclamos de soberanía sobre el sector Antártico con Chile y Gran Bretaña (García 1982:24-25). Para afrontar los desafíos que implicaban estas últimas tres “zonas de roces internacionales”, el Contralmirante Arosa consideraba que la Armada debía poseer capacidades para proyectar el poder naval en la Zona Económica Exclusiva, en las islas australes (Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur) y la Antártida y,

más ampliamente, en “todas aquellas áreas donde exista un interés nacional y puedan presentarse desafíos” (1984:14). Para resguardar los intereses marítimos argentinos, la Armada debía disponer de capacidades flexibles (combinar distintos medios y sistemas de armas), versatilidad (para el cumplimiento de diferentes tareas) y movilidad (en tiempo y espacios) o, en otros términos, contar con: 1) una fuerza naval de superficie que no fuera grande en tamaño ni en cantidad de medios, pero de gran movilidad y prolongada autonomía en el océano y con un altísimo poder de fuego proporcionado por la aviación embarcada y misiles superficie-superficie; 2) una fuerza de submarinos con gran capacidad de despliegue a larga distancia y permanencia en el mar; 3) un grupo reducido y seleccionado de unidades menores para operaciones navales especiales; 4) unidades menores para el control del Mar Argentino y de los ríos navegables; 5) una alta capacidad de exploración aérea sobre el mar; 6) un adecuado sostén logístico naval y aeronaval; y 7) una fuerza anfibia capaz de proyectar el poder naval sobre tierra en forma sorpresiva (Arosa 1984:16-17). Esta propuesta, sin embargo, no alcanzó a cumplirse plenamente: la Argentina perdió la capacidad de proyectar su poder naval con aviación embarcada, con la desprogramación del portaviones en 1989, y otro tanto sucedió con la fuerza anfibia, con la baja del buque de asalto anfibio en 1997.

... la Armada debía disponer de capacidades flexibles (combinar distintos medios y sistemas de armas), versatilidad (para el cumplimiento de diferentes tareas) y movilidad (en tiempo y espacios)...

Poder naval y modelos navales

¿Cómo caracterizaban los oficiales navales el poder naval entre 1982 y 1991 y, en particular, el de la Argentina? Definían el poder naval como la expresión militar de un Estado en el mar (Pertussio 1989:24) que garantizaba la soberanía y la defensa nacional en aguas propias (García 1982:25). También enfatizaban que el poder militar en el mar presentaba características peculiares que lo diferenciaban del poder militar terrestre y aéreo. Veamos esto último.

El Capitán de Navío (R) José María Cohen sostenía que, en el plano horizontal, el alta mar era un espacio uniforme e indiferenciado sin “límites naturales”, “fronteras” u “obstáculos”, pues “las líneas trazadas en el agua no significan absolutamente nada” y no se podía “ocupar una zona del mar ni tampoco cercarla” y, en consecuencia, la maniobra naval solo estaba “limitada por las costas” (1985:48). Las vías de comunicación marítimas comprendían amplias extensiones que no se interrumpían de la misma forma que un camino terrestre o una vía férrea. A su vez, en el plano vertical, el mar era un medio no homogéneo, multidimensional, con realidades *sui generis* en la superficie, sobre y por debajo de esta. Cohen extraía cuatro “consecuencias estratégicas” de estas características del ambiente marítimo: 1) el mar no facilitaba la estrategia defensiva porque no era posible fortificarlo o establecer sólidas líneas de resistencia; 2) el contacto con el enemigo en el mar no era una circunstancia normal, sino fortuita y, por lo tanto, se lo tenía que buscar deliberadamente; 3) la noción de dominio en el mar era siempre relativa porque el mar no se ocupaba, no se cercaba ni se podía evitar que el enemigo actúe en él en todas partes y en todo momento; y 4) los medios navales tenían que ser lo suficientemente complejos para permitir todo tipo de interacciones: superficie-superficie, superficie-medio submarino, medio submarino-superficie, aire-superficie (1985:50-51).

¿Cómo debía ser el poder naval? De acuerdo con Cohen, debía ser “balanceado” globalmente respecto de otro poder naval, pero no en términos de “paridad”, sino de “superioridad”; es decir, debía ser capaz de “disputarle victoriamente el dominio del mar al otro, eliminándolo de a poco o de golpe en una batalla decisiva, pero eliminándolo al fin” (1985:52). Consideraba también que la Argentina había adoptado el criterio estratégico mahaniano denominado “one power standard”, que suponía que, si a fines del siglo XIX los Estados Unidos tenían la amenaza de una potencia naval en el Atlántico y otra en el Pacífico, no necesitaban (o no podían) contar con una flota superior a ambas, pero sí debían disponer de una flota superior a cada una de ellas por separado utilizando el Canal de Panamá como vía de comunicación entre los dos océanos. Del mismo modo —continuaba Cohen—, desde principios del siglo XX,

¿Para qué guerras debería prepararse la Armada Argentina?

la flota argentina no necesariamente debía ser superior a la unión de las flotas de Brasil y Chile, pero sí superior a cada una de ellas por separado y aprovechar su posición central en el Atlántico para evitar la reunión de aquellas flotas rivales. El “balance” resultaba entonces de una combinación de “fuerzas dosificadas, de posiciones ventajosas y de una maniobra estratégica adecuada” (Cohen 1985:53). Como los recursos siempre eran relativamente escasos, el problema que debía resolverse era “elegir bien al enemigo y balancear técnicamente bien su Poder Naval”, calibrando las relaciones entre tres factores: estrategia, posiciones y fuerzas navales (Cohen 1985:53). Por un lado, la estrategia nacional y la estrategia militar definían objetivos políticos nacionales y militares y —con arreglo a esos objetivos— orientaban la creación de las fuerzas navales a partir de recursos en cantidad y calidad disponibles y articulaban posiciones y fuerzas en el orden operacional para hacer efectivo el poder naval. Por el otro, las posiciones no poseían un valor estratégico intrínseco, pues su potencial no solo dependía de su emplazamiento geográfico, sino de la infraestructura y los recursos disponibles para operar, así como de la capacidad para defenderse de las fuerzas adversarias. Por último, las fuerzas navales requerían de un “balance” entre sus componentes de superficie, aeronavales, submarinos y anfibios que no se establecía según una proporción ideal universal, sino conforme a objetivos estratégicos y los recursos disponibles. Para una Armada “contigua” como la Argentina, que operaba en zonas marítimas que prolongan su territorio nacional y áreas defensivas, el “balance” de fuerzas navales no podía pretender replicar las capacidades navales que tenían las grandes potencias, pero a una escala menor, pues la proporcionalidad de medios de cada país debía adecuarse al cumplimiento de sus misiones, es decir, preparándose para las guerras más probables (Cohen 1985:53-57).

¿Para qué guerras debería prepararse la Armada Argentina? Cohen (1985:58-60) imaginaba dos escenarios posibles: por un lado, una guerra mundial en la que la Argentina se alinearía con Occidente contra el comunismo o sería un neutral benevolente respecto de aquel, y, por el otro, una guerra local o regional con un país vecino. La Argentina no estaba en condiciones de balancear su poder naval, por ejemplo, respecto de la sumatoria del poder naval resultante de una alianza entre Chile y Brasil, pero sí de lograr un balance de poder en relación con las capacidades del vecino más poderoso (Brasil). ¿Qué capacidades debería poseer entonces el poder naval argentino para proyectar su poder naval en esos dos escenarios?: 1) capacidad de ataque aéreo embarcado en un portaviones; 2) capacidad anfibia para desembarcar en una costa hostil; 3) capacidad de ataque submarino contra cualquier blanco de superficie; y 4) capacidad de sostén logístico móvil para que la flota opere lejos de sus bases.

Por su parte, el Capitán de Fragata (Infantería de Marina) Horacio José Piuma y el Capitán de Fragata Enrique Domenech (1983) también abordaron los intereses marítimos argentinos y su relación con la definición del poder naval. Su premisa era que el empleo masivo de los mares como rutas de comunicación a raíz del crecimiento demográfico y económico global tenía como consecuencia la necesidad de disponer de un poder naval con capacidad para “asegurar el uso del mar para los fines propios”, “impedir que otros lo usen en detrimento de esos fines” y “proyectar el poder en o desde el mar sobre aquellos objetivos que le permitan o le aseguren los fines anteriores” (1983:153-154). De acuerdo con estos oficiales, la disposición de una marina de guerra con proyección oceánica desafiaba la “idea continentalista” y el “concepto costero” de una Armada con usos defensivos que predominaban en la sociedad y en la dirigencia política argentinas, pues aunque el diseño de una “Armada oceánica” se gestó a fines del siglo XIX, cien años después, ese proyecto no se había consumado plenamente por la persistencia de aquella concepción de una “nación de espaldas al mar”⁴⁴. La Argentina necesitaba poder naval con proyección oceánica para hacer valer sus intereses marítimos a fin de “recuperar lo que nos pertenece”—como sus derechos soberanos sobre las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur y espacios adyacentes—, “recuperar el uso del mar para la propia navegación” e impedir que otros “ejerzan el control de áreas propias” por medio de la “disuasión” o la “proyección de poder” (Piuma y Domenech 1985:155).

⁴⁴ En estos dichos se expresaban concepciones explicitadas por Storni (1952) en 1916. Para un análisis extenso de los fundamentos en favor de una “Armada oceánica”: Casellas (1987).

Piuma y Domenech también consideraban que el diseño del poder naval dependía de la definición de cuatro factores y sus relaciones: 1) la distancia respecto de la zona del conflicto, pues esto condicionaba la estrategia y la táctica, los medios por utilizar y el apoyo logístico; 2) las restricciones temporales en términos de capacidad de reacción (oportunidad) y capacidad de sostener el conflicto (duración); 3) la posición estratégica para proyectar en forma prolongada el poder naval en y desde el mar; y 4) voluntad estratégica que oriente la conducción de la flota táctica hacia una posición estratégica (1985:156-157). Conforme al modo en que se definían esos factores y sus relaciones, estos oficiales clasificaban los modelos navales en:

- Fuerzas navales estratégicas, oceánicas o de alta mar, que proyectaban poder naval propio contra los intereses vitales del enemigo, sostenían una concepción estratégica ofensiva orientada al control del mar y a la proyección del poder en tierra en aguas lejanas y utilizaban fuerzas aeronavales y anfibias en un amplio espectro de conflictos y con un grado importante de libertad de acción (Gran Bretaña y Francia).
- Fuerzas navales de defensa del territorio o flota de defensa costera, que evitaban la proyección del poder naval del enemigo contra los intereses vitales propios, poseían una concepción estratégica defensiva orientada a la negación del mar en proximidad de sus costas, limitando sus funciones a la vigilancia y el control de costas (funciones más policiales o de guardacostas que militares) y dejando la iniciativa en la ofensiva del enemigo (en este caso, no proveían ejemplos).
- Fuerzas navales de mares contiguos, que operaban en zonas marítimas que constituían una extensión del territorio nacional y sus áreas de defensa, estaban orientadas a misiones cercanas a la costa en apoyo de campañas terrestres y, eventualmente, participaban en alianzas con el liderazgo estratégico militar de otro país (Italia, Alemania, Dinamarca).
- Fuerzas navales asociadas, que concebían su estrategia exclusivamente en el marco de una alianza dentro de la cual cumplían funciones específicas con escasa autonomía para responder a los intereses nacionales cuando estos no estaban encuadrados en el interés de conjunto de la alianza, como la OTAN y el Pacto de Varsovia.
- Fuerzas navales globales con proyección de poder permanente en aguas lejanas, amplias capacidades ofensivas que abarcaban desde respuestas nucleares estratégicas por medio de submarinos hasta ataques aéreos y anfibios en apoyo a campañas marítimas o terrestres (Estados Unidos y Unión Soviética) (Piuma y Domenech 1985:158-161).

¿Qué poder naval necesitaba la Argentina en la década de 1980? ¿En qué modelo naval debía reconocerse? Para Piuma y Domenech, la posición de la Argentina en el extremo sur del continente americano expresaba “las particularidades de insularidad” en sus relaciones con el mundo. Por tal motivo, debía contar con capacidades militares para “salir de su confinamiento”, proyectarse “en y desde el mar” y generar las condiciones para alcanzar el “dominio” sobre su “espacio marítimo vital” (1985:161)⁴⁵. Dicho espacio comprendía no solo el mar territorial hasta las 12 millas marinas medidas desde la línea de base, sino también sus derechos soberanos de exploración y explotación de recursos naturales hasta las 200 millas marinas, incluso más allá de estas últimas en el límite exterior de la plataforma continental. De modo que dentro del espacio marítimo vital quedaban: 1) las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y sus espacios marítimos adyacentes; 2) el sector del continente antártico reclamado por la Argentina; y 3) el “dominio” sobre los “puntos de estrangulamiento” entre los océanos Atlántico y Pacífico en el Estrecho de Magallanes, el Cabo de Hornos y la península Antártica y, por consiguiente, el “control del tráfico marítimo” sobre ellos en virtud de su posición geopolítica y la relevancia estratégica que tenían en el comercio internacional, más aún ante un eventual congestionamiento o cierre del canal de Panamá. Adicionalmente,

¿Qué poder naval necesitaba la Argentina en la década de 1980?
¿En qué modelo naval debía reconocerse?

45 La referencia a las “particularidades de la insularidad” en el extremo sur del continente americano está inspirada en la definición del carácter insular de la Argentina que hace Storni (1952). Para un análisis crítico de dicha definición: Tripolone (2015).

Los oficiales navales argentinos diferenciaban los conceptos de estrategia nacional, estrategia militar y estrategia operacional.

se preguntaban si Argentina no debía participar con Sudáfrica en el control del tráfico marítimo entre el océano Atlántico Sur y el Índico a través del Cabo de Buena Esperanza en el extremo sur del continente africano.

La soberanía argentina sobre su “espacio marítimo vital”, sin embargo, estaba incompleta en la década de 1980 debido a la persistencia de litigios que mantenía con Gran Bretaña por las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, con Chile por el control de los pasos bioceánicos Atlántico-Pacífico y con ambos países por el sector antártico. Tales litigios representaban “posibles conflictos inmediatos” en el mar, por lo tanto, la Argentina necesitaba una “Armada oceánica” para recuperar y mantener el control sobre su espacio marítimo vital, disuadir en el marco regional a países con aspiraciones hegemónicas, proyectar poder naval en operaciones independientes o combinadas en un área de desarrollo limitado en el Atlántico al sur del trópico de Cáncer y permitir su inserción en una alianza en defensa de los intereses de Occidente, pero evitando que dicha alianza se redujera a asegurar únicamente a las potencias rectoras sus recursos estratégicos en caso de guerra (Piuma y Domenech 1985:164-165). Esta última referencia aludía a la experiencia adquirida por la Argentina en la Guerra de Malvinas, que demostró que la alianza estratégica de los Estados Unidos con Gran Bretaña en el marco de la OTAN se había privilegiado por sobre los compromisos establecidos en el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca por los Estados del continente americano desde 1947.

46 La importancia del accionar militar conjunto fue una relevante y dura lección aprendida por las Fuerzas Armadas Argentinas en la Guerra de Malvinas, donde se impuso una descoordinación entre los diferentes servicios en el nivel estratégico militar. Los oficiales navales dedicaron varios artículos a esta cuestión en la inmediata posguerra de Malvinas (Trotiño 1983, Cohen 1984 y 1990, Pertíñez 1985). Para un estudio comprehensivo sobre cómo se abordó el tema en esos años por oficiales de las tres Fuerzas Armadas: Laleff Illief (2011).

47 En el período, se publicaron varios artículos con análisis generales sobre “estrategia” (Czar 1983a, Schaer 1984, Lanzarini 1984, Luzuriaga 1985), “estrategia operacional” (Street 1984a, 1984b, Villafañe 1986) y “estrategia operacional naval” (Horton 1985).

48 Si la estrategia operacional naval debía inscribirse en una estrategia militar y esta, a su vez, en una estrategia nacional, no es casual que los oficiales navales tuvieran entre sus referencias intelectuales no solo a los clásicos del pensamiento naval, como Alfred Mahan, Julian Corbett y Raoul Castex, sino también a Carl von Clausewitz, Basil Liddell Hart, Erich Ludendorff y André Beaufre, entre otros. Asimismo, Federico Frischknecht (1984), Profesor Civil de la Escuela de Guerra Naval, fue influyente en la enseñanza de la estrategia a los oficiales cursantes en dicho instituto. Para un análisis de este último autor: Cornut (2009).

Estrategia operacional naval

Los oficiales navales argentinos diferenciaban los conceptos de estrategia nacional, estrategia militar y estrategia operacional. La primera se definía por el poder político y orientaba el diseño de la segunda, que comprendía el instrumento militar como un todo (Ejército, Armada y Fuerza Aérea), en tanto que la tercera era una interfase entre la estrategia y la táctica militar y podía ser específica (terrestre, naval o aérea), conjunta (terrestre/naval/aérea), combinada (con Fuerzas Armadas de otro(s) país(es)) o de un teatro (Pertusio 1995)⁴⁶. Por tal motivo, lo que diversos autores clásicos y la doctrina de otras Armadas denominaban “estrategia naval”, en un sentido estricto, debía comprenderse como “estrategia naval operacional”, pues esta última no podía escindirse ni dejar de subsumirse a la estrategia militar y esta, a su vez, debía adecuarse a los objetivos de la estrategia nacional⁴⁷.

Teniendo en cuenta esta distinción, el Capitán de Fragata Eduardo Luis Avilés (1990) concebía la contribución del poder naval a la estrategia desde: 1) el “punto de vista estratégico nacional”, ofrecido al Gobierno nacional para la definición de la “estrategia nacional”; 2) el “punto de vista estratégico militar”, aportado a un “Comité de Crisis” o al Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas; y 3) el “punto de vista estratégico operacional”, para un plan de campaña en un determinado teatro de operaciones⁴⁸. ¿Qué capacidades específicas proveía entonces una fuerza naval al comandante de un teatro como parte de la estrategia militar? El Capitán de Navío (R) Ventura J. Reverter (1989) consideraba que la Armada debía: 1) proyectar el poder a tierra mediante el traslado y el apoyo de fuerzas expedicionarias; 2) proteger las vías de comunicación marítimas; 3) defender las costas propias de una invasión; 4) impedir al adversario el uso de sus propias líneas de comunicación marítimas; y 5) apoyar directamente las operaciones terrestres, de modo que, si en el comando de un teatro se asignaba el peso preponderante al poder naval, este aportaría estas funciones a la estrategia del teatro.

Entonces, si el componente naval tenía el peso preponderante en la estrategia del teatro, ¿en qué ámbito se definía el aporte del poder naval? Para Reverter, el planeamiento estratégico en el teatro debía ser conjunto y su ejecución correspondía al nivel operacional o táctico

superior. En consecuencia, las fuerzas navales no definían la estrategia militar sino que conducían las operaciones navales. Así pues:

“El Componente Naval debe concurrir al Planeamiento del Teatro provisto de los principios y concepciones estratégicas de la Armada, las funciones autoasignadas o, si es posible, impuestas por el PEN [Poder Ejecutivo Nacional] a la Armada y las capacidades y limitaciones del Poder Naval; con todo ello influirá y esclarecerá al Comandante del Teatro y su Estado Mayor para que se logre hacer el mejor y máximo empleo del Poder Naval. En el nivel Gobierno, por su lado, el jefe del Estado Mayor General de la Armada participará dando a conocer los puntos de vista de la Armada sobre los intereses nacionales, la modalidad y orientación del Poder (tipo del conflicto y objetivo de la guerra), los recursos de la Armada y la posible movilización y la inteligencia estratégica disponible. Con ello tratará de influir en el desarrollo de la Política Nacional y Militar” (Reverter 1989:146).

Por tal motivo, Reverter decía —en una tácita crítica a la concepción mahaniana— que no creía “en flotas buscando al oponente para librar la batalla decisiva”, sino en armadas “con funciones operacionales” integradas a una estrategia militar y a los objetivos de la estrategia nacional (Reverter 1989:150).

Si la Argentina necesitaba de una Armada “oceánica” para afrontar los escenarios y conflictos previstos por una estrategia nacional y una militar del país para las décadas de 1980 y 1990, ¿qué modelo naval debía adoptar? El Capitán de Navío (R) José María Cohen (1987) presentaba dos opciones reconocidas canónicamente a nivel mundial desde fines del siglo XIX, principios del siglo XX. Por un lado, el “modelo mahaniano”, que tenía por objetivo usar el mar para anular las comunicaciones marítimas del enemigo y mantener la integridad de las propias, además de proyectarlas sobre costas, aguas y territorios adyacentes del enemigo y proteger las propias. Para este modelo, la primera y excluyente preocupación de una Armada debía ser localizar la fuerza enemiga y eliminarla “definitivamente” mediante una “batalla decisiva” alcanzando una “superior concentración de fuerzas” a fin de disponer de “libertad de acción total” para que las fuerzas navales propias nieguen las comunicaciones marítimas al enemigo y, de ser necesario, ataquen sus costas sin encontrar oposición en amenaza naval alguna (Cohen 1987:7-8). Ahora bien, si la “batalla decisiva” era el atributo central en la “estrategia mahaniana”, en contraste, la opción alternativa era aquella que la rehuía⁴⁹. La “estrategia mahaniana”—decía Cohen— era la preferida por las potencias “más fuertes en el mar”, en tanto que la “estrategia no mahaniana”—como solía llamarse en la Escuela de Guerra Naval— la adoptaban quienes tenían un poder naval relativamente inferior y por ello decidían no arriesgar una “derrota definitiva” en una “batalla decisiva”, no sin antes intentar alcanzar sus objetivos por otros medios. Francia había implementado esta “estrategia de la debilidad” con la “guerra de corso” en el siglo XVII para destruir el comercio de un enemigo más poderoso en el mar, como Gran Bretaña, mediante acciones dispersas ejecutadas por navíos modestos, que actuaban con autonomía y eludían la batalla contra cualquier fuerza superior. Con la aparición del torpedo, las torpederas y las minas en el siglo XIX, esta estrategia la retomó el almirante francés Théophile Aube en 1882 y, en los años subsiguientes, la denominada “Jeune École”. La consideraban una elección deliberada que ponderaba su eficacia, versatilidad y bajo costo, sirviéndose de pequeños navíos con armas potentes, operando con independencia y en grandes cantidades, sin por ello renunciar a un eventual enfrentamiento entre escuadras. Cohen entendía que el éxito en el siglo XX de esta “estrategia no mahaniana”, sin embargo, había sido relativo, pues no consiguió resolver el problema de la protección de las fuerzas navales propias ni el problema de disponer de recursos adecuados para el ataque a las costas del enemigo. Por ende, se justificaba solo cuando se era débil en el mar y fuerte en tierra o se dependía poco del mar y el enemigo tenía una dependencia muy marcada de este (Cohen 1987:12-16)⁵⁰. Pero la “estrategia mahaniana” también encontraba críticos

Si la Argentina necesitaba de una Armada “oceánica” para afrontar los escenarios y conflictos previstos por una estrategia nacional y una militar del país para las décadas de 1980 y 1990, ¿qué modelo naval debía adoptar?

49 Nótese que aquí Cohen hace un uso laxo del concepto “estrategia naval”. También otros oficiales navales argentinos a menudo se servían de esa definición laxa.

50 Para Cohen (1987), quizás un modelo de síntesis era el del Almirante Raúl Castex. Por su parte, el Contralmirante Pertusio (2004) consideraba que el pensamiento naval clásico tenía tres grandes líneas expresadas por la obra de Mahan, Corbett y Aube, en tanto que la obra de Castex —también estudiada en la Escuela de Guerra Naval— era, en su opinión, valiosa por sus análisis, pero no innovadora en su concepción. La Escuela de Guerra Naval publicó a Mahan (1935a, 1935b), Corbett (1936) y Castex (1938-1942) en los inicios de su vida institucional.

¿Qué cambios se habían suscitado en el escenario contemporáneo que habilitaban cuanto menos una revisión de la “estrategia mahaniana”?

entre los oficiales navales argentinos, pues, aunque reconocían que había sido la concepción de “estrategia naval” y “modelo naval” más influyente en el ámbito mundial durante el siglo XX, desde la Segunda Guerra Mundial no constituía la orientación principal ni la interpretación más adecuada al empleo del poder naval por las grandes potencias ni las medianas (Pertusio 2015).

Por tal motivo, el Capitán de Corbeta Benito Ítalo Rótolo (1988), retomando las cuestiones relativas a la influencia de la “estrategia mahaniana” y de la “Jeune École”, se preguntaba sobre las actualizaciones que cabría formular en el escenario internacional, regional y nacional de la década de 1980. ¿Qué cambios se habían suscitado en el escenario contemporáneo que habilitaban cuanto menos una revisión de la “estrategia mahaniana”? ¿Cuál era la importancia de las actividades militares en el mar bajo el paraguas del poder nuclear en una situación de no guerra? ¿Qué posibilidades tenía entonces una fuerza naval para dominar el mar? ¿Cuáles eran las probabilidades de destruir la fuerza naval enemiga? ¿Cómo se aseguraban las vías de comunicación marítimas? ¿Era más adecuado alcanzar cierto grado de control del mar antes que un probablemente inalcanzable dominio de este? Y, de ser así, ¿qué nuevas estrategias de control del mar cabía formular y de acuerdo con qué modelos en el escenario contemporáneo?

Rótolo sostenía que en el siglo XX no había existido supremacía o dominio de una fuerza naval en el mar, sino cierto grado de control sobre espacios marítimos por un tiempo determinado. Por tal motivo, una fuerza naval insuficiente o relativamente débil no estaba condenada al fracaso ante una fuerza más poderosa, pues podía efectuar operaciones esporádicas sobre su adversario conforme a la “estrategia de la guerra de corso” o hacer valer el control sobre un sector por un determinado tiempo con medios adecuados para alcanzar un objetivo limitado según la lógica de la “Jeune École”. Eventualmente, el término “dominio” podía emplearse en forma más acotada para referirse a un área definida y por un corto tiempo, pero sería más preciso hablar de un “control relativo”. A su vez, en la “estrategia mahaniana”, el comandante naval debía ser capaz de obligar a la flota enemiga a entrar en combate en las mejores circunstancias y destruirla en una “batalla decisiva”. Pero si la experiencia demostraba que en las últimas décadas ninguna fuerza naval podía alcanzar el dominio o la supremacía en el mar, entonces la “batalla decisiva” no podía ser un objetivo de la “estrategia operacional naval” contemporánea. El combate no era un fin en sí mismo, sino un medio para alcanzar el control del mar en un sector y un período de tiempo determinados para cumplir ciertos objetivos (Rótolo 1988:21). De hecho —como hemos dicho—, la conducción superior de la Armada Argentina en la Guerra de Malvinas replegó la flota a puerto o aguas territoriales cuando evaluó que la fuerza expedicionaria británica la superaba en capacidades y, de este modo, rehuyó la “batalla decisiva” para preservar la flota⁵¹.

Con el desarrollo del concepto estratégico de “disuasión nuclear” en la Guerra Fría, la búsqueda de una “batalla decisiva” entre las potencias se tornó un objetivo inalcanzable porque estaba en juego la “destrucción mutua asegurada”. De este “equilibrio estratégico nuclear” surgió el concepto de “no guerra” o “no batalla”, al cual debió adecuarse la “estrategia operacional naval”. Rótolo anticipaba que no se ocuparía del análisis de los buques equipados con armas nucleares estratégicas porque sus misiones no tenían por objeto el control o dominio del mar, dado que sus objetivos no eran los buques o las vías de comunicación marítimas del enemigo, sino objetivos en tierra. ¿Cuál era entonces la función del poder naval en la “era atómica”? Este oficial consideraba que las armas nucleares tácticas no habían modificado sustancialmente la guerra naval, aun cuando la maniobra, la concentración y la dispersión estratégica debieron ajustarse a esta nueva realidad. La guerra naval convencional seguía siendo un recurso de los Estados para realizar sus intereses, pero los Estados Unidos y la Unión Soviética no buscaban una “batalla decisiva”, sino alcanzar un “equilibrio” y la “disuasión” de sus poderes navales

⁵¹ También se evaluaba no exponer la flota ante una posible acción de Chile.

(Rótolo 1988:24). Cabía esperar, entonces, que, en el futuro inmediato, los Estados empleasen sus fuerzas navales en situaciones de “no guerra” para ejercer grados de control en determinados espacios marítimos y tiempos acotados. Rótolo concluía que el teatro o el espacio marítimo era y continuaría siendo escenario de conflictos en el que los actores percibían superposiciones potenciales de intereses porque cada uno buscaba controlar una parte del teatro pretendida por otro u otros y, de este modo, la misión de las fuerzas navales sería controlar conflictos antes que librarse una guerra, aun cuando esto no significara que los combates no ocurrieran, pues siempre cabría prepararse para “escalar si es necesario” y “conviene” (1988:27)⁵².

De igual forma, el Capitán de Corbeta (Infantería de Marina) Agustín Luis A. Magallanes (1985) ponía en duda la vigencia de la “estrategia mahaniana” que buscaba dar o negar la “batalla decisiva”. Decía que, desde la Segunda Guerra Mundial, ese tipo de batallas navales —con excepción de encuentros costeros y operaciones anfíbias— no tuvieron lugar. En este sentido, consideraba que la “guerra de maniobra” constituía un recurso para las armadas pequeñas y medianas para enfrentar a un adversario superior “aprovechando ventajas iniciales de sorpresa y desequilibrio y del grado de influencia que se logre sobre la libertad de acción del adversario” (1985:198). Otro tanto sucedía con el concepto de “estrategia de aproximación indirecta” de Basil Liddell Hart, que constituía una maniobra posible en el mar. Por ello, para el Capitán de Corbeta Martín Villafaña, dicho concepto definía un modo operacional que tenía por fin “producir la dislocación previa al ataque con el objeto de su explotación posterior” (1987:32).

Por su parte, el Contralmirante (R) Edmundo J. Schaer entendía que la “estrategia naval” contemporánea había sido modificada por dos fenómenos convergentes: la disuasión nuclear y la bipolaridad. Se preguntaba entonces si los principios clásicos continuaban siendo válidos en ese escenario, dado que el “dominio del mar”, la “concentración, dispersión, economía de fuerzas, libertad de acción, maniobra, ofensiva, defensiva” no parecían adecuarse a las circunstancias actuales en las que se buscaba evitar la batalla naval decisiva en lugar de librirla (Schaer 1982:141). En otros términos, si la estrategia y la conducción de operaciones navales habían evolucionado desde la Segunda Guerra Mundial para adecuarse a desafíos que no existían previamente y, además, si la Argentina había diseñado y desarrollado su “estrategia naval” a principios del siglo XX conforme a aquellas ideas clásicas, ¿qué desafíos se presentaban hacia fines del siglo XX? ¿Qué objetivos deberían preverse para esa evolución futura? Schaer resumía su respuesta en cinco objetivos: 1) priorizar una fuerza oceánica estratégica con capacidad de respuesta, retorsión o represalia, incluso desarrollando capacidad nuclear propia; 2) balancear el volumen de fuerzas clásicas considerando los recursos económicos y financieros disponibles; 3) reemplazar al concepto “dominio del mar” por el más flexible de “control del mar” en un determinado espacio y período de tiempo; 4) mejorar las tácticas de ataque y defensa; y 5) dar participación preponderante a las autoridades políticas en todas las etapas y niveles del conflicto, así como en la decisión del empleo de las armas, especialmente, las nucleares (1982:144-145).

A continuación, veremos cómo los oficiales navales concebían el diseño y el desarrollo de los componentes del poder naval en relación con su potencial o efectivo empeñamiento en el resguardo o la realización de los intereses marítimos argentinos. Cabe advertir que no se trata de una exposición sistemática del plan de capacidades de la Armada ni de un análisis exhaustivo de sus componentes, pues la *Revista de la Escuela de Guerra Naval* no es una fuente documental por medio de la cual se puedan alcanzar esos objetivos. De forma más acotada e incompleta, nos enfocaremos en un corpus de artículos referidos al portaviones y sus buques de escolta, la fuerza de submarinos y la infantería de marina.

... veremos cómo los oficiales navales concebían el diseño y el desarrollo de los componentes del poder naval en relación con su potencial o efectivo empeñamiento en el resguardo o la realización de los intereses marítimos argentinos.

52 Los oficiales navales argentinos reconocían escenarios contemporáneos que no podían caracterizarse taxativamente como de paz o de guerra, sino como de “crisis”, donde los Estados evaluaban el posible empeñamiento de sus Fuerzas Armadas. De acuerdo con el Capitán de Corbeta (Infantería de Marina) Alejandro D. Giromini, esas “crisis” eran “un conjunto de acciones y situaciones conflictivas” que derivaban en “un equilibrio inestable entre la paz y la guerra o entre distintos grados de violencia” (1985:121). Para este autor, en el futuro predominarían conflictos limitados y de baja intensidad entre los Estados. Las fuerzas navales podrían emplearse en el “control de crisis” como medios de disuasión o compulsión para mejorar la aptitud de negociación de los Estados con un adversario sin tener que pasar necesariamente a una instancia efectiva del uso del poder de fuego. Por eso mismo, cabía definir “reglas de empeñamiento” específicas (Bonastre 1990:19). Por su parte, el Capitán de Corbeta (Infantería de Marina) Horacio Alberto Andrigó agregaba que el empleo de una fuerza terrestre en una “crisis” era más difícil de manejar en acciones “tentativas y limitadas como mensajes sin comprometerse excesivamente dentro de una interacción en la que se maneja la prueba y el error” (1986:104). En contraste, la flexibilidad de una fuerza naval se asociaba con la versatilidad para realizar una amplia gama de tareas, la gradualidad para aumentar o disminuir la intensidad de la acción, la movilidad para desplazarse con rapidez y en forma independiente, la capacidad de proyección con poder de fuego, tropas, aviones, etc., el potencial de accesibilidad o de libertad de movimientos en el mar, la permanencia en este y el efecto simbólico de su presencia. Estos atributos —también reconocidos por Giromini (1985) y Fitipaldi (1987)— contribuían a que una fuerza naval fuese apta en el “control de una crisis” o en la “maniobra de una guerra limitada” (Alonso 1986:88).

¿Qué podía aportar el arma submarina a la estrategia operacional naval?

Componentes del poder naval

El Capitán de Fragata Jorge María Czar (1983b) definía al portaviones como “la Reina del Mar” y abonaba en favor de su indispensable servicio en las armadas contemporáneas, aun cuando —decía— desde la segunda posguerra mundial, el desarrollo de los misiles lo había vuelto vulnerable y los elevados costos de producción y sostenimiento estaban al alcance de pocos países. El portaviones reunía atributos claves del poder naval, como movilidad, flexibilidad, versatilidad, poder ofensivo y de defensa y, por tal motivo, era un recurso que poseían las armadas de los Estados Unidos, la Unión Soviética, Gran Bretaña, Francia, España, Italia, Australia, India, Brasil y la Argentina. El portaviones —decía Czar— era “la más completa proyección del poder naval hasta ahora conocida”, la “mayor capacidad estratégica”, la “mejor defensa que incluye reconocimiento, alarma temprana, defensa contraérea y tareas submarinas”, así como capacidades para “ataques a máxima distancia de blancos navales y terrestres y el apoyo aéreo a unidades anfibias” (1983:40). ¿Qué alternativas tenían las armadas como la Argentina, cuyo portaviones se encontraba en el final de su vida útil? De acuerdo con Czar, la Armada debía continuar disponiendo de un portaviones, pues las capacidades provistas por la aviación embarcada no eran las mismas que las de la aviación que operaba desde tierra. Por ende, una fuerza naval que carezca de portaviones se encontraba “en inferioridad de condiciones frente a otra que disponga de él” (Czar 1983b:39)⁵³. Sin embargo, como sabemos, en 1989, con la desprogramación del ARA *25 de Mayo*, la Argentina perdió dicha capacidad. Ahora bien, ¿qué tipo de buques de escolta tendría el portaviones en el futuro inmediato o cuáles conformarían el grupo de ataque de la flota de mar? El Capitán de Navío Pertusio (1984) sostenía que las armadas contemporáneas tendían a incorporar buques multipropósito de mediano tamaño con funciones ofensivas, defensivas y de control —como los destructores de la “Clase Almirante Brown” de la Armada Argentina— debido al elevado costo de construcción o adquisición de las unidades navales. Por su parte, el Capitán de Corbeta Horacio Barilari (1985) identificaba una razón más en favor de los buques multipropósito: la indefinición o los cambiantes objetivos de la estrategia nacional, más aún teniendo en cuenta que en el ámbito naval mediaban al menos unos ocho años entre la definición de la adquisición de un medio y su efectiva incorporación⁵⁴.

¿Qué podía aportar el arma submarina a la estrategia operacional naval? El Capitán de Fragata Juan Carlos Galli (1985) respondía inspirándose en ideas del Almirante Castex: destruir las fuerzas navales del enemigo y su tráfico marítimo, pues se trataba de un medio eminentemente ofensivo. Para Pertusio, el submarino de ataque era una unidad de combate concebida para destruir buques, que cumplía misiones como “cazador independiente” (1984:89-90). Su carácter estratégico ofensivo lo convertía en un recurso clave para las potencias navales de segundo orden como la Argentina, que no contaban con puntos de apoyo más allá de sus aguas contiguas y disponían de recursos económicos limitados para acrecentar su poder naval. La proyección del submarino en aguas dominadas por el enemigo o al menos litigiosas significaba “llevar la guerra a los dominios del oponente” y bloquear “las aguas focales marítimas enemigas, cercenando sus vías de comunicaciones” (Pertusio 1984:91). El empleo de submarinos de ataque continuaría siendo de carácter ofensivo aun cuando la conducción de operaciones navales se basara en una estrategia defensiva que utilizara unidades de superficie y aeronavales para la defensa de costas propias. Pertusio también recordaba que dicho carácter no inhibía sus funciones como medio disuasivo. Los submarinos —continuaba Pertusio— no tenían por objetivo el dominio del mar en un área geográfica determinada, aun cuando impedían que el enemigo pudiera ejercerlo libremente. La soberanía en aguas territoriales y en la zona económica exclusiva requería de la presencia visible de unidades navales de superficie y aeronavales. La misión de los submarinos era moverse en aguas que el enemigo dominaba o tenía por propias “amenazando más por presunción de presencia que por presencia real”, obligando al enemigo a un costoso despliegue de medios navales y aeronavales y sustrayendo esos medios de otras misiones. El submarino desconocía la “disuasión por presencia, el disparo intimidatorio o el empleo limitado de armas de menor calibre”, pues el empleo de esta arma no era disuasivo en el nivel táctico sino en el estratégico (Pertusio 1984:93)⁵⁵.

53 Czar (1983) estaba interesado en la adquisición de un portaviones con capacidad para embarcar aviones denominados V/STOL (Vertical Short Take Off and Landing), como el Sea Harrier empleado por los británicos en la Guerra de Malvinas. La adquisición de este tipo de aviones, no obstante, acarreaba decisiones importantes, por ejemplo: un portaviones convencional podía adecuarse para embarcar esas aeronaves, pero lo contrario no era posible, es decir, los aviones convencionales no podían operar en un portaviones para V/STOL. Para una historia del ARA *25 de Mayo*: Seconi y Leguizamón (1999).

54 Los artículos de los Capitanes de Fragata Gerardo Horacio Bardieri (R) (1984, 1985, 1987, 1988, 1989) y Eduardo Ármada Rodríguez (1990) otorgaron importancia a los medios logísticos y un artículo del Capitán de Navío (R) Ventura Juan Reverte, al desarrollo del material naval.

55 Pertusio (1992) también publicó un libro sobre la arma submarina.

Por su parte, el Capitán de Fragata Juan Carlos Galli (1985) entendía que, dada la geografía de la Argentina, era de prever que existiría un teatro naval donde la fuerza naval propia atendería las orientaciones de una directiva estratégica operacional principal que se materializaría en una operación anfibia, ante la cual, era de esperar, el enemigo opondría sus medios navales y basados en tierra. De allí que fuese fundamental contar con una capacidad submarina propia que desgaste las fuerzas navales del oponente y facilite la libertad de acción de la fuerza naval propia para proyectar su poder en la forma deseada. Aunque Galli no lo explicitaba, se presumía que esa operación anfibia tendría por oponente fuerzas militares de Chile o de Gran Bretaña. Las capacidades del arma submarina no se agotaban en el nivel estratégico operacional, pues —continuaba Galli (1985)— en el nivel estratégico militar tenían un efecto disuasivo porque su mera disposición implicaba una comunicación o advertencia al adversario y disponían del potencial de causar un daño mayor que el beneficio que el enemigo podía lograr con la iniciativa. No obstante, su accionar eficiente dependía de la credibilidad con que fuese empleada. El Capitán de Corbeta Horacio Barilari también enunciaba las ventajas disuasivas del submarino:

“Poder permanecer previo a la iniciación de las hostilidades en proximidades de las áreas en que intervendrá positivamente. Poder permanecer en dichas áreas durante períodos relativamente prolongados. Que su presencia pase inadvertida al enemigo durante el tiempo de paz. Elevado rango de acción a fin de poder seleccionar las áreas de interés, aun las más lejanas. Que su armamento sea apto para producir acciones cuyos daños sean de tal magnitud que constituyan una verdadera amenaza. Que no requiera, para operar, apoyo de otras unidades a partir del momento de su despliegue estratégico. Que la cantidad de medios que emplee el enemigo para anular la amenaza esté en elevada relación respecto de los medios propios para producirla” (Barilari 1985:205).

¿Cómo podían potenciarse las capacidades del arma submarina en su despliegue en el tiempo y el espacio? Galli (1985) respondía que, aunque para algunos pudiese resultar una ambición utópica o desmedida, la Armada debía tener en el futuro un submarino de propulsión nuclear que cuente con las capacidades intelectuales y materiales de las que disponía el país o que busque alianzas o la cooperación de otros países. La propuesta en favor de un submarino de propulsión nuclear —decía— no implicaba desarrollar armas atómicas, como misiles balísticos o de crucero, sino crear una fuerza naval estratégica. La experiencia bélica reciente de la Argentina demostraba que el submarino de propulsión nuclear fue un arma que actuó en forma decisiva para lograr la superioridad naval británica en la Guerra de Malvinas y, aun cuando por sí solos no podían hacerse con el control del mar, produjo un desbalance entre las dos fuerzas beligerantes “prácticamente imposible de compensar” (Galli 1985:54)⁵⁶.

El Capitán de Fragata Carlos Frasch (1983a, 1983b y 1984), por su parte, consideraba que el desarrollo tecnológico desde la segunda posguerra mundial había permitido incorporar a los submarinos convencionales nuevos armamentos como torpedos filoguiados de largo alcance o misiles superficie-superficie, pero no mejoró su movilidad (Frasch 1983a). Un submarino de propulsión nuclear, por el contrario, proporcionaba “sorpresa” y “movilidad” (Frasch 1983a). ¿Debía la Argentina avanzar en la construcción de un prototipo de submarino de propulsión nuclear? Respondía por la afirmativa en virtud de disponibilidad tecnológica, posibles recursos económicos⁵⁷ y la existencia de potenciales compradores, particularmente, en los países árabes y, por la negativa, debido a que la experiencia demostraba que apenas cinco países poseían en el mundo esa capacidad (Estados Unidos, Unión Soviética, Gran Bretaña, Francia y China) y los países con tecnología industrial avanzada (como Canadá, Israel y quizá Sudáfrica) no habían intentado desarrollarlos (nótese que no mencionaba el proyecto de Brasil)⁵⁸. Además —agregaba— Argentina se había decidido a ensamblar a nivel local submarinos convencionales de diseño alemán. ¿Por qué países con capacidades tecnológicas no producían submarinos de propulsión nuclear? Frasch (1983a) respondía que quizás porque aceptaban las reglas de juego internacionales impuestas por las grandes potencias y no

¿Cómo podían potenciarse las capacidades del arma submarina en su despliegue en el tiempo y el espacio?

56 La referencia a la Guerra de Malvinas también estaba presente en la argumentación del Capitán de Fragata Carlos Frasch (1983a; 1983b) en favor de la disposición de un submarino de propulsión nuclear para la Argentina, pues —decía— un solo submarino de estas características, el HMS Conqueror, anuló las capacidades de la flota argentina para disputarle al Reino Unido el control del mar en el área del conflicto en el Atlántico Sur.

57 Frasch (1983b) era menos optimista en otro artículo en relación con la disponibilidad de recursos de la Argentina para solventar el diseño y el desarrollo de un submarino de propulsión nuclear, pero, aun así, decía que la Armada debía realizar los estudios y los esfuerzos necesarios para alcanzar ese objetivo.

58 Frasch aludía a Brasil solo cuando advertía que la Argentina debía encarar su programa de diseño y desarrollo de un submarino de propulsión nuclear sin esperar a evaluar qué estaba haciendo el vecino país (1983b:92). Resulta llamativo que Frasch no sea más específico en su análisis, pues el Programa Nuclear de la Marina brasiliense se había creado en 1979.

El tratamiento de las capacidades del arma submarina tenía su correlato con el de operaciones antisubmarinas.

disputaban la disposición de esa arma. Pero el caso de Argentina —decía— era diferente, porque percibía tres potenciales conflictos: 1) regionales con sus vecinos, especialmente con Chile; 2) con el comunismo, por su alineamiento con Occidente en la Guerra Fría; y 3) con Gran Bretaña y, por ende, con la OTAN, por la soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur y los espacios marítimos adyacentes. Ante esos potenciales conflictos, contar con un submarino de propulsión nuclear permitiría desbalancear la relación con las fuerzas navales rivales que solo disponían de submarinos convencionales, como el caso de Chile, o buscar equilibrar la relación con aquellas que contaban con este sistema de armas, como el caso de Gran Bretaña.

El tratamiento de las capacidades del arma submarina tenía su correlato con el de operaciones antisubmarinas. La Armada Argentina había experimentado la amenaza submarina en la Guerra de Malvinas, tanto por el accionar británico —en particular el HMS *Conqueror*, que hundió al ARA *General Belgrano*— como por el accionar propio —especialmente el ARA *San Luis*—. Sin embargo, el Capitán de Fragata Alberto Daniel Dabini (1985) consideraba que la amenaza submarina debía contemplarse también en un conflicto regional, por un lado, porque no podía descartarse la intervención de submarinos de potencias extrarregionales en dichos conflictos y, por el otro, porque tampoco cabía desestimar un potencial enfrentamiento con vecinos con capacidades submarinas. En este sentido, el Capitán de Corbeta Carlos Ernesto Cal decía que cualesquiera fuesen las hipótesis de conflicto y las combinaciones de las alianzas de los potenciales oponentes de la Argentina, el empleo de las armas antisubmarinas estaría referido a tres principales amenazas: 1) el ataque al territorio nacional desde cualquier punto del mar con misiles balísticos o misiles crucero desde submarinos; 2) el ataque a las fuerzas propias organizadas en el mar en la búsqueda de una batalla decisiva o de una guerra de desgaste; y 3) el ataque a las comunicaciones marítimas propias (1985:14). En relación con la primera amenaza, Cal identificaba como alternativas una alianza con una potencia con armamento nuclear que proveyera a la Argentina un beneficio disuasivo, o bien el desarrollo futuro de capacidades de armamento nuclear propias. En cuanto a la segunda amenaza, resultaba necesario contar con buques antisubmarinos, helicópteros embarcados y aviones de exploración embarcados y con base en tierra, sistemas de escucha fija y neutralización de satélites enemigos, acciones de guerra psicológica tendientes a disminuir el temor propio por el submarino como arma omnipresente y omnipoente y acciones de guerra psicológica dirigidas al enemigo para hacerle saber los riesgos y costos de sus acciones. Por último, para la tercera amenaza debía tenerse en cuenta que Argentina poseía un importante comercio marítimo, pero no dependía de este para acceder a suministros vitales⁵⁹. Cal también advertía que las áreas focales constituyan el punto débil del tráfico marítimo argentino, las cuales debían atenderse con medios aeronavales, de superficie, submarinos y minado (Cal 1985:14-19).

⁵⁹ Cal parece demasiado apegado a las experiencias precedentes, en las cuales Europa se abastecía desde América bajo amenaza submarina. Sin embargo, aquel escenario no se repetía en la década de 1980, incluso en virtud de que para entonces la Argentina carecía de buques de bandera y su comercio de exportación se hacía por medio de barcos de terceros y a puertos de terceros.

⁶⁰ Los artículos no definían la dimensión que debería tener la fuerza anfibia. Como decíamos, en la década de 1980, la Armada contaba con un solo buque anfibio que podía desembarcar a lo sumo un batallón —unos quinientos hombres—, de modo que contaba con un medio que resultaba insuficiente para producir un desequilibrio en un conflicto terrestre, salvo como parte integral de una incursión terrestre.

Veamos, por último, cómo definían los oficiales navales el rol de la Infantería de Marina⁶⁰. El Capitán de Fragata Horacio José Piuma y el Capitán de Corbeta Luis Alberto Pons asumían como propio el presupuesto del Almirante Castex, según el cual un país debía disponer de capacidades para proyectar su poder naval sobre otro en caso de conflicto, aun sin llegar al extremo de entablar una guerra. Por lo tanto, el valor de una fuerza anfibia era “representar una amenaza siempre presente” de proyectar el poder naval propio sobre el enemigo, no con “simples empellones o alfilerazos de un bombardeo naval o golpes de mano”, sino con una “fuerza terrestre propia transportada por mar, es decir, realizando operaciones combinadas” y sirviéndose de los medios navales, anfibios y aéreos (Piuma y Pons 1983:100). La proyección de una fuerza anfibia se concretaba de diferentes formas: 1) conquistando y asegurando un área continental de interés naval para facilitar el despliegue de medios navales propios, negando su uso a fuerzas que se oponen a dicho control; 2) conquistando y asegurando un área terrestre para lanzar y apoyar una campaña terrestre; 3) conquistando y asegurando un área terrestre para lanzar y apoyar operaciones aéreas; 4) conquistando y asegurando una zona seleccionada del territorio enemigo para evitar su utilización; 5) facilitando y apoyan-

do la ejecución de operaciones terrestres para destruir o aferrar fuerzas enemigas o reforzar fuerzas propias; 6) conquistando o destruyendo un objetivo terrestre mediante un ataque lanzado desde el mar con objetivo limitado en tiempo y espacio; 7) generando una amenaza a un flanco marítimo, obligando al enemigo a distraer y dispersar fuerzas; o 8) estableciendo una presencia *in situ* en despliegues embarcados de avanzada para proporcionar una capacidad de rápida respuesta en situaciones de crisis. En suma, esta flexibilidad de una fuerza anfibia para realizar operaciones desde el mar sobre la tierra constituía “la mayor ventaja estratégica” de una “Armada oceánica” (Piuma y Pons 1983:109). En la doctrina y organización de la Armada Argentina, el accionar de una fuerza anfibia no era independiente de los demás componentes del poder naval (Pazos, Piuma, Troitiño y Bandieri 1983); por lo tanto, su planeamiento y ejecución no podían efectuarse al margen de la maniobra estratégica operacional naval que, a su vez, estaba integrada a la estrategia militar de un teatro de operaciones, zona de seguridad estratégica o zona de interior (Alfonso, Troitiño, Iriberry y Pons 1984b). La aplicación del poder anfibia se entendía como parte de una estrategia operacional naval ofensiva; por ende, la maniobra debía aprovechar la iniciativa, la sorpresa y la rapidez (Alfonso, Troitiño, Iriberry y Pons 1984a:71-72)⁶¹.

La aplicación del poder anfibia se entendía como parte de una estrategia operacional naval ofensiva; por ende, la maniobra debía aprovechar la iniciativa, la sorpresa y la rapidez.

Reflexiones finales

La derrota de la Argentina en la Guerra de Malvinas contra Gran Bretaña constituye un hito clave en lo que Guillermo O'Donnell (1994) denominó como “la crisis por colapso del gobierno *de facto* del ‘Proceso de Reorganización Nacional’”, generando una situación en la cual —a diferencia de lo sucedido en los otros países del Cono Sur— las Fuerzas Armadas Argentinas no tuvieron condiciones para negociar la “transición a la democracia” con la dirigencia política partidaria desde una posición sólida de poder. El Ejército, en particular, atravesó por una grave crisis institucional y profesional que se expresó en los “levantamientos carapintadas” entre 1987 y 1990; en tanto que la Fuerza Aérea y la Armada vivieron algunas situaciones de conflictividad interna y con el poder político, pero experimentaron esos años más cohesionadas. El 3 de diciembre de 1990, la conducción superior del Ejército reprimió el último “levantamiento carapintada” y desde entonces los militares argentinos normalizaron su inscripción en el orden constitucional y se subordinaron a la conducción política como una corporación relativamente débil dentro del Estado. Esto último tuvo como consecuencia recortes en el presupuesto de defensa nacional y limitaciones impuestas a los procesos de modernización militar. No obstante, en la década de 1980, la Armada continuó su modernización en función de planes formulados en la década precedente, en tanto que el Ejército y la Fuerza Aérea avanzaron en los suyos principalmente en la década de 1990. En los tres casos, los procesos de modernización de los años 1980-1990 los diseñaron las propias Fuerzas (Soprano 2019).

El 13 de abril de 1988, el Congreso de la Nación sancionó la Ley N.º 23.554 de Defensa Nacional, pero esta ley solo fue reglamentada por el Decreto N.º 727 el 12 de junio de 2006. No es casual entonces que los oficiales navales percibieran que en la década de 1980 el poder político no avanzó en la definición de una estrategia nacional que especificara con precisión los objetivos políticos al servicio de los cuales debía adecuarse la estrategia militar en general y la estrategia operacional naval en particular. El Capitán de Corbeta Horacio Barilari (1985) y el Contralmirante (R) Roberto Pertusio (1990) explicitaron este problema en artículos de su autoría publicados en la *Revista de la Escuela de Guerra*. Barilari observaba críticamente que:

“Es en este punto donde la tarea deja de ser lo simple y concreta que uno cree que debería ser. En primer lugar, porque la estrategia nacional no define con exactitud sus objetivos políticos de nivel estratégico, siendo el resultado de esto la falta de directivas que impongan misiones concretas al Poder Militar. Es la estrategia nacional, pero no lo hace, quien debe determinar cómo solucionar los conflictos reales o potenciales ori-

61 El Capitán de Corbeta Giromini (1991) se ocupó del empleo de la Infantería de Marina en la guerra de maniobra y el Capitán de Fragata Basilio Pertiné (1983, 1984), del helicóptero en operaciones de una fuerza naval de ataque o una fuerza de tareas anfibia.

El objetivo político, como motivo original de la guerra, fijará las pautas para determinar tanto los objetivos de la estrategia militar como la magnitud del esfuerzo por realizar. (Barilari 1985:202).

ginados como consecuencia de los objetivos políticos percibidos. Es ella la que debería establecer las hipótesis de conflicto que en definitiva serán orientadoras del esfuerzo de la estrategia militar. El objetivo político, como motivo original de la guerra, fijará las pautas para determinar tanto los objetivos de la estrategia militar como la magnitud del esfuerzo por realizar. Esta indefinición en el ámbito nacional tiene su repercusión en el Poder Naval, donde aún hoy sigue siendo tema de discusión diaria la conformación de la Armada, donde la falta de coincidencia no es otra cosa que el resultado de la interpretación individual de los medios con que debería contarse para cumplir con los objetivos estratégicos operacionales que cada uno imagina, pero que en realidad no son porque nadie los ha definido" (Barilari 1985:202).

Al mismo tiempo, Pertusio distribuía sus críticas entre la indefinición del poder político, la autonomía institucional y la inercia burocrática de la Armada ante la ausencia de directivas políticas claras:

"La filosofía tradicional de los documentos militares no concilia armónicamente los intereses de las Fuerzas Armadas con los del Gobierno: reduce a este a pasivo autorizante de las decisiones de aquellas. Sin embargo, la experiencia histórica muestra que, si las Fuerzas Armadas no acuerdan su misión con el Gobierno, no obtienen los recursos necesarios para cumplirla. Si las Fuerzas Armadas, al encarar el planeamiento militar, soslayan los intereses del Gobierno o del País, se desvinculan y automarginan de la realidad en que están inmersas. Además, el hecho de encarar planes sobre una misión adoptada conforme a una óptica propia significa usurpar una responsabilidad política. Las Fuerzas Armadas son una herramienta del Poder Ejecutivo Nacional, luego, es este quien fija el empleo por darse a esa herramienta y no es esta la que determina qué es lo que deba hacer. Lo expresado impone la recurrencia al Gobierno a fin de fijar objetivos y prioridades. La estrategia militar tiene dos vertientes: una genérica y otra operacional. Si por autoimposición de una misión equivocada, que no se compadece con la estrategia nacional, se generan medios equivocados y se encaran capacidades operativas que no satisfacen los objetivos nacionales, los resultados serán decepcionantes [...] En otras palabras, no es el caso estructurar y desarrollar las fuerzas armadas que las propias Fuerzas Armadas deseán, sino las que la Nación requiere para afrontar el conflicto que el Gobierno prevé y satisfacer las obligaciones inherentes a las alianzas que su política exterior le demanda. No se puede soslayar que ha existido una filosofía, hoy desprestigiada, que eleva el ámbito militar por encima de los ámbitos político y económico" (Pertusio 1990:17-18).

La Armada Argentina poseía en la década de 1980 los medios y el personal correspondientes a una potencia naval mediana con capacidades para disponer del control del mar en espacios y tiempos determinados en las zonas marítimas que prolongaban su territorio nacional hasta las 200 millas de la Zona Económica Exclusiva, e incluso para proyectarlo más allá hasta el límite externo de la plataforma continental. Sin embargo, también advertían que el control era por demás incompleto y que en ese escenario se presentaban conflictos históricos, contemporáneos o potenciales en tres áreas de fricción internacional. Por un lado, los diferendos de límites en el extremo sur de la Argentina y Chile comenzaron a resolverse por vía diplomática y mediación del Vaticano con el Tratado de Paz y Amistad del año 1984, que fijó sus fronteras desde el Canal de Beagle hasta el Pasaje de Drake⁶². Sin embargo, la histórica rivalidad entre ambos países se continuó percibiendo como un potencial conflicto por sus Fuerzas Armadas, que no soslayaban la importancia de los recientes planes y la movilización militar desarrollados por el gobierno *de facto* de la Argentina en 1978 para invadir territorio del país trasandino ni del apoyo prestado por Chile a Gran Bretaña en 1982 durante la Guerra de Malvinas con inteligencia y logística militar. Por otro lado, la ocupación colonial británica desde 1833 de las Islas Malvinas, Sandwich y Georgias del Sur

⁶² Posteriormente, la aplicación del principio de altas cumbres divisorias de aguas permitió resolver diferendos limítrofes en la Cordillera de los Andes, quedando pendientes para la década de 1990 los litigios correspondientes a los Hielos Continentales y la Laguna del Desierto.

y los espacios marítimos adyacentes se consolidó militarmente con su victoria en la Guerra de Malvinas y con la definición de una zona económica exclusiva de 200 millas a su alrededor, generando también fricciones por la exploración y explotación de los recursos naturales en aguas que uno y otro país reclamaban como propias. Por último, el denominado “sector antártico argentino” —entre los meridianos 25° y 74° de longitud oeste y el paralelo de 60° sur y 90° sur— presentaba superposiciones con los sectores reivindicados por otros dos firmantes del Tratado Antártico de 1959, Chile y Gran Bretaña, así como con la presencia efectiva de otros países en dicho sector.

Los oficiales navales percibían otras dos situaciones conflictivas. La histórica rivalidad entre la Argentina y Brasil había perdido intensidad desde la firma del Tratado Multilateral de Cooperación Técnica Itaipú-Corpus de 1979, el apoyo diplomático de Brasil a la Argentina durante la Guerra de Malvinas y la firma en 1985 de la Declaración de Foz do Iguaçu por los presidentes democráticos Alfonsín y Sarney, que sentó las bases para el MERCOSUR. No obstante, los oficiales argentinos continuaban midiendo el balance del poder naval regional del Cono Sur en sus relaciones con Brasil y Chile. La otra percepción de una situación conflictiva era aquella derivada del alineamiento de la Argentina con el Occidente capitalista en el escenario de la Guerra Fría contra el comunismo, que habilitaba la cuestión sobre cuál sería la contribución del poder naval argentino en una alianza internacional liderada por los Estados Unidos contra la Unión Soviética y, eventualmente, cuál sería la disuasión brindada por las potencias con armamento nuclear en dicha alianza⁶³. Asimismo, la inscripción de la Argentina en Occidente había tenido una fricción con profundas consecuencias: el apoyo militar dado a Gran Bretaña por los Estados Unidos y la OTAN en la Guerra de Malvinas.

El diseño y desarrollo de la Armada Argentina por los marinos de la denominada “Generación del Ochenta” se había proyectado hacia el Atlántico Sur desde fines del siglo XIX y, de esta forma, se sobrepuso a las limitaciones que la habían contenido en el espacio de la cuenca del Plata. Desde entonces se impulsó el proyecto de una “armada oceánica” con capacidades para afrontar el balance de poder entre las flotas de Brasil y Chile en términos de la “estrategia mahaniana” y del modelo naval que se le correspondía⁶⁴. Sin embargo, en la década de 1980, los oficiales navales argentinos advertían que esa estrategia y ese modelo naval, si bien continuaban siendo una referencia canónica a nivel global, habían encontrado significativas limitaciones a su aplicación desde la Segunda Guerra Mundial debido a la incidencia del desarrollo tecnológico en los sistemas de armas navales y a la disuasión nuclear en el mundo bipolar. Más aún, el empeñamiento de unidades de superficie, submarinas, aeronavales y anfibias de la Armada Argentina en la Guerra de Malvinas había sido más bien expresivo de la lógica de Jeune École, desde que la conducción superior de esa fuerza replegó la flota hacia el mar territorial y puerto, rehuyendo la búsqueda de la “batalla decisiva” con los británicos. En el escenario internacional y regional de inicios de la década de 1990 —signado por la implosión de la Unión Soviética y el fin de la Guerra Fría, la consolidación de los Estados Unidos como potencia militar hegemónica a nivel global, la participación argentina en la coalición militar liderada por aquel país en la Primera Guerra del Golfo y los procesos de construcción de confianza mutua y cooperación militar en el Cono Sur—, se dio forma a una nueva agenda de temas y debates que, creemos, se extendió al menos hasta los atentados terroristas a las Torres Gemelas en los Estados Unidos en 2001. Pero este nuevo período será objeto de otro estudio que sopesa cambios y continuidades en el pensamiento militar de los oficiales navales argentinos. ■

... el empeñamiento de unidades de superficie, submarinas, aeronavales y anfibias de la Armada Argentina en la Guerra de Malvinas había sido más bien expresivo de la lógica de Jeune École...

63 El “combate”, “lucha” o “guerra contra la subversión” librado por las Fuerzas Armadas Argentinas puede comprenderse —aunque no solo— como una manifestación de ese alineamiento, pero que no aparejaba consecuencias directas en relación con la configuración del poder naval y el control del mar.

64 Sobre la evolución del poder naval de la Argentina entre fines del siglo XIX y mediados del siglo XX: Oyarzábal (2005), Delamer, Oyarzábal, Montenegro, Bergallo y Santillán (2010, 2011) y Desiderato (2023).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alfonso, Carlos Luis; Troitiño, Miguel Ángel; Iriberry, Jorge y Pons, Luis Alberto (1984a). "El comandante naval anfibio. Primera parte. La maniobra naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (20), 67-90.

Alfonso, Carlos Luis; Troitiño, Miguel Ángel; Iriberry, Jorge y Pons, Luis Alberto (1984b). "El comandante naval anfibio. Segunda parte. La maniobra naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 99-110.

Alonso, Rodolfo José (1986). "El uso de las fuerzas navales en el control de crisis". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVIII (26), 73-92.

Andrigo, Horacio Alberto (1986). "Empleo de las fuerzas navales como elemento de coacción en la solución de conflictos". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVIII (26), 93-112.

Arosa, Ramón (1984). "Conferencia pronunciada por el señor jefe del Estado Mayor General de la Armada, Vicealmirante Ramón A. Arosa, el 26 de septiembre de 1984". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 9-17.

Avilés, Eduardo (1990). "Ideas para la concepción de una estrategia nacional". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XXII (34), 53-78.

Bardieri, Gerardo Horacio (1984). "Radiografía de la logística". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (20), 93-123.

Bardieri, Gerardo Horacio (1985). "Acción logística eficaz". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (23), 99-115.

Bardieri, Gerardo Horacio (1987). "Razón de ser de la logística naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIX (27), 153-162.

Bardieri, Gerardo Horacio (1988). "Algunos aspectos de la logística operativa". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XX (30), 81-93.

Bardieri, Gerardo Horacio (1989). "De la logística militar a la logística comercial". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XXI (31), 109-122.

Barilari, Horacio (1985). "Una razón para contar con submarinos". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 199-207.

Bergallo, Jorge (1989). "Importancia estratégica del mar en el origen y desarrollo de la nación". *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, XXI (31), 75-87.

Bonastre, Roque (1990). "Reglas de empeñamiento para una fuerza naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (33), 17-40.

Cal, Carlos Ernesto (1985). "Esbozo de una estrategia operacional antisubmarina a la luz de las experiencias de las guerras mundiales". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 1-20.

Casellas, Alberto (1982). "El mar, una solución desde el punto de vista económico". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIV (17), 119-124.

Casellas, Alberto (1984). "Los intereses argentinos en el mar". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 123-140.

Casellas, Alberto (1987). "La alternativa oceánica". Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales.

Castex, Raoul (1938-1942) [1929-1935]. "Teorías estratégicas". Buenos Aires. Escuela de Guerra Naval. Vols. I, II, III, IV, V (primera y segunda parte).

Cohen, José María (1984). "Breves reflexiones sobre el concepto de 'lo conjunto'". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 158-161.

Cohen, José María (1985). "Necesidad del Poder Naval. Estrategia naval y medios". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (23), 35-61.

Cohen, José María (1987). "Estrategia, Modelos Navales". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIX (27), 5-17.

Cohen, José María (1990). "Dificultades para aplicar los procedimientos de planeamiento en la concepción y conducción de acciones conjuntas en un teatro". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (33), 5-16.

Corbett, Julian (1936) [1911]. "Algunos principios de estrategia marítima". Buenos Aires. Escuela de Guerra Naval.

Cornut, Hernán (2009). "El discurso estratégico en el ámbito militar. Un enfoque diferente". *Revista de la Escuela Superior de Guerra*, LXXXVII (573), 62-78.

Czar, Jorge María (1983a). "La aproximación indirecta". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (19b), 61-72.

Czar, Jorge María (1983b). "El portaaviones y su futuro: ¿V/Stol o convencional?". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (18), 15-40.

Dabini, Alberto Daniel (1985). "Guerra antisubmarina". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 143-174.

Dalla Fontana, Luis E. (2022). "Guerra de Malvinas. Los planes previos a 1982: ¿verdad o solo analogías?". En: M. I. Tato y G. Soprano (eds.). *Malvinas y las guerras del siglo XX*. Buenos Aires. Teseo Press. 111-174.

Delamer, Guillermo; Oyarzábal, Guillermo; Montenegro, Guillermo; Bergallo, Jorge y Santillán, Haroldo (2010). "Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia". *Boletín del Centro Naval*, 828, 209-220.

Delamer, Guillermo; Oyarzábal, Guillermo; Montenegro, Guillermo; Bergallo, Jorge y Santillán, Haroldo (2011). "Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia". *Boletín del Centro Naval*, 829, 13-24.

Desiderato, Agustín (2023). "Defensa e intereses marítimos: un estudio acerca de la influencia de la Primera Guerra Mundial en la Armada Argentina (1914-1928)". Buenos Aires. Teseo Press.

Fittipaldi, Daniel Osvaldo (1987). "Empleo de la IM en situaciones de crisis". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIX (28), 151-186.

Frasch, Carlos (1983). "¿Submarino nuclear cuándo?". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (18), 97-102.

Frasch, Carlos (1983). "¿Submarino nuclear cómo?". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (19), 87-94.

Frasch, Carlos (1984). "Submarinos convencionales integrando armadas de escasos recursos". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (21), 145-149.

Frischkenknecht, Federico (1984). "¿Qué es la estrategia?". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (21), 77-94.

Galli, Juan Carlos (1985). "El submarino y la concepción estratégica". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 47-56.

García, Ciro (1982). "Intereses marítimos argentinos". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIV (17), pp. 19-41.

Giromini, Alejandro (1985). "Reflexiones sobre crisis". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 119-130.

Horton, José María (1985). "La sorpresa. Una contribución a la concepción de la estrategia operacional naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 131-142.

Laleff Illief, Ricardo (2011). "La conjunitez en las visiones castrenses. Un análisis sobre las revistas de las Escuelas de Guerra de las Fuerzas Armadas Argentinas (1983-2010)". *Serie Documentos de Trabajo*, 4. Buenos Aires. Escuela de Defensa Nacional.

Lanzarini, Mario S. T. (1984). "Ideas estratégicas". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (21), 153-164.

Luzuriaga, Alfredo (1985). "El Método de Planeamiento y la Estrategia". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (23), 69-77.

Magallanes, Agustín Luis (1985). "Estrategia operacional naval y guerra de maniobras". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (24), 189-198.

Mahan, Alfred (1935a) [1890]. "Influencia del poder naval en la historia: 1660-1783". Buenos Aires. Escuela de Guerra Naval. Tomos I y II.

Mahan, Alfred (1935b). "Estrategia naval comparada y contrastada con los principios y práctica de las operaciones militares terrestres". Buenos Aires. Escuela de Guerra Naval. Tomos I y II.

Mazzoni, Carlos Luis (1988). "El conflicto pesquero en las aguas próximas al litoral argentino". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XX (30), 115-146.

Ministerio de Defensa (2010). "Libro Blanco de la Defensa 2010". Buenos Aires: Ministerio de Defensa.

Ministerio de Defensa (2024). *Armada Argentina*. <https://www.argentina.gob.ar/defensa/armada> Consultado en línea el 2 de septiembre de 2024.

Morell, Ramón (1983). "Final de la Tercera Conferencia sobre Derecho del Mar (ONU, 1973-1982)". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (18), 109-119.

Morell, Ramón (1984). "Un tema de derecho del mar: los estrechos". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 167-171.

O'Donnell, Guillermo (1994). "Introducción a los casos latinoamericanos". En: G. O'Donnell; P. Schmitter; L. Whitehead (eds). "Transiciones desde un gobierno autoritario". Barcelona. Paidós. Vol. 2. 15-36.

Oyarzábal, Guillermo (2005). "Los marinos de la Generación del Ochenta". Buenos Aires. Emece.

Oyarzábal, Guillermo y San Martín, María Victoria (2019). "Creación y evolución de la Escuela de Guerra Naval: el Proyecto consolidado (1934-1940)". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XLIX (65), 187-214.

Pazos, Gerardo; Piuma, Horacio; Troitiño, Miguel y Barderi, Gerardo (1983). "El rol anfibio de la estrategia naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (18), 63-91.

Pertiné, Basilio (1983). "Los helicópteros en la Infantería de Marina". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (19), 115-135.

Pertiné, Basilio (1984). "Los helicópteros en la Infantería de Marina (II)". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 141-155.

Pertiné, Basilio (1985). "El desafío de lo conjunto". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVII (23), pp. 79-97.

Pertusio, Roberto (1984). "Papel estratégico de la fuerza de submarinos". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 89-94.

Pertusio, Roberto (1989). "Una marina de guerra ¿para hacer qué?". Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Pertusio, Roberto (1990). "Las Fuerzas Armadas en el sistema institucional". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XXII (34), 15-26.

Pertusio, Roberto (1992). "Submarinos. Su historia, relatos y curiosidades". Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales.

Pertusio, Roberto (1995). "Estrategia operacional". Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales.

Pertusio, Roberto (2004). "Las grandes líneas del pensamiento naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XXXIV (53), 19-32.

Pertusio, Roberto (2015). "Los grandes innovadores del pensamiento naval". Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales.

Piuma, Horacio José y Domenech, Enrique (1983). "Armada Oceánica: Un desafío". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (19), 151-167.

Piuma, Horacio José y Pons, Luis Alberto (1983). "El mar contra la tierra". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (19), 97-112.

Reverter, Ventura Juan (1984). "Material militar y desarrollo nacional". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (20), pp. 53-63.

Reverter, Ventura (1989). "Estrategia de teatro y estrategia naval". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XXI (31), 131-150.

Rodríguez, Eduardo Amadeo (1990). "Relación estrategia-logística. Su significado para la Armada Argentina". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XXII (34), 95-126.

Rotolo, Benito (1988). "Control y dominio del mar. Estrategia del futuro". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XX (29), 13-31.

Schaer, Edmundo (1982). "Bases para el desarrollo de un estudio sobre la estrategia marítima y la conducción de operaciones navales". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIV (17), 137-149.

Schaer, Edmundo J. (1984). "Las servidumbres en la estrategia". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (21), 68-75.

Secondi, Martín y Leguizamón, Jorge (1999). "25 de Mayo, portaviones". Buenos Aires. Ayer y Hoy Ediciones.

Soprano, Germán (2016). "¿Qué hacer con las Fuerzas Armadas? Educación y profesión de los militares argentinos en el siglo XXI". Buenos Aires. Prometeo.

Soprano, Germán (2017). "La reestructuración de la Armada Argentina entre el final del siglo XX y principios del XXI". *Antiteses*, 10 (19), 453-474.

Soprano, Germán (2019). "Martín Balza. Un general argentino entre la república y la democracia". Rosario. *Prohistoria*. Tomos I y II.

Storni, Segundo (1952) [1916]. "Intereses argentinos en el mar". Buenos Aires. Establecimientos Gráficos Platt. 2.ª edición.

Street, Miguel D. (1984a). "Los principios del arte de la guerra en la conducción operativa. Primera parte". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (21), 35-65.

Street, Miguel D. (1984b). "Los principios del arte de la guerra en la conducción operativa. Segunda parte". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVI (22), 21-42.

Tripolone, Gerardo (2015). "Segundo Storni, el mar y la despecialización de la política". *Geopolítica(s)*, 6 (1), 137-152.

Troitiño, Miguel Ángel (1983). "Acción conjunta: No desperdigamos la experiencia". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XV (19), 137-147.

Villafañe, Martín (1986). "El pensamiento militar en el nivel estratégico operacional". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XVIII (25), 49-54.

Villafañe, Martín (1987). "La maniobra Naval y los Conceptos de Estrategia de la Aproximación Indirecta". *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, XIX (27), 19-33.